

МІЖРЕГІОНАЛЬНА
АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МЕНЕДЖМЕНТУ В УКРАЇНІ

*Матеріали Четвертої
Всеукраїнської наукової конференції,
м. Київ – Дубаї (ОАЕ), 28 лютого – 5 березня 2012 р.*

Київ
ДП «Видавничий дім «Персонал»
2013

Видання здійснене в рамках проекту “Наукові праці МАУП”

К65

Концептуальні засади формування менеджменту в Україні:
Матеріали Четвертої Всеукр. наук. конф., м. Київ – Дубаї (ОАЕ),
28 лют. – 5 берез. 2012 р. / МАУП; уклад. О. В. Баєва, Н. І. Новальська,
Л. В. Старих. – К.: ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2013. – 292 с.

До збірника увійшли доповіді пленарних та секційних засідань, в яких розглядалися питання управління стратегічним зростанням конкурентоспроможності підприємств, сучасних аспектів управління персоналом, управління освітою та методики викладання у вищій школі, концепцій розвитку управління бізнесом, проблем та перспектив розвитку менеджменту в галузі охорони здоров'я.

Для науковців, освітян, менеджерів різних рівнів управління, а також усіх, хто цікавиться проблемами менеджменту та розвитком управлінської думки в Україні.

ББК 65.9(4УКР)290-2я43

© Міжрегіональна Академія управління
персоналом (МАУП), 2013

© ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2013

ЗМІСТ

Г. А. Дмитренко

Нарощування соціального капіталу як імператив демократизації державного управління в Україні 7

Н. М. Терещенко

Техніка моніторингу і критерії оцінювання методів та результатів управлінської діяльності 18

В. П. Сладкевич, Т. М. Товстуха

Використання конкурентних переваг українськими підприємствами 25

С. С. Бойко

Функції адміністративно-державного управління 28

Н. І. Новальська

Організація та активізація самостійної роботи студентів 34

Н. М. Суліма

Стан ефективності виробництва зерна та напрями її підвищення 40

І. Б. Чудаєва

Основні моделі технопаркових структур 44

Л. О. Лопатенко, Д. Б. Лопатенко

Інфраструктура: теоретичний аспект та економічне значення 47

Т. С. Мринська, О. О. Ломінська

Концептуальні засади побудови ефективної структури управління податкової служби України 53

В. Ф. Максимчук

Бюджетні системи як інструмент якості управлінських функцій 57

В. В. Шелест

Конкурентна розвідка як складова забезпечення фінансової безпеки довірчих товариств 61

Л. О. Лопатенко, Д. Б. Лопатенко

Стан та перспективи розвитку маркетингу транспортних послуг 65

М. І. Філіппов, С. Г. Гашимов

Сучасний стан розвитку інноваційної сфери в Україні 74

Л. А. Бови

Концепції маркетингу в розвитку підприємств житлового господарства України в сучасних умовах господарювання 80

С. М. Марченко

Дослідження стану логістичного менеджменту на підприємствах різних форм власності 84

Л. В. Романова

Напрями формування маркетингового управління в Україні 90

К. В. Пічик

Семплінг як інструмент маркетингових комунікацій 94

В. П. Сладкевич, О. Г. Александров

Формування маркетингової стратегії підприємства 98

Б. В. Семерей

Особливості проведення кадрової політики на охоронних підприємствах в умовах конкуренції 102

Л. О. ЛОПАТЕНКО

доцент

Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ

Д. Б. ЛОПАТЕНКО

мол. наук. співроб.

Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАНУ”, м. Київ

ІНФРАСТРУКТУРА: ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ ТА ЕКОНОМІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ

На сьогодні процеси трансформаційних перетворень економічної та соціальної сфер, формування товарних ринків, інтеграція країни до світової економічної системи є неможливими без розвиненої, надійної, економічно ефективної інфраструктури. Зокрема, завдяки зв'язку інфраструктури з такими проблемами економіки, як: темпи росту, пропорції економіки, ефективність суспільного виробництва (в тому числі ефективність капітальних вкладень), комплексний розвиток районів та формування територіально-виробничих комплексів тощо, дослідження інфраструктури та її вплив на економіку країни загалом є актуальним питанням.

Теоретичні питання інфраструктури розглядаються як російськими вченими В. П. Галабурдою, В. П. Красовським, Б. Х. Краснопольським, Б. Н. Кузиком, так і вітчизняними І. Бураковським, А. А. Бакаєвим.

На початку ХХ ст. інфраструктурою вважали комплекс тилових споруд, що забезпечували дії збройних сил: склади, матеріали засобів,

військові бази, полігони тощо (*infra* (лат.) — нижче та *struktura* (лат.) будова — нижня будова, фундамент) [1].

З середини ХХ ст. в зарубіжній економічній літературі з'явився термін “social overhead capital” (“суспільний допоміжний капітал”), який ввів Пол Н. Розенштейн-Родан та обґрунтував економічне значення цього поняття. У цей термін він включав “шосейні дороги, залізничні дороги, каналізації та інші підприємства комунального обслуговування, тобто усі умови навколишнього суспільного середовища, необхідні для того, щоб приватна промисловість могла зробити перший ривок” [2].

Згодом питання інфраструктури почали більш детально досліджувати Р. Нуркс, Р. Йохимсен [3; 4]. Так, Р. Йохимсен “інфраструктуру” визначав як “сукупність матеріальних, персональних й інституційних видів діяльності та їх організацій, що сприяють створенню господарської єдності на території і вирівнюванню винагороди за однакові вкладення ресурсів, що доцільно витрачаються, тобто роблять можливою повну ін-

теграцію і високий рівень господарської діяльності” [5].

За радянських часів термін “інфраструктура” в економічній науці з’явився на початку 60-х років, однак довгий час мав епізодичний характер і наприкінці 60-х років С. А. Хейнман дав визначення терміну “інфраструктура” як “комплекс галузей, що обслуговують матеріальне виробництво” [6]. Зокрема, таке тлумачення інфраструктури ґрунтувалося на політекономічному методологічному підході того часу, за якого, по-перше, визначалося місце та роль різних видів виробничої діяльності в процесі розширеного відтворення, незалежно від його форми, а по-друге, розглядалась залежність інфраструктури від виробничих відносин у суспільстві, за яких вона створюється, розвивається та функціонує. Однак не всі види виробничої діяльності були рівні за своїм впливом на безперервність процесу відтворення: одні мали вирішальне значення, другі — допоміжне та обслуговуюче. Саме дотримуючись таких поглядів, інфраструктурі надали “обслуговуючу” роль [5; 7].

У більшості літературних джерел інфраструктура поділялась на дві групи: виробничу — галузі інфраструктури, що безпосередньо обслуговують матеріальне виробництво (залізничні та шосейні дороги, водопостачання, каналізація тощо), та невиробничу — галузі, що опосередковано пов’язані з процесом виробництва (підготовка кадрів, шкільне та вище навчання, охорона здоров’я) [7]. Так, природу появи виробничої інфраструктури було підкреслено К. Марксом у взаємодії факторів ви-

робництва: “Крім речей, за допомогою яких праця впливає на предмет праці і які тому так чи інакше є провідником його діяльності, в більш широкому розумінні до засобів процесу праці належать усі матеріальні умови, що є необхідними для того, щоб процес міг здійснюватися. Безпосередньо вони не входять до нього, але без них він або зовсім неможливий, або може здійснюватись у незавершеному вигляді” [8].

Разом з тим існувала й інша думка щодо визначення та видів інфраструктури. Зокрема, Т. І. Семенкова поділяла інфраструктуру на виробничу, соціально-побутову, інституційну та зазначала, що “умовою існування всіх інфраструктурних об’єктів є необхідність у них нормального здійснення процесу розширеного процесу відтворення, а продуктивний характер галузей, підприємств і установ, включених до інфраструктури, визначався не створюваним додатковим продуктом на підприємствах цієї сфери, а їх органічним зв’язком з народним господарством і збільшенням національного доходу” [9].

Загалом на початок 80-років серед радянських учених, які досліджували це питання, виокремилось кілька поглядів на інфраструктуру як складову економічної діяльності країни: по-перше — інфраструктура визначалась як “упредметнена праця, акумульована на певній території у комплексі інженерно-технічних споруд та об’єктів, що становлять матеріально-технічну основу певних галузей виробництва та сфер обслуговування населення (“загальнофондова база території”); по-друге —

інфраструктура розглядалась як “група обслуговуючих галузей загального користування, виробничої та невиробничої сфери, що створює загальні умови для розвитку структуроутворюючих галузей (промисловості та сільського господарства)”;

по-третє — інфраструктура розглядалась як “територіальна сукупність усіх видів виробництва та діяльності, що забезпечуються через різні послуги, розвиток профілюючих галузей спеціалізації” [5, 9].

До інфраструктури відносили ті чи інші галузі за такими ознаками:

- непрямий вплив на виробничу структуру господарства, яке здійснюється за допомогою їх зв'язків з основними, структуроутворюючими галузями;

- продукція інфраструктурних галузей має міжгалузеве значення: вона призначається або для усієї економіки разом, або для окремих її основних сфер (промисловість та сільське господарство);

- суспільна форма використання інфраструктури.

Разом з тим, у більшості випадків використовувались формальні ознаки, і до інфраструктури включали аеродроми, ремонтні майстерні, станційні та пристанційні споруди тощо. Однак такі переліки споруд та станційних служб не дають правильного визначення ролі інфраструктури з точки зору економічного розвитку та змінюють змістовні ознаки зовнішніми [10, 8].

Таким чином, підсумовуючи зазначене, економічна роль інфраструктури за радянських часів визначалась як “діяльність її (інфраструктури) галузей, що має виняткове

значення для виробництва, відносно якого інфраструктура виконує допоміжну роль, забезпечуючи безперервність господарського обігу” [10, 94]. Зокрема, виробнича інфраструктура — сприяє забезпеченню та вдосконаленню процесів розподілу й обігу, прискоренню обігу матеріальних ресурсів, скороченню періоду відтворення, раціональному використанню створених матеріальних благ, зниженню запасів сировини, матеріалів, палива, збереженню якості виробленої продукції; невиробнича (соціальна) інфраструктура — забезпечує зростання суспільного добробуту, поліпшує умови відтворення робочої сили, сприяє зростанню продуктивності праці.

На початку 90-х років ХХ ст., зі зміною соціально-економічного та політичного устрою держави визначення терміну “інфраструктура” в сучасній економічній літературі переважно не змінилось й “інфраструктуру” розглядають як “комплекс галузей народного господарства (сфери матеріального та нематеріального виробництва), які обслуговують промисловість і сільське господарство. До нього належить виробнича та невиробнича (або соціальна) інфраструктура. Виробнича інфраструктура — це будівництво шосейних доріг, мостів, портів, аеродромів; усі види транспорту (автомобільний, повітряний, водний залізничний); зв'язок, енергопостачання, санітарно-технічне обслуговування тощо. Соціальна інфраструктура — житлове та комунікаційне господарство, підприємства побутового обслуговування, водосховища та водопостачання, енергетичне господарство об'єктів

соціального призначення, підприємства торгівлі, освіта (загальна, професійна), охорона здоров'я, курортно-туристичні зони” [11].

Останнім часом в російській та вітчизняній літературі вчені виокремлюють “інфраструктурний” сектор, у який включають, зокрема, транспорт та зв'язок, торгівлю, фінанси, кредити, страхування, управління [12] або залізничний транспорт, автомобільні дороги, електроенергетику, виробництво, транспортування та розподіл газу, водопостачання та водовідвід [13].

Також за функціональною належністю почали виокремлюватися й інші підсистеми інфраструктури: функціонування виробництва — виробнича інфраструктура; умови життєдіяльності людей — соціальна інфраструктура; ринкові процеси в економіці країни — ринкова інфраструктура; управління господарством країни — інституційна інфраструктура; забезпечення реальних транспортних зв'язків, збереження товарів на складах, створення резервів та запасів — логістична інфраструктура; матеріалізацію знань — інноваційна інфраструктура; інформаційний супровід господарської діяльності країни — інформаційна інфраструктура; умови для збалансованого розвитку природного середовища — екологічна інфраструктура.

Враховуючи той факт, що функцією інфраструктури є забезпечення усього процесу відтворення, тому її необхідно розглядати на мікро-, мезо- та макрорівнях.

На мікрорівні інфраструктура є сукупністю матеріально-речових умов або інженерно-технічних спо-

руд, які необхідні для функціонування окремого підприємства (зокрема, на транспорті — це споруди, що обслуговують рух транспортних засобів: насипи, траншеї, тунелі, дорожні станції, портові споруди, системи сигналізації тощо). Однак, з точки зору системного підходу, розгляд інфраструктури на “первинній економічній ланці — підприємстві” є недоцільним через те, що “інфраструктура втрачає своє економічне значення і приймає технічне” [14].

На мезорівні інфраструктура є системою споруд, матеріально-речових елементів на певній території, що, з одного боку, є “плацдармом” для освоєння ресурсів і підвищення ефективності регіонального виробництва, з другого — необхідною умовою підвищення рівня життя населення, яке проживає на даній території [15]. Регіональна інфраструктура сприяє формуванню та розвитку великих територіально-виробничих комплексів.

На макрорівні інфраструктуру необхідно розглядати як системне та структурне поняття, яка є сукупністю загальних економічних та соціальних умов для забезпечення ефективного розвитку матеріального виробництва країни в цілому та задоволення потреб усіх членів суспільства.

З точки зору системного підходу, інфраструктура — це сукупність елементів, що забезпечують безперервне функціонування взаємозв'язків об'єктів та суб'єктів цієї системи. За такого підходу функціями інфраструктури є:

- забезпечення функціонування взаємозв'язків між елементами самої

системи, до якої належать її суб'єкти та об'єкти — головна функція;

- регулююча, тобто має певним чином упорядковувати взаємодію елементів самої системи — друго-рядна функція.

При визначенні економічної ефективності від інфраструктури, зокрема, при вкладанні інвестицій, необхідно враховувати таку особливість інфраструктури, як виникнення разом з основним ефектом — сполученого і супутнього ефектів. Сполучений ефект інфраструктури виявляється головним чином поза межами самої інфраструктури (позаінфраструктурний ефект) та в самих інфраструктурних галузях (внутрішньоінфраструктурний ефект). Зокрема, ефект, одержаний за межами інфраструктури (в інших сферах економіки) в більшості випадків перевищує величину ефекту в самих інфраструктурних галузях (наприклад, ефект від будівництва доріг). До того ж потрібно зважати на те, що інфраструктура створює умови для економічного зростання, при цьому сама є продуктом цього зростання.

На сьогодні головними причинами недосконалості інфраструктури можна вважати такі: високий рівень зносу основних засобів інфраструктурних об'єктів; зниження якості наданих інфраструктурних послуг; неефективне фінансування довгострокових інфраструктурних проєктів за державні кошти.

Таким чином, інфраструктура забезпечує безперервність процесу обігу в економіці, що створює умови для нормального функціонування та поступового розвитку не тільки самого інфраструктурного сектору,

а й усієї економіки. Однак недосконалість інфраструктурного сектору країни стає фактором відносного уповільнення темпів економічного зростання.

Література

1. *Словарь иностранных слов.* — 12-е изд. — М.: Рус. яз., 1985. — 608 с.
2. *Самуэльсон П.* Экономика. Т. 1. — С. 181. — [Электронный ресурс]. — <http://bibliotekar.ru/biznes-64-2/181.htm>
3. *Nurkse, R.* Problems of Capital Formation in Undeveloped Countries / R. Nurkse. — Oxford, 1955.
4. *Jochimsen R.* Theorie der Infrastruktur. Tübingen. — 1966. — S. 99.
5. *Блохин В. И.* Производственная инфраструктура региона. Вопросы методологии и методики, опыт исследования. — Кишинев: ШТИИИИЦА, 1980. — 131 с.
6. *Хейнман С. А.* Научно-техническая революция и структурные изменения в экономике СССР // Коммунист. — 1969. — № 14.
7. *Солюс Г. П.* Инфраструктура // Экономическая энциклопедия. Т. 2. — М., 1975. — С. 61.
8. *Маркс К.* Капитал. Критика политической экономии. Т. 1. Процесс производства капитала. — М.: Политиздат, 1983. — С. 191.
9. *Семенкова Т. Г.* Инфраструктура и сфера услуг // Мировая экон. и междунар. отношения. — 1971. — № 3. — С. 116.
10. *Красовський В. П.* Инфраструктура и интенсификация экономики // Наука, 1980. — 192 с.
11. *Економічна енциклопедія: У 3 т., Т. 1 / За ред. С. В. Мочерного.* — К.: Академія, 2000. — С. 864.
12. *Кузык Б. Н., Яковец Ю. В., Некителов А. Д.* Интегральный макропрог-

- ноз инновационно-технологической и структурной динамики экономики России на период до 2030 года. — М.: ИНЕС, 2006. — С. 183.
13. Бураковский И., Мовчан В., Сисенко Н., Юзефович И. Экономический рост и инфраструктурные тормоза // Зеркало недели. — №4 (683) 2–8 февр. 2008. — www.zn.ua
 14. Краснопольский Б. Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера (методические особенности исследования). — М.: Наука, 1980. — С. 28.
 15. Галабурда В. Г., Персианов В. А., Тимошин А. А. и др. Единая транспортная система: Учеб. для вузов; Под ред. В. Г. Галабурды. — М.: Транспорт, 1996. — С. 9.