

Ю. М. Харазішвілі,
доктор економічних наук,

В. І. Ляшенко,
доктор економічних наук,
Інститут економіки промисловості, м. Київ

СТАН, ВТРАТИ ТА СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ІНФРАСТРУКТУРНОГО РОЗВИТКУ СХІДНИХ ПРОМИСЛОВИХ РЕГІОНІВ

Втрати інфраструктури (*транспортна складова*). Під інфраструктурною складовою соціально-економічного розвитку регіону розуміється стан транспортно-дорожнього комплексу, як сукупності шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, що функціонує як складна система економічних ринкових, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних і правових відносин, основною метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів¹.

Транспортна інфраструктура є важливим елементом продуктивних сил, яка активно впливає на розвиток економіки країни та її регіонів. Інфраструктурну складову соціально-економічного розвитку регіону можна охарактеризувати наступними індикаторами:

- транспортноємність ВРП по залізничному транспорту, прив. т-км /\$ (D²);
- транспортноємність ВРП по автомобільному транспорту, прив. т-км /\$ (D);
- щільність залізничних колій загального користування, 1/км (S);
- щільність автомобільних доріг загального користування, 1/км (S);
- інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом, т/км (S);
- інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом, осіб/км (S);
- інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом, осіб/км (S);
- інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом, т/км (S);

Серед перелічених індикаторів одним з найважливіших є транспортноємність ВРП по залізничному та автомобільному транспорту, яка враховує обсяги пасажиро- та вантажообороту по відношенню до ВРП у приведених т. км. По ньому судять про те, наскільки збалансованими є попит і пропо-

зиція, якість і ціна пропонованих на ринку сервісів. До 2013 р. транспортноємність ВРП Донецької області мала тенденцію до зниження та складала загалом близько 2,3 прив. т-км/дол. США (рис. 1, а), що у 30 разів більше, ніж у Німеччині (0,075). В той же час індикатор транспортноємності ВРП Донецької області є найкращим серед інших областей України. Така ситуація обумовлена надзвичайно високим рівнем корупції та рівнем тінізації економіки України в цілому та, відповідно, недостатнім зростанням ВВП (ВРП).

Внаслідок бойових дій на частині території Донецької і Луганської областей цей показник збільшується у 2015 р. більше, ніж у 2 рази у всіх областях України. Наслідком цього є суттєве зниження за прогнозними розрахунками вантажо- та пасажирообороту по залізничному (на 24,6 млрд т. км та 2,4 млрд пас. км) та автомобільному транспорту (на 0,6 млрд т. км та 3,58 млрд пас. км) Донецької області відповідно.

По щільності транспортних магістралей на 1 км території (рис. 1, б) Донецька область є кращою по залізничним коліям та входить у п'ятірку кращих областей по автомобільному транспорту.

Втрати інтенсивності перевезення пасажирів у 2015 р. в Донецькій області (рис. 1, в) порівняно з 2013 р. за прогнозними розрахунками в 2,3 рази по автомобільному транспорту та в 1,23 рази по залізничному транспорту обумовили втрати обсягу перевезення пасажирів автомобільним транспортом на 330 млн пасажирів та на 7,7 млн пасажирів залізничним транспортом.

Втрати інтенсивності перевезення вантажів у 2015 р. в Донецькій області (рис. 1, г) порівняно з 2013 р. за прогнозними розрахунками в 3,7 рази по автомобільному транспорту та в 2,3 рази по залізничному транспорту обумовили втрати обсягу перевезення пасажирів автомобільним транспортом на 123 млн т. та на 79,0 млн т. залізничним транспортом.

¹ Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – К. : [НТУ], 2010. – С. 9-10.

² Стимулятор (S) – індикатор, збільшення якого приводить до покращання ситуації; Дестимулятор (D) – індикатор, збільшення якого призводить до погіршення ситуації.

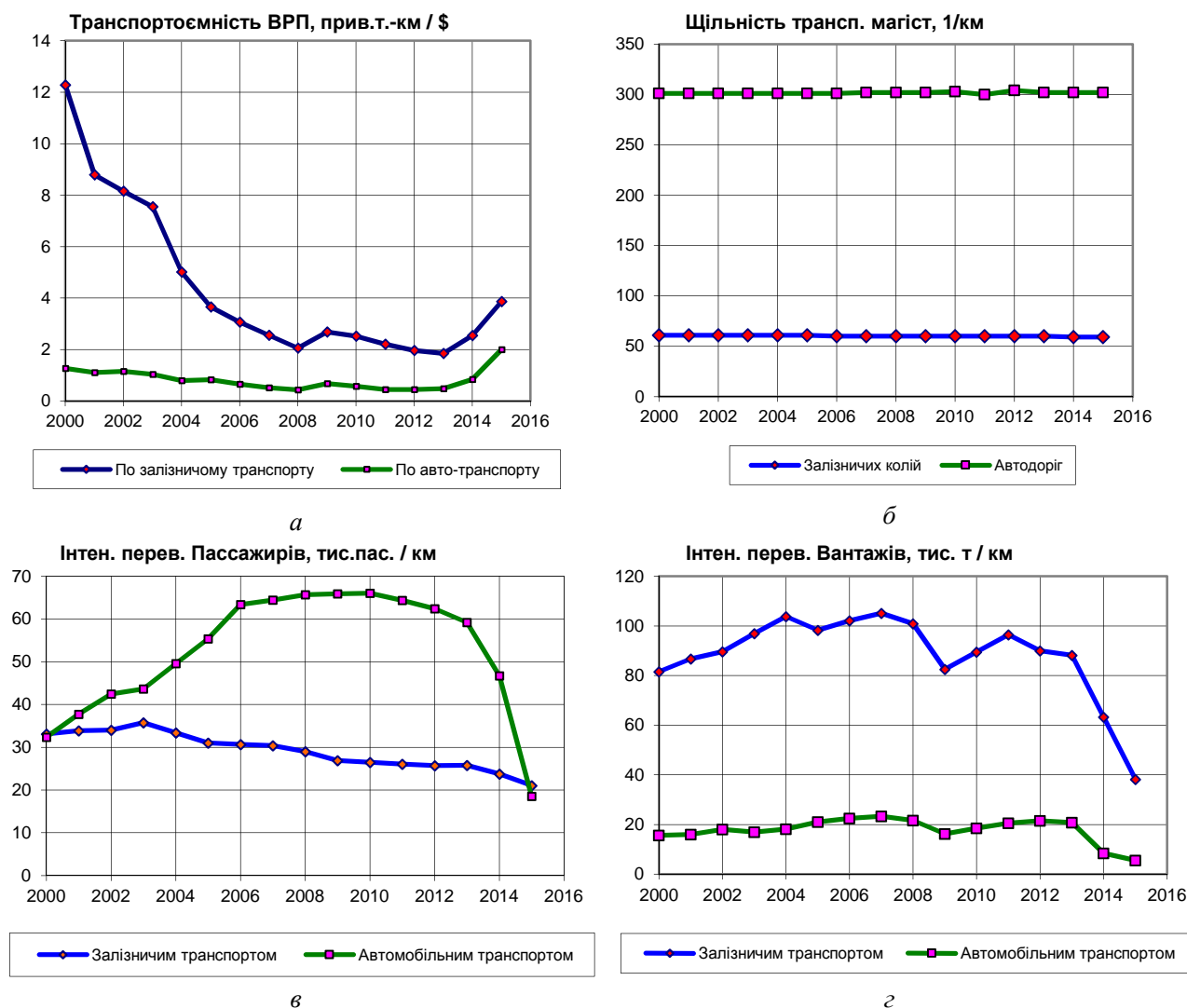


Рис. 1. Динаміка індикаторів транспортної інфраструктури Донецької області

З урахуванням того, що динаміка окремих індикаторів інфраструктурного розвитку не дає уявлення про загальну картину втрат, визначимо динаміку інтегрального індексу¹ інфраструктурного розвитку областей України порівняно з інтегральними пороговими значеннями (рис. 2).

Важливим є не тільки визначення динаміки інтегральних індексів інфраструктурного розвитку, а і його порівняння з інтегральними пороговими значеннями (нижній поріг, нижнє оптимальне, верхнє оптимальне, верхній поріг), що дає змогу ідентифікувати стан інфраструктурного розвитку, який через їх співвідношення дає змогу визначити стадії модернізації.

Оптимальні значення індикаторів (нижнє оптимальне, верхнє оптимальне) характеризують допус-

тимий інтервал величин, у межах якого створюються найсприятливіші умови для функціонування економічної системи. Порогові значення індикаторів (нижній поріг, верхній поріг) – це кількісні величини, порушення яких спричиняє несприятливі тенденції в економіці регіону або держави.

Як свідчать розрахунки, рівень інфраструктурного розвитку Донецької області до початку агресії РФ на Донбасі був найкращим та знаходився на межі верхнього оптимального значення, а Луганська область входила до п'ятірки найкращих регіонів. Втрати інфраструктурного розвитку Донецької області у 2015 р. відносно 2013 р. загалом склали 39,8%, Луганської – 36,1%, що безумовно негативно впливає на інфраструктурний розвиток України та соціально-економічний розвиток країни в цілому.

¹ Харазішвілі Ю.М. Проблеми інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки держави / Ю.М. Харазішвілі, Є.В. Дронь // Банківська справа. – 2015. – № 1 (133). – С. 3–21.

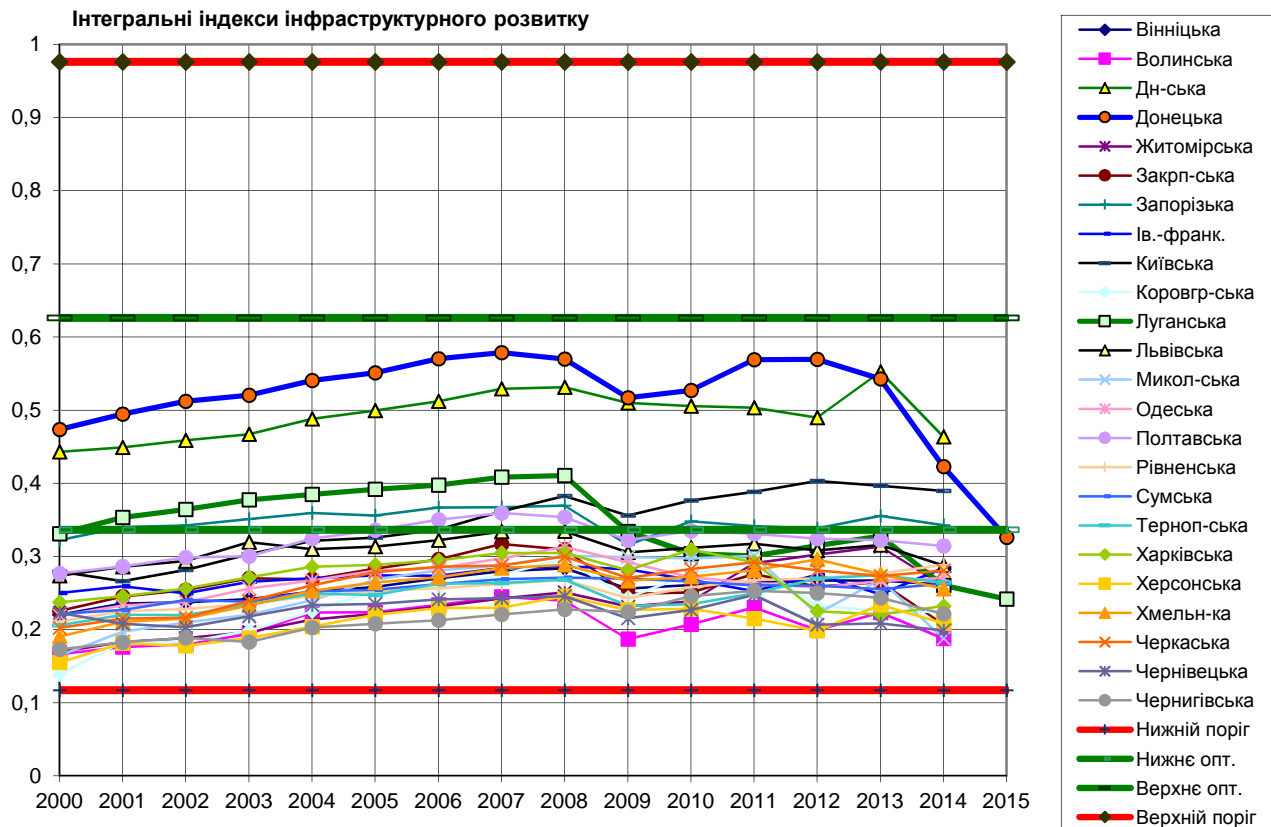


Рис. 2. Динаміка інтегральних індексів інфраструктурного розвитку областей України

За рівнем інфраструктурного розвитку (інтегральним індексом) можна виділити три групи регіонів залежно від його співвідношення відносно оптимальних та порогових значень до початку окупації Донбасу, тобто у 2013 р.:

1 кластер (знаходження інтегрального індексу в оптимальній зоні – $0,3365 \leq I_t \leq 0,6261$): Дніпропетровська, Донецька, Київська та Запорізька області;

2 кластер (знаходження інтегрального індексу між нижнім оптимальним та середнім між нижнім оптимальним та нижнім пороговими значеннями – передкризовий стан (початок) – $0,2267 \leq I_t \leq 0,3365$): Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Луганська, Рівненська, Херсонська, Хмельницька, Тернопільська, Сумська, Вінницька та Чернігівська області;

3 кластер (знаходження інтегрального індексу нижче середнього між нижнім оптимальним та нижнім пороговими значеннями та нижнім пороговим) – передкризовий стан (розвиток) – $0,117 \leq I_t \leq 0,2267$): Волинська, Кіровоградська, Харківська та Чернівецька області.

Отже, визначальну роль у інфраструктурному розвитку України мають чотири регіони, серед яких перше місце займає Донецька область, а п'яте – Луганська область. Про важливу роль у інфраструктурному

розвитку України Донецької та Луганської областей загалом свідчать наступні дані (2013 р.):

- питома вага обсягу перевезення вантажів залізничним транспортом – 37 %;
- питома вага обсягу перевезення вантажів автомобільним транспортом – 15,3%;
- питома вага обсягу перевезення пасажирів залізничним транспортом – 12,2%;
- питома вага обсягу перевезення пасажирів автомобільним транспортом – 17,9%;
- питома вага довжини залізничних колій – 12,3%
- питома вага довжини автомобільних доріг – 8%.

Таким чином, можна стверджувати, що інфраструктура є одним із головних факторів соціально-економічного розвитку. Тому відродження Донбасу буде мати суттєвий вплив на соціально-економічний розвиток України.

Прискорений розвиток інфраструктури (транспортна складова). Відновлення економічного і соціального потенціалу поселень Донбасу, розраховане на тривалий час, має забезпечити формування поліцентричної радіально-кільцевої моделі розселення з опорними центрами впливу у відповідних межах транспортної доступності, що ґрунтується на принципі рівномірного розселення з оптимальним режимом господарського освоєння окремих територій.

Такими територіями розселення переселенців з Донбасу є такі економічні райони: Донецький (Донецька, Луганська області); Північно-східний (Харківська, Сумська, Полтавська області); Придніпровський (Дніпропетровська, Запорізька, Кіровоградська області).

Кожний економічний район характеризується індексами індустріальної, постіндустріальної та

неоіндустріальної модернізації¹, де під неоіндустріальною (інтегрованою) модернізацією розуміється сукупний стан індустріальної та постіндустріальної модернізації, що відображає характер їх взаємної координації і відмінність від передового світового рівня такої координації. У табл. 1 наведено індекси модернізації провідних економічних районів України та країн, за площею та чисельністю населення наближених до них.

Таблиця 1

Індекси модернізації провідних економічних районів і окремих країн

Країна, територія, чисельність населення	Індекс індустріальної модернізації	Індекс постіндустріальної модернізації	Індекс інтегрованої модернізації
Австрія*, 83,9 тис. км ² , 8,5 млн осіб	100	90	88
Болгарія, 111,0 тис. км ² , 7,5 млн осіб	95	55	53
Ізраїль*, 22,0 тис. км ² , 7,8 млн осіб	100	81	80
Ірландія*, 70,3 тис. км ² , 4,6 млн осіб	100	82	81
Словаччина, 48,0 тис. км ² , 5,4 млн осіб	100	63	59
Хорватія, 56,6 тис. км ² , 4,3 млн осіб	100	61	62
Швейцарія*, 41,3 тис. км ² , 8,0 млн осіб	100	95	91
Донецький, 53,2 тис. км ² , 6,5 млн осіб	96	52	60
Північно-східний, 84,0 тис. км ² , 5,3 млн осіб	97	62	65
Придніпровський, 83,7 тис. км ² , 6,0 млн осіб	97	56	63

* Країни, які за класифікацією авторів Оглядової доповіді відносяться до розвинених.

Логіка отриманих результатів свідчить, що Донецькому району поважно не концентруватися на одній стадії модернізації. Зростаюча потреба в прискореній реалізації постіндустріальної модернізації зобов'язує шляхом координації одночасно рухатись в двох напрямках: закінчувати індустріальну та розвивати постіндустріальну модернізацію, тобто йти шляхом інтегрованої модернізації. Тому координований одночасно взаємопов'язаний розвиток двох стадій модернізації є найактуальнішим та ефективнішим для Донецького економічного району.

Зростання ролі інфраструктури у світовому суспільному виробництві та обігу потребує подальшого підвищення економічної ефективності всіх її галузей, і насамперед транспортних. Транспортна інфраструктура є важливим елементом світових

продуктивних сил. Еволюція її різних видів відбувається паралельно з розвитком світового господарства і підлягає його законам. У свою чергу транспортна інфраструктура активно впливає на розвиток економіки окремих країн і світового господарства в цілому. Завдяки розвитку міжнародного транспорту розширюються масштаби міжнародних взаємин, збільшуються обсяги світової торгівлі, залучаються в міжнародні економічні, науково-технічні та культурні контакти нові території, країни і народи. Отже, транспорт активно сприяє інтернаціоналізації та глобалізації міжнародних економічних відносин.

Інтегральне оцінювання рівня інфраструктурного розвитку² визначених економічних районів за відповідними індикаторами за період 2000-2015 рр. дає наступну картину (рис. 3).

¹ Ляшенко В.І. Україна ХХІ: неоіндустріальна держава або крах проекту?: монографія / В.І. Ляшенко, С.В. Котов; НАН України, Ін-т економіки пром-сті; Полтавський ун-т економіки і торгівлі. – Київ, 2015. – 196 с.

² Харазішвілі Ю.М. Проблеми інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки держави / Ю.М. Харазішвілі, С.В. Дронь // Банківська справа. – 2015. – № 1 (133). – С. 3–21.

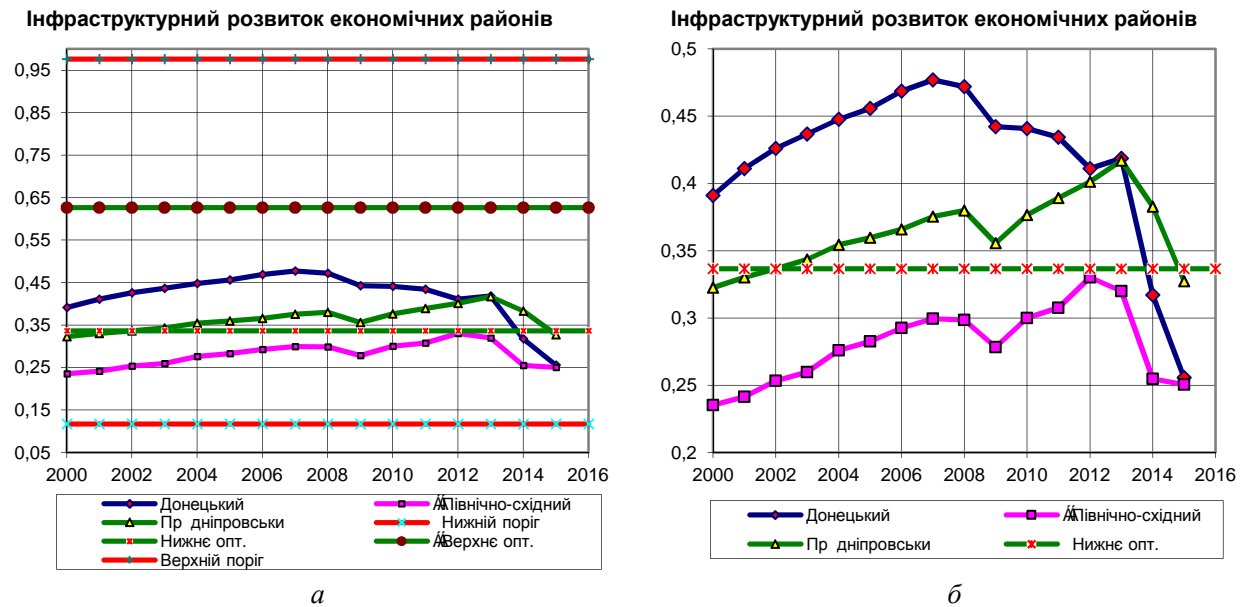


Рис. 3. Динаміка інтегральних індексів інфраструктурного розвитку економічних районів

Як слідує з розрахунків, рівень інфраструктурного розвитку Донецького економічного району був найкращим серед інших економічних районів України за період 2000-2013 рр. Однак, на відміну від інших економічних районів, після фінансово-економічної кризи 2008-2009 рр. у Донецькому економічному районі спостерігається суттєве уповільнення рівня інфраструктурного розвитку внаслідок невдалої економічної політики, яке набуло катастрофічних розмірів у 2013-2015 рр. внаслідок окупації АР Крим та частини Донецької та Луганської областей

Російською Федерацією. Така дійсність спричинила неминучий спад інфраструктурного розвитку і в інших економічних районах України.

Тому актуальним є завдання визначення стратегічних орієнтирів прискореного інфраструктурного розвитку довколишніх економічних районів як місць розселення переселенців з Донбасу, де прикладом можуть бути аналогічні за площею території та чисельністю населення міжнародні порівняння станом на кінець 2015 р. (табл. 2).

Таблиця 2

Порівняльна таблиця характеристик інфраструктурного розвитку

Економічні райони (2015 р.)	Індикатори							
	Транспортоємність ЗТ	Транспортоємність АТ	Щільність ЗК	Щільність АД	Інтенсивність перевезення вантажів АТ	Інтенсивність перевезення пасажирів АТ	Інтенсивність перевезення пасажирів ЗТ	Інтенсивність перевезення вантажів ЗТ
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Донецький (Донецька, Луганська) (S=53,2 тис. км ²) T=6,48 млн осіб	3,34	2,07	48,31	248,12	5,303	12,88	15,95	23,35
Словаччина S=48,0 тис. км ² T=5,38 млн осіб	0,1528	0,417	73,91	885,20	2,813	Немає даних	13,49	17,24
Бельгія S=32,545 тис. км ² ; T=11,2 млн осіб	0,0328	0,352	200,34	4670,5	1,901	Немає даних	28,62	9,35
Північно-східний (Полтавська, Сумська, Харківська) S=84,0 тис. км ² T=5,3 млн осіб	2,67	0,757	35,73	305,95	9,685	9,5370	22,426	9,397

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Придніпровський (Дніпропетровська, Запорізька, Кіровоградська) S=83,7 тис. км ² T=6,008 млн осіб	6,933	0,882	41,04	268,82	19,026	14,444	16,303	36,39
Австрія S=83,9 тис. км ² T=8,5 млн осіб	0,086	0,267	51,84	1458,7	2,497	Немає даних	67,896	19,584
Угорщина S=93,0 тис. км ² T=10,07 млн осіб	0,158	0,388	79,05	2150,5	0,800	Немає даних	20,267	6,665
Чехія S=78,9 тис. км ² T=10,26 млн осіб	0,119	0,750	120,6	1654,6	2,567	Немає даних	18,68	8,821
Португалія S=92,0 тис. км ² T=10,8 млн осіб	0,027	0,202	30,37	155,3	10,313	Немає даних	41,03	3,05
Ірландія S=70,273 тис. км ² T=4,6 млн осіб	0,008	0,0396 Без пас.- обороту АТ	27,68	1374,7	1,127	Немає даних	34,57	0,303

Джерело: дані Держстату України, Євростату та прогнози розрахунки авторів на 2015 р.

Найбільш близькими по площі території та чисельності населення для порівняння по індикаторам інфраструктурного розвитку з Донецьким економічним районом є Словаччина та Бельгія, для Північно-східного та Придніпровського районів – Австрія, Угорщина, Чехія, Португалія та Ірландія.

Транспортосемність ВВП по залізничному транспорту (дестимулятор) – складний інтегрований показник, який залежить від стану економіки країни, структури промислового виробництва, обсягів перевезень та є найважливішим індикатором ефективності у сфері вантажо- та пасажироперевезень. Транспортосемність оцінюється як відношення суми вантажо- та пасажирообороту до обсягів ВВП, тобто у приведених млрд т. км (сума тонно-кілометрів та пасажиро-кілометрів) до обсягів ВВП. Для порівняння з іншими країнами світу приведені тонно-кілометри відносять до ВВП у доларах США.

Донецький район за цим показником відстає від Словаччини та Бельгії майже у 22 та 100 разів; Північно-східний район відстає від порівняльних країн у 17-330 разів; Придніпровський – у 44-860 разів. Таке відставання пояснюється наступними показниками: вантажооборотом, пасажирооборотом, середньою відстанню перевезень та обсягом ВВП у дол. США. За вантажооборотом Донецький район дорівнює Словаччині (10,0 та 10,6 млрд т. км) та перевищує Бельгію у 2,5 раза, що пояснюється значеннями середньої відстані перевезень у цих країнах (167, 170 та 59 км). За пасажирооборотом Донецький

район відстає від Словаччини у 2,1 раза та від Бельгії – у 9 разів при середній відстані перевезень у 30, 52 та 59 км відповідно.

Північно-східний район за цим показником відстає від країн-аналогів від 17 до 333 разів. Між тим, за вантажооборотом Північно-східний район переважає країни-аналоги від 1,3 (Австрія) до 252 разів (Ірландія), але відстає за показником пасажирообороту від 2,5 раза (Угорщина, Чехія) до 4 разів (Австрія), дорівнює Португалії та переважає Ірландію у 1,92 раза.

Придніпровський район за цим показником відстає від країн-аналогів від 44 до 867 разів. Між тим, за вантажооборотом Придніпровський район має суттєву перевагу над країнам-аналогами від 5 разів (Австрія) до 950 разів (Ірландія). За пасажирооборотом Придніпровський район також має незначне відставання в 1,2-2,1 раза (Австрія, Угорщина, Чехія) та переважає у 1,8-3,7 раза Португалію та Ірландію відповідно.

Вирішальним фактором відставання по індикатору транспортосемності по всім економічним районам залишається низький рівень ВВП у дол. США.

Транспортосемність ВВП по автомобільному транспорту (дестимулятор) – визначається аналогічно як відношення суми вантажо- та пасажирообороту в автомобільному транспорті до обсягів ВВП (прив. млрд т. км/дол. США). За цим індикатором Донецький район відстає від Словаччини майже у 5 разів, Бельгії – майже у 6 разів.

Донецький район за вантажооборотом відстає від Словаччини в 7,7 раза, від Бельгії – у 5,8 раза при середній відстані перевезень у 65, 254 та 92 км відповідно. За пасажирооборотом Донецький район відстає від Словаччини в 2 рази, від Бельгії – у 56 разів.

Північно-східний район за цим індикатором відстає від країн-аналогів у 2-3,8 раза. По вантажообороту Північно-східний район відстає від країн-аналогів у 1,8-11,5 раза, по пасажирообороту – від 1,6-26,2 раза.

Придніпровський район за цим індикатором відстає від країн-аналогів від 1,2 до 4,4 раза. По вантажообороту Придніпровський район відстає від країн-аналогів у 1,1-7,1 раза, по пасажирообороту – від 1,03-17 разів.

Щільність залізничних колій (стимулятор) – визначається як відношення довжини шляхів сполучення (залізничних колій) на одиницю площі території (км/тис. км²).

Донецький район за цим індикатором відстає від Словаччини в 1,5 раза, від Бельгії – у 4,1 раза при довжині залізничних колій 2570, 3624 та 6520 км відповідно. Слід відмітити, що за індикатором щільності залізничних колій Бельгія займає перше місце у світі поряд з Німеччиною та Швейцарією.

Північно-східний район за цим індикатором відстає в 1,5-2,2-3,4 раза від Австрії, Угорщини та Чехії відповідно та незначно переважає в 1,17-1,3 раза Португалію та Ірландію при довжині залізничних колій 3000, 4400, 7532, 9518, 2794 та 1945 км відповідно.

Придніпровський район за цим індикатором відстає в 1,3-1,9-2,9 раза від Австрії, Угорщини та Чехії відповідно та незначно переважає в 1,35-1,48 раза Португалію та Ірландію при довжині залізничних колій у 3435 км.

При приблизно рівній площі території довжина залізничних колій економічних районів України є недостатньою.

Щільність автомобільних доріг: (стимулятор) – визначається як відношення довжини шляхів сполучення (автомобільних доріг) на одиницю площі території (км/тис. км²).

Донецький район за цим індикатором суттєво поступається: у 3,6 раза від Словаччини та у 19 разів від Бельгії. При цьому довжина автомобільних доріг становить 13200, 43406 та 152000 км відповідно.

Північно-східний район за цим індикатором поступається у 4,5-7 разів від країн-аналогів та тільки у 2 рази переважає Португалію. За довжиною автомобільних доріг Північно-східний район (25700 км) значно поступається Австрії (123800 км), Угорщині (200000 км), Чехії (130550 км), Ірландії (96602 км) та переважає тільки Португалію (14284 км).

Придніпровський район за цим індикатором поступається у 5,1-8 разів від країн-аналогів та

тільки у 1,7 раза переважає Португалію при довжині автомобільних доріг у Придніпровському районі 22500 км.

Причиною відставання від країн-аналогів за цим індикатором є нерозвиненість автошляхів при їхній недостатній якості.

Інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом (стимулятор) – визначається відношенням обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом до довжини автошляхів (тис. т/км).

Донецький район за цим індикатором перевищує Словаччину та Бельгію у 1,9-2,8 раза відповідно, що пояснюється як меншим обсягом перевезення вантажів, так і меншою довжиною автошляхів.

Північно-східний район за цим індикатором перевищує країни-аналоги у 3,8-12 разів за виключенням Португалії (поступається у 1,06 раза), що пояснюється меншою довжиною автошляхів.

Придніпровський район за цим індикатором перевищує країни-аналоги у 1,8-23,8 раза, що пояснюється меншою довжиною автошляхів.

Інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом (стимулятор) – визначається відношенням обсягів перевезення пасажирів автомобільним транспортом до довжини автошляхів (тис. пас./км). Відсутність обсягів перевезення пасажирів автомобільним транспортом унеможливило міжнародні порівняння.

Інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом (стимулятор) – визначається відношенням обсягів перевезення пасажирів залізничним транспортом до довжини залізничних колій (тис. пас./км).

Донецький район за цим індикатором незначно перевищує Словаччину в 1,2 раза та поступається Бельгії в 1,8 раза. За обсягами перевезення пасажирів залізничним транспортом Донецький район незначно поступається Словаччині (у 1,2 раза) та суттєво Бельгії – у 4,5 раза.

Північно-східний район за цим індикатором поступається Австрії (у 3 рази), Португалії (у 1,8 раза), Ірландії (у 1,5 раза) та незначно перевищує Угорщину (у 1,1 раза) та Чехію (у 1,2 раза). За обсягами перевезення пасажирів залізничним транспортом Північно-східний район поступається всім країнам-аналогам у 1,7-4,4 раза за виключенням Ірландії.

Придніпровський район за цим індикатором поступається практично всім країнам-аналогам від 1,1-4,2 раза. При цьому обсяги перевезення пасажирів залізничним транспортом також менше, ніж у країнах-аналогах у 2-5,3 раза.

Головною причиною відставання економічних районів України за цим індикатором є недостатні обсяги перевезень пасажирів.

Інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом (стимулятор) – визначається відношенням обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом до довжини залізничних колій (тис. т./км).

Донецький район за цим індикатором перевищує Словаччину (у 1,3 раза) та Бельгію (у 2,5 раза) при рівних обсягах перевезення вантажів за рахунок значно нижчого значення довжини залізничних колій від 1,4-2,5 раза.

Північно-східний район за цим індикатором поступається Австрії (в 2,1 раза) та перевищує інші країни-аналоги від 1,1-31 разів. За обсягами перевезення вантажів Північно-східний район поступається Австрії (у 3 рази), Угорщині (в 1,7 раза), Чехії (в 2,9 раза) переважає Португалію (у 3,3 раза) та Ірландію (у 48 разів).

Придніпровський район за цим індикатором перевищує всі інші країни-аналоги від 1,9-120 разів, що пояснюється аналогічним перевищенням обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом, яке перевищує зменшення довжини залізничних колій.

Аналіз та оброблення статистичних даних щодо визначених індикаторів інфраструктурного

розвитку за всіма регіонами України, країнами ЄС та окремими країнами світу дає змогу визначити вектор порогових значень (нижній поріг, нижнє оптимальне, верхнє оптимальне, верхній поріг) (табл. 3) за допомогою наступних підходів¹:

– *функціональних залежностей* (макро/мікро-економічні аналітичні або статистичні рівняння; Ахієзера-Гольца; теорії інформації; “золотої перетину”);

– *макроекономічних моделей*, які адекватно відображають наслідки впливу дестабілізувальних факторів для умов конкретної країни в поточний період часу;

– *стохастичні* (діагностування: кластерний аналіз, нечітких множин; t – критерію; логістичної регресії);

– *нелінійної динаміки* (Вейвлет-аналізу);

– *законодавчий підхід* (встановлення порогових значень на законодавчому рівні);

– *евристичні* (“снігової кулі”; аналоговий підхід – орієнтація на показники країн-аналогів; “калібрування”);

– *експертних оцінок*; врахування оцінок міжнародних організацій.

Таблиця 3

Вектор порогових значень індикаторів інфраструктурного розвитку*

Індикатори	Нижній поріг	Нижнє оптимальне	Верхнє оптимальне	Верхній поріг
1. Транспортнаємність ВВП по залізничному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	23	3	1	0,05
2. Транспортнаємність ВВП по автомобільному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	4,75	2,4	0,57	0,05
3. Щільність залізничних колій (S), км/тис. км ²	10	25	45	75
4. Щільність залізничних колій (S), км/тис. км ²	300	550	1300	1500
5. Інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом (S), тис. т/км	4	12	28	45
6. Інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом (S), тис. пас./км	13	24	40	70
7. Інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом (S), тис. пас./км	10	30	60	150
8. Інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом (S), тис. т/км	10	46	80	130
Інтегральні порогові значення (нормовані)	0,11702	0,33649	0,62613	0,97608

* Розрахунки авторів.

Інтегральні порогові значення визначаються аналогічно інтегральній згортки індикаторів², що дає можливість порівняння в одному масштабі динаміки інтегральних індексів з інтегральними пороговими значеннями з метою ідентифікації стану еко-

номіки. Для інтегральної згортки індикаторів та порогових значень використовується мультиплікативна форма інтегрального індексу з динамічними ваговими коефіцієнтами (1).

¹ Харазішвілі Ю.М. Прогнозування індикаторів, порогових значень та рівня економічної безпеки України у середньостроковій перспективі: аналіт. доп. / Ю.М. Харазішвілі, Є.В. Дронь. – К. : НІСД, 2014. – 117 с.; Качинський А.Б. Індикатори національної безпеки: визначення та застосування їх граничних зна-

чень: Монографія / А.Б. Качинський. – К.: НІСД, 2013. – 104 с.

² Харазішвілі Ю.М. Проблеми інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки держави / Ю.М. Харазішвілі, Є.В. Дронь // Банківська справа. – 2015. – № 1 (133). – С. 3–21.

$$I_t = \prod_{i=1}^n z_{i,t}^{a_{i,t}}; \sum a_{i,t} = 1; a_{i,t} \geq 0. \quad (1)$$

Вагові коефіцієнти індикаторів інфраструктурного розвитку для визначених економічних районів мають наступні значення на 2015 р. (табл. 4).

Таблиця 4

Вагові коефіцієнти індикаторів інфраструктурного розвитку*

Індикатори	Донецький район	Південно-східний район	Придніпровський район
1. Транспортнемісткість ВВП по залізничному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	0,113484	0,091565	0,14335
2. Транспортнемісткість ВВП по автомобільному транспорту (D) порту, млрд прив. т. км/дол. США	0,120345	0,099474	0,148418
3. Щільність залізничних колій (S), км/тис. км ²	0,126094	0,15203	0,056652
4. Щільність автодоріг (S), км/тис. км ²	0,126289	0,109193	0,091081
5. Інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом (S), тис. т/км	0,124409	0,150881	0,093125
6. Інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом (S), тис. пас./км	0,129097	0,147361	0,163844
7. Інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом (S), тис. пас./км	0,129766	0,152446	0,151238
8. Інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом (S), тис. т/км	0,130516	0,097049	0,152291

* Розрахунки авторів.

Будемо вважати, що найбільш близьким аналогом за площею території та чисельністю населення для Донецького району є Словаччина, для Південно-східного та Придніпровського районів – Австрія. Якщо підставити у формулу розрахунку інтегральних індексів (1) для визначених економічних районів з відповідними ваговими коефіцієнтами значення індикаторів інфраструктурного розвитку Словаччини та Австрії, отримаємо їх наступні значення на кінець 2015 р. (табл. 5).

Таблиця 5

Інтегральні індекси економічних районів на 2015 р.*

Економічні райони	2015	За даними країн-аналогів	Приріст інт. індексу	Макс. приріст за 5 років (2003-2008)
1. Донецький	0,2557	0,2914	0,0357	0,0352
2. Північно-східний	0,2505	0,3300	0,0795	0,0388
3. Придніпровський	0,3273	0,3722	0,0449	0,0364

* Розрахунки авторів.

Аналіз розрахунків засвідчує, що приріст значень інтегрального індексу при застосуванні індикаторів країн-аналогів практично дорівнює або значно більший, ніж максимальний приріст в найкращий

п'ятирічний період розвитку зазначених економічних районів. Тому, вважаючи на спадну динаміку інтегральних індексів у 2014-2015 рр., отримані значення інтегральних індексів з використанням індикаторів інфраструктурного розвитку країн-аналогів можна вважати стратегічними орієнтирами прискореного інфраструктурного розвитку (наприклад, для одного із сценаріїв) визначених економічних районів на найближчі 5 років (рис. 4).

Знання стратегічних орієнтирів обумовлює необхідність вирішення завдання декомпозиції інтегрального індексу, тобто завдання синтезу необхідних значень складників та їх індикаторів для знаходження інтегрального індексу у заданих межах. Вирішення такої задачі для кожного складника соціально-економічного розвитку, коли відомо (або задано) його необхідне значення, дозволяє з урахуванням чутливості складників або індикаторів, вагових коефіцієнтів впливу та адаптивних методів регулювання¹ з теорії управління визначити необхідні значення складників та їх індикаторів впродовж періоду прогнозування у кожному році. Спочатку така процедура проводиться на рівні складників інтегрального індексу, а потім на рівні індикаторів кожного складника, тобто здійснюється декомпозиція синтезу інтегрального індексу соціально-економічного розвитку (економічної безпеки).

У даному випадку вирішується обернена задача на рівні індикаторів інфраструктурного розвитку,

¹ Современная теория систем управления / под ред. К.Т. Леондеса; Главная редакция физико-математической литературы. – М.: Наука, 1970. – 512 с.

коли відомо значення інтегрального індексу на майбутні періоди. Застосування адаптивного підходу¹ дає наступні результати прискореного інфраструктурного розвитку визначених економічних районів України (табл. 6-8).

Стратегічні орієнтири інфраструктурного розвитку та її індикаторів, що визначені з урахуванням чутливості впливу кожного окремого індикатора на

інтегральний індекс, є метою стратегічного планування на середньо- або довгострокову перспективу. Отримані стратегічні значення індикаторів за визначеним сценарієм по кожному року є необхідною інформацією для ідентифікації макропоказників у кожному році через використання формул розрахунку індикаторів.

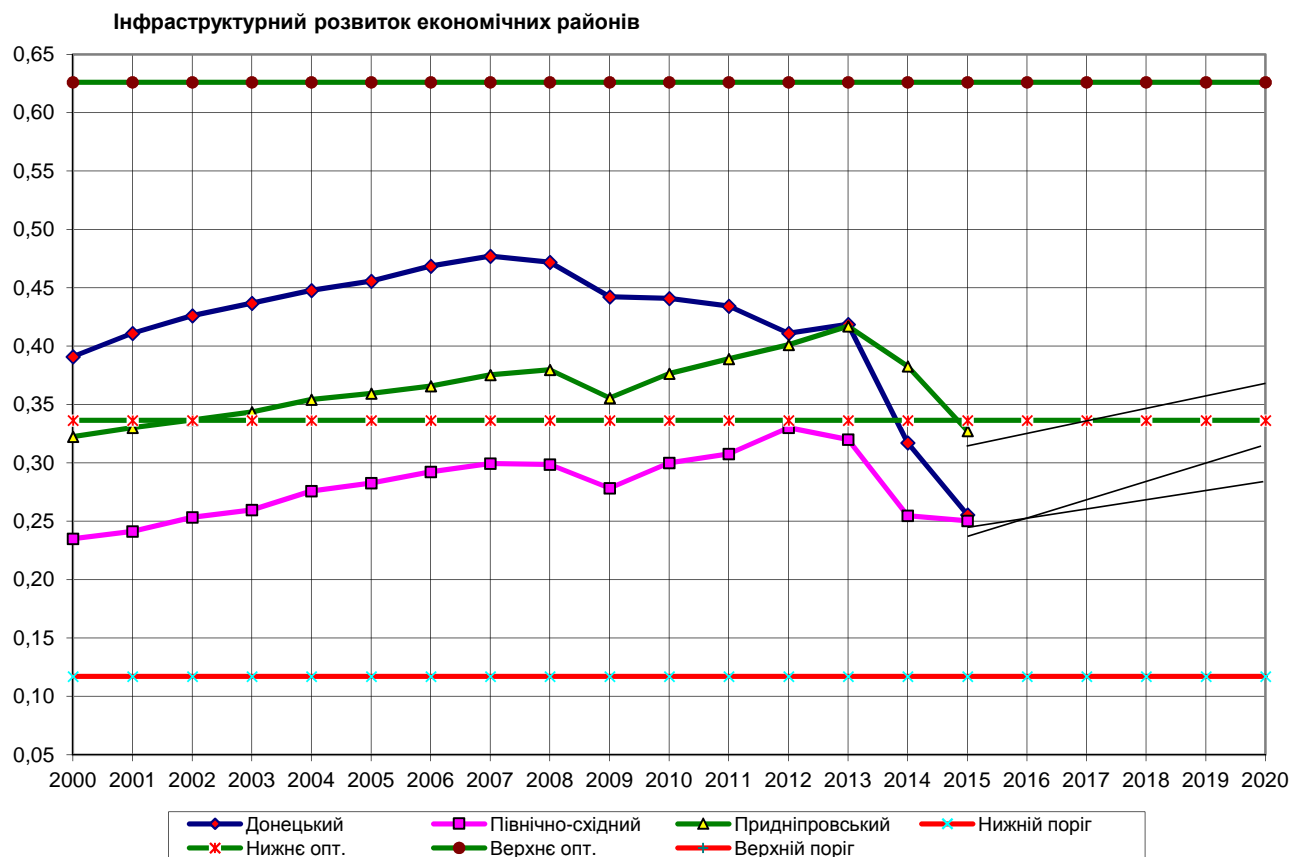


Рис. 4. Динаміка інтегральних індексів інфраструктурного розвитку економічних районів на період 2016-2020 рр.

Таблиця 6

Стратегічні орієнтири індикаторів інфраструктурного розвитку Донецького економічного району*

Індикатори інфраструктурного розвитку	2015 у почат. одиниц. виміру	2015 норм. знач.	2016 норм. знач.	2017 норм. знач.	2018 норм. знач.	2019 норм. знач.	2020 норм. знач.	2020 у почат. одиниц. виміру
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Транспортність ВВП по залізничному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	3,335	0,9722	0,97296	0,9738	0,9746	0,9755	0,9764	2,834
2. Транспортність ВВП по автомобільному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	2,069	0,5860	0,58738	0,5888	0,5902	0,5918	0,5934	2,033

¹ Харазішвілі Ю.М. Адаптивний підхід до визначення стратегічних орієнтирів економічної безпеки України / Ю.М. Харазішвілі, Є.В. Дронь // Економіка України. – 2014. – № 5 (630). – С. 28–45.

Закінчення табл. 6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3. Щільність залізничних колій (S), км/тис. км ²	48,308	0,6441	0,64538	0,6467	0,6481	0,6496	0,6511	48,832
4. Щільність автомобільних доріг (S), км/тис. км ²	248,12	0,1772	0,18182	0,1865	0,1914	0,1964	0,2016	302,39
5. Інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом (S), тис. т/км	5,303	0,1178	0,12457	0,1314	0,1382	0,1452	0,1523	6,852
6. Інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом (S), тис. пас./км	12,878	0,1840	0,1885	0,1932	0,1980	0,2029	0,2080	14,562
7. Інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом (S), тис. пас./км	15,953	0,1064	0,11409	0,1218	0,1296	0,1374	0,1453	21,793
8. Інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом (S), тис. т/км	23,346	0,1506	0,15618	0,1619	0,1677	0,1736	0,1797	27,858

* Розрахунки авторів.

Таблиця 7

**Стратегічні орієнтири індикаторів інфраструктурного розвитку
Північно-східного економічного району***

Індикатори інфраструктурного розвитку	2015 у почат. одиниц. виміру	2015 норм. знач.	2016 норм. знач.	2017 норм. знач.	2018 норм. знач.	2019 норм. знач.	2020 норм. знач.	2020 у почат. одиниц. виміру
1. Транспортнеємність ВВП по залізничному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	2,677	0,9777	0,9789	0,9802	0,9818	0,9836	0,9855	1,736
2. Транспортнеємність ВВП по автомобільному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	0,757	0,8485	0,8499	0,8517	0,8537	0,8559	0,8583	0,708
3. Щільність залізничних колій (S), км/тис. км ²	35,726	0,4763	0,4803	0,4850	0,4903	0,4962	0,5026	37,697
4. Щільність автомобільних доріг (S), км/тис. км ²	305,95	0,2185	0,2247	0,2319	0,2399	0,2486	0,2579	386,84
5. Інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом (S), тис. т/км	9,685	0,2152	0,2239	0,2338	0,2447	0,2566	0,2691	12,112
6. Інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом (S), тис. пас./км	9,537	0,1362	0,1493	0,1638	0,1792	0,1953	0,2119	14,836
7. Інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом (S), тис. пас./км	22,426	0,1495	0,1619	0,1757	0,1905	0,2061	0,2223	33,347
8. Інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом (S), тис. т/км	9,397	0,0606	0,0788	0,0970	0,1150	0,1329	0,1507	23,353

* Розрахунки авторів.

**Стратегічні орієнтири індикаторів інфраструктурного розвитку
Придніпровського економічного району***

Індикатори інфраструктурного розвитку	2015 у почат. одиниц. виміру	2015 норм. знач.	2016 норм. знач.	2017 норм. знач.	2018 норм. знач.	2019 норм. знач.	2020 норм. знач.	2020 у по- чат. одиниц. виміру
1. Транспортність ВВП по залізничному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	6,933	0,9422	0,9435	0,9450	0,9465	0,9481	0,9499	6,012
2. Транспортність ВВП по автомобільному транспорту (D), млрд прив. т. км/дол. США	0,882	0,8236	0,8251	0,8268	0,8286	0,8306	0,8327	0,837
3. Щільність залізничних колій (S), км/тис. км ²	41,039	0,5472	0,5481	0,5491	0,5501	0,5512	0,5524	41,431
4. Щільність автомобільних доріг (S), км/тис. км ²	268,82	0,1920	0,1961	0,2004	0,2050	0,2099	0,2150	322,53
5. Інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом (S), тис. т/км	19,026	0,4228	0,4247	0,4268	0,4290	0,4313	0,4338	19,523
6. Інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом (S), тис. пас./км	14,444	0,2063	0,2131	0,2203	0,2279	0,2358	0,2441	17,085
7. Інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом (S), тис. пас./км	16,303	0,1087	0,1203	0,1320	0,1440	0,1560	0,1681	25,210
8. Інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом (S), тис. т/км	36,39	0,2348	0,2403	0,2463	0,2526	0,2592	0,2661	41,245

* Розрахунки авторів.

Наприклад, для Донецького економічного району на кінець 2020 р.:

– транспортність ВВП по залізничному транспорту повинна зменшитись з 3,335 до 2,834, тобто на 15%. З урахуванням формули розрахунку транспортності при відомому її значенні можна визначити необхідний обсяг вантажо- та пасажирообороту у залізничному транспорті:

$$Van^{3T} + Pas^{3T} = ВВП \cdot 2,834 \text{ прив. млрд т.км,}$$

де прогнозний ВВП визначається з іншого складника соціально-економічного розвитку;

– транспортність ВВП по автомобільному транспорту повинна зменшитись з 2,069 до 2,033, тобто на 1,7%, а сума вантажо- та пасажирообороту у автомобільному транспорті буде складати:

$$Van^{AT} + Pas^{AT} = ВВП \cdot 2,033 \text{ прив. млрд т.км,}$$

– щільність залізничних колій повинна збільшитись на 1,1%, а довжина залізничних колій буде складати:

$$L^{3K} = S \cdot 48,832 = 53,2 \cdot 48,832 = 2597,8 \text{ км,}$$

тобто довжину залізничних колій потрібно збільшити на 2597,8 - 2570,0 = 27,8 км;

– щільність автомобільних доріг повинна збільшитись на 21,8%, а довжина автомобільних доріг буде складати:

$$L^{AD} = S \cdot 302,309 = 53,2 \cdot 302,309 = 16082,8 \text{ км,}$$

тобто довжину автомобільних доріг потрібно збільшити на 16082,8 - 13200,0 = 2882,8 км;

– інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом повинна збільшитись на 24,1%, при цьому обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{ван}^{AT} = 6,582 \cdot 16,0828 = 105,8 \text{ млн т,}$$

тобто обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом потрібно збільшити на 105,8 - 70,0 = 35,8 млн т;

– інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом повинна збільшитись на

13,1%, при цьому обсяг перевезення пасажирів автомобільним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{\text{пас}}^{\text{AT}} = 14,562 \cdot 16,0828 = 234,2 \text{ млн пас},$$

тобто обсяги перевезень пасажирів автомобільним транспортом потрібно збільшити на $234,2 - 170,0 = 64,2$ млн пас.;

– *інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом* повинна збільшитись на 36,6%, при цьому обсяг перевезення пасажирів залізничним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{\text{пас}}^{\text{ЗТ}} = 21,793 \cdot 2,5978 = 56,6 \text{ млн пас},$$

тобто обсяги перевезень пасажирів залізничним транспортом потрібно збільшити на $56,6 - 41,0 = 16,6$ млн пас.;

– *інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом* повинна збільшитись на 19,3%, при цьому обсяг перевезення вантажів залізничним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{\text{ван}}^{\text{ЗТ}} = 27,858 \cdot 2,5978 = 72,4 \text{ млн т},$$

тобто обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом потрібно збільшити на $72,4 - 60,0 = 12,4$ млн т.

Для Північно-східного економічного району:

– *транспортноємність ВВП по залізничному транспорту* повинна зменшитись з 2,677 до 1,736, тобто на 35,1%. З урахуванням формули розрахунку транспортноємності при відомому її значенні можна визначити необхідний обсяг вантажо- та пасажирообороту у залізничному транспорті:

$$Van^{\text{ЗТ}} + Pas^{\text{ЗТ}} = ВВП \cdot 1,736 \text{ прив. млрд т.км},$$

де прогнозний ВВП визначається з іншого складника соціально-економічного розвитку;

– *транспортноємність ВВП по автомобільному транспорту* повинна зменшитись з 0,757 до 0,708, тобто на 6,5%, а сума вантажо- та пасажирообороту у автомобільному транспорті буде складати:

$$Van^{\text{AT}} + Pas^{\text{AT}} = ВВП \cdot 0,708 \text{ прив. млрд т.км},$$

– *щільність залізничних колій* повинна збільшитись на 5,5%, а довжина залізничних колій буде складати:

$$L^{\text{ЗК}} = S \cdot 48,832 = 84,0 \cdot 37,697 = 3166,5 \text{ км},$$

тобто довжину залізничних колій потрібно збільшити на $3166,5 - 3001,0 = 165,5$ км;

– *щільність автомобільних доріг* повинна збільшитись на 26,4%, а довжина автомобільних доріг буде складати:

$$L^{\text{AD}} = S \cdot 302,309 = 84,0 \cdot 386,84 = 32494,5 \text{ км},$$

тобто довжину автомобільних доріг потрібно збільшити на $32494,5 - 25700,0 = 6794,5$ км;

– *інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом* повинна збільшитись на 25,0%, при цьому обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{\text{ван}}^{\text{AT}} = 12,112 \cdot 32,4945 = 393,6 \text{ млн т},$$

тобто обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом потрібно збільшити на $393,6 - 248,9 = 144,7$ млн т;

– *інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом* повинна збільшитись на 55,5%, при цьому обсяг перевезення пасажирів автомобільним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{\text{пас}}^{\text{AT}} = 14,836 \cdot 32,4945 = 481,1 \text{ млн пас},$$

тобто обсяги перевезень пасажирів автомобільним транспортом потрібно збільшити на $481,1 - 245,1 = 236,0$ млн пас;

– *інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом* повинна збільшитись на 48,7%, при цьому обсяг перевезення пасажирів залізничним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{\text{пас}}^{\text{ЗТ}} = 33,347 \cdot 3,1665 = 105,6 \text{ млн пас},$$

тобто обсяги перевезень пасажирів залізничним транспортом потрібно збільшити на $105,6 - 67,3 = 38,3$ млн пас;

– *інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом* повинна збільшитись на 148,5%, при цьому обсяг перевезення вантажів залізничним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{\text{ван}}^{\text{ЗТ}} = 23,353 \cdot 3,1665 = 73,95 \text{ млн т},$$

тобто обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом потрібно збільшити на $73,95 - 28,2 = 45,7$ млн т.

Для Придніпровського економічного району:

– *транспортноємність ВВП по залізничному транспорту* повинна зменшитись з 6,933 до 6,012, тобто на 13,2%. З урахуванням формули розрахунку транспортноємності при відомому її значенні можна визначити необхідний обсяг вантажо- та пасажирообороту у залізничному транспорті:

$$Van^{3T} + Pas^{3T} = ВВП \cdot 6,012 \text{ прив. млрд т.км,}$$

де прогнозний ВВП визначається з іншого складника соціально-економічного розвитку;

– *транспортосміність ВВП по автомобільному транспорту* повинна зменшитись з 0,882 до 0,837, тобто на 5,1%, а сума вантажо- та пасажирообороту у автомобільному транспорті буде складати:

$$Van^{AT} + Pas^{AT} = ВВП \cdot 0,837 \text{ прив. млрд т.км,}$$

– *щільність залізничних колій* повинна збільшитись на 0,95%, а довжина залізничних колій буде складати:

$$L^{3K} = S \cdot 48,832 = 83,7 \cdot 41,431 = 3467,8 \text{ км,}$$

тобто довжину залізничних колій потрібно збільшити на $3467,8 - 3435,0 = 32,8$ км;

– *щільність автомобільних доріг* повинна збільшитись на 20,0%, а довжина автомобільних доріг буде складати:

$$L^{AD} = S \cdot 322,53 = 83,7 \cdot 322,53 = 26995,7 \text{ км,}$$

тобто довжину автомобільних доріг потрібно збільшити на $26997,7 - 22500,0 = 4497,7$ км;

– *інтенсивність перевезення вантажів автомобільним транспортом* повинна збільшитись на 2,6%, при цьому обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{ван}^{AT} = 19,523 \cdot 26,9957 = 527,0 \text{ млн т,}$$

тобто обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом потрібно збільшити на $527,0 - 428,1 = 98,9$ млн т;

– *інтенсивність перевезення пасажирів автомобільним транспортом* повинна збільшитись на 18,3%, при цьому обсяг перевезення пасажирів автомобільним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{пас}^{AT} = 17,085 \cdot 26,9957 = 461,2 \text{ млн пас,}$$

тобто обсяги перевезень пасажирів автомобільним транспортом потрібно збільшити на $461,2 - 325,0 = 136,2$ млн пас.;

– *інтенсивність перевезення пасажирів залізничним транспортом* повинна збільшитись на 54,6%, при цьому обсяг перевезення пасажирів залізничним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{пас}^{3T} = 25,21 \cdot 3,4678 = 87,4 \text{ млн пас,}$$

тобто обсяги перевезень пасажирів залізничним транспортом потрібно збільшити на $87,4 - 56,0 = 31,4$ млн пас.;

– *інтенсивність перевезення вантажів залізничним транспортом* повинна збільшитись на 13,3%, при цьому обсяг перевезення вантажів залізничним транспортом буде дорівнювати:

$$Q_{ван}^{3T} = 41,245 \cdot 3,4678 = 143,0 \text{ млн т,}$$

тобто обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом потрібно збільшити на $143,0 - 125,0 = 18,0$ млн т.

Отже, після наповнення індикаторів існуючою динамікою соціально-економічного розвитку окремого економічного району (регіону) можна отримати науково обгрунтовані значення стратегічних орієнтирів на середньо- або довгострокову перспективу для стратегічного планування сценаріїв Стратегії розвитку (у даному випадку – інфраструктурного розвитку).

Основним завданням державних органів управління, що відповідають за поточну оцінку рівня соціально-економічного розвитку та розробку перспективних та індикативних планів, є здійснення моніторингу макроекономічних показників з метою інтегрального оцінювання рівня соціально-економічного розвитку як в цілому по країні, так і за окремими сферами діяльності, економічними районами та регіонами для порівняння зі стратегічними орієнтирами та розроблення відповідної зміни макроекономічної політики.

Висновки. Розробити та подати до Верховної Ради України Проект Закону «Про території відновлювального розвитку» (ТВР) в якому передбачити спеціальний режим інноваційної та інвестиційної діяльності на територіях Сумської, Харківської, Полтавської (Північно-Східний науковий центр НАН та МОН України), Кіровоградської, Дніпропетровської, Запорізької (Придніпровський науковий центр НАН та МОН України) та підконтрольних територіях Донецької та Луганської областей (Донецький науковий центр НАН та МОН) в місцях концентрації найбільшої кількості тимчасово переміщених осіб із зони АТО (рис. 5).

Статутний фонд цих регіональних корпорацій розвитку може формуватися наступним чином (рис. 6).

Передбачити в цьому законі спеціальний механізм стимулювання публічно (кошти бюджету України)-приватно (кошти приватних інвесторів)-міжнародного (кошти держав донорів та міжнародної кредитної допомоги) партнерства на ТВР. Передбачити цим законом включення до Стратегії розвитку перелічених регіонів до 2020 р. цільових розділів щодо створення робочих місць для переселенців із зони АТО. Перелік та напрямки використання фондів, які будуть формуватися з прибутків регіональних корпорацій розвитку наведені в табл. 9.

Науковий супровід корпорацій регіонального розвитку
 Регіональний Центр НАН і МОН та у його складі
 відділ координації стратегії та програм регіонального розвитку
 Інституту економіки промисловості НАН України



Рис. 5. Корпорації регіонального розвитку та їх науковий супровід

СТРУКТУРА СТАТУТНОГО КАПІТАЛУ

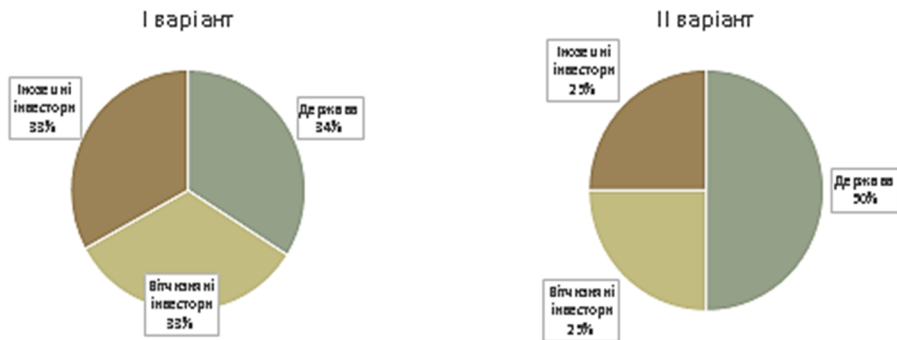


Рис. 6. Варіанти формування статних фондів корпорацій регіонального розвитку

Таблиця 9

Фонди корпорацій регіонального розвитку та напрямки їх використання

Фонд розвитку виробництва	Індустріальні парки «Точки зростання», кластери Розвиток фінансової інфраструктури
Фонд інновацій та науково-технічного розвитку	Бізнес-інкубатори Наукові парки, технопарки НДДКР пріоритетних середньострокових науково-технічних напрямів розвитку регіонів
Фонд соціального розвитку	Освіта (загальна, професійна, вища) Підприємницькі університети Охорона здоров'я Житлово-комунальне господарство Рекреація, туризм

Створити при Північно-східному, Придніпровському та Донецькому наукових центрах відділи з координації розробки та реалізації регіональних стратегій та програм (як відділи Інституту економіки промисловості НАН України з працевлаштування в них тимчасово переміщених співробітників цього інституту у цих регіонах), спрямованих на створення робочих місць для тимчасово переміщених осіб із зони АТО. Передбачити виділення відповідних приміщень та технічного оснащення цих підрозділів у відповідних регіонах.

Харазішвілі Ю. М., Ляшенко В. І. Стан, втрати та стратегічні орієнтири інфраструктурного розвитку східних промислових регіонів

Проведено ідентифікацію сучасного стану рівня інфраструктурного розвитку регіонів України за допомогою сучасних підходів інтегрального оцінювання та визначено втрати Донецької та Луганської областей внаслідок бойових дій на визначених територіях. Через міжнародні порівняння економічних районів за індексом індустріальної, постіндустріальної, неоіндустріальної модернізації, рівнем інфраструктурного розвитку та адаптивного методу регулювання визначено стратегічні орієнтири індикаторів прискореного інфраструктурного розвитку до 2020 р., які є метою стратегічного планування східних промислових регіонів. Запропоновано заходи та механізми Стратегії розвитку.

Ключові слова: інфраструктурний розвиток, економічні райони, інтегральна оцінка, індекси модернізації, стратегічні орієнтири, сценарне планування.

Харазишвили Ю. М., Ляшенко В.И. Состояние, потери и стратегические ориентиры инфраструктурного развития восточных промышленных регионов

Проведена идентификация современного состояния уровня инфраструктурного развития регионов Украины с помощью современных подходов интегральной оценки и определены потери Донецкой и Луганской областей в результате боевых действий на определенных территориях. Через международные сопоставления экономических районов по ин-

дексу индустриальной, постиндустриальной, неоиндустриальной модернизации, уровнем инфраструктурного развития и адаптивного метода регулирования определены стратегические ориентиры индикаторов ускоренного инфраструктурного развития до 2020 г., которые являются целью стратегического планирования восточных промышленных регионов. Предложены меры и механизмы Стратегии развития.

Ключевые слова: инфраструктурное развитие, экономические районы, интегральная оценка, индексы модернизации, стратегические ориентиры, сценарное планирование.

Kharazishvili Y., Lyashenko V. Condition losses and strategic goals of infrastructure development eastern industrial regions

An identification of the current state of infrastructure development regions of Ukraine using modern approaches to integrated assessment and determined the loss of Donetsk and Lugansk regions due to fighting in the designated areas. Through international comparisons of economic regions on the index of industrial, post-industrial, neo-industrial modernization level of infrastructure development and adaptive regulation method defined strategic goals indicators to accelerate infrastructure development in 2020, which is the purpose of strategic planning eastern industrial regions. The measures and mechanisms Development Strategy.

Keywords: infrastructure development, economic areas, integrated assessment indexes of modernization, strategic guidelines, scenario planning.

Стаття надійшла до редакції 18.08.2015
Прийнято до друку 16.09.2015