

УДК 711.73: 625.712

Ю.І. Стадницький, О.Е. Товкан

Національний університет "Львівська політехніка"

ІНФРАСТРУКТУРА В ДЕРЖАВНОМУ СТИМУЛЮВАННІ РОЗВИТКУ ДЕПРЕСИВНИХ ТЕРИТОРІЙ

© Стадницький Ю.І., Товкан О.Е., 2003

Досліджено важливу складову логістики – інфраструктуру. Зокрема, характеризуються її види, вказуються специфічні економічні її властивості. Увага акцентується на ролі інфраструктури у державній регіональній політиці приваблення інвестицій.

The important compound of logistic - infrastructure is investigated in article. In particular, its types are characterized, it is underlined specific economic properties. The attention is accented on a role of an infrastructure in the state regional policy of attraction of investments.

Важливою складовою логістики є інфраструктура (від лат. *infra* – нижче, під і структура) – сукупність галузей та видів діяльності, що обслуговують як матеріальну сферу економіки, так і сферу послуг. Фахівці виділяють чотири основні типи інфраструктури [1, с. 16]:

1. Виробнича (інженерно-технічна) інфраструктура – це сукупність інженерних комунікацій (зв'язок, водовідведення, водо-, енерго-, нафто- та газопостачання), агрометеорологічних та інших споруд, що забезпечують нормальне функціонування усього комплексу виробництв у межах певної території (району). У межах виробничої інфраструктури необхідно виокремити інформаційну інфраструктуру. У "вік інформації" добре телекомунікаційне забезпечення території стає необхідною умовою успішного функціонування практично всіх галузей господарства. Найважливіша для інноваційного процесу така особливість сфери зв'язку, як її спроможність шляхом економії часу "індукувати" ефективність інших галузей, що споживають її послуги. Особливого значення набуває розвиток інформаційних комп'ютерних мереж [2].

2. Соціально-побутова інфраструктура – це сукупність об'єктів і закладів житлового, культурно-побутового призначення, охорони здоров'я, відпочинку, торгівлі, тобто об'єктів, які забезпечують нормальні умови життя населення.

3. Інституційна інфраструктура – це урядові заклади, науково-дослідні, проектно-конструкторські установи, за винятком органів і закладів безпосереднього управління виробництвом, а також конструкторських бюро, проектних і науково-дослідних закладів, що беруть участь безпосередньо у виробництві.

4. Соціально-виробнича (санітарна) інфраструктура – це сукупність видів, діяльності, матеріальних об'єктів з охорони природи та оздоровлення навколишнього середовища.

Очевидно, що надзвичайно важливою складовою інфраструктури є ринкова інфраструктура – фінансово-кредитні установи, страхові компанії, аудиторські та консалтингові фірми тощо, а також заклади сфери ділових послуг (рекламні, юридичні послуги тощо). Деякі спеціалісти виділяють ще один тип інфраструктури – психосоціальної, яка являє собою культурні та господарські навички, що закріпилися у місцевих традиціях і способі життя населення певної території.

Виробнича інфраструктура є важливим чинником розвитку господарської діяльності. Так, саме чудова транспортна інфраструктура, створена, до речі, природою, зумовила економічне процвітання американського штату Айова [3]. Двічі на тиждень завантажені сільськогосподарською продукцією баржі пливають вниз по Міссісіпі, що протікає на сході

штату, спочатку в Луїзіану, а звідти у Мексику. На заході штату є інша водна артерія – Міссурі, яка уможливило дешево і без проблем виходити фермерам штату Айова з сільськогосподарською продукцією на багато важливих ринків.

Ще один приклад важливості інфраструктури для господарського розвитку [4]. Внутрішній ринок Таїланду та його центральне положення у Південно-Східній Азії визначили економічну доцільність розвитку тут великомасштабного автомобілевидавництва. Враховуючи, що японські автокорпорації використовували цю країну як свою "базу" ще з початку 1980 років ХХ ст., в Таїланді з'явилась достатня кількість кваліфікованих працівників, а також було створено розгалужену мережу автообслуговування та постачання запчастинами. Пізніше автовиробники з Детройту "привели" в провінцію Районг понад 50 постачальників запчастин і вузлів для автомобілів. Все це допомогло Таїланду отримати промислову інфраструктуру, про яку жоден із його сусідів не міг і мріяти. Розвинута промислова інфраструктура стала визначальною в тому, що зарубіжні автокорпорації не відмовилися від своїх планів щодо Таїланду, коли в 1998 р. в країні розпочалась економічна криза.

Сукупність підсистем виробничої інфраструктури характеризується наявністю низки специфічних економічних властивостей і ознак, які впливають із задач інфраструктури, функціональної єдності її підсистем [5]:

- висока фондомісткість та капіталомісткість об'єктів інфраструктури, тривалі терміни їх створення (звідси розповсюджена думка про "невигідність" вкладень у виробничу інфраструктуру), але й тривалі терміни функціонування;

- прояв основного ефекту (у низці випадків до 90 %) від функціонування інфраструктури в інших галузях економіки, що є наслідком колективного, у багатьох випадках, характеру цього виду ресурсу;

- високий ефект випереджаючого (порівняно з основним виробництвом) розвитку інфраструктури;

- невідокремлюваність процесів виробництва та споживання "продукції" інфраструктури, не речовий її характер – звідси неможливість її нагромадження, зберігання, складування, що вимагає створення резервних потужностей;

- значна сезонна, місячна та добова нерівномірність завантаження елементів інфраструктури;

- просторова регіональна невзаємозамінність об'єктів виробничої інфраструктури, тобто необхідність її повсюдного (там, де є потреба) розвитку;

- переважання просторово-мережевих лінійних систем інфраструктури;

- інерційність (еластичність) функціонування, пов'язана з дискретністю розвитку інфраструктури (немає жорсткого зв'язку між рівнем розвитку інфраструктури й потребою у ній), що часто призводить до недооцінки необхідності нових капіталовкладень у посилення об'єктів і мереж;

- територіальна концентрація виробничої інфраструктури (часто із значним часовим лагом) відповідає концентрації виробництва та населення, відображаючи (певною мірою) і визначаючи загальний географічний "рисунок" господарства;

- можлива функціональна взаємозамінність елементів виробничої інфраструктури: видів транспорту, транспорту і складів, транспорту та зв'язку (так, за розрахунками близько 30 % ділових і 50 % побутових поїздок могло б бути замінено добре функціонуючими системами зв'язку) тощо;

- поетапний вплив на прилеглу територію (ареали чи зони) шляхом генерування сильніших чи слабших імпульсів освоєння, які надають їй особливі властивості примігінської зони.

Саме остання особливість інфраструктури робить її важливим чинником державної регіональної політики щодо приваблення інвестицій. Спорудження в проблемних районах за

державний рахунок об'єктів інфраструктури є широко розповсюдженою практикою у більшості розвинутих країн [6]. Першочергова увага до питань розвитку інфраструктури шляхом значних асигнувань із державного бюджету особливо характерна для японської регіональної політики. Саме інфраструктура, а не фінансові стимули є головним важелем державного регулювання розміщення виробництва в Японії (у тому числі й у справі піднесення економіки недостатньо розвинутих районів). До речі, згідно із статтею 5 проекту Закону України “Про засади стимулювання розвитку регіонів та депресивних територій” [7, с. 21] із метою стимулювання розвитку депресивних територій передбачається спрямування цільових державних інвестицій в основний капітал у розвиток виробничої та соціальної інфраструктур.

Те, що інфраструктурне наче магніт притягує до себе все нові й нові підприємства, відзначав ще один із класиків економічної теорії А. Маршалл. Досліджуючи ефекти нагромадження на певній території значного економічного потенціалу, тобто агломерацію (від лат. *Agglomeratio* – присднуоу, нагромаджую), він серед складових агломераційного ефекту виділив економічний ефект від зближення (розташування в одному пункті) підприємств однієї галузі (локалізаційну економію) та від зближення підприємств різних галузей (урбанізаційну економію). Виникнення локалізаційного та урбанізаційного ефектів А. Маршалл пояснював тим, що економічні чинники розташування, особливо інфраструктура, у більшості випадків носять міжгалузевий характер, вирізняються низькою просторовою рухомістю, досить високою вартістю і на їх створення потрібен тривалий період часу. Міжгалузевий характер використання частини виробничого апарату і майже усієї інфраструктури забезпечує можливість істотного зниження потреби в них на одиницю виробничої та невиробничої діяльності при високій просторовій їх концентрації.

Окрім того, агломераційний ефект зумовлений нелінійним характером зміни витрат на створення та функціонування елементів інфраструктури (а також виробничого апарату міжгалузевого призначення) залежно від обсягів їх споживання у певному пункті. Зі зростанням споживання питомі витрати на створення елементів інфраструктури та виробничий апарат міжгалузевого призначення здебільшого зменшуються.

Переваги попереднього проведення багатьох загальних заходів з інфраструктурного обладнання території (забезпечення під'їзних шляхів, підведення води, газу та електрики, облаштування території тощо), іншими словами, переваги групового розташування промислових підприємств, привели до розповсюдження у багатьох країнах практики створення промислових парків, тобто інфраструктурно обладнаних ділянок території для промислової забудови. У деяких країнах організація промислових парків перетворилася в особливий вид бізнесу, при якому відповідні фірми купують порівняно великі земельні території, інфраструктурно їх облаштовують і виставляють на продаж окремі ділянки промислового парку для розташування якихось виробництв.

Враховуючи надзвичайно важливе значення інфраструктури у привабленні виробництв і, відповідно, можливість використання його у державному регулюванні територіальної організації продуктивних сил і, зокрема, стимулюванні розвитку депресивних регіонів, потрібно відмітити потребу в комплексному вирішенні проблеми інфраструктурного оснащення територій. Лише такий підхід забезпечить прийняття оптимальних рішень із вагомим мультиплікативним ефектом щодо регіонального економічного розвитку, що власне й ставиться за мету розвитку інфраструктури.

1. Голиков Н.Ф. *География инфраструктуры*. – К., 1984. 2. Федоров Д.С. *Территориальные формы технологических инноваций // Известия РАН. Серия географическая*. – 1995. – № 4. – С. 86 – 94. 3. Сидорук А. *Как живут фермеры Айовы // Зеркало недели*. – 1999, 11 сентября. 4. Черета М. *"Детройт" Юго-Восточной Азии // Зеркало недели*. – 2000, 10 июня. 5. Шлихтер С.Б. *Транспортные системы в территориальной структуре капиталистического хозяйства // Итоги науки и техники ВИНТИ. Серия "География зарубежных стран"*. –

1990. – № 17. – С. 1 – 200. 6. Стадницький Ю.І., Загородній А.Г., Товкан О.Е. Державне регулювання територіальної організації виробництва // Регіональна економіка. – 2001. – № 3. – С. 138 – 151. 7. Управління розвитком гірських територій: зарубіжний досвід / В.С. Кравців, Ю.І. Стадницький, В.В. Демченко та ін. – Львів, 2001.

УДК 339.138

О.С. Телетов

Сумський державний університет

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ МАРКЕТИНГОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

© Телетов О.С., 2003

Описано загальні підходи до оцінки ефективності систем маркетингу промислового підприємства. Залежно від видів розроблюваної продукції пріоритетними показниками оцінки ефективності можуть бути складові комплексу маркетингу: товар, ціна, розподілення та просування продукції.

The general approaches to a rating efficacy of marketing systems in industrial manufacture are described in article. Depending on kinds of made production priority index of a rating efficacy can be a marketing complex compounds: the product, price, position and promotion.

За кілька років перехідного до ринкової економіки періоду вітчизняні менеджери почали стикатися з новими для них поняттями та термінами. Це зумовлено більшою орієнтацією на сучасні західні управлінські технології, серед яких маркетинг займає провідне місце. З точки зору планування на підприємстві маркетинг – це сукупність постійно діючих економічних, організаційно-технічних та соціальних заходів, що забезпечують ефективне виконання місії окремого підприємства. Якщо місію розглядати, як спосіб чіткого визначення основних напрямків діяльності фірми промислового підприємства, установи тощо, то взагалі оцінці ефективності можуть підлягати рівень охоплення цільових ринків та груп споживачів, що мають обслуговуватися, повнота задоволення потреб покупців, рівень якості вироблюваної продукції і технологій її виготовлення, конкурентні переваги та недоліки. Поняття оцінки ефективності маркетингової діяльності ширше, ніж поняття контролю маркетингу, предметом останнього визначають результати повсякденної маркетингової діяльності, основним елементом якої, своєю чергою, є аудит. Окрім зазначених елементів, ефективність включає в себе також прямі та непрямі економічні показники, ступінь використання яких залежить від величини підприємства, напрямків його діяльності та міри її маркетингової орієнтації, різновидів товарів, що випускаються, кваліфікаційного рівня менеджерів з маркетингу, відповідності структур маркетингових служб конкретного підприємства типовим структурам тощо.

Будь-якому плану виробництва передують прогнози. Завдяки йому, з бігом часу можна дізнатися, чи добре ми передбачили майбутнє, і, якщо ні, спробувати скоригувати моделі, що використовувалися в [1]. Адже на мікрорівні (рівень окремого підприємства, фірми, установи) ми можемо це робити. На підприємстві згідно з тенденціями розвитку продукції певного різновиду розробляються коротко-, середньо- та довготермінові маркетингові стратегії, які коригуються відповідно до змін, що виникають у макро- та мікросередовищах [2].