

на душу населения в городской местности возрос на 138,6%, а в сельской — на 149,5% [3]. Но с 1992 г. началось сокращение.

Выступая на XVII съезде потребительской кооперации, Президент Украины привел цифры, что только в 1998 г. в Украине закрылось 10 тыс. магазинов, или 20% от общего количества. Сегодня в расчете на одного жителя в селе продается товаров в 4 раза меньше, чем в городе [2].

Потребительская кооперация активно занималась производством продовольственных и непродовольственных товаров. В системе насчитывалось 667 хлебозаводов и пекарен, 495 предприятий по производству колбас, 133 консервных завода, 246 заводов и цехов по изготовлению безалкогольных напитков и т.д. На производстве было занято 103,3 тыс. работников [4]. Сегодня в основном всю систему развалили и разворовали, а ей более 130 лет, и она всегда работала эффективно.

Рыночная экономика предполагает предпринимательство, конкуренцию и другое, чего ранее в потребительской кооперации не было. Поэтому переход к рыночным отношениям на современном этапе требует переосмысления всей производственно-хозяйственной деятельности. А начинать надо с реформирования отношений собственности.

В Украине принят закон "О потребительской кооперации", где записано, что "собственность потребительской кооперации является одной из форм коллективной собственности. Она состоит из собственности потребительских обществ, союзов, подчиненных им предприятий и организаций и их общей собственности" [4]. А где же собственность трудящихся? Они оказываются лишенными ее. Собственность должна быть коллективно-паевой.

Сегодня внедрению коллективно-паевой собственности препятствует то, что несовершенна нормативно-правовая база. Права паевика-собственника не защищены, отсутствует кооперативный принцип распределения доходов и другое. Эти изменения надо вносить в Закон Украины "О потребительской кооперации".

Литература: 1. Звіт "Вукопспілки" та її секцій за 1926/27 р. (VIII звітний рік). — Харків, 1928. — С. 147. 2. По діловому відгукуватися на потреби людей. Виступ Президента України Л.Д. Кучми на XVII з'їзді споживчої кооперації України. //Урядовий Кур'єр. — 1999. — 10 квітня. — С. 3–4. 3. Народне господарство України у 1991 році. — К.: Стат. щорічник, 1992. — С. 121. 4. Шевченко А. Становлення ринкових отношений в потребительской кооперации. //Економіка України. — 1993. — №9. — С. 66–68.

РОЗВИНУТА ІНФРАСТРУКТУРА — СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОГО ДОБРОБУТТЮ

УДК 338.2.01

Нікуліна О.В.

Особливе значення і роль інфраструктури в розвитку не тільки національної економіки, а й держави в цілому давно доказані іноземними науковцями, а їх теоретичні дослідження реалізовані в практиці організації державного управління багатьох розвинутих країн світу. В Україні проблема інфраструктури стоїть дуже гостро, необхідність же її вирішення ще в повній мірі урядовцями не усвідомлена. Однак саме розвинута інфраструктура може застосовуватись урядом з метою безпосереднього впливу на потенційний розвиток регіону чи країни шляхом підвищення продуктивності або шляхом зменшення витрат.

Інфраструктура — це широке поняття, яке включає велику кількість елементів основного суспільного капіталу. Так, наприклад, за допомогою транспортної інфраструктури (доріг, водних шляхів, залізниць, портів і аеропортів тощо) можна зменшити вартість транспортування товарів або людей та збільшити обсяг перевезень; телекомунікації зменшують вартість інформації; енергія необхідна для виробництва і споживання товарів та послуг, отже, електростанції та мережі розподілу електроенергії і газу, нафтопроводи є іншими важливими елементами продуктивної інфраструктури; результатом системи закладів науки та освіти є як суспільний, так і приватний людський капітал. *Суспільний людський капітал* являє собою ту частину нашого знання, яка, будучи виробленою один раз (через базові дослідження і т.ін.), може використовуватись кожним, кому це потрібно, за нульовою або дуже низькою вартістю. *Приватний* складається з навичок і здібностей, переданих навчанням та професійною підготовкою населення, які він, в свою чергу, використовує для виробництва товарів та послуг з метою поліпшення якості їх власного споживання. **Тобто транспортна, телекомунікаційна, енергетична та навчальна інфраструктури безпосередньо роблять внесок у збільшення продуктивності і зменшення вартості.**

Інші інфраструктурні категорії також мають позитивний, але більш опосередкований вплив

на продуктивність, дохід та зайнятість населення. До них відносяться: **водопостачання, екологічна інфраструктура** (звалище, сміттєспалювальні заводи, центри утилізації), **соціальна інфраструктура** (лікарні, поліклініки, дитячі садки і тін.), **заклади спорту та дозвілля, інфраструктура культури** (музеї, бібліотеки, театри, концертні зали), а також **деякі характеристики природного ландшафту**, такі, як море, річки, озера, ліси, гори.

Однак, незважаючи на те, що інфраструктура є могутнім інструментом прийняття управлінських рішень, ізольована стратегія щодо неї є необґрунтованою. *По-перше*, інфраструктура є лише однією з ознак потенційного розвитку регіону, так що інші фактори потенційності (географічне положення, агломерація і галузева структура) також не можна ігнорувати. *По-друге*, силу факторів потенційності завжди потрібно поєднувати з належними якісними і кількісними ресурсами робочої сили та приватного капіталу для того, щоб використовувати їх потужності. А *по-третє*, оптимальне використання всіх цих потужностей залежить від сприятливих конституційно-інституційних умов та особливостей поведінки. Якщо ці умови не брати до уваги, то політика щодо інфраструктури буде успішною лише частково.

Цей аргумент є не тільки теоретичним, він підтверджується практичним досвідом багатьох країн світу. Уряди деяких держав досить часто намагались відсталі регіони з низькими темпами зростання перетворити шляхом великих капіталовкладень в інфраструктуру, зокрема в наземні та водні шляхи сполучення. Однак побудова нових трас не лише зменшує транспортні витрати підприємств, що знаходяться у відповідних регіонах, а й створює умови для зниження міжрегіональних тарифів, які до того моменту обмежували доступ з інших регіонів. Ефективні виробники поза межами цього відсталого регіону також матимуть користь від реконструйованої або нової дороги, залізниці, водного шляху, так як зможуть розширити свої ринки. В результаті — конкурентний тиск на виробників відсталого регіону збільшиться. Таким чином, коли недорозвинутість взагалі є наслідком надто низького рівня конкуренції існуючих в регіонах підприємств, такий ізольований проект, як траса, може ще більше підірвати конкурентні позиції місцевих підприємств.

Успішна стратегія регіонального розвитку повинна бути всебічною, брати до уваги не

тільки інфраструктуру, а також і інші фактори потенційності і фактори приватного виробництва. Один аналіз ситуації з метою вивчення серйозних "вузьких місць", які перешкоджають розвитку певного регіону, може бути доповнений іншим. Там, де існують такі "вузькі місця", варто спрямувати зусилля на їх усунення.

Методи аналізу та оцінки стратегій розвитку можуть бути різними, але в більшості випадків вони будуть спрямовані на вироблення кількісних критеріїв. Так, в своїх наукових працях німецький науковець Дітер Біль більшу увагу приділяє "квасівиробничій функції" [1]. Справа в тому, що вищеозначені фактори потенційності, як основні ознаки регіональної виробничої потужності, можуть вважатись такими, що представляють "вхідні ресурси" у певній розширеній виробничій функції, де "вихідними результатами" є продуктивність, дохід і зайнятість населення. Саме таку функцію, щоб відрізнити її від підходу традиційної виробничої функції, де ресурсами є робоча сила та приватний капітал, і названо "квасівиробничою функцією".

Необхідність застосування "квасівиробничої функції" її розробники аргументують наступним чином. Обидва типи виробничих функцій передбачають, що всі вхідні ресурси і вихідні результати діяльності можуть бути виражені кількісно, і для цього в наявності є усі відповідні дані. Підхід традиційної виробничої функції вимагає визначення основного капіталу в грошах. Незважаючи на те, що ця інформація існує в багатьох країнах у вигляді загальнонаціональних показників, вона або не завжди існує на регіональному рівні, або зовсім може бути відсутня в країнах перехідного періоду та країнах, що розвиваються. Для того, щоб мати можливість застосовувати підхід потенційності розвитку регіону до якомога більшої кількості країн, має сенс вимірювати забезпеченість регіональних інфраструктур в одиницях фізичної або технічної потужності. Основною методологічною філософією є те, що спочатку треба випробувати дуже приблизний і простий показник для того, щоб побачити, чи надає він статистично суттєве пояснення. Якщо це так, пізніше буде варто витратити ще трохи часу та зусиль на уточнення визначення потужності та на підбір більш диференційованих показників, включаючи грошові агрегати для основних фондів. Наприклад, стосовно такого фактора, як агломерація, найпро-

стішим і найлегшим способом її виміру буде обчислення щільності населення. Між тим такий показник не тільки не відображає просторову концентрацію населення як такого, але й багато інших аспектів, пов'язаних з просторовою концентрацією, наприклад локалізацію приватних підприємств та робочих місць.

Беручи до уваги важливість інфраструктури як фактора в прийнятті управлінських рішень, інформаційні вимоги не обмежувались тільки одним цим пунктом [2]. Провідною ідеєю є визначення двох основних характеристик, які можна розглядати в декількох аспектах, як такі, що являють собою дуже важливі елементи вузьких місць окремої категорії з якісними і кількісними характеристиками.

Взявши за приклад дороги, відзначимо, що після консультацій з експертами їх довжину вибрали як кількісний елемент, а ширину — як основний якісний, оскільки 100 кілометрів широкої траси являють собою значно більший транспортний потенціал, ніж сама довжина вузької дороги. Добуток довжини на ширину дає площу дорожнього покриття, що, в свою чергу, співвідноситься з площею регіону з метою отримання показника регіональної щільності доріг. Теж саме здійснювалось і по відношенню до інших видів інфраструктури типу мереж сполучення, тоді як точкова інфраструктура (аеропорти або університети) співвідноситься з регіональним населенням, яке воно обслуговує. Така ж методологія застосовувалась і по відношенню до інших категорій інфраструктури.

У випадку з аеропортами картина така: злітно-посадочні смуги були визначені як найбільш важливі характеристики вузьких місць. Беручи точковий характер аеропортів, площі цих смуг було поділено на кількість населення регіону.

Стосовно телекомунікацій зауважимо, що технічна потужність кабелю може вимірюватися з точки зору кількості двожильних проводів або кількості волоконно-оптичних каналів. Як би там не було, така інформація навряд чи є в наявності в окремих регіонах, отже, стало необхідним застосувати інший вид інформації в загальному її виборі. Такою інформацією стала, наприклад, кількість телефонних абонентів, або телефонних номерів. Якщо в регіоні існує велика кількість абонентів (телефонних номерів), то має також існувати й відповідна для цього кабельна мережа, а також і відповідна кількість автоматичних телефонних станцій. У майбутньому, зі збільшенням

кількості мобільних телефонів, що працюють за принципом радіопередачі, важливість мереж, швидше за все, зменшиться внаслідок їх неподільності.

Відносно навчальної інфраструктури (у випадку з освітою), доцільним показником буде місткість будівель, виражена в кубічних метрах, або загальна площа приміщень, виражена в квадратних метрах. Але виявилось, що таку інформацію майже неможливо отримати навіть для всіх регіонів Європейського Союзу. Тому заміником було вибрано показник кількості студентів у різних вікових групах по відношенню до загальної кількості населення. Такий квазі-виробничий підхід було застосовано в регіонах ЄС ще в 1985 році, і він себе виправдав [3].

Усі зроблені зауваження щодо виробки стратегії поліпшення інфраструктури, на погляд автора, можуть і повинні бути поширені на Україну. А, беручи до уваги те, що в Україні все ще відбувається перехідний період до цивілізованої ринкової системи, процес поліпшення загальної структури вимагає значно більшої уваги, ніж в країнах з розвинутою ринковою економікою. До того ж політика щодо інфраструктури в рамках концепції добре збалансованої стратегії національного та регіонального розвитку повинна відігравати видатну роль.

Крім того, ми наголошуємо: не слід забувати, що всі категорії інфраструктури, зокрема соціальна інфраструктура і інфраструктура культури, надають безпосередні переваги для споживача і, опосередковано впливаючи на продуктивність, відіграють значну роль у розвитку суспільства.

Література: 1. Україна на шляху до Європи: Пер. з англ. / Під ред. Лутца Хоффманна і Феліцитас Мьоллерс. — К.: Вид. УАННП "Фенікс", 2001. — С. 247 – 263. 2. Хоффман Лутц та Аксель Зіденберг. Зрушення до ринкової економіки. Реформи в Україні: погляд зсередини. — К.: Фенікс, 1997. — С. 144 – 162. 3. World Bank: From Plan to Market (World Development Report). — Washington DC, 1996. — P. 56 – 68.

УПРАВЛЕНИЕ РЕКЛАМНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА ОСНОВЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

УДК 659.0

Полякова Я.А.

Управление рекламной деятельностью предприятия представляет собой достаточно емкий процесс, который требует определения оптимального сочетания рекламных мероприя-