

Висновки. Основним напрямком концепції сталого розвитку територій є об'єднання в єдину систему економіки, природи і суспільства, співвідношення яких визначає необхідність комплексного підходу до здійснення досліджень територій будь-якого рівня. Взаємне негармонійне накладення і

поєднання розглянутих вище чинників може призвести до виникнення збитків, негативного впливу на розвиток соціально-економічної системи, дисбалансу її компонентів, що в свою чергу може призвести до зниження соціально-економічної та екологічної безпеки території.

Список використаних джерел:

1. Грановська Л.М. Еколого-збалансоване природокористування в умовах поліфункціональності територій [монографія] / Л.М. Грановська. – Херсон: Видавництво ХДУ. – 2009. – 414 с.
2. Федорищева А., Бутрим О. Техногенно-екологічна ситуація в Україні та управління рівнем її безпеки // Економіка України. – 1998. – № 5. – С. 74.
3. Сухоруков А. І. Моделювання та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України: монографія / А. І. Сухоруков, Ю. М. Харазішвілі. – К.: НІСД, 2012. – 368 с.
4. Олійник Я.Б. Економіко-екологічні проблеми територіальної організації виробництва і природокористування / Под ред. П.П. Борщевського; Київський ун-т ім. Тараса Шевченка. – К.: Лібра, 1996. – 208 с.
5. Трансформація структури господарства України. Регіональний аспект // за ред. Г.В. Балабанова, В.П. Нагірної, О.М. Нижник. – К., 2003. – 341 с.
6. Коломійчук В.С., Шевчук Л.Т., Шульц С.Л. Стратегічні засади соціально- економічного розвитку регіону. – Тернопіль, 2002. – С. 71–72.

УДК 336.741

Прохорчук С.В.,
кандидат економічних наук, доцент,
Міжнародний університет бізнесу і права

МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ РІВНЯ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

Прохорчук С.В. Методологічні підходи до оцінки рівня розвитку інфраструктури регіону. У статті досліджено процеси розвитку інфраструктури Причорноморського регіону. Уточнено поняття «інфраструктура» на підставі групування наявних визначень. Запропоновано алгоритм проведення оцінки рівня розвитку інфраструктури регіону. Охарактеризовано, а також здійснено порівняльний аналіз розвитку інфраструктури трьох областей Причорноморського регіону. Визначено слабкі місця розвитку інфраструктури регіону, а також запропоновано практичні рекомендації щодо фінансування її розвитку.

Ключові слова: інфраструктура, Причорноморський регіон, оцінка інфраструктури, рівень розвитку регіону.

Прохорчук С.В. Методологические подходы к оценке уровня развития инфраструктуры региона. В статье исследованы процессы развития инфраструктуры Причерноморского региона. Уточнено понятие «инфраструктура» на основе группировки существующих определений. Предложен алгоритм проведения оценки уровня развития инфраструктуры региона. Охарактеризован, а также осуществлен сравнительный анализ развития инфраструктуры трех областей Причерноморского региона. Определены слабые места развития инфраструктуры региона, а также предложены практические рекомендации по финансированию ее развития.

Ключевые слова: инфраструктура, Причерноморский регион, оценка инфраструктуры, уровень развития региона.

Prokhorchuk S.V. Methodological approaches to assessing the level of infrastructure development in the region. In the article the processes of infrastructure development in the Black Sea region are explored. The term “infrastructure” is clarified based on the grouping of existing definitions. An algorithm for assessing the level of infrastructure development in the region is proposed. A comparative analysis of the infrastructure development of the three regions of the Black Sea region was described and implemented. The weak points of the development of the infrastructure of the region were determined and practical recommendations for financing its development were proposed.

Key words: infrastructure, Black Sea region, infrastructure assessment, level of development of the region.

Постановка проблеми. Дослідження проблем інфраструктурного розвитку регіонів України є дуже актуальною темою з огляду на той факт, що нині Україна

крокує шляхом втілення широкого спектру реформ, спрямованих на покращення перш за все добробуту населення країни. Складові інфраструктурного комп-

лексу є головними елементами, що спроможні вивести нашу державу на новий рівень розвитку та модернізаційного оновлення [1].

Отже, проблема є комплексною, що об'єднує цілу низку передумов. Прискорений доступ до інформаційних ресурсів, розвиток сучасних телекомунікаційних систем, збільшення обсягів вантажопотоків усіма видами транспорту, облаштування транспортних коридорів, розвиток транзитного потенціалу, формування логістичних платформ є потужними каталізаторами модернізації не лише національної економіки, але й регіональної.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням вивчення та узагальнення досвіду розвитку інфраструктури регіону присвячені наукові розробки Ю. Бажала, П. Біленького, З. Герасимчук, А. Гриценко, І. Заблоцької, І. Іртищевої, В. Куценко, В. Пила, Т. Стройко, Д. Біля, Д. Канініга, В. Гордіна, В. Казаріна та інших відомих українських і зарубіжних вчених. Однак, незважаючи на наявність значної кількості наукових праць, слід сказати про недостатнє висвітлення питань щодо методологічних підходів, на основі яких можна оцінити параметри інфраструктури та її розвитку, що й зумовлює актуальність та необхідність дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є визначення методологічних підходів до оцінки рівня розвитку інфраструктури регіону та розробка практичних рекомендацій щодо її фінансування.

Виклад основного матеріалу. Інфраструктура посідає ключове місце в розвитку економіки, оскільки її існування пов'язано зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці, а також ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. З одного боку, інфраструктурне облаштування економіки країни залежить від темпів модернізації, а з іншого боку, вона сама виступає постачальником економічного зростання.

Розвиток інфраструктури залежить від специфіки галузей і регіонів і здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері. Структура виробництва в сучасних умовах характеризується зростаючою орієнтацією не на галузеву, а на регіональну систему господарювання. В сучасних умовах в Україні виникла гостра потреба у прискоренні вирішення проблем розвитку складових інфраструктури. Формування адекватної ринку інфраструктури є однією з найголовніших та необхідних умов перетворень економічних відносин в країні.

Актуальність цієї проблеми досліджена нами на прикладі областей Причорноморського регіону України, а саме Херсонської, Миколаївської та Одеської.

Інфраструктура сучасного міста, якість міського середовища визначаються діяльністю комплексу галузей міського господарства, що забезпечують населення міста і виробництво. Нині основні напрями ринкової трансформації інфраструктури міст областей нашої країни базуються на відповідних положеннях загальнодержавної програми Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року» [2].

На основі даних Державної служби статистики України та її територіальних органів вказаних областей нами проведено детальний аналіз показників розвитку виробничої та соціальної інфраструктури за останні роки.

Перш ніж розглядати методологію інтегральної оцінки стану інфраструктури в регіональному розрізі, визначимо поняття інфраструктури та її складові.

Так, провівши порівняльний аналіз визначення вченими поняття «інфраструктура», можемо зробити висновок, що інфраструктура – це сукупність галузей та підгалузей, основними функціями яких є виробничі послуги і забезпечення економічного обігу в національній економіці [3; 4].

Інфраструктура складається з виробничої та соціальної складових (рис. 1).

Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення має на меті визначення її сутнісних характеристик, складу та динаміки функціонування. Для цього, на нашу думку, доцільно використати сукупність показників, поділивши їх на визначені вище складові [5].

Алгоритм проведення аналізу інфраструктури регіону представлено на рис. 2.

Для визначення рівня інфраструктури необхідно провести аналіз тенденцій розвитку окремих складових. Для аналізу використано такі показники (рис. 3).

Відповідно, кожна зі складових інфраструктури включає певні показники, які легко вимірюються за допомогою статистичних даних, що є у вільному доступі (рис. 4) [1].

Після відбору та групування показників необхідно здійснити розрахунок інтегрального індексу розвитку інфраструктури в регіональному розрізі.

На основі даних державних регіональних статистичних управлінь нами було проведено аналіз розвитку інфраструктури Причорноморського регіону України.

Так, Миколаївська область розташована на півдні України в межах Причорноморської низовини в басейні нижньої течії ріки Південний Буг. Миколаївська область належить до високоурбанізованих регіонів, орієнтованих на послуги та переробку сільськогосподарської продукції.

Розвиток інфраструктури Миколаївської області регламентований Стратегією економічного та соціального розвитку Миколаївської області до 2020 року; Програмою економічного і соціального розвитку Миколаївської



Рис. 1. Складові інфраструктури

Джерело: систематизовано автором

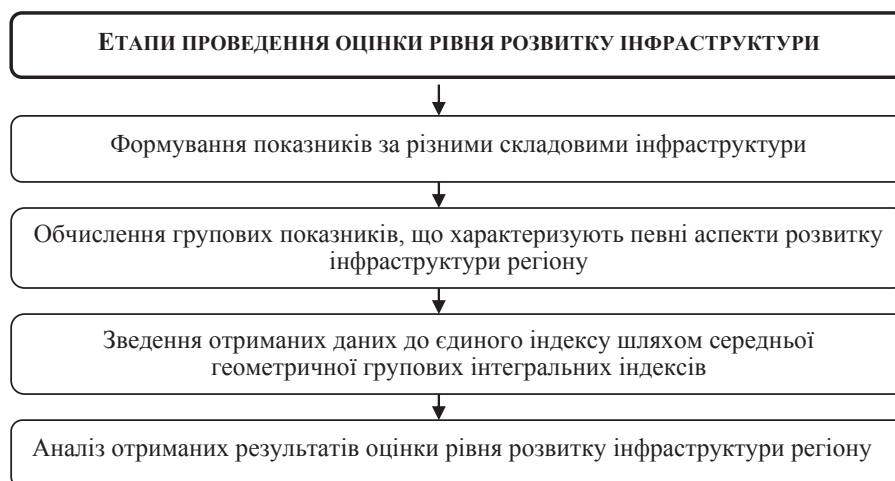


Рис. 2. Алгоритм оцінки рівня розвитку інфраструктури регіону

Джерело: систематизовано автором

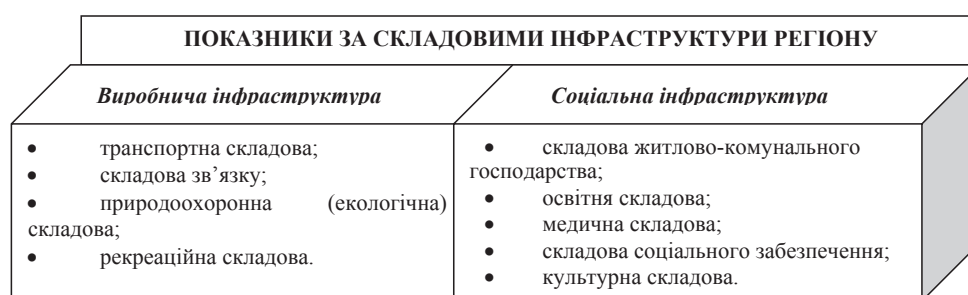


Рис. 3. Формування показників за різними складовими інфраструктури

Джерело: систематизовано автором

області на 2015–2017 роки «Миколаївщина – 2017»; Моніторингом та оцінкою соціально-економічного розвитку міст обласного значення та районів області за 1 квартал 2016 року; Програмою розвитку автомобільних шляхів загального користування Миколаївської області на 2016–2018 роки тощо [1; 9].

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки Миколаївської області. Він забезпечує потреби народного господарства та населення і є важливим фактором реалізації значного і вигідного геостратегічного потенціалу області. Одним зі стратегічних завдань соціально-економічного розвитку регіону є розвиток транспортного потенціалу Миколаївської області. Нині стан шляхів Миколаївської області незадовільний. Щодо динаміки показників транспорту, то спостерігається тенденція до зниження товарообігу та пасажирообороту [1].

Стан інфраструктури Одеської області, безперечно, впливає на розвиток практично всіх сфер життєдіяльності регіону та впливає на показники практично по всіх галузях.

Розвиток інфраструктури в області регламентується такими документами, як Порядок організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, Постанови Кабінету Міністрів України, Накази Міністерства інфраструктури України, Накази з Державної служби України з безпеки на транспорті, зокрема Закон України про регулювання містобудів-

ної діяльності від 4 серпня 2016 року, Закон України «Про затвердження Загальнодержавної програми розвитку малих міст», Стратегія регіонального розвитку Одеської області до 2020 року, Порядок взаємодії Міністерства інфраструктури України з центральними органами виконавчої влади, Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» [1; 8].

Крім того, забезпечення розвитку інфраструктури регіону залежить і від виконання регіональних програм, таких як «Регіональна програма «Питна вода Одеської області» на 2010–2013 роки і на період до 2020 року», «Регіональна комплексна програма з утворення (оновлення) містобудівної документації територій та містобудівного кадастру Одеської області на 2012–2018 роки», «Програма розвитку соціальної інфраструктури обласного центру Одеської області м. Одеса на 2013–2016 роки», «Програма поводження з твердими побутовими відходами в Одеській області на 2013–2017 роки», «Регіональна програма розвитку водного господарства Одеської області на період до 2021 року», «Обласна комплексна програма «Культура Одещини – 2014–2016 роки», «Обласна цільова програма «Здоров'я» на 2014–2018 роки», «Комплексна програма охорони довкілля, раціонального використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки в Одеській області на 2014–2019 роки», «Регіональна програма енергоефективності Одеської області на 2016–2018 роки», «Обласна цільова програма соці-

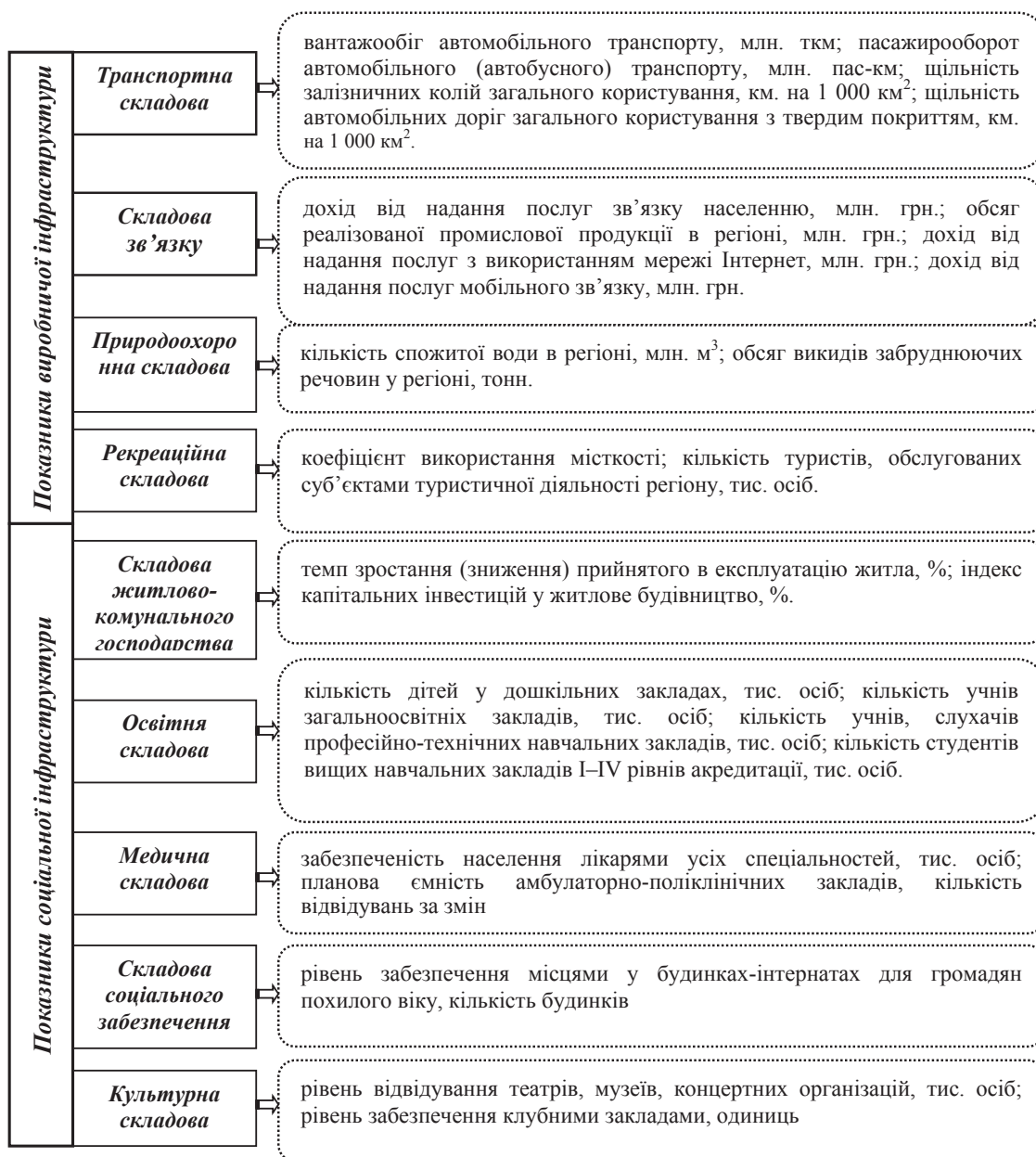


Рис. 4. Загальна характеристика показників за різними складовими інфраструктури регіону

Джерело: розробка автора на основі даних [1; 5]

альної підтримки населення на 2016–2017 роки «Захист і Турбота», ще одним основним документом є Транспортна стратегія України на період до 2020 року [8].

За результатами проведеного дослідження можна говорити, що рівень розвитку інфраструктури в Одеському регіоні низький, ресурси регіону не використані повною мірою. Проблема низького розвитку інфраструктури в Одеському регіоні є комплексною.

Найвищим показником розвитку інфраструктури в Одеській області став індекс рекреаційної складової, що може бути пов'язано з тим, що приріст туристів за останні два роки збільшився через анексію Криму. Крім того, Одеський регіон має значний потенціал для відпочинку влітку, курортний потенціал (берегова зона Чорного моря), оздоровчий потенціал, природно-заповідний комплекс. Значний наплив туристів припадає на літній сезон [5].

Водночас туристична галузь в Одеській області залишається нерозвиненою. Істотно впливає на це недостатня кількість готелів в доступному ціновому сегменті, що орієнтовані на масовий туризм.

Головним моментом, що гальмує розвиток туризму в області, є відсутність доріг і транспортної мережі, що особливо відчувається в Татарбунарському районі, де розташовані курорти Лебедівка, Катранка, Приморське, Расейка, в Тарутинському районі (Центр зеленого туризму «Фрумушика-Нова»), в Кілійському районі, де автомобільне транспортне сполучення знаходиться в занедбаному стані. А також мають місце низька якість послуг та конкурентоспроможності туристичних продуктів та занедбаність історичних та культурних об'єктів. На жаль, можливості залучення нових потоків туристів обмежені недостатнім рівнем розвитку туристичної інфраструктури [1].

Високий показник в загальному рейтингу забезпечив також розвиток природоохоронної складової. Вигідне транспортно-географічне розташування Одеського регіону формує високий природно-ресурсний потенціал регіону.

Інформаційна складова та складові зв'язку досягли середнього рівня, що пов'язано передусім з тим, що останніми роками кількість абонентів мережі Інтернет в Одеській області постійно і динамічно зростає як серед домашніх користувачів Інтернету, так і на підприємствах, зокрема дохід від надання послуг Інтернету. Та ж сама ситуація спостерігається і з використанням мобільного зв'язку, який став основним для громадян та більш доступним та вигідним матеріально [8].

Незважаючи на те, що культурний потенціал області досить значний через багатонаціональність регіону та наявність історичних об'єктів, закладів культури, більшість об'єктів культури знаходиться в обласному центрі. В районних центрах та селах закладів культури мало, або вони знаходяться в занедбаному стані. Увага до сфери культури в області відійшла на другий план через складну економічну ситуацію.

Низькими є показники соціального забезпечення, а основною причиною такого низького показника є недостатнє бюджетне фінансування цих сфер, оскільки ці галузі залежать від загального економічного стану держави, а також знаходяться в стані реформування.

Отже, проведене дослідження показало, що Одеська область, на жаль, має низький рівень розвитку інфраструктури порівняно з іншими областями України.

Територія Херсонської області становить 28,5 тис. км². Чисельність населення в 2015 році становила 1 062,4 тис. ос., що на 5,5 тис. ос. менше за значення 2014 року (1 067,9 тис. ос.). В адміністративному відношенні область складається з 18 адміністративних районів та двох міст обласного значення (м. Херсон та м. Нова Каховка) [5].

Інституційне забезпечення розвитку інфраструктури здійснюється в межах «Стратегії розвитку Херсонської області на період до 2020 року», а також низки галузевих програм, таких як, зокрема, «Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки», «Загальнодержавна цільова програма «Питна вода України» на 2011–2020 роки», «Програма розвитку міжнародного аеропорту «Херсон», «Програма розвитку туризму міста Херсона на 2016–2018 роки», «Програма розвитку міського пасажирського транспорту Херсона на 2014–2016 роки», «Програма розвитку міського електротранспорту м. Херсона на період до 2017 року», «Програма розвитку житлового будівництва у м. Херсоні на 2013–2017 роки», «Програма розвитку освіти м. Херсона на 2016–2018 роки», «Програма сталого розвитку житлового господарства міста Херсона на 2016–2020 роки» [10].

Зауважимо, що Херсонська область займає де-факто прикордонне положення, тому рівень розвитку інфраструктури області (зокрема, дорожнє господарство) має важливе стратегічне значення для безпеки держави.

В результаті проведеного аналізу показників розвитку інфраструктури регіону було встановлено, що Херсонська область має середній рівень розвитку інфраструктури.

В структурі транспортної підсистеми Херсонської області найбільше значення мають індекс щільності залізничних колій та індекс щільності автомобільних доріг; вантажообігу та пасажирообороту.

Що стосується складової зв'язку, то в 2015 році дохід від надання послуг Інтернет збільшився на 22,8 млн. грн. порівняно з 2014 роком (75,8 млн. грн. у 2014 році проти 98,6 млн. грн. у 2015 році). Також протягом досліджуваного періоду відбулось збільшення доходу від надання мобільних послуг (з 452 млн. грн. у 2014 році до 745 млн. грн. у 2015 році) [5; 10].

Розвиток рекреаційної підсистеми набув значного поштовху після окупації Криму в 2014 році.

Загалом слід відзначити незадовільний стан дорожньої інфраструктури в області. Серед основних шляхів, що знаходяться в край незадовільному стані, слід назвати ділянку «Берислав – Мар'їнське» Мелітопольської траси. Великого значення набуває реконструкція та ремонт автодоріг, що сполучають обласний центр і прикордонні райони та населені пункти туристичних Голопристанського, Скадовського та Генічеського районів.

Серед найпроблемніших складових інфраструктури області треба назвати і медичну та освітні підсистеми. Значна депопуляція та відтік населення з сільської місцевості обумовили зниження показників забезпеченості медичними та освітніми послугами. В територіальному відношенні найбільш гірка ситуація спостерігається в східних та північно-східних районах області.

Тільки розвинута, гнучка в економічному відношенні інфраструктура (як виробнича, так і соціальна) здатна забезпечити зростаючі потреби населення нашої держави. У зв'язку з цим постає проблема покращення її стану.

На нашу думку, виявлені проблеми розвитку інфраструктури Причорноморського регіону можна вирішити як за рахунок фінансування з боку держави, так і за рахунок приватних місцевих інвестицій.

Так, загалом в регіоні можливе вирішення проблем як в межах державних субвенцій, так і за рахунок залучення приватних та іноземних інвестицій. Серед прикладів такого співробітництва в Миколаївській області слід назвати ТОВ СП «Нібулон», який за власні кошти вирішує проблеми будівництва під'їзних доріг, розвиває річкове судноплавство. Крім того, для області важливим питанням залишається розбудова та подальший розвиток аеропорту «Миколаїв», який належить до одного з найбільших на півдні України. Відповідальність щодо реалізації проектів в галузі інфраструктури має лежати на КМУ, місцевій владі, громадських організаціях [1].

Загалом в усіх областях необхідно активізувати процес децентралізації в районах, оскільки це допоможе залучити громадам кошти на інфраструктурні проекти, а також створювати умови для отримання якісних медичних та освітніх послуг в умовах реформування місцевого самоврядування, та делегувати повноваження та підвищення ролі територіальних громад під час вибору стратегії розвитку сектору охорони здоров'я та освіти, зокрема формування кадрового резерву та технічного і матеріального забезпечення [11].

Висновки. Згідно з проведеним дослідженням можна зробити висновки, що існує низка проблем, неви-

рішеність яких значним чином впливає на подальші перспективи розвитку Причорноморського регіону.

Зокрема, проблемами транспортної підсистеми є недосконалість тарифна політика, наприклад відсутність компенсацій перевезення пільгових категорій населення; неможливість оновлення рухомого складу; недосконалість рухомого складу (зношеність, недостатність автобусів великої та надвеликої місткості); непристосованість до обслуговування людей з обмеженими фізичними можливостями. Пріоритетними напрямками вирішення вказаних проблем є підготовка і реалізація обласної програми оновлення рухомого складу (компетенція місцевої влади); перехід до схеми обслуговування; забезпечення стабільності роботи міського транспорту.

Незважаючи на значний культурний, матеріальний, природоохоронний та рекреаційний потенціали вказаних областей, державна влада не використовує його повною мірою. Більшість сфер життєдіяльності регіону потребує уваги на всіх рівнях і комплексних заходів.

З урахуванням викладеного основна діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування має спрямовуватись на подальший розвиток та вдосконалення наявної інфраструктури шляхом залучення як державних, так і інвестиційних коштів, реалізації спільних з європейськими партнерами проєктів, запровадження інноваційних підходів до розвитку, розбудови та модернізації соціальної і виробничої інфраструктури.

Список використаних джерел:

1. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації : аналітичне дослідження // ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. – К., 2017. – 108 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfraSTRUKTURA.pdf>.
2. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року : Постанова КМУ від 6 серпня 2014 року № 385 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF>.
3. Інфраструктура [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://center-yf.ru/data/Infrastrukturа.php>.
4. Економічна енциклопедія : у 3 т. / редкол.: С. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К. : Видавничий центр «Академія», 2000–. Т. 1. – 2000. – 864 с.
5. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Біль Д. Інфраструктура як інструмент політики національного та регіонального розвитку Європейського Союзу та України / Д. Біль // Україна на шляху до Європи / за ред. Л. Хоффманна, Ф. Мьютлерс. – К. : Фенікс, 2001. – С. 106–131.
7. Бутирська І. Інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку: проблеми та шляхи їх вирішення : [монографія] / І. Бутирська. – Чернівці : Книги – XXI, 2006. – 238 с.
8. Одеська обласна державна адміністрація [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://oda.odessa.gov.ua>.
9. Іртищева І. Економічна діагностика ринкової інфраструктури для цілей сталого розвитку / І. Іртищева, Т. Стройко, // Економіка природокористування і охорони довкілля : зб. наук. пр. / Державна установа «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України». – К. : ДУ ІЕПСР НАН України, 2012. – С. 114–122.
10. Херсонська обласна державна адміністрація [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://khoda.gov.ua>.
11. Іртищева І. Методологія моніторингу інфраструктури національної економіки в контексті глобалізації / І. Іртищева, Т. Стройко // Науковий вісник Миколаївського державного університету імені В. О. Сухомлинського. Серія: Економічні науки. – 2013. – Вип. 5.1. – С. 10–15. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvmduce_2013_5.