УДК 65.016.7

О.Ю. ТІМАРЦЕВ[1], С.О. МАКОВЕЦЬКИЙ[2]

[1] *Донецький національний університет економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського*
[2] *Донецький економіко-гуманітарний інститут*

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІДПРИЄМСТВА ВЕЛИКОГО МІСТА ПРОМИСЛОВОГО РЕГІОНУ

Обґрунтовані методичні аспекти реструктуризації інфраструктури підприємства в умовах середовища і господарської діяльності великого міста промислового регіону. Запропоноване групування інфраструктури промислового регіону: продуктивний, репродуктивний, функціональний і інформаційний блоки. Також досліджені особливості підходів до реструктуризації транспортної інфраструктури і виділені етапи комплексного аналізу при формуванні автотранспортних послуг. Представлена матриця стратегій автотранспортного комплексу.

Ключові слова: *реструктуризація інфраструктури підприємства, блоки інфраструктури промисловості регіону, промислові кластери.*

Вступ

Сучасний етап розвитку економіки України характеризується пошуком форм і методів управління національним господарством і його видами економічної діяльності. Замість традиційних, які виправдали себе в минулому, але малоефективні сьогодні підходів, формуються нові, орієнтовані на необхідність трансформації промислових комплексів регіонів для вирішення складних проблем регіональної організації виробництва, орієнтації його на зростання кінцевих якісних і кількісних результатів діяльності підприємств і фірм, всієї економіки регіону. В Україні своєчасно не була усвідомлена, розроблена і прийнята до реалізації результативна антикризова політика і, перш за все, в промисловості.

© О.Ю. Тімарцев, С.О. Маковецький

Нинішні умови господарювання вимагають від промисловості постановки та досягнення принципово нових завдань, вирішення яких на базі використання раніш існуючих методів неможливе. У такій складній економічній ситуації особливого значення набувають питання, що стосуються її реструктуризації, досягнення високих економічних показників при найбільш раціональному використанні ресурсів, поліпшення інвестиційної привабливості та підвищення конкурентоспроможності.

Перехід економіки України на ринкові основи функціонування пов'язаний з регіональною трансформацією соціально-економічних відносин у промисловому виробництві. Тому для України прискорена реструктуризація підприємств великих міст промислового регіону є **актуальною**, але складною проблемою, розв'язання якої залежить від багатьох умов і чинників.

Стан промислового виробництва України, її регіонів та великих промислових міст вимагає сьогодні активізації реструктуризаційних процесів в умовах формування інфраструктури підприємств регіону, які гальмують відсутність їхньої єдиної методології та загальновизнаної концепції. Саме тому існуючи механізми управління реальним промисловим сектором економіки в умовах великого промислового міста регіону не можуть подолати такі негативні тенденції його розвитку, як структурний перекіс в бік галузей з низьким рівнем доданої вартості, повільні темпи оновлення засобів виробництва та впровадження інновацій (насамперед ресурсозберігаючих технологій), слабке керування трансформаційними процесами на загальнодержавному, галузевому та регіональному, муніципальному рівнях, неузгодженість трансформаційних, інноваційних та підприємницьких процесів, відсутність інфраструктурної основи активізації трансформаційних процесів у промисловому виробництві.

1. Постановка завдання

Необхідність реструктуризації промислового виробництва на всіх його рівнях організації та функціонування продиктована, перш за все, потребою забезпечити поєднання соціальної самоорганізації підприємницьких структур, їх рівнем інфраструктури в умовах великого міста регіону з

принципами й методами державного регулювання економіки, промисловою політикою держави, зокрема. **Метою дослідження є** обґрунтування методичних аспектів реструктуризації інфраструктури підприємства в умовах великого міста промислового регіону.

2. Результати дослідження

Уперше термін „інфраструктура” зустрічається в дослідженнях західних економістів і має кілька варіантів пояснення свого походження. Його пов’язували і з будівельним виробництвом, і з військовим профілем дій. У науковій літературі початку минулого сторіччя термін „інфраструктура” був уперше використаний при економічному аналізі для позначення об’єктів і споруд, що забезпечують нормальну діяльність збройних сил. Потім під інфраструктурою стали розуміти сукупність галузей діяльності, які сприяють нормальному функціонуванню матеріального виробництва.

У вітчизняній економічній літературі періоду 90-х років XX століття інфраструктуру зазвичай розглядали або як комплекс галузей загального використання, які створювали необхідні умови для розвитку підприємств, або як сукупність інженерно-технічних споруд й об’єктів, що забезпечують на певній території безперебійний рух потоків вантажів, людей, енергії, інформації [1, с. 20].

У сучасних словниках поняття інфраструктури, як правило, дається відносно господарського комплексу держави або крупнішого формування (співдружність держав тощо). Так, у вітчизняному енциклопедичному словнику – інфраструктура визначається як: а) будова, розташування; б) група галузей народного господарства, які забезпечують обмін діяльності в суспільному виробництві. Великий економічний словник визначає інфраструктуру як „комплекс виробничих і невиробничих галузей, що забезпечують умови відтворення. Основна виробнича структура – мережі енергопостачання, транспорту та зв’язку” [2, с. 431].

У наведених визначеннях спільним є тільки те, що всі вони подані стосовно єдиного комплексу держави, тобто економіки країни. Але при цьому вони виходять з різних концепцій функціонування господарського комплексу, що і призводить до різноманітності поняття інфраструктури.

У тлумачному словнику інфраструктура представлена як „галузь економіки, науково-технічних знань, соціального життя, які безпосередньо забезпечують виробничі процеси й умови життєдіяльності суспільства" [3, с. 256]. В науковій і навчальній літературі поняття інфраструктури також трактується неоднозначно. Так, наприклад, у [4, с. 5] інфраструктуру розглядають як інтегральний елемент продуктивних сил, який включає допоміжні додаткові галузі, види виробництв або види діяльності, що обслуговують безпосередньо основне виробництво (виробнича інфраструктура), а також такі галузі й підгалузі невиробничої сфери, які побічно пов'язані з процесом виробництва й виконують чисельні функції обслуговування всього процесу господарювання.

В роботі [5, с. 88] подане визначення: інфраструктура – це мережі, де здійснюється постачання продукції (деякими такими мережами можуть переміщатися також і люди) між віддаленими один від одного (як у просторі, так і в часі) економічними агентами, а також галузі економіки, що експлуатують такі мережі. На думку авторів цього дослідження, поняття інфраструктури охоплює три рівні:

– власне матеріальні мережі, у яких здійснюється постачання продукції без яких вона або не можлива, або економічно недоцільна;

– операції – діяльність з експлуатації тієї або іншої інфраструктурної мережі;

– інфраструктурні ринки. Пропозицію на цих ринках формує пропускна спроможність мережі постачань, а попит – потік засобів постачань, залежний від їх обсягу. Принаймні часто буває складно, а деколи й неможливо відмежувати власний інфраструктурний ринок від ринку операцій.

Термін „інфраструктура" й сьогодні трактується по-різному вітчизняними та зарубіжними дослідниками і є предметом дискусії. Так, наприклад, одна група вітчизняних економістів (В. Чевтанова, І.Б. Брижань та ін.) [6, с. 39] визначає інфраструктуру як комплекс загальних умов, необхідних для розвитку структуроутворювальних галузей народного господарства (промисловість, сільське господарство, будівництво). Інші економісти (Н.Г.Чумаченко, В.І. Дубницький, Л.М. Саломатина, О.А. Іщенко та ін.) характеризують інфраструктуру як комплекс галузей, основною функцією яких є забезпечення різного роду послуг (у широкому значенні), що

обумовлюють розвиток профільних галузей [7, с. 104; 8, с. 62]. Однак у всіх наведених визначеннях відправним моментом є те, що інфраструктура не створює продукту в матеріально-речовинній формі, вона лише забезпечую певні умови для його виробництва.

У дослідженнях зарубіжних авторів, на нашу думку, заслуговує уваги сучасна концепція нового підходу до господарського забезпечення діяльності організації [9, с. 201]. Він розглядає управління інфраструктурою як одну з основних функцій бізнесу, позиціонуючи адміністративно-господарські служби в організації та переосмислюючи їх, щодо умов і технологій XXI століття. Ці дослідження мають відношення до господарського забезпечення організацій, університетів тощо і не зачіпають інфраструктури промислових підприємств.

Відомий дослідник цієї проблеми Й. Шумпетер та ін. [10, с. 111] представляє інфраструктуру як сукупність матеріальних, персональних та інституційних видів діяльності і їх організацій, що сприяють створенню господарської єдності на території.

До „матеріальної інфраструктури”, що створює матеріальні передумови господарського розвитку (у значенні бази послуг) належить:

- сукупність усіх споруд, обладнання й засобів організацій і підприємств у системі господарства, таких як енергозабезпечення, транспортне обслуговування та телекомунікації;
- споруди для консервації натуральних ресурсів у широкому значенні (наприклад, дамби й засоби щодо захисту від повені, системи осушення та зрошування), заходи щодо запобігання водній і температурній ерозії ґрунтів (лісозахист і лісонасадження), пристрої для скидання стічних вод, для збереження ресурсів;

Під „інституційною інфраструктурою” мається на увазі сукупність виконаних й узаконених норм і засобів поведінки в їх „конституційній дійсності”, оскільки вони своїм фактичним станом вирівнюють умови господарської взаємодії. Функції інституційної інфраструктури полягають у тому, щоб розробити такий внутрішній правопорядок, що діє в умовних рамках якого-небудь господарського організму, щоб результати господарської діяльності давали можливість суб’єктам, які беруть участь у ній, розвиватися „в кращих можливостях, забезпечувати рівність ефекту для них.

Поняття „персональна інфраструктура аналогічне використаному в буржуазній політичній економії поняттю „соціальний спільний капітал, який є передумовою високоефективного функціонування товарного господарства. Персональна інфраструктура має також прототип у понятті „людський капітал, який включає духовну (інтелектуальну, підприємницьку, професійну діяльність людей у товаристві, яка сприяє підвищенню ступеня інтеграції господарської діяльності.

На думку авторів, достатньо складною проблемою є визначення місця та функцій інфраструктури в ринкових умовах України і регіонах, здійснюючих ринкову трансформацію промислового комплексу. У зв'язку з цим цікава сучасна точка зору відомих вітчизняних економістів В.С. Пономаренко, О.М. Тридіда і О.М. Кизима [11, с. 57], які зробили спробу проаналізувати й звести воєдино по можливості всі трактування категорії „інфраструктура", що є у світовій літературі. Під ринковою інфраструктурою мається на увазі сукупність видів діяльності, які забезпечують ефективне функціонування об'єктів ринкової економіки та їх єдність в певному ринковому просторі. Розвинений ринок, на думку В.Н. Гончарова [12, с. 53], має розвинену ринкову інфраструктуру, основними елементами якої є: а) банківська система; б) страхова система; в) інформаційна система.

На жаль, велика частина існуючих на сьогодні дефініцій не дає можливості відмежувати галузь інфраструктури від інших галузей народного господарства й визначити її місце в системі суспільного виробництва.

Ознакою розподілу підприємств та організацій за галузями народного господарства може бути не тільки вид діяльності, але і їхнє функціональне призначення. Інфраструктура в такому разі розглядається як комплекс обслуговувальних галузей.

Як економічна категорія, „інфраструктура" вивчена ще недостатньо. Проте всіма авторами визнається, що інфраструктура є обов'язковим компонентом будь-якої цілісної економічної системи. При цьому найістотнішою її ознакою є її роль у створенні загальних передумов відтворювального процесу, загальних умов зростання суспільного виробництва й прогресу. Розгляд виробничих відносин з погляду відносин власності в найзагальнішому вигляді дає уявлення про економічну природу інфраструкту-

ри. З погляду матеріально-речовинного змісту інфраструктура відображає продуктивні сили, а з погляду суспільної форми – виробничі відносини. В економічній системі інфраструктура володіє творчим началом і є організуючою єдністю між виробництвом і споживанням. На рис. 1 представлена схема, що відображає місце інфраструктури в економічній системі.

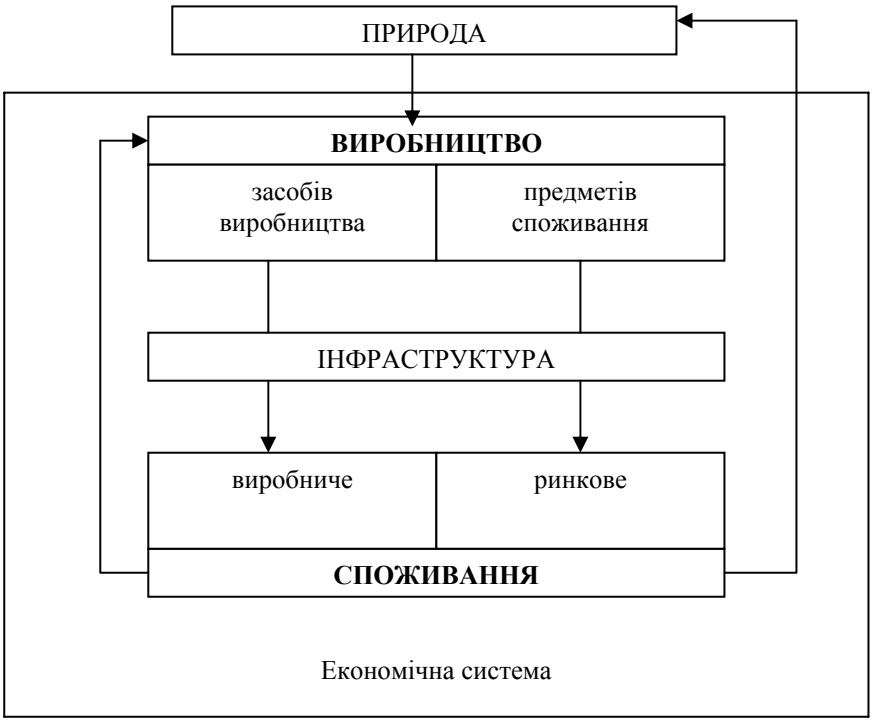

Рис. 1. Місце інфраструктури в економічній системі

Як бачимо на рис. 1, інфраструктура, використовуючи можливості природи, забезпечує умови виробничій сфери в частині відтворення засобів виробництва та предметів споживання. Враховуючи, що процес виробництва невід'ємний від процесу споживання, інфраструктура сприяє ефективному виробничому й побутовому (кінцевому) споживанню, повертаючи при цьому природі різноманітні відходи.

Відповідно до методології Р. Іохімсена, інфраструктура економіки за своїм складом може поділятися на виробничу, соціально-побутову, інституційну, персональну й екологічну [10, с. 99] (рис. 2). При цьому під виробничою інфраструктурою мається на увазі сукупність галузей і підгалузей,

основними функціями яких є виробничі послуги й забезпечення економічного обороту в названому господарстві.

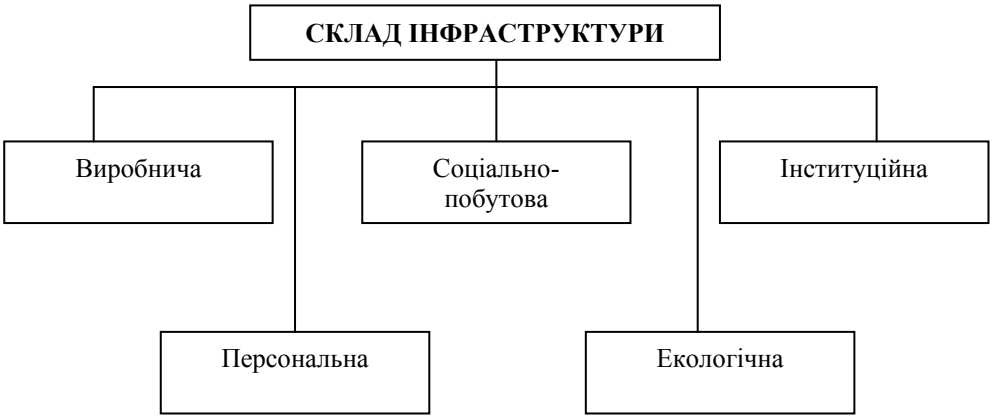

Рис. 2. Склад інфраструктурного комплексу економіки

Соціально-побутова інфраструктура – сукупність галузей і підгалузей, що забезпечують матеріальні, культурно-побутові умови для розміщення й нормальної життєдіяльності населення. У галузевій класифікації вона представлена освітою, охороною здоров'я, фізкультурою і спортом, культурою і мистецтвом, роздрібненою торгівлею і громадським обслуговуванням, пасажирським транспортом, зв'язком з обслуговування населення.

Що ж до сфери виробництва послуг і духовних благ, слід мати на увазі, що в економічній літературі ще не закріплена думка про її назву. Вона визначається по-різному: „невиробнича сфера", „сфера послуг", „соціальна інфраструктура" тощо. Відсутність єдиного погляду в цьому питанні ускладнює точне розмежування сфер матеріального виробництва й послуг. Інституційна інфраструктура включає установи, що забезпечують управління народним господарством району, країни та формується з організацій, які регулюють і направляють економіку, обчислювальних центрів, установ фінансово-кредитної системи. Персональна інфраструктура виявляється у процесі праці в духовному виробництві й відображає об'єктивну реальність у наукових і художніх образах (поняттях, теоріях, ідеях, творах літератури й мистецтва тощо). Екологічна інфраструктура складається зі споруд, об'єкта, призначених для охорони, відтворення й поліпшення навколишнього природного середовища в умовах збільшення масштабів за-

бруднення зовнішнього середовища відходами виробництва, споживання, упаковкою.

Оскільки інфраструктура охоплює всі сфери діяльності людей, то прийнято виділяти виробничу інфраструктуру (з виробничої, матеріальної сфери діяльності) та соціальну інфраструктуру (із соціальної сфери діяльності). Під виробничою інфраструктурою мається на увазі сукупність матеріально-технічних систем, що забезпечують рух ресурсів і товарів у перебігу промислового виробництва. Виробнича інфраструктура – це сукупність галузей, які прямо з виробленням продукції не пов'язані. Основне їхнє призначення полягає в технічному обслуговуванні основних процесів виробництва. Соціальна інфраструктура – це сукупність галузей, які забезпечують задоволення соціально-побутових і культурних потреб працівників промисловості регіону.

Велика частина вітчизняних промислових підприємств формувалася при централізованій регульованій економіці. Перехід цих підприємств на ринкові відносини корінним чином змінив умови функціонування їх інфраструктури. Реструктуризацією інфраструктури підприємства е, на наш погляд, процес адаптації внутрішніх структур до постійно змінюваних під впливом різних чинників, умов існування й розвитку підприємства. Роль виробничої та соціальної інфраструктури на підприємстві змінюється, а її структура зазнає істотних змін з розвитком основного виробництва. На будь-яких етапах економічного зростання інфраструктурне забезпечення повинне бути таке ж досконале, як й виробництво.

Реструктуризація інфраструктури промисловості регіону обумовлена:

– зміною змісту інфраструктурних процесів;

– переходом від функціональних принципів управління до бізнес-процесів;

– розмежуванням управління на виконання певних функцій і види діяльності (послуги);

– ефективністю корпоративного підходу.

На рис. 3 представлена схема, що характеризує блоки інфраструктури промисловості регіону. Ми пропонуємо елементи інфраструктури згрупувати в 4 блоки: продуктивний, репродуктивний, функціональний, інформаційний.

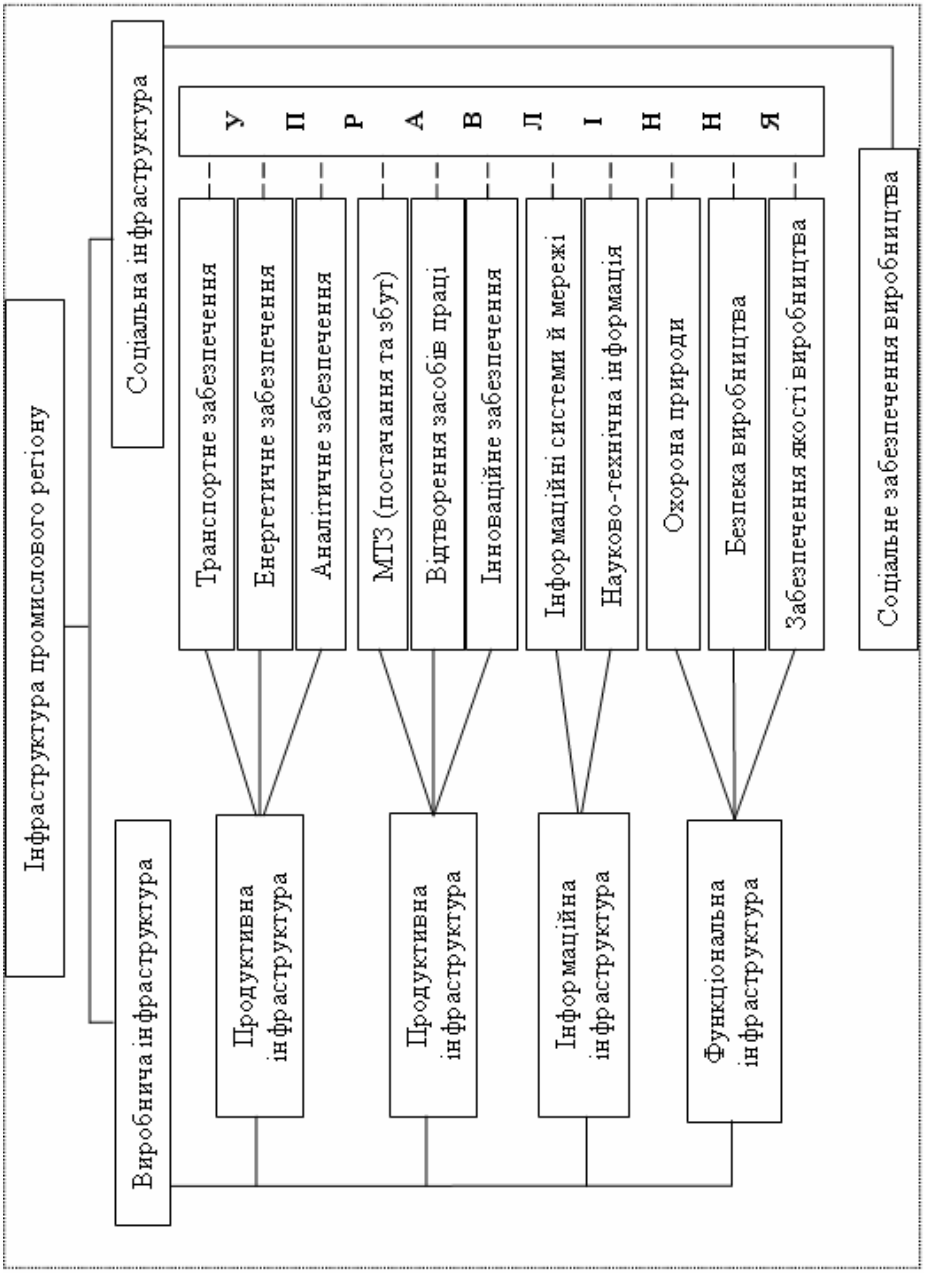

Рис. 3. Схема групування елементів інфраструктури промисловості регіону

До продуктивного (конвертації) блоку інфраструктури належать транспортне, енергетичне й аналітичне забезпечення. Ці складові виступають як засоби та предмети праці, створюючи умови ефективного функціонування матеріального виробництва. Ураховуючи природу перетворень, елементи цього блоку сприяють розміщенню й перетворенню предметів праці на продукти праці при виконанні відповідних змін.

Репродуктивна інфраструктура включає матеріально-технічне постачання та збут, капітальне будівництво й ремонти, інноваційне забезпечення. Основне призначення цього блоку – у забезпеченні подальшого функціонування й розвитку промисловості регіону. До цього блоку можуть бути також віднесені фінансові структури, зайняті забезпеченням коштами та їх обміном на засоби виробництва.

Інформаційна інфраструктура призначена для забезпечення промисловості регіону інформацією і є блоком зі збору, обробки й передавання інформації. До складу цього блоку входять інформаційні системи та мережі, науково-технічне забезпечення, бібліотеки.

Функціональну інфраструктуру складають структури з охорони природи, безпеки праці, забезпечення якості промислового виробництва. Перераховані елементи мають вплив на споживацькі властивості продукції і створюють умови безпеки для продуктивних сил, особливо для персоналу промисловості.

Решта підрозділів інфраструктури виконує певні функції з управління промисловістю в регіоні. На рис. 3 блок соціальної інфраструктури „Управління” представлений у взаємозв’язку з блоками виробничої інфраструктури. Цей взаємозв’язок у формі пунктирних ліній. У реальності кожний з наведених на рис. 3 блоків виробничої інфраструктури, як правило, має у своєму складі як елементи управління, так й елементи бізнес-процесу.

Елементи бізнес-процесів та управління в підрозділах виробничої інфраструктури не мають чітких меж розподілу й одним із завдань реструктуризації об’єктів виробничої інфраструктури є встановлення цих меж і розмежування функцій зі здійснення ними виробничої та управлінської діяльності.

Нині вкрай загострилася проблема технологічного стану промислового виробництва. Досвід розвинених країн показав, що досягнення високо-

го рівня споживання та якості життя можливе лише на засадах нової постіндустріальної цивілізації, найсуттєвішими ознаками якої є інноваційний розвиток, перехід до нового технологічного способу виробництва й нового типу економічного зростання, заснованого на знаннях.

Проте технологічна структура промисловості України не відповідає вимогам часу. Домінуючими в промисловому комплексі країни є традиційні галузі добувної та обробної промисловості, які були започатковані ще на ранніх стадіях індустріалізації. Тому просте відтворення існуючої технологічної бази не може забезпечити Україні довгострокове економічне зростання й підвищення конкурентоспроможності виробництва.

Що ж до транспортного забезпечення промисловості регіону, то до його складу входить автомобільний, залізничний, трубопровідний транспорт. Узагалі з цієї позиції транспортний комплекс є сукупністю технічної, економічної та соціальної системи, яка забезпечує перевезення вантажів і працівників промислових підприємств. Порівняно з основним виробництвом, транспортний комплекс має свої особливості, пов'язані зі здійсненням своєї діяльності як на території регіону, так і за його межами. Завдання, які вирішуються у процесі управління промисловістю регіону, складні, різноманітні, швидко змінюються і часі й вимагають чіткої взаємодії всіх підрозділів і служб, що входять до складу управління транспортним комплексом. У зв'язку з цим особливо важливо своєчасно пристосуватися до нових завдань управління. Проблеми реструктуризації транспортного комплексу в процесі управління промисловістю регіону розглянуті на прикладі автотранспортних господарств регіону, які включають автотранспортне управління, цехи, колони й інші підрозділи.

Перехід до ринкових умов, поява конкуренції, зміна співвідношення цін ставлять проблему раціональної організації господарської діяльності подібних підрозділів особливо гостро. Якщо раніше основною вимогою до автогосподарств було безперебійне забезпечення транспортом основного виробництва й інших служб підприємств, а питання про витрати було вторинним, то тепер зміна структури витрат змушує шукати резерви їх зниження. Зокрема, на промислових підприємствах частка транспортних витрат на забезпечення матеріалами доходить до 17% від суми витрат на сировину [13, с. 90].

Першорядним завданням підрозділів автотранспорту промислових підприємств (АТПП) є гарантоване задоволення різносторонніх транспортних потреб. Це породжує необхідність мати запаси транспортних засобів і містити велике число марок, моделей і модифікацій автотранспорту. Відповідно це збільшує номенклатуру запасних частин, матеріалів, агрегатів, а також устаткування для підтримки парку в працездатному стані.

Пріоритетними напрямами з реструктуризації АТПП є заходи щодо зміни їхньої організаційної структури. Ці завдання можуть бути вирішені при використанні методів комплексного аналізу, що базується на принципах стратегічного управління реорганізацією автогосподарств.

При проведенні такого аналізу необхідно враховувати обмеження, що накладаються специфікою діяльності АТПП. У деяких випадках критерій „точно в час”, що відображає необхідність збереження технологічного ланцюга виробництва, виявляється значущішим, ніж критерій мінімуму витрат.

Здійснення комплексного аналізу пропонуємо проводити в кілька етапів. На першому етапі необхідно організувати збір інформації, якої бракує, зокрема, даних про реальні потреби підприємства в перевезеннях з урахуванням перспектив розвитку. Для цього рекомендується використовувати анкетування (опитування експертів), а також упровадження тимчасових (експериментальних) методик обліку показників використання транспорту.

На другому – з максимальною достовірністю визначаються наявні провізні можливості з метою виявлення їх резервів і відповідності потребам підприємства в перевезеннях. Під час цього етапу розробляються заходи щодо змін структури парку з вантажопідйомності (пасажиромісткості), спеціалізації та технологічної сумісності рухомого складу. При цьому аналізуються різні варіанти задоволення транспортних потреб: придбання певних видів рухомого складу за рахунок автотранспортних підприємств регіону, списання транспортних засобів та ін.

На третьому етапі за наявності інформації створюється база для довгострокового й оперативного планування перевезень, отже, з’являється можливість розроблення збалансованої виробничої програми з технічного обслуговування й ремонту рухомого складу.

На четвертому етапі аналізується можливість використання засобів АСУ, оскільки зниженню витрат на підтримку технічної готовності рухомого складу, крім системи планування ТП, може сприяти використання математичних методів моделювання виробничих процесів і прогнозування потреб у запасних частинах і матеріалах для ремонту.

Ефективна реструктуризація автотранспортного комплексу промислових підприємств може бути досягнута тільки при системному підході до методичного забезпечення такої реструктуризації. Рекомендується застосувати ряд методик, що враховують досвід організації управління підприємствами транспорту загального користування й зарубіжний досвід транспортного менеджменту в промисловості. До їх числа входять:

– методика реорганізації структури управління транспортним комплексом;

– методика організації витрат і результатів роботи транспорту;

– методика інформаційного забезпечення системи;

– методика планування перевезень;

– методика формування прогресивної системи обслуговування й ремонту.

Вадливим елементом реструктуризації автотранспортного комплексу (АТК), що обслуговує промисловість регіону є розробка напрямів розвитку служби, обґрунтування потреби в автомобілях і раціональної структури автопарку. Щодо автотранспортних послуг відносні переваги АТК і привабливість ринку в цій сфері мають інший зміст, ніж у матриці стратегій для основного виробництва. Порівняно з основним виробництвом АТК має свої особливості, пов’язані зі здійсненням діяльності як на території регіону, так і за його межами. Важливо, щоб структура АТК сприяла ефективнішій роботі автотранспорту і своєчасно пристосовувалася до нових завдань функціонування промисловості регіону. Типи стратегій щодо послуг АТК надані на рис. 4.

Види послуг автотранспортного комплексу можна об’єднати в 4 групи, які включають вантажні перевезення:

а) бортовими автомобілями, причепами, напівпричепами (1);

б) критими автомобілями, причепами, n/причепами, фургонами (2);

в) автомобілями-самоскидами (3);

Привабливість промисловості регіону

Кардинальне збільшення або згортання послуг	Стратегія посилення конкурентних переваг	Лідер виду послуг
Продовжувати надання послуг або частково зменшити їх обсяг	Продовжувати надання послуг зі створенням потенціалу їх розвитку	Стратегія зростання
Стратегія згортання послуг	Стратегія скорочення обсягу послуг	Стратегія збереження стабільності грошової готівки

0

Відносні переваги промислових підприємств

Рис. 4. Матриця стратегії автотранспортного комплексу, що надає пільги промисловим підприємствам у регіоні

г) рідких нафтопродуктів у автомобілях-, причепах- і причепах-цистернах (4);

д) інших небезпечних вантажів (рідких і сипких у тарі, газоподібних у балонах, газових, спеціальним рухомим складом, зокрема – криогенними цистернами) (5);

є) сміття сміттєзбирачами, сміттєвозами (6);

пасажирські перевезення:

а) автобусні (зокрема: внутрішньозаводські, міські, приміські, міжміські й міжнародні) (7);

б) легкові й „VIP” (8);

в) підйомно-транспортне забезпечення спеціальних монтажних і будівельних робіт (зокрема, підйом великогабаритних і важких конструкцій на великі висоти) (9);

г) забезпечення будівельно-ремонтних робіт відповідною самохідною технікою (10).

Характеристику ринкової привабливості послуг з погляду їхнього виробника й відносних переваг виробника на ринку пропонується виражати у вигляді такої системи показників:

1. Розмір ринку (загальний обсяг попиту на певний вид транспортних послуг).

2. Темпи зростання ринку (динаміка споживання певного виду транспортних послуг).

3. Норми прибутку в певному сегменті ринку транспортних послуг (у середньому у відповідній галузі транспорту).

4. Прогресивність послуги (ступінь її новизни, тип її життєвого циклу).

5. Чутливість до послуг-замінників, зокрема, перевезення іншими видами транспорту.

6. Вплив держави в цьому секторі послуг.

7. Частка ринку, яка зайнята автотранспортним комплексом з цього виду послуг.

8. Темпи зростання цієї частки.

9. Відносне становище виробництва цього виду послуг автотранспортним комплексом з витрат (порівняно із середнім значенням).

10. Наявність технологічних переваг (гнучкість виробничого процесу, забезпечення допоміжних процесів).

11. Географічні переваги (місце розташування щодо споживачів даних послуг).

12. Наявність науково-дослідного потенціалу і його вплив на конкурентоспроможність у цьому сегменті ринку послуг.

Перші шість характеризують привабливість транспортних послуг, а інше – відносну перевагу підприємства, що надає транспортні послуги. Методичні принципи стратегічного аналізу автотранспортного комплексу можуть бути використані для цілей обґрунтування напрямів технічних транспортних послуг.

Успішна сучасна модель економічного зростання не може бути побудована ні виключно методами конкурентної політики, ні виключно методами промислової політики. Потрібне сполучення механізмів, притаманних обом видам регулювання. Промислова політика має бути спрямована на створення сприятливих умов для розвитку пріоритетних галузей і виробництв з позиції інтересів усієї національної економіки, у тому числі як за рахунок преференцій, так і через концентрацію капіталів, тобто утво-

рюючи вертикально інтегровані фірми та корпорації, які здатні активізувати інноваційну діяльність і забезпечити конкурентоспроможність виробництва.

Антимонопольна політика, не зважаючи на концентрацію промислового й фінансового капіталу, передусім має забезпечити суттєвий контроль за ціновою поведінкою. Одним з основних напрямів конкурентної політики має стати впровадження механізмів недопущення антиконкурентних узгоджених дій. Треба запобігати прихованій монополізації у процесі приватизації стратегічних підприємств, монополізації експортних секторів, монополізації ринків посередниками, а також іноземними ТНК.

Суттєва увага має бути приділена розвитку горизонтальної інтеграції виробництва на основі кластерів.

Кластери, як форма взаємодії підприємств, є важливим засобом реалізації на регіональному рівні. Саме завдяки кластерам передбачається забезпечити найефективніше використання державних коштів, що спрямовуються на вирішення як соціальних, так і економічних проблем регіону.

Шляхом упровадження кластерної моделі забезпечуватиметься досягнення стратегічної мети регіональної політики, а саме:

– поєднання інтересів держави й окремих регіонів;

– розв’язання проблем територіального устрою;

– переведення ряду важливих функцій і ресурсів на регіональний рівень;

– створення сприятливих умов для розширення економічних можливостей конкретних територій.

Принцип кластерного розвитку територій, визначення стратегії взаємодії окремих підприємств та установ з метою підвищення конкурентоспроможності, обґрунтування національної програми створення кластерів та їх стимулювання будуть сприяти залученню більших потоків іноземних інвестицій. Важливою умовою кластеризації є вдосконалення законодавства України з оподаткування в напрямку узгодженості його з нормами міжнародного права. Такий захід має позитивно вплинути на інституційний клімат у країні та зменшити ступені ризику підприємницької діяльності для іноземців, а також полегшити їхнє орієнтування у вітчизняному законодавстві.

Як джерело фінансування заходів з упровадження та розвитку кластерів слід розглядати інвестиційні фонди, про ефективність створення яких свідчить світовий досвід. Таким чином, кластеризація економіки повинна стати невід'ємною складовою державної економічної політики. Державна підтримка кластерів з метою реалізації інноваційної стратегії має здійснюватись за такими напрямками:

– ініціювання створення та фінансування науково-дослідних програм, наукових центрів зі змішаним фінансуванням;

– надання безвідсоткових чи пільгових позик проектним організаціям та конкретним науковцям для реалізації інноваційних проектів у науково-технічній сфері;

– безоплатне забезпечення державними інформаційними послугами інститутів, які надають фінансові, консалтингові, маркетингові, інформаційно-комунікативні, юридичні, освітні послуги для забезпечення інноваційної діяльності, концентрують та поширюють інформацію про інноваційні пропозиції їх залучення до виконання державних замовлень на інформаційну продукцію та поточного консультування;

– пряме державне замовлення на інноваційну продукцію, зокрема в рамках реалізації державних програм енергозбереження, інформатизації тощо;

– створення системи кон'юнктурних досліджень ринкового попиту на науково-технічну та інноваційну продукцію через створення науково-консультаційного інституту.

Розвиток непродуктивної інфраструктури починається з реструктуризації матеріально-технічного забезпечення промисловості регіону.

При централізовано-регульованих відносинах забезпечення промислових підприємств матеріально-технічними засобами (МТЗ) здійснювалося в плановому порядку за транзитною або складською (базовою) формами. У ринкових умовах функції системи матеріально-технічного забезпечення підприємств кардинально змінюються. При цьому сама система МТЗ стає елементом конкурентної стратегії підприємства.

Ми пропонуємо класифікацію робіт з МТЗ на промислових підприємствах регіону здійснювати так, як представлено в табл. 1.

Таблиця 1

Класифікація робіт з МТЗ на промисловому підприємстві

За видами робіт	За характером праці	
	Закупівельні	Виробничі
Управління	Визначення критеріїв вибору постачальників і проведення конкурсів з вибору постачальників. Розробка політики закупівельних цін. Планування й організація закупівель. Облік і контроль закупівель. Стимулювання праці.	Нормування та контроль запасів. Організація постачання засобів праці у виробництво.
Основні	Купівля Оренда	Формування-доставка: а) формування та зберігання запасів; б) формування потоків і рух ресурсів; - формування й підготовка партій доставок; - відправлення (відпуск), транспортування та ін. Зберігання-складування: - упакування, затарювання; - внутрішнє переміщення; - безпосереднє зберігання; - сортування, маркування; - комплектація, угрупування; - вантаження, розвантаження; - розпакування.
Допоміжні	Зворотній маркетинг: - вивчення ринку постачальників; - аналіз і формування пропозиції; - пошук і визначення постачальників (виробників і постачальників) та ін.; Юридичні функції: - обґрунтування та оформлення; - супровід і захист.	Передвиробнича підготовка: - розпаковування, розконсервовування; - контроль і підготовка; - заготівка; - попередня обробка і збірка та ін.

Однією з причин виявлених проблем є традиційне використання на вітчизняних промислових підприємствах лінійно-функціональної структури управління відділами, яка не забезпечує необхідного в сучасних економічних умовах рівня продуктивності праці менеджерів, не дозволяє співробітникам повною мірою проявляти свої творчі здібності.

Висновки

Реструктуризацію промисловості великого міста регіону слід розглядати як сукупність конкретних методів і прийомів в реорганізації інтегрованої системи менеджменту-маркетингу, оскільки всі її елементи взаємозв'язані й перетворення одного з них призводить до трансформації всіх інших. При здійсненні реструктуризації промисловості великого міста регіону слід досягати її сталого стану, на базі якого в подальшому забезпечується перехід до підйому промислового виробництва й підвищення його ефективності.

У системі управління реструктуризацією промисловості великого міста регіону функції економічного прогнозування сьогодні не взаємозв'язані. Цей процес в регіональній економіці великого міста ще не налагоджений. З метою приведення цих функцій до єдиного безперервного процесу при реструктуризації промисловості великого міста регіону виділено три основні функції, які виконує прогнозування: передбачення тенденцій розвитку і взаємозв'язків прогнозованого об'єкту, прогнозне обґрунтування схвалювальних рішень, прогнозний супровід виконання рішення. Перелічені функції повинні базуватися на відповідних принципах прогнозування: системності, безперервності, адекватності.

Механізм формування інфраструктури великого міста в умовах інфраструктури регіону передбачає наявність напрямів діяльності: формування структури суб'єктів промисловості міста, що дозволяють реалізувати всю процедуру інвестування на рівні міста, а також регіону та формування єдиного інформаційного простору для полегшення процесу інвестування.

Слід розрізняти особливості підходів до реструктуризації продуктивної інфраструктури і непродуктивної інфраструктури. Необхідність реструктуризації промислового виробництва на всіх його рівнях організації та

функціонування продиктована, перш за все, потребою забезпечити ефективне поєднання соціальної самоорганізації структур і їх рівнем інфраструктури великого промислового міста регіону.

Література

1. Войнаренко М.П. Моделювання бізнес-процесів при реформування промислового комплексу / М.П. Войнаренко, О.М. Косіюк // Вісник технологічного університету Поділля. Економічні науки. – 2001. – № 6. – С. 16-25.

2. Економічна енциклопедія. Т. 1. – К.: Тернопіль: ВЦ „Академія", 2000. – 864 с.

3. Трансформаційні процеси та економічне зростання в Україні / За ред. В.М. Гейця. – Х.: Форт, 2003. – 440 с.

4. Пономаренко В.С. Стратегічне управління підприємством / В.С. Пономаренко. – Х.: Основа, 1999. – 620 с.

5. Смолін І.В. Принципи та форми адаптації організації до змін зовнішнього ринкового середовища / І.В. Смолін // Статистика України. – 2004. – № 1. – С. 87-90.

6. Чевганова В. Кластеры и их экономическое значение/ В. Чевганова, И. Брижаль // Экономика Украины. – 2002. – № 11. – С. 35-41.

7. Чумаченко Н.Г. Роль инноваций в экономическом развитии Украины / Н.Г. Чумаченко, Л.М. Саломатина // Економіка промисловості. – 2003. – № 1. – С. 102-108.

8. Дубницкий В.И. Инфраструктура товарного рынка: учеб. пособие / В.И. Дубницкий, В.Л. Пилюшенко. – Донецк: ДонГАУ, ДЭГИ, 2001. – 531 с.

9. Эддоус М. Методы принятия решений: пер. с англ./ М. Эддоус, Р. Стенфилд; под ред. И.И. Елисеевой. – М.: ЮНИТИ-Аудит, 1997. – 590 с.

10. Шумпетер Й. Теория экономического развития / Й. Шумпетер. – М.: Прогресс, 1982. – 245 с.

11. Пономаренко В.С. Стратегія розвитку підприємства в умовах кризи: монографія / В.С. Пономаренко, О.М. Тридід, М.О. Кизим. – Х.: Вид. дім „ІНЖЕК", 2003. – 328 с.

12. Система адаптации и организации сборочного производства: Монография / Гончаров В.Н., Зличенко Л.М. и др. – Луганск: Книжковий світ, 2002. – 136 с.

13. Александрова В.П. Вплив державних науково-технічних програм на економічну структуру промислового виробництва / В.П. Александрова // Соціально-економічне дослідження в перехідний період. Регіональна науково-технічна політика: інноваційний розвиток та інформаційний прос-

тір / НАН України. – Львів: Ін-т регіональних досліджень, 2002. – Вип. XVI. – С. 89-95.

Рецензент: д-р екон. наук, проф., проф. кафедри міжнародної економіки І.П. Булєєв, Донецький економіко-гуманітарний інститут, Донецьк.

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЯ КРУПНОГО ГОРОДА ПРОМЫШЛЕННОГО РЕГИОНА

А.Ю. Тимарцев, С.А. Маковецкий

Обоснованы методические аспекты реструктуризации инфраструктуры предприятия в условиях среды и хозяйственной деятельности крупного города промышленного региона. Предложена группировка инфраструктуры промышленности региона: продуктивный, репродуктивный, функциональный и информационный блоки. Также исследованы особенности подходов к реструктуризации транспортной инфраструктуры и выделены этапы комплексного анализа при формировании автотранспортных услуг. Представлена матрица стратегий автотранспортного комплекса.

Ключевые слова: реструктуризация инфраструктуры предприятия, блоки инфраструктуры промышленного региона, промышленные кластеры.

METHODICAL ASPECTS OF RESTRUCTURING ENTERPRISE'S INFRASTRUCTURES OF METROPOLIS OF INDUSTRIAL REGION

A.Y. Timartsev, S.A. Makovetskiy

Methodological aspects of restructuring enterprise's infrastructure are grounded in conditions of environment and household activity of metropolis of industrial region. Classification of infrastructure of industrial region is suggested: productive, reproductive, functional, informational blocs. Special approaches to restructuring transport infrastructure are studied and stated the stages of complex analysis while setting up transport services. Strategy matrix for auto transport complex is given.

Key words: restructuring enterprise infrastructure, blocks infrastructure of industrial region, industrial clusters.

Тимарцев Олексій Юрійович – здобувач кафедри маркетингу та комерційної справи, Донецький національний університет економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського, Донецьк, e-mail: dub1945@mail.ru.

Маковецький Сергій Олександрович – здобувач кафедри міжнародної економіки, Донецький економіко-гуманітарний інститут, Донецьк.