

8. Екологічної освіти на підприємствах та в організаціях. Процеси світової соціально-економічної перебудови породили цільову настанову діяльності менеджерів на еколого-орієнтоване управління. Виявилось (це підтверджується прикладами більше 50 основних світових компаній), що вирішувати екологічні проблеми, які виникають у процесі функціонування підприємств, можна тільки за допомогою впровадження екопрограм в промислову, торгову і фінансову діяльність, тісно взаємодіючи з урядом і суспільними структурами. У Німеччині, наприклад, від 20 до 25 % загального промислового виробництва – продукція, покликана вирішувати екологічні проблеми. На Заході, щоб завоювати конкурентну перевагу, багато фірм виділяють значні кошти для інтенсивної екологічної підготовки персоналу. Це відбувається у формі спеціальних екологічних курсів на фірмах, фінансування навчання або одержання ступеня в університетах і школах бізнесу і т.д. Заохочується наставництво з боку самих працівників, а також їхній особистий внесок в екологічне раціоналізаторство. Використання цього досвіду було б, на наш погляд, корисним для українських підприємств.

Але для досягнення максимального екологічного ефекту недостатні тільки законодавчі зусилля в напрямку екологічної освіти, необхідними передумовами є екологічні, добровільні ініціативи підприємств та організацій і сформовані екологічні потреби суспільства. Без попиту на екологічно-орієнтовану продукцію, підприємства не сконцентрують свою увагу на екологізації виробництва. Система неперервної екологічної освіти може допомогти сформувати новий тип споживача – екологічно свідомого та вимогливого. Адже, як свідчать дослідження, типовий споживач екологічно-чистої продукції – заможна, освічена жінка з малими дітьми, що бажає зберегти здоров'я своє, родини і майбутніх поколінь [1]. Діти являють собою не тільки серйозну купівельну силу, але й можуть впливати на рішення батьків щодо покупок. Вони є найперспективнішими споживачами і посередниками між виробником та батьками. Більш ніж третина батьків в США змінюють свою купівельну поведінку щодо екологічного товару через те, що цього вимагають їхні діти [1]. Оскільки 54 % споживачів читають інформацію на етикетках [1], вони змалечку повинні бути поінформовані, як відрізнити екологічно-безпечний товар. Дослідження, проведені у Великобританії в торговій сітці супермаркетів TESCO, показали, що понад 50 % споживачів згодні заплатити за товари додаткову ціну, знаючи, що вони є безпечні для довкілля. У США така група споживачів становить понад 30 %. Але в реальній ситуації у цих країнах тільки 10 % споживачів погодились фактично звернути увагу і заплатити за екологічно орієнтовані товари при їх купівлі [2]. Основні причини, які пояснюють малу активність споживачів при купівлі цих товарів – екологічні знаки невідомі споживачам і не існує єдиної системи нанесення екологічної інформації.

Отже, тільки об'єднання зусиль суспільства, держави, підприємницьких структур, освіти та науки допоможуть вирішити проблеми гармонізації

взаємозв'язків з природою. І в стратегії розвитку освіти та науки в Україні екологічний блок повинен займати одне з цільних місць.

Література

1. **Концепция** экологического образования в техническом университете. Санкт-Петербургский государственный технический университет, 2000.
2. **J. Ottman.** Green marketing. NTS Business Books, 1994.
3. **A. Donald.** Sustainable marketing. London, 1999.

УДК 331.024.2: 658

Доц. В.І. Сабадош, канд. екон. наук. – УкрДЛТУ

ІНФРАСТРУКТУРА ТА ЇЇ ВПЛИВ НА РОЗМІЩЕННЯ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ

Наведено визначення основних типів інфраструктури та вплив транспортної інфраструктури на розвиток і розміщення продуктивних сил.

Doc. V.I. Sabadosh – USUFWT

Infrastructure and its effects on the allocation of productive forces

The definition of the main types of infrastructure and effects transport infrastructure on the development and allocation of productive forces has been given

У словнику іншомовних слів [1, ст. 293] подається таке поняття інфраструктури: "Інфраструктура (від лат. Infra – нижче, під і структура) – сукупність галузей та видів діяльності, що обслуговують як виробничу, так і невиробничу сфери економіки".

Класик теорії інфраструктури шведський вчений Р. Іохімсен під інфраструктурою розуміє сукупність матеріальних, персональних та інституційних видів діяльності та їх організацій, що сприяють створенню господарської єдності території та підвищенню рівня господарської діяльності [2, ст. 14; 3, ст. 99].

Матеріальна інфраструктура створює матеріальні передумови господарського розвитку в розумінні надання бази послуг. Р. Іохімсен до цієї інфраструктури відносить:

- сукупність споруд, обладнання і засобів підприємств і організацій у сфері енергозабезпечення, транспортного обслуговування та телекомунікацій;
- споруди для захисту і поліпшення природних ресурсів, а саме греблі та засоби захисту від припливів, системи осушення та зрошування, заходи для запобігання ерозії земель (лісозахист і лісонасадження);
- заклади державного управління, освіти та дослідницькі, а також оздоровчого та соціального забезпечення.

Р. Іохімсен зазначає, що матеріальна інфраструктура представляє собою значну частину реального капіталу.

Функції інституційної інфраструктури за Р. Іохімсеном полягають у виробленні такого внутрішнього правопорядку в умовних рамках якогось господарського організму, за якого результати господарської діяльності всіх суб'єктів забезпечували б рівність ефекту для них.

Термін "інфраструктура" вперше був запроваджений у післявоєнний період і з середини 50-х років широко використовується в економічній літературі [4, ст. 160].

Спеціалісти-географи виділяють п'ять основних типів інфраструктури [5, ст. 16]:

- виробнича (інженерно-технічна) інфраструктура, що є сукупністю інженерних комунікацій (водовідведення, водо-, енерго-, нафто- та газопостачання, транспорт, зв'язок), агрометеорологічних та інших споруд, що забезпечують нормальне функціонування усього виробничого комплексу та життєзабезпечення населення у межах певної території. У сучасних умовах добре телекомунікаційне забезпечення території є необхідною умовою успішного функціонування практично всіх галузей суспільного виробництва. Для інноваційного процесу найважливішою особливістю зв'язку є його спроможність через економію часу "індукувати" ефективність інших галузей, що споживають його послуги. Розвиток інформаційних комп'ютерних мереж набуває особливого значення [6, ст. 89];
- соціально-побутова інфраструктура, що є сукупністю об'єктів і закладів житлового, культурно-побутового призначення, охорони здоров'я, відпочинку, торгівлі, що забезпечують нормальні умови для життя населення. Для середніх і малих міських поселень необхідна розбудова і зміцнення соціально-екологічної інфраструктури, що сприятиме сталому їх розвитку.

Промислові центри та великі міста мають розвиватися на основі реконструкції, модернізації та інтенсифікації виробництва, прискорення розвитку соціально-побутової інфраструктури, раціонального використання міських територій, екологізації виробництва;

- інституційна інфраструктура – органи місцевої влади, науково-дослідні, проектно-конструкторські і технологічні установи, за винятком органів і закладів безпосереднього управління виробництвом;
- соціально-виробнича інфраструктура – це сукупність матеріальних об'єктів та видів діяльності з охорони природи та оздоровлення навколишнього природного середовища;
- ринкова інфраструктура включає фінансово-кредитні установи, страхові компанії, аудиторські та консалтингові фірми, біржі, брокерські контори, а також заклади сфери ділових послуг, а саме рекламних, видавничих та юридичних послуг.

Н.Д. Матрусов у межах інфраструктури виділяє внутрішню та міжрайонну техноструктуру [7]. До внутрішньо-районної техноструктури належать будівлі та споруди житлово-комунального господарства, внутрішньо-районна (міська) транспортна система, об'єкти охорони здоров'я, освіти та культури районного значення, різноманітна екологічна техноструктура. Магістральна транспортна система та соціальні об'єкти міжрайонного значення є складовими міжрайонної техноструктури. Внутрішньо-районна техноструктура створює умови для життя населення, функціонування і розвитку виробництва. Міжрайонна техноструктура є результатом регіонального розвитку продуктивних сил і формує основу для взаємозв'язаного розвитку багатогалузевої економіки України.

Транспортна інфраструктура є важливим чинником розвитку ефективної господарської діяльності. Саме прекрасна транспортна інфраструктура,

створена самою природою, зумовила економічне процвітання штату Айова США [8]. Двічі на тиждень вантажені сільськогосподарською продукцією баржі пливають униз по Міссісіпі, що протікає на сході штату, спочатку в Луїзіану, а звідти в Мексику. На заході штату є інша водна артерія – Міссурі, що дозволяє дешево і без проблем виходити фермерам штату Айова з сільськогосподарською продукцією на багато важливих ринків.

Більш розвинутою в Україні є наземна транспортна інфраструктура: на 10 тис. км² території припадає 373 км залізничних колій і 1933 км автомобільних шляхів з твердим покриттям.

У 1884 р. закінчено будівництво залізниці Донбас-Кривий Ріг, яка сполучила донецьке вугілля з криворізькою рудою, що сприяло інтенсивному розвитку у Придніпров'ї залізничної, марганцеворудної та хімічної промисловості, чорної та кольорової металургії, машинобудування.

Найбільша густота наземного транспорту на 10 тис.км² території є у Донецькому економічному районі [9, ст. 267]:

- у Донецькій області – 624 км залізниць і 3020 км автошляхів з твердим покриттям;
- у Луганській області – 446 км залізниць і 2556 км автошляхів з твердим покриттям.

Протягом останніх 150 років у Донецькому економічному районі на базі інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури сформувалися і розвиваються галузі гірничо-промислового комплексу, металургії, машинобудування та хімічної промисловості, сформувалось оптимальне територіальне розміщення продуктивних сил.

Для інтеграції України у загальноєвропейську економічну систему необхідне створення залізничних та автомобільних шляхів з центральних частин Західної Європи – у країни СНД, з півночі Західної Європи – у країни Близького Сходу.

В Україні є розвинена мережа трубопровідного транспорту. Довжина діючої системи газопроводів становить 33 тис. км, а нафтопроводів – 3,7 тис. км.

Сукупність підсистем виробничої інфраструктури характеризується наявністю специфічних економічних властивостей і ознак, які впливають із задач інфраструктури, функціональної єдності її підсистем [10]:

- тривалі терміни створення і функціонування, висока фондомісткість та капіталомісткість об'єктів інфраструктури;
- високий ефект випереджуючого розвитку інфраструктури;
- проявлення основного ефекту від функціонування інфраструктури в інших галузях економіки;
- невідокремленість процесів виробництва та споживання "продукції" інфраструктури, не речовий її характер, що унеможлиблює її нагромадження, зберігання, складування, що вимагає створення резервних потужностей;
- просторова регіональна невзаємозамінність об'єктів виробничої інфраструктури;
- значна сезонна, місячна та добова нерівномірність завантаження елементів інфраструктури;
- переважання просторово-мережових лінійних систем інфраструктури;
- інерційність (еластичність функціонування);

- територіальна концентрація виробничої інфраструктури відповідає концентрації виробництва та населення;
- можлива функціональна взаємозамінність окремих елементів виробничої інфраструктури: видів транспорту, транспорту і складів, транспорту та зв'язку;
- поетапний вплив на прилеглу територію через генерування сильніших чи слабкіших імпульсів освоєння, які надають їй особливі властивості примагістральної зони.

Література

1. Словник іншомовних слів. – К.: ІРЕ, 1974.
2. Краснопольский Б.Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера (методические особенности исследования). – М.: Наука, 1980.
3. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur. – Tubingen, 1966.
4. Буржуазная региональная теория и государственно-монополистическое регулирование размещения производительных сил (критический анализ). – М.: Мысль, 1981.
5. Голиков Н.Ф. География инфраструктуры. – К.: Вища шк., 1984.
6. Федоров Д.С. Территориальные формы технологических инноваций// Известия РАН. Серия географ. – 1995, – №4. – С. 86-94.
7. Матрусов Н.Д. Некоторые географические аспекты понятия инфраструктуры// Общая экономическая география. – М.: Мысль, 1976. – С. 42-46.
8. Сидорук А. Как живут фермеры Айовы// Зеркало недели. – 1999. – 11 сентября. – С. 23.
9. Розміщення продуктивних сил України: Підручник/ Є.П. Качан, М.О. Ковтонюк, М.О. Петрига та ін. За ред. Є.П. Качана. – К.: Вища шк., 1997. – 375 с.
10. Шлихтер С.Б. Транспортные системы в территориальной структуре капиталистического хозяйства// Итоги науки и техники ВИНТИ. Серия "География зарубежных стран". – 1990. – №17 – С. 1-20.

УДК 330.342

Докторант Б.В. Кульчицький, канд. екон. наук –
Львівський НУ ім. Івана Франка

ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА У КОНТЕКСТІ КРИТЕРІЇВ СУЧАСНОЇ ТИПОЛОГІЗАЦІЇ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

Аналізуються методологічні проблеми типологізації економічних систем суспільства. Екологічна безпека розглядається як важливий критерій сучасної типологізації систем.

Doctorate B.V. Kul'chyts'kyi – Ivan Franko NU of Lviv

Ecological safety in criteria context contemporary typology of economic systems

In article analyses the methodological problems typology of economic society systems. Ecological safety considers as important criterion contemporary typology of systems.

Сучасне трактування методології наукового дослідження включає аспект типологізації об'єктів аналізу. Необхідно підкреслити, що не зважаючи на значну актуальність методологічної проблеми типологізації економічних систем суспільства, у зарубіжній та українській економічній теорії практично відсутні глибокі й фундаментальні праці, які б висвітлювали вказану проблему. У нашому дослідженні йдеться про типологізацію економічних систем су-

спільства на основі виявлення об'єктивних критеріїв. Цю проблему широко і всебічно фактично вперше у світовій науці порушив класик теорії економічних систем суспільства Б. Гаврилишин [2], а згодом І. Грабинський зробив спробу творчо розвинути ідеї видатного українського вченого у своїх працях [5].

Найбільша увага до методологічної проблеми типологізації економічних систем суспільства приділена у працях сучасного ученого, засновника львівської школи економічних систем Г. Башнянина. Так, у 1999 р. за його редакцією виходить друком колективна монографія "Економічні системи: проблеми структуризації і типологізації" (Львів: Коопосвіта, 1999. – 220 с.), де викладено розгорнуте трактування окресленої проблеми. У 2001 р. цей автор доповнює і уточнює свою концепцію з урахуванням реалій початку ХХІ ст. [1].

Істотне пожвавлення наукового інтересу до проблеми типологізації економічних систем суспільства на зламі тисячоліть зумовлене як практичними, так і теоретичними причинами. Серед перших можна назвати наявність відмінностей між національними економічними системами розвинутих країн і країн реального соціалізму, а потім й постсоціалістичних, появу особливостей механізмів функціонування суспільних економічних систем всередині розвинутих країн, здійснення економічних трансформацій у передових державах світу наприкінці ХХ ст., різні темпи і результати трансформаційних процесів у країнах з перехідними економіками і т.д.

Теоретичними причинами особливої актуалізації методологічної проблеми типологізації економічних систем суспільства є намагання упорядкувати понятійний апарат сучасної економічної теорії, зафіксувати основні типи суспільних економічних систем на порозі ХХІ ст., збагнути вектор їх подальшої еволюції, виявити фундамент і головні чинники трансформації економічних систем, закласти методологічні підвалини порівняння економічних систем суспільства, нарешті, з'ясувати механізм функціонування тих чи інших типів економічних систем і на підставі сказаного вище і вивченого окреслити контури і запропонувати конкретним державам (у нашому випадку – Україні) найоптимальніший і найефективніший тип, модель суспільного економічного ладу.

Так, на думку Б.Гаврилишина, існуючі типологізації побудовані на "доктринерських теоріях ХІХ ст." і не можуть дати відповіді на багато запитань. Сучасна економічна теорія потребує, як каже учений, "ідеологічного визволення" та утвердження прагматичної теорії, що стала б привабливою для всіх. В основі "прагматичної теорії" має бути абсолютна цінність – людина та її життя. Усі інші явища повинні розглядатись крізь призму людини. У цьому контексті економічну систему суспільства Б.Гаврилишин правомірно розглядає як елемент в архітектурі суспільного ладу. Отже, суспільний лад, як певна система, включає у себе відповідні компоненти:

- цінності – переконання, що впливають на стосунки між індивідами або групами, на відносини всередині суспільства;
- політичне правління – сукупність політичних інституцій та процедур;
- власне економічну систему – спосіб організації виробництва і розподілу створеного у суспільстві багатства [3, ст. 12-15].