

УДК 336.14

**О.В.Васильєв**, д.е.н.,

Харківська національна академія міського господарства,  
м. Харків

## **ОЦІНКА ЦІЛІСНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В РЕГІОНІ**

Проаналізовано умови й особливості функціонування ринкової інфраструктури регіону. Проведено ранжування регіонів України за рівнем розвитку ринкової інфраструктури. Визначено основні напрями формування міжрегіональних економічних зв'язків.

Проанализированы условия и особенности функционирования рыночной инфраструктуры региона. Проведено ранжирование регионов Украины по уровню развития рыночной инфраструктуры. Определены основные направления формирования межрегиональных экономических связей.

The conditions and characteristics of the market infrastructure in the region. A study ranking the regions of Ukraine on the development of market infrastructure. The main directions of the development of inter-regional economic ties.

Ключові слова: ринкова інфраструктура регіону, фінансовий ринок, міжрегіональні економічні відносини.

Інфраструктура становить сукупність підприємств, установ та організацій, які в ході своєї діяльності прискорюють просування різноманітних товарів та послуг на ринках.

Слід зазначити, що залежно від охоплення ринків інфраструктуру доцільно розділити на загальну і спеціалізовану. Загальна інфраструктура обслуговує національну економіку в цілому, всі ринки, спеціалізована – лише окремі види ринків.

З точки зору управління світовим господарством ринкову інфраструктуру можна розділити на глобальну та локальну. Глобальний рівень ринкової інфраструктури не враховує національних меж і включає в себе мережу Інтернет, Міжнародний валютний фонд, Європейський банк реконструкції і розвитку, інші відомі інституції. До локальної системи ринкової інфраструктури відносять складові національних ринкових інфраструктур, які регулюються національною юрисдикцією, наприклад, система законодавства, кредитна та банківська системи, фондовий ринок, комунікаційні, транспортні, комунальні та енергетичні інституції, структура соціального захисту населення тощо.

Метою статті є визначення цілісності й особливостей функціонування ринкової інфраструктури в регіоні.

Можна звернути увагу на те, що задля підвищення рівня реалізації інтересів учасників ринкових відносин, підвищення рівня ефективності та оперативності їх роботи, вдосконалення форм і методів економічного та юридичного контролю ринкова економіка повинна функціонувати за наявності ефективної інфраструктури фінансового ринку, що добре організаційно оформлена.

Єдиного трактування таких понять, як інфраструктура фінансового ринку, фінансовий ринок, у сучасній економічній науці не існує. Ці поняття можуть трактуватися з різним ступенем широти залежно від поставленої мети дослідження. У рамках широкого трактування окремі науковці, вітчизняні та зарубіжні [1-3], пропонують вважати фінансовий ринок системою економічних відносин, яка призначена забезпечувати акумулювання тимчасово вільних

коштів, трансформацію їх у форму позичкового капіталу та подальший перерозподіл між учасниками ринкових відносин. Фінансовий ринок доцільно розподілити за функціональним призначенням та джерелами і сферою розміщення позичкових коштів. Перша класифікація передбачає виділення грошового ринку та ринку капіталу, друга виділяє ринок міжнародний і національний. Інші автори [4-5] відзначають, що фінансовий ринок може розглядатися як особлива сфера функціонування фінансово-кредитного механізму. З цієї точки зору в рамках фінансового ринку можна виділити три взаємопов'язані складові: кредитний ринок, валютний ринок і ринок цінних паперів. З іншого боку, фінансовий ринок може розглядатись як сукупність інших складових – ринку цінних паперів, банківського ринку та страхового ринку.

Вужчий підхід до тлумачення поняття «фінансовий ринок» зводить його до ринку капіталів. У свою чергу, пропонується поділяти цей ринок на ринок цінних паперів та ринок банківських позичок (довго- та середньострокових).

Після узагальнення наведених підходів доцільно виділити у структурі фінансового ринку ринок грошових коштів, ринок позичкового капіталу, ринки валютний, страховий та фондовий. Усі ці елементи не мають змоги виступати як самостійні інструменти ринкової економіки і складають єдину взаємопов'язану сукупність, що обумовлено перманентним перетіканням капіталу між окремими ринками. У результаті цього взаємозв'язку зміни рівня прибутковості одного з ринків стимулюють приплив до нього додаткових ресурсів або відтік їх на інші ринки, що зумовлює розвиток відповідних сегментів фінансового ринку.

Для подальшого вдосконалення ефективної соціальної спрямованості ринкової економіки на сучасному етапі економічного розвитку України державні органи управління, від яких залежить вибір напрямку спрямування інвестицій та пріоритетних стратегічних завдань країни, повинні усвідомити, що вона неможлива без розвиненої ринкової інфраструктури.

Оскільки саме ринкова інфраструктура створює об'єктивні передумови для динамічного розвитку економіки та її конкурентного середовища, темпи розбудови ринкової інфраструктури повинні перевищувати темпи розбудови інших складових національної економіки.

Загальний розвиток кожної зі складових ринкової інфраструктури може відбуватися загальновідомими шляхами. Головне завдання полягає в системному і методологічно обґрунтованому поєднанні та ефективному використанні окремих ланок інфраструктури з урахуванням об'єктивних факторів діяльності. Пошук власного особливого шляху для кожної країни (регіону) зайвий, оскільки в умовах сучасної всесвітньої глобалізації і регіоналізації, які охоплюють все більшу кількість країн, є доречним активно використовувати досвід розвинених держав, які пройшли більш довгий шлях у ході ринкового становлення та досягли більш помітних успіхів у виробленні принципів економічної поведінки.

Оскільки будь-які інвестиції, в тому числі з боку держави, у розвиток ринкової інфраструктури мають високий рівень рентабельності, основні пріоритети державної та регіональної інвестиційної політики повинні бути відповідно скориговані.

Під впливом глобальних і регіональних тенденцій розвитку в кожному регіоні формується власний економічний потенціал відповідно до ресурсів, які вони мають. Ефективне використання цих ресурсів можливе лише на базі управління потенціалом ринкової інфраструктури регіону з використанням міжрегіональних економічних взаємозв'язків як заходу реалізації даного потенціалу.

Міжрегіональні зв'язки, залежно від характеру та рівня інтеграційних процесів у регіонах, можна розглядати у двох аспектах:

1) у вузькому сенсі – як сукупність торгівельних, валютно-фінансових, виробничих, науково-технічних, інвестиційних відносин, які здійснюються на міжрегіональному рівні і характеризують участь регіону в системі національних господарських зв'язків;

2) у широкому сенсі – як систему формальних та неформальних інститутів управління регіональною економікою, спрямовану на їх регулювання через розробку законів і угод, формування господарських зв'язків.

В основу розробки ключових проблем функціонування і розвитку форм ринкової інфраструктури регіону покладено основні елементи системного аналізу й аналізу інститутів управління економікою регіону.

У табл. 1 наведемо показники ступеня значущості проблем функціонування і розвитку форм ринкової інфраструктури регіону. За даними таблиці можна зробити висновки, що найбільші проблеми розвитку ринкової інфраструктури регіону визначаються відсутністю загальнодержавної концепції та законодавчого забезпечення міжрегіонального співробітництва.

Таблиця 1

*Актуальні проблеми функціонування і розвитку форм ринкової інфраструктури регіону*

Напрямок	Ранг
Посилення державної підтримки регіону шляхом будівництва об'єктів інфраструктури	1
Розробка державою економічних методів стимулювання інфраструктурного потенціалу регіону	2
Підтримка реалізації товарів місцевого виробництва в інших регіонах країни	3
Створення та розвиток інфраструктури міжрегіонального трудового обміну	4-5
Розвиток фінансової міжрегіональної інфраструктури	4-5
Оптимізація структури руху товарів на основі впровадження електронних торгівельних систем у режимі он-лайн	6
Розвиток електронних систем міжрегіональних закупівель	7
Включення в міжрегіональний оборот інтелектуальної власності, інформаційних ресурсів і нематеріальних активів	8

Для узагальнення результатів досліджень було проведено ранжування регіонів України за ступенем розвитку інфраструктури окремих видів. Було виділено 24 області України, Автономна Республіка Крим (включаючи м. Севастополь) та м. Київ. У табл. 2 наведено перелік показників, відібраних для характеристики рівня розвитку інфраструктури регіону певного виду.

Таблиця 2

*Характеристика рівня розвитку інфраструктури регіону*

Види інфраструктури	Показники	
Ринкове середовище (торгівля)	$X_1$	Товарооборот регіонів
Фінансово-інвестиційне середовище	$X_2$	Кількість компаній, що надають відповідні послуги
Виробниче середовище	$X_3$	Доходи за послуги транспорту та зв'язку
Інформаційне середовище	$X_4$	Кількість користувачів мережі Інтернет
Правове середовище	$X_5$	Кількість злочинів економічного напрямку

Ранжування було проведено за сумою місць: регіону з найкращими показниками за кожним з напрямків присвоюється місце 1 і так далі за ступенем зниження рівня значущості.

Наступним кроком розраховується сума місць, присвоєних регіонам за всіма п'ятьма ознаками, після чого визначається найкращий регіон за сукупністю показників. Проміжні результати розрахунків наведено в табл. 3, результати розрахунків унаочнює рис. 1.

Проведені розрахунки показують досить очікувані результати. Прогнозовано найкращим за рівнем розвитку ринкової інфраструктури виступає м. Київ. Наступними майже традиційно є Київська, Донецька, Одеська, Дніпропетровська, Харківська та Львівська області. Всі інші області значно поступаються вказаним за рівнем розвитку інфраструктури.

Однак необхідно зауважити, що загальну картину дещо змінює рівень розвитку правового середовища. За першими чотирма ознаками п'ятірка найкращих регіонів є стабільною: м. Київ, Донецька, Дніпропетровська, Харківська та Одеська області.

Таблиця 3

Ранжування регіонів України за рівнем розвитку інфраструктури

Регіони	Показники розвитку складових ринкової інфраструктури					Разом	Рейтинг
	Товарооборот регіонів	Кількість компаній, що надають фінансові послуги	Доходи за послуги транспорту та зв'язку	Кількість користувачів Інтернету	Кількість економічних злочинів		
АР Крим (у т. ч. Севастополь)	7	7	12	9	19	54	8
Вінницька обл.	14	22,9	7	17	6	66,9	12
Волинська обл.	20	22,9	22	24	3	91,9	22
Дніпропетровська обл.	3	3	4	3	25	38	5
Донецька обл.	2	2	2	4	26	36	3
Житомирська обл.	18	16	10	25	14	83	18
Закарпатська обл.	12	22,9	19	23	16	92,9	23
Запорізька обл.	9	6	13	8	21	57	9
Івано-Франківська обл.	19	11,5	17	22	15	84,5	19
Київська обл.	8	8	3	5	10	34	2
Кіровоградська обл.	22	22,9	26	20	7	97,9	24
Луганська обл.	10	11,5	14	10	24	69,5	14
Львівська обл.	6	10	8	7	13	44	7
Миколаївська обл.	13	14	16	12	8	63	10
Одеська обл.	5	5	5	2	20	37	4
Полтавська обл.	11	9	15	11	22	68	13
Рівненська обл.	22	14	21	16	2	75	16
Сумська обл.	25	16	24	14	12	91	21
Тернопільська обл.	26	22,9	23	19	9	99,9	26
Харківська обл.	4	4	6	6	23	43	6
Херсонська обл.	16,5	22,9	20	18	5	82,4	17
Хмельницька обл.	16,5	22,9	18	15	17	89,4	20
Черкаська обл.	15	16	9	13	11	64	11
Чернівецька обл.	24	22,9	25	26	1	98,9	25
Чернігівська обл.	22	14	11	21	4	72	15
м. Київ	1	1	1	1	18	22	1
Разом	351	351,2	351	351	351	1755	351

Саме це, мабуть, і приваблює шахраїв у ці регіони, тому вони посідають найнижчі місця за рівнем розвитку правового середовища, що значно погіршує їх загальні рейтинги. І навпаки, в регіонах з невисоким рівнем розвитку інфраструктури спостерігається невисока активність організованої економічної злочинності, що виводить окремі регіони на вищі місця. Таким чином, до списку лідерів додалися Київська та Львівська області.

Отже, це доводить високий ступінь взаємообумовленості розвитку інфраструктур певних видів.

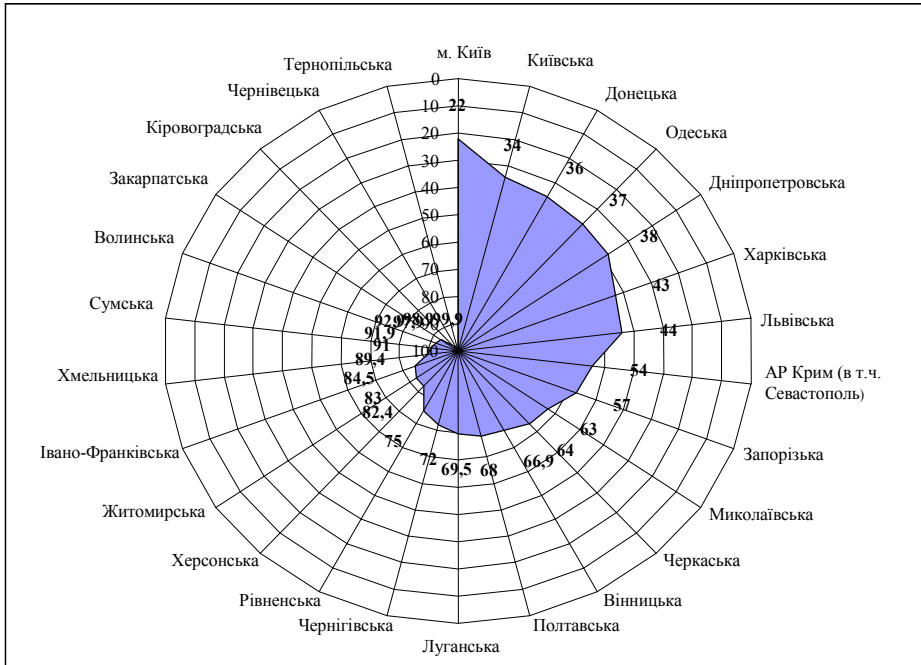


Рис. 1. Ранжування регіонів України за рівнем розвитку ринкової інфраструктури (розраховано автором)

Виходячи з вищенаведеного, можна зробити висновок, що становлення і розвиток міжрегіональних економічних зв'язків визначаються необхідністю посилення взаємозв'язків та взаємозалежності економік окремих регіонів, які досліджуються як багатофункціональні та багатоаспектні системи. Суб'єктами міжрегіональних економічних зв'язків можуть виступати як окремі регіони, так і конкретні підприємства та організації. Напрямами формування міжрегіональних економічних зв'язків виступають:

- розширення можливості для нарощування внутрішнього потенціалу;
- задоволення життєво важливих економічних, соціальних і культурних потреб населення.

Це особлива сфера діяльності, заснована на суспільному і територіальному поділі праці, на міжрегіональному та внутрішньо- регіональному процесі відтворення, інтернаціоналізації господарського життя, яка дозволяє забезпечити стійкий розвиток економіки регіону.

**Список використаних джерел:**

1. Ахтариєва Л. Г. Системная модернізація регіональної ринкової інфраструктури [Електронний ресурс] / Ахтариєва Л. Г. // Проблеми сучасної економіки. – 2008. – № 3(27). Режим доступу: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=24512>
2. Беленький П. Ю. Механізм розвитку ринкової інфраструктури в Україні / П. Ю. Беленький // Вісник Національної академії наук України. – 2002. – № 4. – С. 15–25.
3. Иншаков О. В. Инфраструктура рыночного хозяйства: системность исследования / О. В. Иншаков, Е. Г. Русакова // Вестник С.Петербург. ун-та. Сер. 5. – 2005. – Вып. 2. – С. 28–37.
4. Бланк И. А. Стратегия и тактика управления финансами / И. А. Бланк. – К. : Итем. ЛТД- СП "АДЕФ-Украина", 1996. – 534 с.

УДК 332:656.01

**К.О.Мітеллаєва,**

Східноукраїнський національний університет ім. В.Даля,  
м. Луганськ

**РЕГІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ СТАНДАРТ  
ЯК СПОСІБ РЕАЛІЗАЦІЇ НОРМАТИВНО-ЦІЛЬОВОГО ПІДХОДУ  
ДО УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНОЮ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ**

У статті обґрунтовано необхідність розробки регіонального транспортного стандарту як способу реалізації нормативно-цільового підходу до управління регіональною транспортною системою, визначено критерії оцінки ефективності регіональної транспортної системи. Проаналізовано підходи до застосування показника «транспортна доступність». Визначено показники, що складають регіональний транспортний стандарт.

В статті обґрунтовано необхідність розробки регіонального транспортного стандарту як способу реалізації нормативно-цільового підходу к управленію регіональної транспортної системою, определены критерии оценки эффективности региональной транспортной системы. Проанализированы подходы к применению показателя «транспортная доступность». Определены показатели, составляющие региональный транспортный стандарт.

In the article substantiates the need to develop the regional transport standard, as an implementation way of regulatory targeted approach to managing the regional transportation system, defined a criteria for evaluating the effectiveness of the regional transportation system. The methods of using «transport accessibility» index were analyzed. Defined indicators that make up the regional transport standard.

**Ключові слова:** регіон, регіональна транспортна система, мінімальний транспортний стандарт, регіональний транспортний стандарт.

Стан транспортної системи України значною мірою визначає напрямки і темпи соціально-економічного розвитку, відіграє важливу роль у реалізації структурних перетворень, створення умов для забезпечення стабільної макроекономічної динаміки і переходу до інноваційно-орієнтованих шляхів розвитку регіонів, сприяє формуванню і реалізації конкурентних переваг у глобалізуючому світовому економічному просторі. У свою чергу, підвищення ефективності функціонування регіональних транспортних систем як складової національної транспортної системи є необхідною умовою виконання державою найважливіших функцій захисту національної безпеки, зміцнення єдності економічного простору, створення передумов для забезпечення потреби резидентів та нерезидентів в транспортних послугах як громадського товару великої соціальної цінності, згладжування асиметрії соціально-економічного розвитку регіонів.

Питанням підвищення ефективності функціонування транспортної системи присвячені роботи вчених В.Бугроменко, В.Макєєва, О.Ложачевської, Ю.Задворного, В.Димченко, О.Пікулік, М.Цуцієвої. У той же час тему системних перетворень на регіональному транспорті та розробки сценаріїв регулювання