

УДК 338.49

Кириченко С.О.*старший викладач кафедри економіки і підприємництва
Національного технічного університету України
«Київський політехнічний інститут»*

ТЕОРІЇ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ У ГЕНЕЗИСІ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ

У статті проведено аналіз зв'язків еволюційних етапів розвитку цивілізації та інфраструктури. Обґрунтовано, що інфраструктура виступала та виступає невід'ємною складовою частиною розвитку цивілізації, а цілеспрямований розвиток її галузей безпосередньо впливає на розвиток суспільного виробництва, соціального життя та урбанізації. З'ясовано залежність розвитку інфраструктури щодо обслуговування промисловості задля її інтенсифікації. Досліджено амбівалентність між розвитком регіонів, та розвитком соціальної інфраструктури.

Ключові слова: соціальна інфраструктура, розвиток, інфраструктура, регіон, генезис.

Кириченко С.А. ТЕОРИИ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ В ГЕНЕЗИСЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ

В статье проведен анализ связей эволюционных этапов развития цивилизации и инфраструктуры. Обосновано, что инфраструктура выступала и выступает неотъемлемой составной частью развития цивилизации, а целенаправленное развитие ее отраслей непосредственно влияет на развитие общественного производства, социальной жизни и урбанизации. Выяснена зависимость развития инфраструктуры от обслуживания промышленности для ее интенсификации. Исследована амбивалентность между развитием регионов и развитием социальной инфраструктуры.

Ключевые слова: социальная инфраструктура, развитие, инфраструктура, регион, генезис.

Kyrychenko S.A. THEORIES OF REGIONAL DEVELOPMENT IN THE GENESIS OF REGION'S SOCIAL INFRASTRUCTURE

The article analyzes the relations of evolutionary stages of development civilization and infrastructure. It is proved, that the infrastructure performed an integral part of the development of civilization. The purposeful development of areas directly affects to the development of social production, social life and urbanization. It is found, that development of infrastructure depends from the service industry for its intensification. It is studied the ambivalence between the development of regions and the development of social infrastructure.

Keywords: social infrastructure, development, infrastructure, region, genesis.

Постановка проблеми. Відповідність структури економіки регіону та ступеня розвитку складових різних видів інфраструктури впливає на ефективне функціонування економіки регіону. У сучасних умовах економічної дестабілізації все більшого значення набуває розвиток соціальної інфраструктури, який безпосередньо пов'язаний із функціонуванням соціальної сфери, яка формує ресурсний та трудовий потенціал, а також впливає на відтворювальний потенціал муніципальних утворень, регіону та країни в цілому. У розвитку соціальної інфраструктури зацікавленими є як держава, так і господарюючі суб'єкти і населення, оскільки її розвиток сприяє гармонійним відносинам між суб'єктами національного господарства. У свою чергу, розвинена соціальна інфраструктура сприятливо впливає на інвестиційний клімат регіонів. Питання розвитку соціальної інфраструктури має міжгалузевий характер і вивчається як економістами, так і соціологами, географами, психологами.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Починаючи з 50-70-х років минулого століття відокремлення економічної категорії «інфраструктура» знайшло своє відображення у працях таких зарубіжних учених: Р. Іохімсена, Х. Зінгера, Д. Кларка, А. Маршала, А. Пезенті, Д. Рея, П. Розенштейна-Родана, Є. Симоніса, П. Самуельсона, А. Хіршмана, Г. Цехлина, Є. Шотлера, А. Янгсона та ін.

Розв'язанню проблем розвитку соціальної інфраструктури та визначенню сутності цієї економічної категорії присвячено роботи таких вітчизняних учених, як: О.М. Алімова, А.А. Багдаєва, Б.М. Данилишина, Є.Л. Логінова, А.А. Мазаракі, М.К. Орлатія, Ю.І. Саєнка, Д.М. Стеценка та ін. У роботах цих науковців досліджуються сутність, класифікаційні ознаки та особливості функціонування соціальної інфраструктури. Незважаючи на велику кількість

публікацій щодо функціонування соціальної інфраструктури, визначення її сутності, проблем розвитку, управління та її джерел фінансування залишається і досі дискусійним та невирішеним завданням, у тому числі на рівні регіонів.

Формування цілей статті. Метою статті є дослідження розвитку інфраструктури, у тому числі соціальної, на основі аналізу теорій розміщення продуктивних сил та еволюційних етапів регіонального розвитку, а також з'ясування залежності між розвитком регіонів та розвитком соціальної інфраструктури.

Викладення основного матеріалу. Виділення інфраструктури для вивчення як окремого об'єкта спрямовано на вирішення виникаючих адаптивних проблем у процесі економічного розвитку. Якщо досліджувати це поняття у теоретичному плані, то виділення інфраструктури як наукової компоненти економічного і соціального відтворення пов'язано із розвитком виробництва та науково-технічним прогресом. Щодо прикладного аспекту, то інфраструктура розглядається як вторинний елемент при вирішенні народногосподарських завдань.

Інфраструктура повинна забезпечувати вимоги максимальної корисності та потреб як для людей, так і для підприємств, регіонів, держави. Тенденції розвитку інфраструктури як певного облаштування на Землі можна прослідкувати з найдавніших часів, приблизно з V сторіччя нашої ери, коли переважало натурально-патріархальне господарство, виникли перші інфраструктурні споруди господарського користування, а ще раніше, приблизно 3000 років до нашої ери, почала створюватися інфраструктура як середовище виживання. Прикладами такої інфраструктури можуть бути: єгипетські зрошувальні системи Нільської річкової долини, завдяки чому став можливим перехід до землеробства, що, у свою чергу, вплинуло на зародження виробничої інфра-

структури та включало в себе ремісничі майстерні з обробки міді, коштовного каміння, золота, а також толярські, суднобудівні, камнетесні, деревообробні, столярні, майстерні хлібопекарні тощо.

Необхідно зазначити, що розквіт інфраструктурних галузей, таких як транспортна інфраструктура, інфраструктура зв'язку, шляхів сполучення та їхній вплив на розвиток економіки Європи та її урбанізацію відбувається в XIX ст. Сприяючи прискоренню індустріалізації та урбанізації національних господарств, відбувається розвиток інфраструктури освіти, культури, охорони здоров'я, науки, спорту та інфраструктури комунальної служби: водопроводу, каналізації, очисних споруд тощо. Також варто зазначити роль та вагомe значення інфраструктури у подоланні повосенних руйнувань.

Таким чином, інфраструктура, з одного боку, виступала умовою цивілізаційного розвитку, політичних та економічних перетворень, культурного розвитку та способу життя, а з іншого, розвиток цивілізації сприяв зміцненню держави та влади, що, у свою чергу, викликало розвиток інфраструктури. Виходячи з досвіду розвитку цивілізації, зародження, розквіт та занепад інфраструктури багато у чому пов'язаний: з рівнем управління як державою в цілому, так і регіоном, місцем, станом економіки, розвитком суспільних продуктивних сил, рівнем організації інфраструктурного облаштування тощо. Інфраструктура виступала та виступає як невід'ємна складова частина розвитку цивілізації, а цілеспрямований розвиток її галузей безпосередньо впливає на розвиток суспільного виробництва, соціального життя та урбанізації.

Нині фахівці та дослідники розглядають різні види інфраструктури. Це можуть бути: ринкова, міська, регіональна, світова, виробнича, соціальна, транспортна, інноваційна, митна тощо. В економіці сам термін «інфраструктура», який був запозичений з військової сфери, почав використовуватися у 40-х роках минулого сторіччя щодо створення умов, пов'язаних із використанням транспорту та зв'язку, для розвитку промисловості, сільського господарства та будівництва. Хоча очевидно, що значення інфраструктури для розвитку економіки держави, регіонів, а також виробництва та відтворення безумовно і не вимагає особливого підтвердження або обґрунтування.

Австрійський учений польського походження П. Розенштейн-Родан під інфраструктурою розумів комплекс умов, які сприяють забезпеченню розвитку підприємництва [13], відносячи до інфраструктури «базові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв'язок) розвиток яких передусім більш швидкоокупним і прямопродуктивним інвестиціям» [8, с. 109]. Таку точку зору поділяв і П. Самуельсон. Враховуючи, що розвинена інфраструктура сприяє розвитку підприємництва та зниженню витрат виробництва, він вважав, що «збільшення суспільного допоміжного капіталу створює невідчутні вигоди від яких не можна чекати грошових прибутків для приватних інвесторів, бо масштаби деяких з них дуже великі для обмежених ринків приватного капіталу, а інші окупатимуться протягом надто тривалого терміну, щоб приватні інвестори дуже ними зацікавилися» [9]. Х. Зінгер [15] відносив інфраструктуру до «накладного капіталу», доводячи, що він, на відміну від «виробничого капіталу», сприяє сукупному розвитку економіки.

Досліджуючи роль матеріальних умов розвитку виробництва і життєдіяльності людини, К. Маркс, не використовуючи понять «інфраструктура» та

«соціальна інфраструктура», доводив, що транспорт і зв'язок повинні відповідати рівню розвитку промисловості, що ініціювало б їх поступове пристосування «до способу виробництва великої промисловості за допомогою системи різних річкових пароплавів, залізниць, океанських пароплавів і телеграфів» [6, с. 395]. За його твердженням, «крім тих речей, за допомогою яких праця впливає на предмет праці ... до засобів процесу праці належать усі матеріальні умови необхідні взагалі для того, щоб процес міг відбуватися. Прикладом засобів праці цього ж роду можуть служити робочі будівлі, канали, дороги тощо» [6, с. 191].

Поглибив дослідження науковців у напрямку значущості інфраструктури італійський вчений А. Пезенті, який вважав, що капіталовкладення держави «повинні спрямовуватися у створення комплексу умов які зараз іменуються «інфраструктурою» (дороги, транспорт, благоустрій). Ці капіталовкладення скорочують інфраструктурні витрати фірм, поліпшують економічне оточення, сприяють збільшенню доходів і зайнятості, підвищенню прибутку у приватному секторі» [7, с. 218].

У своїй праці «Теорія інфраструктури» Р. Іохісен [14, с. 99] не тільки розкриває інфраструктуру як економічну категорію та її функціональне значення для розвитку виробництва і суспільства в цілому, а й визначає її як комплекс матеріальних умов, необхідних для розвитку виробництва, відносячи до неї нормативно-правову базу, що необхідна для ефективного розвитку та створення конкурентної сфери, а також кадровий потенціал.

Отже, дослідження генезису поняття «інфраструктура» дає можливість визначити, що спочатку її розглядали як основу, що допомагала знизити витрати суб'єктів підприємництва, а її головною функціональною особливістю вважали економічну функцію, що полягала у створенні умов для ефективного розвитку промисловості.

Раціональне розміщення виробництва у регіональному аспекті в межах теорії просторової регіональної економіки, що пов'язано із розвитком інфраструктури, висвітлювалося у працях німецьких учених Й. Тюнена, В. Лаунхардта, М. Вебера, В. Кристаллера та інших науковців. Так Й. фон Тюнен на прикладі виявлення закономірностей розміщення сільськогосподарського виробництва на основі використання критерію мінімізації транспортних витрат вважав, що «оптимальна схема розміщення сільськогосподарського виробництва – це система концентричних кіл (поясів) різного діаметру навколо центрального міста, які поділяють зони розміщення різних видів сільськогосподарської діяльності. У свою чергу, інтенсивність господарювання знижується в міру віддалення від міста» [1]. Інший німецький учений – В. Лаунхардт – також вважав, що вирішальним фактором при розміщенні промислового виробництва є транспортні витрати, доводячи це розробленим методом валового (локального) трикутника – знаходження пункту оптимального розташування залежно від віддаленості джерел сировини та ринків збуту продукції із знаходженням вагових співвідношень перевезень вантажів і відстаней.

М. Вебер [2; 3] на основі розгляду розміщення «ізолюваного» промислового підприємства вважав вирішальним фактором економічну вигоду, отриману при мінімізації загальних витрат виробництва, а не тільки транспортних, підкреслюючи, що вигоду можна отримати при виробництві в певному місці з меншими витратами ніж в іншому місці.

Від місця розташування, на його думку, залежать такі елементи виробничих витрат: 1) витрати на сировину – які можна виразити через транспортні витрати; 2) витрати на робочу силу – які визначаються робочим пунктом (пункт з найбільш низькими робочими витратами), що притягує виробництво до себе, в результаті чого виробництво або залишиться в транспортному пункті, або переміщується у робочий пункт; 3) транспортні витрати – можуть перекриватися через переміщення виробництва до робочих пунктів. За його теорією підприємство розміщується залежно від транспортної та робочої орієнтації.

В. Крісталлер [10] емпірично обґрунтував теорію розміщення системи населених пунктів у ринковому просторі – теорію центральних місць, у якій економічні центри обслуговують товарами та послугами себе та населення своєї округи, формуючи зони збуту, розміри якої залежать від рівня ієрархії центрів. Отримавши практичне використання, теорія центральних місць стала поштовхом для подальших досліджень регіоналістів по відношенню до просторової будови економіки.

Американський вчений У. Ізард [4] розробив модель просторової рівноваги та довів, що підприємство прагне до максимізації свого прибутку. При цьому граничні норми заміщення транспортних витрат з доставки продукції з двох різних пунктів повинні дорівнювати величині зворотного відношення їхніх транспортних тарифів. Також необхідно відзначити, що У. Ізард – один із перших вчених, що запропонував оцінку регіону із врахуванням розвитку соціальної інфраструктури. Визначення коефіцієнту локалізації, який дозволяє зіставити порайонний розподіл показників (зайнятості, випуску продукції, основних засобів тощо) у даній галузі промисловості з подібним розподілом вихідної величини з сумарним значенням показника в галузі по країні, дає можливість зіставлення процентного розподілу двох параметрів в порайонному розрізі.

Необхідно відзначити теорію полюсів зростання французького економіста Ф. Перру [12], в основі якої лежить уявлення про провідну роль галузевої структури економіки і насамперед – провідних галузей, які продукують нові товари та послуги. Полюсами, які притягують фактори виробництва, забезпечуючи найбільш ефективне їх використання, стають центри та ареали економічного простору, де розміщуються підприємства лідируючих галузей. Це призводить до інтеграції підприємств, формування своєрідних полюсів економічного зростання. Виокремлення полюсів зростання з метою регіонального розвитку спрямовано на ретельний вибір у проблемному регіоні одного або декількох потенційних полюсів, куди будуть спрямовуватися інвестиції, у тому числі на інфраструктуру, замість того, щоб розподіляти їх по всіх підприємствах господарського комплексу. Теоретична модель полюсів зростання Ф. Перру отримала визнання та практичне використання як теорія стимулювання регіонального розвитку, що направлена не на усунення регіональної асиметрії, а на спрямування зусиль з формування ефективного розвитку окремих територій.

Як уже зазначалося, проблеми розвитку інфраструктури є міждисциплінарним завданням, що підтверджується працею географа М. Колосовського «Теорія економічного районування» [5], де розглядаються проблеми інфраструктури при обґрунтуванні організації продуктивних сил на основі виробничо-територіальних комплексів. Також необхідно відзна-

чити праці архітекторів й урбаністів при вирішенні проблем створення та розвитку інфраструктури, у тому числі соціальної, при плануванні міст. Так, англійський урбаніст Ховард [11] обґрунтував концепцію міста-саду, який повинен включати комплекси промислової, обслуговуючої та житлової забудови, що оточені приміською зоною сільськогосподарських площ. Французький архітектор Т. Гарньє [11] запропонував концептуальний проект індустріального міста, який складається зі спеціалізованих функціональних зон: промислової, відпочинку та житлової, що розділяються між собою зеленими поясами. При плануванні розвитку інфраструктури міст особливу увагу було приділено соціальній інфраструктурі для створення певних умов для трудової та повсякденної діяльності людей.

Висновки. Отже, теорії регіонального розвитку так чи інакше спиралися на розвиток інфраструктурних зв'язків, використовуючи теорії розміщення продуктивних сил, в яких велика увага приділяється транспортним, енергетичним, комунікаційним та іншим зв'язкам (теорії Й. Тюнена, В. Лаунхардта), а також зв'язкам, що створені соціальною інфраструктурою (роботи М. Вебера, В. Крісталлера, У. Ізарда, Ф. Перру). Проблеми розвитку інфраструктури, у тому числі соціальної інфраструктури, є міждисциплінарними, оскільки будівництво об'єктів соціальної інфраструктури спричинялося розселенням працівників безпосередньо поблизу промислових об'єктів. Це дає підстави стверджувати, що соціальна інфраструктура розвивається відповідно до теорії регіонального розміщення.

Отже, відповідно до потреб та еволюційних етапів регіонального розвитку інфраструктура розглядалася перш за все з точки зору виробничої інфраструктури. У сучасних умовах економічної дестабілізації все більшого значення приділяється гуманізації суспільства, що підвищує роль та значення формування людського капіталу, збільшуючи науковий інтерес та значимість досліджень соціальної інфраструктури. Необхідно відзначити, що набув подальшого розвитку поділ на різні види інфраструктури. Так, якщо раніше переважно інфраструктуру поділяли на виробничу та невиробничу (соціальну), то нині розрізняють: виробничу, фінансову, інституційну (адміністрування), інформаційну, екологічну, інноваційну, митну, духовно-культурну, соціальну тощо. Проведене дослідження дає змогу стверджувати, що розвиток та функціонування соціальної інфраструктури розглядається не тільки щодо впливу її галузей чи об'єктів на національне господарство та його суб'єкти, а також щодо певної території з урахуванням амбівалентності впливу розвитку територій та розвитку соціальної інфраструктури.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Божко І.І. Місце інформації в теоріях та концепціях регіонального розвитку / І.І. Божко // Економічні науки. – Серія «Регіональна економіка». Зб. наук. пр. ЛНТУ. – Випуск 10 (39). – Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2013. – С. 23-31.
2. Вебер М. Избранное. Образ общества / М. Вебер. Отв. ред. и сост. Я.М. Бергер; пер. с нем. М.И. Левина и др. – М.: Юрист, 1994. – 702 с.
3. Вебер М. История хозяйства. Город / М. Вебер. Пер. с нем. / Ин-т социологии РАН. Центр фундамент, социологии: под ред. И. Гревса. – М.: Канон-пресс-Ц; Кучково поле, 2001. – 576 с.
4. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах / У. Изард. – М.: Прогресс, 1966. – 659 с.
5. Колосовский Н.Н. Основы экономического районирования / Н.Н. Колосовский. – М.: Госполитиздат, 1958. – 200 с.

6. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Том первый. Книга I: Процесс производства капитала / К. Маркс, Ф. Энгельс. Соч., 2-е изд., Т. 23, 773 с.
7. Пезенти А. Очерки политической экономии капитализма. В двух томах. Т. 2. – М.: «Прогресс», 1976. – 840 с.
8. Региональные исследования за рубежом / под ред. Ю.М. Павлова, Э.Б. Алаева. – М.: Из-во «Наука», 1973. – 303 с.
9. Самуэльсон П. Экономика / П. Самуэльсон. – М.: НПО «Алгон», 1992. – Т. 2. – 415 с.
10. Федорова В.Г. Еволюція класичних теорій мережних і кластерних форм розміщення виробництва / В.Г. Федорова // Економіка і регіон. – 2011. – № 2 (29). – ПолтНТУ. – С. 51-54.
11. Энциклопедия «Кругосвет». Всеобщая история архитектуры. Т. 11 // По материалам архива Муниципальной библиотеки Лиона Bibliotheque municipale de Lyon. – М., 1973.
12. Robert M. Solow. A Contribution to the Theory of Economic Growth // Quarterly Journal of Economics. – 1956. – 70 (1). – Pp. 65-94.
13. Rosenstain-Rodan, P.N. The Notes of the Theory of the «Big Bush» in Economic Development for Latin America/ P.N. Rosenstain-Rodan. – London. – New York, 1961.
14. Jochimsen R. Theorie der infrastruktur / R. Jochimsen. – Tubunden, 1966. – P. 99.
15. Williamson Oliver Transaction Cost Economics And Organization Theory // Journal Of Industrial And Corporative Change, 1993, P. 107-156.

УДК 332.143

Коваленко Ю.О.
*кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки і підприємництва
Красноармійського індустріального інституту
Донецького національного технічного університету*

КОМПЛЕКСНЕ РОЗУМІННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО РЕСУРСУ ЯК ФАКТОРА РОЗВИТКУ ТА УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

У статті розглянуто підходи до поняття інформаційного ресурсу як економічної категорії, визначення місця інформаційного ресурсу в системі регіонального менеджменту. Проведено теоретичне дослідження ролі інформації й інформаційних ресурсів у соціально-економічних процесах. Проведений аналіз нормативно-правової бази регулювання інформаційної політики в Україні. Автором досліджено питання інформаційного ресурсу як фактора технічного прогресу, інструменту управління в регіональному менеджменті, виявлено відмінні характеристики між інформаційними і традиційними ресурсами. Розглянуто питання ролі та можливості використання інформаційних ресурсів у регіональній економіці з метою підвищення ефективності регіонального розвитку.

Ключові слова: інформаційний ресурс, регіональні інформаційні ресурси, науково-технічний прогрес, фактор виробництва, регіональний інформаційний менеджмент.

Коваленко Ю.А. КОМПЛЕКСНОЕ ПОНИМАНИЕ ИНФОРМАЦИОННОГО РЕСУРСА КАК ИНСТРУМЕНТА РАЗВИТИЯ И УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО МЕНЕДЖМЕНТА

В статье рассмотрены подходы к понятию информационного ресурса как экономической категории, определению места информационного ресурса в системе регионального менеджмента. Проведено теоретическое исследование роли информации и информационных ресурсов в социально-экономических процессах. Проведен анализ нормативно-правовой базы регулирования информационной политики в Украине. Автором исследованы вопросы информационного ресурса как фактора технического прогресса, инструмента управления в региональном менеджменте, выявлены отличительные характеристики между информационными и традиционными ресурсами. Рассмотрен вопрос роли и возможности использования информационных ресурсов в региональной экономике с целью повышения эффективности регионального развития.

Ключевые слова: информационный ресурс, региональные информационные ресурсы, научно-технический прогресс, фактор производства, региональный информационный менеджмент.

Kovalenko Yu.A. COMPREHENSIVE UNDERSTANDING OF THE INFORMATION RESOURCE AS A TOOL FOR DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF REGIONAL MANAGEMENT

In article approaches the concept of information resource, as economic categories, the definition of information resource in system of regional management. Termichesкое conducted a study of the role of information and information resources in socio-economic processes. The analysis of normative-legal base of regulation of information policy in Ukraine. The author researched the information resource as a factor of technological progress, the management tool in regional management, revealed distinctive characteristics between information and traditional resources. Considers the role and use of information resources in the regional economy with the aim of increasing the efficiency of regional development.

Keywords: information resource, regional information resources, scientific-technical progress, factor of production, regional information management.

Постановка проблеми. Для розвитку будь-якого людського суспільства необхідні матеріальні, енергетичні та інформаційні ресурси. Теперішній час – це період, що характеризується небувалим зростанням обсягу інформаційних потоків. Це відноситься як до економіки, так і до соціальної сфери. Інформація є вирішальним чинником, що визначає розвиток технології і ресурсів у цілому. Ринкові відносини пред'являють підвищені вимоги до своєчасності, достовірності, повноти інформації. З розвитком інформаційних технологій і

використанням інформації у всіх соціально-економічних процесах і явищах відбувається трансформація у структурі виробництва, центром якої стає інформація. Більшість факторів, залучених у процес виробництва, мають інформаційну складову. У цьому зв'язку економічна наука в останні десятиліття характеризується істотними змінами, що стосуються як предмета її дослідження, так методів і підходів.

В Україні соціальна і політична перебудова, формування ринкової економіки об'єктивно призвели