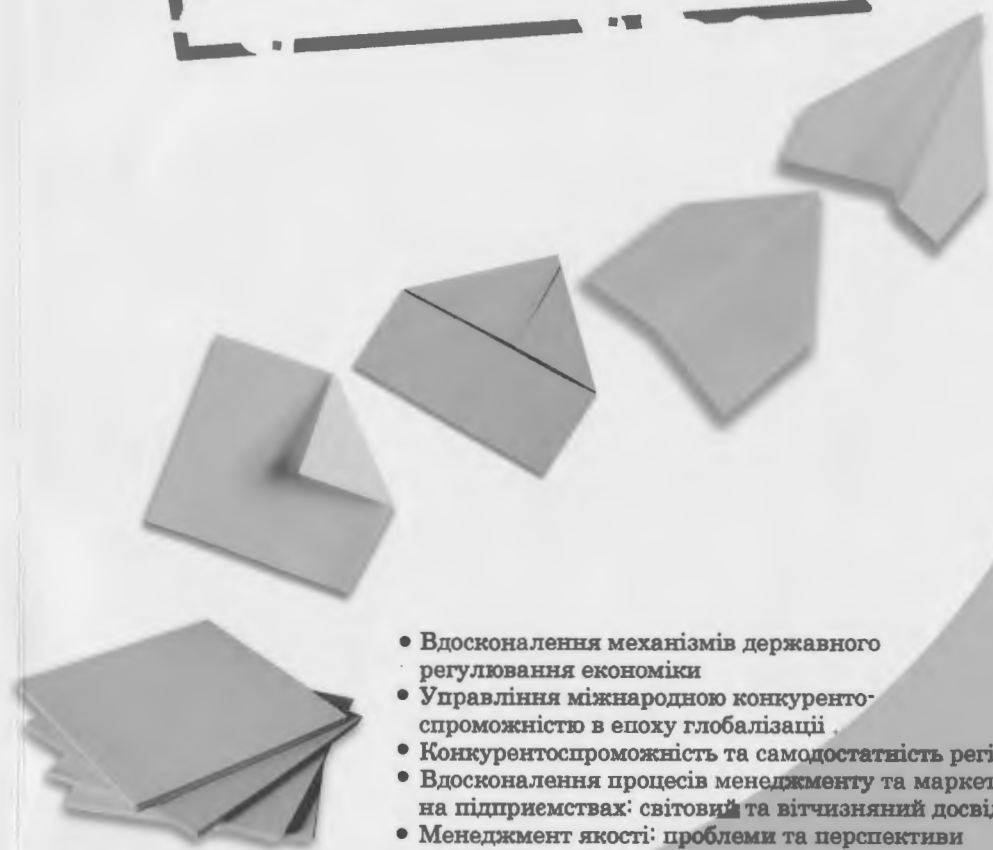


УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ ПІДВИЩЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ



- Вдосконалення механізмів державного регулювання економіки
- Управління міжнародною конкурентоспроможністю в епоху глобалізації
- Конкурентоспроможність та самодостатність регіонів
- Вдосконалення процесів менеджменту та маркетингу на підприємствах: світовий та вітчизняний досвід
- Менеджмент якості: проблеми та перспективи запровадження на вітчизняних підприємствах.

Управлінські аспекти підвищення національної конкурентоспроможності /
Матеріали V міжнародної науково-практичної конференції 20-22 жовтня 2011
р. – Сімферополь: Кримський інститут бізнесу УЕУ, 2011. – 252 с.

Редакційна колегія:

1. Задорожний А.Л. – ректор Самарського інституту бізнесу та управління, доктор економічних наук, професор, академік Міжнародної академії корпоративного управління.
2. Тарасов В.І. – ректор Кримського інституту бізнесу, кандидат філософських наук, доцент.
3. Трофимова В.В. – директор Центру розвитку освіти, науки та інновацій, кандидат економічних наук.

У збірнику представлені тези доповідей учасників IV міжнародної науково-практичної конференції «Управлінські аспекти підвищення національної конкурентоспроможності»

Розглянуті теоретичні та практичні аспекти вдосконалення механізмів державного регулювання соціально-економічних процесів, управління міжнародною конкурентоспроможністю на етапі системної глобалізації, визначені шляхи посилення самодостатності регіонів. Запропоновані шляхи вдосконалення процесів менеджменту та маркетингу на вітчизняних підприємствах, особливу увагу приділено проблемам та перспективам запровадження менеджменту якості.

Матеріали збірника призначені для широкого використання вченими, викладачами, аспірантами, студентами, фахівцями, а також всіми, хто цікавиться питаннями управління процесами економічного розвитку.

Ответственность за достоверность фактов, цитат, собственных имен и других сведений несут авторы.

© Автори статей, 2011

ЗМІСТ

ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ

Височин Ірина Володимирівна РЕГУЛЮВАННЯ ТОВАРООБОРОТУ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ НА ДЕРЖАВНОМУ РІВНІ	10
Джур Ольга Євгенівна ВПЛИВ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ НА СИСТЕМУ ФАКТОРІВ РОЗВИТКУ НАУКОЄМНОЇ ПРОДУКЦІЇ	15
Захожай Костянтин Валерійович МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ У ХОДІ ПРОВЕДЕННЯ БЮДЖЕТНОЇ ПОЛІТИКИ	20
Іванова Інесса Сергіївна КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ТА ПРИНЦИПИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ФОРМУВАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ	25
Лашога Дмитро Георгійович ПРОМИСЛОВИЙ РОЗВИТОК ТА ПРОМИСЛОВА ПОЛІТИКА В УКРАЇНІ (НА ПРИКЛАДІ ЛІТАКОБУДУВАННЯ)	29
Каховська Олена Володимирівна НАУКОВО-КРИТИЧНИЙ АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНИХ ДЕТЕРМІНАНТ РОЗБУДОВИ СОЦІАЛЬНОЇ ДЕРЖАВИ	33
Кузьминчук Наталія Валеріївна АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ БЮДЖЕТНИХ ВИТРАТ У ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ З РОЗВИТКОМ ЛЮДСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ	37
Наумко Юлія Сергіївна ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ПРАЦІ	42
Тесак Олександра Володимирівна ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА РИЗИКИ ВЗАЄМВІДНОСИН ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА З КОНТРОЛЮЮЧИМИ ОРГАНАМИ	46
Шевченко Інна Юріївна ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ	51

Трешов Мирослав Миколайович РЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ЕКОНОМІКИ	УПРАВЛІННЯ АГРАРНОЇ ГАЛУЗІ	130
ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСІВ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ: СВІТОВИЙ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД		
Астапова Галина Вікторівна, Моїсеєнко Вячеслав Віталійович	Костенко Ольга Костянтинівна, ІНФОРМАЦІЙНИМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ	136
Басаєва Дзерасса Александровна	БИЗНЕС ИДЕЯ. ОЦЕНИТЬ И ПРИМЕНИТЬ.	141
Беленко Екатерина Викторовна	ИНТЕРАКТИВНЫЕ КОММУНИКАЦИИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	143
Забарна Елеонора Миколаївна, Вивериця Катерина Павлівна	ІНОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ТА ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ СТИМУЛЮВАННЯ ЗБУТУ В СИСТЕМІ МАРКЕТИНГУ	148
Власенко Дмитро Олександрович	ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ	ІНВЕСТИЦІЙНОЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ 150
Глушач Аїна Володимирівна	ТРАНСАКЦІЙНІ ВИТРАТИ ЯК ЧИННИК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУБ'ЄКТІВ НОВИХ ФОРМ ЗАЙНЯТОСТІ	154
Горохова Татьяна Вадимовна	ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛИТИКИ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ	159
Дергачова Лілія Володимирівна	ЕФЕКТИВНЕ КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ АКЦІОНЕРНИМ ТОВАРИСТВОМ ЯК УМОВА МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА	162

Смчук Л.В.	ТЕОРЕТИЧНІ І ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ПРОБЛЕМ ФОРМУВАННЯ І ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЇ В УПРАВЛІННІ МАШИНОБУДІВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ	165
Жарких Віолета Едуардівна	УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА: ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД	167
Жданова Ольга Сергіївна	ЕЛЕМЕНТИ МАРКЕТИНГОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА, ЯКІ ЗАБЕЗПЕЧУЮТЬ ЙОГО АДАПТИВНІСТЬ ДО УМОВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА	171
Калюжний Валерій Вілінович	МІСЦЕ І РОЛЬ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНІСТІ У ІННОВАЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ	175
Козловський Костянтин Вікторович	ЗАСТОСУВАННЯ ВІТЧИЗНЯНИМИ АВІАЦІЙНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ СУЧАСНИХ МАРКЕТИНГОВИХ МЕХАНІЗМІВ ІЗ ВРАХУВАННЯМ ДИНАМІКИ ПОПИТУ ТА РИНКОВОЇ КОН'ЮНКТУРИ	180
Корж Тетяна Іванівна	МАРКЕТИНГОВА ДІЯЛЬНОСТЬ СИРОРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ	184
Кунтий Назар Ярославович	КОРПОРАТИВНИЙ ШАНТАЖ У СУЧАСНИХ АКЦІОНЕРНИХ ВІДНОСИНАХ	189
Курок Олександр Олександрович	ДЕМПІНГ ЯК ПОВЕДІНКА ПІДПРИЄМСТВА У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ	193
Мартинюк Олена Анатоліївна	ПРОЕКТУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ БАНКУ	198
Нусінова Олена Володимирівна	ВПЛИВ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА НА ЙОГО ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ	203
Петрина Олена Богданівна	ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ ЗАСОБИ МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ	207

глядачів сильні емоції і залишити в їхній свідомості яскравий образ того, про що розповідається у відео-ролику [3]. На українському ринку віртуальні промоутери новинка, але наші західні колеги вже кілька років користуються рекламними промоутерами.

Оскільки в нинішніх умовах значення стимулювання збуту з кожним роком зростає, то підприємствам, які планують успішну діяльність необхідно слідкувати за тенденціями та новинками у сфері стимулювання збуту. Вчасно та вдало введені інноваційні розробки в системі стимулювання збуту допомагають зменшити витрати, підвищити ефективність підприємства і звичайно максимізувати прибутки компанії, що є кінцевою метою кожного підприємства.

Література:

1. Аньшина В.М., Дагаєва А.А.. «Иновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития»: учеб. пособие / 3-е изд., Передел. - М.: Справа, 2007.
2. http://avtopromouter.ru/index/btl_akcii/0-16
3. http://statusvision.ru/solutions/virtualnyj_promouter.php

Власенко Дмитро Олександрович
Конотопський інститут Сумського державного університету,
м. Конотоп

ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Проблеми регулювання інвестиційної діяльності в Україні давно стали центром дискусій як у вітчизняній, так і у закордонній науці. Якщо раніше в наукових колах по даному напрямку мова в основному йшла про інвестиційні процеси на макро- та мезорівні, то зараз акцент зосереджений на мікрорівні, оскільки стає очевидним той факт, що без активізації економічних процесів на нижньому рівні економічної системи неможливо підсилити конкурентоспроможність і інвестиційну міць галузей, регіонів і держави в цілому. Державна стратегія інвестування спрямована в основному на створення реальних можливостей і умов для

інвестування з боку держави, стимулювання інвестиційного ринку та активну участь у ньому.

Сутність регіональної інвестиційної політики полягає у забезпеченні інвестиційної безпеки, створенні та підтримці сприятливого інвестиційного клімату, підвищенні інвестиційної активності суб'єктів господарювання. Стратегічні пріоритети обласної інвестиційної політики визначаються її соціально-економічною політикою, але обмежені її інвестиційним потенціалом. Інвестиційна політика галузей і підприємств в основному орієнтована на досягнення їх інвестиційної спроможності та інвестиційної конкурентоздатності.

Інвестиційна спроможність – це стан економіки, менеджменту та фінансів підприємства, при якому сполучаються його інвестиційна привабливість і інвестиційна активність, які створюють потенційні можливості здійснювати фінансові або реальні інвестиції [3]. Інвестиційна спроможність характеризує інвестиційні можливості галузі (підприємства, організації), нереалізовані в поточному періоді з об'єктивних причин: внаслідок високого рівня інвестиційних ризиків у регіоні; економічної недоцільності витрат ресурсів; достатності і придатності основного виробничого капіталу; нагромадження ресурсів для перспективних проєктів; відсутності грамотної інвестиційної стратегії; низького рівня кваліфікації менеджерів.

Інвестиційна конкурентоздатність виступає більш високим рівнем інвестиційної спроможності та дозволяє фінансувати нові інвестиційні проєкти і виступати в якості їх менеджера.

Інвестиційна конкурентоздатність – це стан економіки, менеджменту та фінансів господарюючого суб'єкта, при якому він маючи інвестиційну привабливість та інвестиційну активність, забезпечує собі переваги на ринку інвестиційних ресурсів [3]. Інвестиційна спроможність підприємств автомобільного транспорту має загрози, що викликані нерозвиненістю їх внутрішньої інвестиційної активності. Це в першу чергу загрози, пов'язані з високою конкуренцією на ринку транспортних послуг; високим рівнем зносу основних виробничих фондів; нерозвиненістю та неефективним управлінням внутрішніми резервами інвестування; інфляційним знецінюванням дебіторської заборгованості;

недоступністю зовнішніх джерел фінансування більшості автотранспортних підприємств.

Підвищення інвестиційної спроможності, а отже і конкурентоздатності стає головною проблемою для всіх підприємств автомобільного транспорту. Вони як сукупність інвестиційних характеристик визначають переваги передбачуваного об'єкта інвестування перед суперниками в межах ринку інвестиційних ресурсів. Хоча якщо розглядати проблеми із глибини неплатежів – усе спирається на первинне підвищення ефективності діяльності організацій і вихід із хронічної неплатоспроможності. При позитивному вирішенні цього завдання зростання інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств (АТП) за умови активізації інвестиційних процесів на підприємствах буде підвищувати інвестиційну спроможність і конкурентоспроможність підприємства, галузі та інше. Але постає проблема пошуку потенційних інвесторів, які виведуть АТП із тривалої збитковості. У результаті виходить замкнене коло, розірвати яке допоможе тільки корінна перебудова методів господарювання на підприємстві та у галузі в цілому. Без розробки грамотної інвестиційної стратегії тут не обійтись, адже навіть володіючи інвестиційною спроможністю, підприємство не зможе досягти інвестиційної конкурентоздатності.

Найбільш привабливими та перспективними для інвесторів в Україні є конкурентоздатні галузі, продукція яких міцно займає ринкову нішу на місцевому ринку та має вихід на інші ринки, здатна конкурувати з імпортними аналогами, але з меншими витратами. Ці підприємства здатні гарантувати ефективну віддачу від інвестицій. На жаль підприємства автомобільного транспорту не відносяться до пріоритетних на інвестиційному ринку. У засобах масової інформації мова йде про поліпшення фінансової ситуації та регулюванні інвестиційних потоків на підприємствах залізничного, повітряного та трубопровідного транспорту. Звичайно тут має значення той факт, що з початком ринкових перетворень АТП з величезним рівнем зносу, низькою якістю управління та швидким зростанням цін на енергоресурси виявились нездатними швидко зреагувати на мінливі умови середовища. До того ж більшість пасажирських АТП на той час були на державному забезпеченні. Своєчасна незацікавленість на початку 90-х років проблемами

автомобільного транспорту призвела до величезних збитків і цілковитому руйнуванню виробничо-технічної бази АТП. В таких умовах АТП були змушені виживати самостійно без надії на підтримку з боку держави та інвесторів [1,2].

Сьогодні значними обсягами інвестиційних вкладень можуть пишатись тільки автотранспортні підприємства у великих містах України. У регіонах же проблема підтримки автотранспортних підприємств залишається не вирішеною.

На нашу думку така ситуація є несправедливою та економічно не грамотною. За прогнозами уряду обсяги товарообігу та промислового виробництва з кожним роком хоч трохи, але будуть зростати. Як наслідок, послуги з перевезень будуть мати ще більший попит. А оскільки автомобільний транспорт є найбільш мобільним із усіх існуючих і здатний здійснювати доставку вантажів « від дверей до дверей », то відповідно саме обсяг автотранспортних перевезень вантажів буде зростати. Проблема тут скоріше полягає не у відсутності попиту на перевезення, а в тому, що на ринку автотранспортних послуг дуже велика конкуренція, зростає кількість транспортно-експедиційних компаній з величезною філіальною мережею по всій території України, які є найбільш конкурентоспроможними на ринку та не обтяжені боргами і зношеним рухомим складом. Існуючі вже багато десятиліть автотранспортні підприємства поки змушені боротись із хронічною збитковістю та неплатежами, високим рівнем зносу виробничо-технічної бази і постійною загрозою банкрутства. Виникає висока необхідність підтримки таких підприємств. Єдиним можливим виходом з такої ситуації є зовнішня допомога.

У таких умовах формування інвестиційної стратегії для автотранспортних підприємств стає єдиним виходом із стану неплатежів. Але не варто забувати про те, що інвестиційна стратегія не може розглядатись відокремлено від загальної стратегії економічного розвитку та інших функціональних стратегій, оскільки її ефективність обумовлена не тільки її власним впровадженням, але й тим, наскільки комплексно та органічно вона взаємозалежна з усіма іншими стратегіями підприємства. Взаємозв'язок інвестиційної стратегії із загальною стратегією економічного розвитку та іншими функціональними стратегіями обумовлений сукупним впливом фінансових, трудових, техніко-

технологічних, ресурсних, управлінських елементів виробничо-господарської діяльності на розвиток підприємства. У сучасних умовах функціонування інвестиційна стратегія повинна стати одним з визначальних факторів успішного та ефективного розвитку підприємства [4].

Пошук науково обґрунтованого методологічного підходу до розробки інвестиційної стратегії для автотранспортних підприємств дозволить успішно працювати, надавати якісні послуги з перевезення, розширюючи ринок збуту. Як наслідок – підвищиться інвестиційна конкурентоздатність автотранспортних підприємств і шанси залучення інвестицій на ринку інвестиційних ресурсів.

Література:

1. Аболонин С. М. Конкурентоспособность транспортных услуг / С. М. Аболонин. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2004. – 172 с.
2. Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций / А.А. Бачурин. – М.: Академия, 2004. – 320 с.
3. Лившиц В.Н., Виленский П.А., Смоляк С.А. Теория и практика оценки инвестиционных проектов в условиях переходной экономики / В.Н. Лившиц. – М.: Дело, 2000. – 360 с.
4. Шеремет В.В., Павлюченко В.М., Шапиро В.Д. Управление инвестициями: в 2-х т. / В.В. Шеремет. – М.: Высшая школа, 1998. – 520 с.

Глушач Анна Володимирівна

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків

ann.j.lo@mail.ru

ТРАНСАКЦІЙНІ ВИТРАТИ ЯК ЧИННИК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУБ'ЄКТІВ НОВИХ ФОРМ ЗАЙНЯТОСТІ

Основним чинником науково-технічних нововведень та вирішальною умовою ефективності функціонування підприємств є конкурентоспроможність людського ресурсу.

В Україні, як і у більшості країн світу, також відбувається глибинна трансформація зайнятості, а саме - модифікація традиційних і виникнення абсолютно

нових її форм, серед яких лізинг персоналу, дистанційна зайнятість, нестандартні графіки робочого часу тощо. Нової якості набуває гнучкість ринку праці у різноманітних її формах та проявах [1].

Повноцінне вивчення ринку праці в Україні і системи заходів, що направлені на його розвиток, неможливі без застосування принципових положень і категорій теорії трансакційних витрат. Це пов'язано також і з особливостями вітчизняного ринку праці, які обумовлені структурою трансакційних витрат, що склалася [2].

Трансформація економічних відносин активізує тенденцію до зростання трансакційних витрат, рівень яких у світовій практиці нерідко сягає половини вартості кінцевої продукції [3]

Ця тенденція характерна і для сфери зайнятості, тому вибраний напрямок дослідження причин і динаміки трансакційних витрат суб'єктів трудових відносин в умовах трансформації зайнятості є надзвичайно *актуальним*. Він дозволить розробити заходи, які сприятимуть зниженню трансакційних витрат в цій сфері, і зрештою, збільшить конкурентоспроможність суб'єктів ринку праці.

Трансакційні витрати на ринку праці це витрати, що виникають між його суб'єктами (підприємствами, найнятими робітниками та суспільними інститутами, у тому числі і державою) з приводу передачі прав власності на результати праці.

Трансакційні витрати перш за все пов'язані з *витратами на отримання інформації* щодо обміну, а саме: про вакансії, умови праці, розмір трудової винагороди тощо, і складаються з витрат часу і ресурсів, необхідних для ведення пошуку, а також з можливих майбутніх втрат, пов'язаних з неповнотою і недосконалістю (асиметричністю) інформації вітчизняного ринку праці.

Однією з проблем, що пов'язана з неповнотою і асиметричністю інформації на ринку праці, є проблема вимірювання інформації. Особливо вона актуальна на доконтрактному етапі взаємодії між робітником і роботодавцем – коли відбувається оцінка важливих характеристик потенційного працівника. Витрати, що виникають при цьому є *трансакційними витратами вимірювання* і включають *затрати* на організацію, технічне забезпечення та здійснення процедури оцінювання та втрати від неефективності системи контролю і помилок вимірювання.

Складання трудових угод між суб'єктами ринку праці потребує відповідного юридичного оформлення, що пов'язано зі значними трансакційними витратами -