

УДК 339.92

Г.М. ВоляникНаціональний університет “Львівська політехніка”,
кафедра економіки підприємства і менеджменту**НАПРЯМИ І ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ФОРМ
ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА**

© Воляник Г.М., 2002

**Проаналізовано напрями і пріоритети розвитку організаційних форм
транскордонного співробітництва.****Consider basic questies and priorities of the development transfrontier cooperation.**

Підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки тієї чи іншої країни значною мірою залежить від наявності сучасної і ефективної інфраструктури, яку складають система законодавства, кредитна і банківська системи, адміністративно-господарська та контрольно-регулююча діяльність держави. Це особливо характерно для сучасних засобів транспорту, зв'язку, логістики і телекомунікацій – всі ці елементи нерозривно пов'язані із впровадженням сучасних технологій і повноцінним існуванням на міжнародних ринках.

Йдеться про реформу адміністративного апарату управління, приватизацію державних підприємств, лібералізацію зовнішньої торгівлі, розробку нового підходу до регулювання зовнішньої заборгованості країни.

Мета таких структурних реформ, з одного боку, – забезпечення необхідних умов для прискорення виходу з економічної кризи, з іншого – створення конкурентоспроможної економіки і досягненні повнішої інтеграції України у світогосподарську систему.

Серед розвинутих країн найрішучіший курс на вкладення в інфраструктуру – для своєї вигоди – вибрали Японія, Корея і Сінгапур. Натомість Великобританія та Італія робили такі капіталовкладення явно недостатньою мірою. Цікаво відзначити, що в окремих італійських галузях промисловості галузеві асоціації та органи місцевого самоврядування часто співробітничали між собою, щоб покращити або створити власну спеціалізовану інфраструктуру там, де цього не робив уряд країни [1].

Треба мати на увазі, що з кінця 80-х років інфраструктура являє собою дещо значно більше, ніж шляхи і телефони. Це і створення відповідно до сучасних запитів умов не лише ефективного функціонування національних галузей і виробництв, а й повноцінного культурного життя, можливостей відпочинку та реабілітації населення.

Прикордонні райони України (західні) відзначаються низьким рівнем розвитку продуктивних сил порівняно з неприкордонними. В основному це є наслідком закритості прикордонних територій у недалекому минулому.

Гостро стоїть питання комунікаційної інфраструктури (транспортні магістралі та їх обслуговування, аеропорти, вокзали, готелі, мотелі, автосервіс, заправні станції, перевалочна складська мережа, сфера послуг тощо), на які значно більше навантаження.

Наявність кордону вимагає його сучасного облаштування та обслуговування (обладнання переходів, будівництво житла, інфраструктурних об'єктів для обслуговуючого персоналу тощо).

Ефективним напрямом вирішення цих проблем і подальшої активізації розвитку прикордонних районів є розвиток ТКС і його найпоширеніша форма – створення спеціальних (вільних) економічних зон. СЕЗ як зона активної підприємницької діяльності вимагає ще активнішого розвитку інфраструктури і стимулює її створення.

Виходячи з аналізу продуктивних сил прикордонних районів, наявності факторів розвитку ТКС, зокрема і умов створення там СЕЗ, автори дійшли висновку, що активний розвиток інфраструктури як необхідної умови розвитку ТКС тут залежить, в основному, від відповідної інвестиційної політики і повинен йти, насамперед, у напрямках створення транспортних коридорів, туристично-рекреаційних об'єктів інфраструктури обслуговування кордону. Велике значення має також розвиток фінансово-банківської мережі.

Серед багатьох факторів, що сприяють розвитку ТКС, не можна не враховувати геополітичне положення України. Отримання більшого економічного ефекту від ТКС повністю залежить від раціонального використання вигідного транспортно-географічного розташування України та готовності транспортної системи країни забезпечити відповідний рівень транспортних послуг.

Транспортну систему України складають залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний та трубопровідний транспорт.

Роль кожного виду транспорту для економіки України, зокрема, для окремих її регіонів, визначається економіко-географічним положенням територій та потребами в забезпеченні перевезень – як вантажних, так і пасажирських. Так, для південних областей першорядне значення має морський транспорт, який не тільки забезпечує виробничі зв'язки суб'єктів господарювання, а й створює їх економічну базу (будівництво морських суден, обслуговування). Інші види транспорту доповнюють транспортну інфраструктуру цього регіону.

У центральних, північних, західних та східних областях України перше місце за значенням посідає залізничний та автомобільний транспорт, а трубопровідний, річковий та повітряний транспорт доповнюють транспортну інфраструктуру цих регіонів.

Створення умов, які б сприяли щонайшвидшій інтеграції України у загальноєвропейську економічну систему, розвитку прикордонного співробітництва, є стратегічним завданням прискореного всебічного розвитку всіх видів транспорту і, зокрема, через створення залізничних та автомобільних швидкісних шляхів для забезпечення перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів із Західної Європи у країни СНД, Близького Сходу і навпаки.

Транспортна система України побудована з урахуванням специфіки геополітичного та транспортно-географічного положення держави, яка знаходиться на перетині основних транспортних магістралей, що з'єднують країни Європи та Азії.

Для забезпечення транспортного сполучення тільки на західному кордоні України створено 12 прикордонних переходів – залізничних та автомобільних.

Найбільша кількість залізничних переходів на кордоні України з Польщею, що забезпечує не тільки взаємний обмін між державами, а й з країнами Центральної та Західної Європи. Це прикордонні переходи – Мостиська, Рава-Руська, Ізов, Ягодин.

Транспортне сполучення у напрямку Україна – Польща дає змогу забезпечити не тільки взаємні зв'язки сусідніх держав, а й інших країн Європи. Це найкоротший шлях сполучення між промислово розвиненими країнами ЄС, країнами постсоціалістичного табору Європи, країнами СНД та Балтії, а також з країнами Далекого Сходу.

Отже, є підстави вважати, що розвиток транспортної мережі країни в напрямку на Польщу, зокрема на території Львівської області, а також спрямування вантажопотоків, дають змогу використовувати найбільш короткий та зручний шлях взаємного сполучення названих регіонів ефективніше.

Для цього необхідно у найстисліші строки врахувати зміни у навколишньому економічному просторі, забезпечити ліквідацію негативних факторів, що гальмують розвиток транспортної системи України, перейти до політики економічної експансії на ринках транспортних послуг та обробки вантажів для щонайповнішого використання вигідного транспортно-географічного та геополітичного розташування держави у центрі Європи.

Необхідно модернізувати наявну матеріально-технічну базу та технології обробки вантажів, переорієнтувати транспортну мережу на нову структуру вантажопотоків, забезпечити комплексне, на рівні світових стандартів, обслуговування клієнтів транспортної мережі.

На Україну припадає більша частина всього кордону, що проходить між Західною та Східною Європою. Через Україну проходить найкоротший шлях між основною частиною їх територій. Через Україну, з економічних міркувань (довжина шляху і тривалість поїздки), доцільно здійснювати зв'язки переважній частині регіонів Європи зі Східною Європою та азійськими країнами. За коефіцієнтом транзитності Україна займає перше місце в Європі [2].

За дослідженнями, через територію нашої держави можна сформувати шість транспортних коридорів, з них три вже зафіксовані Європейською Комісією (ЄК), а ще три будуть пропонуватись для включення в мережу міжнародних транспортних коридорів.

З дев'яти коридорів, визначених ЄК, два коридори проходять територією Львівщини (з Північної та Південної Європи на Схід), а третій (північний) вноситься на розгляд Україною.

Важливим організаційним моментом формування транспортних коридорів є керівництво і підтримка з боку державних органів влади всіх рівнів та створення відповідного правового середовища.

Слід звернути увагу на можливість ефективного використання досить розвинутого в Україні залізничного транспорту.

Порівняно з автотранспортом залізниця має ряд конкретних переваг: забезпечення регулярних перевезень незалежно від кліматичних умов і пори року; здатність перевозити широку номенклатуру вантажів великими партіями; наявність значної кількості географічних пунктів обслуговування; вищий ступінь гарантії забезпечення збереження вантажу.

Важливим чинником залишаються тарифи, що в багатьох випадках визначає остаточний економічний результат. На залізницях України тарифи в міждержавному сполученні і сполученні всередині країни зросли за 1995 – 96 рр. в 5,36 раза, що довело транспортну складову в ціні масових вантажів порівняно невисокої вартості до 40 % [3]. Відповідно це підвищення призвело до переключення перевезень вантажів на інші види транспорту, зниження конкурентоспроможності залізниці, особливо при перевезенні контейнерів, лісових, будівельних та інших матеріалів.

Тарифна стратегія залізниць базується на одному з трьох факторів: витратах, існуючих тарифах на транспортні послуги і конкуренції з іншими видами транспорту. В першому випадку тарифи визначають, виходячи з витрат на перевезення плюс розрахунковий прибуток. У другому випадку тарифи визначаються після кон'юнктурних досліджень попиту на транспортні послуги і встановлюються в таких розмірах, які прийняті для цільового транспортного ринку.

Цей другий вид тарифної стратегії залізниці доцільно застосовувати на ті послуги, для яких тариф є найважливішим фактором у прийнятті рішення вантажовідправником або пасажиром.

На території прикордонних областей цей метод може принести додатковий ефект. Суб'єкти підприємницької діяльності, користуючись пільгами щодо цієї діяльності, що діють на території прикордоння і, намагаючись транспортувати продукцію, погодяться на чинні тарифи, навіть за умов їх зростання, отже, це компенсуватиметься іншими джерелами прибутку фірм у прикордонному регіоні.

Важливу роль у зміцненні виробничих зв'язків з партнерами СНД відіграє міждержавна виробнича інфраструктура. Порушення функціонування міждержавних інфраструктурних систем (магістрального транспорту, зв'язку, електроенергетичної системи) проявляються наростаючою мірою. Якщо не будуть вжиті відповідні заходи, то дезінтеграційні процеси в економіці країн стануть незворотними.

Щоби не допустити цього, повинні бути укладені угоди, в яких сторони беруть на себе відповідальність за узгодження внутрішньої політики щодо об'єктів міждержавної інфраструктури. Експлуатація і фінансування спільних проектів повинно підтримуватись за допомогою часткової участі сторін. Такою, наприклад, є Угода про використання об'єктів космічної інфраструктури, що укладена рядом країн.

Якщо як економічні агенти можуть виступати і окремі юридичні особи, доцільне створення спільних акціонерних товариств та холдингів або ТНК. На залізничному транспорті узгоджується система встановлення тарифів на вантажні та пасажирські перевезення в міждержавному сполученні. Нові країни Євразії як партнери розпочинають розробку власної програми експлуатації об'єктів залізничного транспорту, що забезпечують обслуговування вантажо- та пасажиропотоків, утримання і ремонт рухомого складу, але й тут необхідні відповідні угоди, спрямовані на забезпечення інтересів громадян і перевезення магістральних вантажів.

Розвиток ТКС, як вже відзначалося, передбачає створення умов для формування окремих елементів цього співробітництва, зокрема залучення іноземного капіталу і розвитку на його підставі ефективної підприємницької діяльності.

Для цього на всій території прикордоння встановлюється особливий режим господарювання і створюється необхідна фінансово-банківська інфраструктура, яка б забезпечувала функціонування ринку позичкових капіталів і ринку цінних паперів. До її складу повинні входити комерційні банки, фондові біржі, страхові компанії, інвестиційні фонди, довірчі товариства, трастові компанії, взаємні фонди, кредитні спілки.

Наявність і функціонування такої інфраструктури – необхідний атрибут ринкової економіки і дієвий важіль підйому економіки регіону. Результати багатьох опитувань іноземних підприємців, зокрема здійсненого в м. Києві у межах Проекту економічної реформи в Україні Гарвардського університету, засвідчують, що саме фінансово-банківська система (59.6 % опитуваних), яка не відповідає загальноприйнятим світовим вимогам, і постійна зміна законів і положень (71.3 % опитуваних), становлять дві найбільші перепони на шляху впровадження цивілізованого підприємництва в Україні і залучення іноземних інвестицій [4].

Розвинена фінансово-банківська інфраструктура формує ефективне фінансове забезпечення ТКС відповідного регіону.

В основу такого фінансового забезпечення ТКС повинен бути покладений принцип самоокупності і самофінансування, зокрема і валютного (приклади – ВЕЗ “Брест”, ВЕЗ “Янтар”, Росія).

Але в початковий період, і про це свідчить світовий досвід, фінансування розвитку ТКС, потребує залучення коштів державного бюджету у формі прямого інвестування об’єктів виробничої та соціальної інфраструктури. Крім цього, джерелами фінансування можуть бути кошти регіонального бюджету (області, міста, району) для фінансування окремих об’єктів регіонального призначення на прикордонній території; за відповідних податкових пільг, залучення коштів вітчизняних та спільних підприємств, які зацікавлені в організації власного виробництва; за наявності чітких державних гарантій і стимулів залучення коштів іноземних інвесторів до формування окремих об’єктів виробничої і сервісної інфраструктури. Через брак коштів інвестиції можуть фінансуватися за рахунок довгострокових банківських кредитів, а надалі шляхом емісії акцій і облігацій у країні і за її межами.

Ефективне функціонування фінансово-банківської інфраструктури всередині прикордонного району забезпечить розвиток ринку позичкового капіталу та ринку цінних паперів, а в остаточному підсумку і ринку інвестиційних проектів.

Наявна фінансово-банківська інфраструктура в регіонах, що прагнуть до транскордонного співробітництва, неспроможна забезпечити відповідний рівень розвитку ринкових відносин в його межах, ритмічний механізм функціонування ТКС, не кажучи вже про принцип самоокупності та самофінансування. Причини цього такі:

1. Наявна у регіонах банківська мережа явно недостатня для функціонування господарських суб’єктів прикордонних районів. Так, на один банк Львівської області припадає 30 тис.чол., у Львові – 20 тис.чол. (в Україні – 60 тис. чол.), в той час як у західноєвропейських країнах на 10 тис.чол. функціонують 1 – 4 банки. Хоча комерційні, акціонерні та приватні банки дещо розширили перелік послуг підприємствам і організаціям різних форм власності, цього явно недостатньо з огляду на ринкові елементи, зокрема суб’єкти господарювання. Необхідно реформувати банківську структуру, створенням конкурентоспроможною систему комерційних банків.

2. Недостатньо розвинута система спеціалізованих банків, більшість яких разом з філіями зосереджені в великих містах.

Існує потреба у створенні земельного банку з філіями в окремих районах, спеціалізованих банків для розміщення довгострокових державних та іноземних інвестицій, банку для кредитування житлового будівництва, спеціалізованих установ для кредитування фермерства, малого бізнесу, курортної сфери і туризму. Розширення мережі спеціалізованих банків у прикордонному регіоні дасть змогу створити конкурентне середовище в усій банківській системі, тим самим зменшити процентні ставки за кредити, збільшити видачу довгострокових кредитів на капіталовкладення та сприяння підприємству.

3. Перспективним залишається створення іпотечних банків.

4. Відсутність повноцінного фондового ринку. Більшість товарно-фондових бірж на місцях залишаються неконкурентоспроможними порівняно з національними структурами. Операції з цінними паперами на регіональних ринках зводяться, по суті, до їх первинного розміщення. Вторинний ринок просто відсутній, здійснюються лише операції з перепродажу цінних паперів.

Наявна ситуація вимагає впровадження політики сприяння розвитку фінансово-банківської інфраструктури з боку державних і регіональних органів управління з одночасним пошуком паралельних шляхів її зміцнення.

1. Асонов Г., Хуторненко О., Шаблій Е. *Особенности экономической культуры в США, Японии, странах Западной Европы.* – К., 1992. 2. Долішній М., Бельський П., Мікула Н. *Транскордонне співробітництво і спеціальні економічні зони.* – Львів, 1996. 3. Дергачов В. *Особливості світогосподарської інтеграції України на основі вільних економічних зон // Економіка України.* – 1994. – № 12 – С. 67 – 70. 4. Алфьева Е. *Внешнеэкономическая и инвестиционная деятельность интегрированных производственных систем.* – Харків, 1997.

УДК 338.658.8

У.О. Балик

Національний університет "Львівська політехніка"

кафедра економіки енергетичних і хімічних підприємств та маркетингу

МЕТОДИ ВИЗНАЧЕННЯ УЗГОДЖЕНОСТІ ЦІЛЕЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

© Балик У.О., 2002

Наведено основні концепції та науково обґрунтовані методи оцінки узгодженості стратегічних, фінансових та маркетингових цілей діяльності підприємства. Коротко розглянуто основні характеристики та класифікації сукупності цілей діяльності підприємства. Запропонована нова ідея побудови коваріаційної матриці для визначення узгодженості цілей діяльності підприємства.

The basic concepts and sophisticated methods of evaluation for strategic, financial and marketing aims concordance are noted in this article. The number of major features and classifications for set of aims are briefly discussed. The new idea to construct the covariation matrix in order to track the aims concordance has been proposed.

Ефективність функціонування промислових підприємств в сучасних економічних умовах значною мірою визначається чіткістю та правильністю детермінування цілей організації на стратегічному та оперативному рівнях у різних сферах діяльності підприємства.

Передовсім це викликано змінами середовища функціонування організацій на макро- та мікрорівнях. До виникнення таких змін призводить поєднання таких факторів, як зростаюча конкуренція між фірмами, технологічні вдосконалення, що вимагають значних капіталовкладень, наявність інфляції, зміна процентних ставок та податкового законодавства, зміна економічної стійкості в світі, зміна певних спекулятивних ексцесів, занепокоєння станом на світових фінансових ринках. Більш того, для того, щоб справитися зі змінами, які виникають, необхідно розробити гнучкий підхід до всіх факторів, оскільки випробувані раніше методи вирішення проблеми просто неприйнятні в новому світі, де вони швидко застарівають. Конкуренція вимагає постійного пристосування до умов, що увесь час змінюються [1, с. 11].