

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)



Дніпропетровський державний
аграрно-економічний університет



№ 6, 2016 [Назад](#) [Головна](#)

0 0 0 0 0 0 0 0

УДК 332.14:352.075

*Ю. С. Рогозян,
к. е. н., старший науковий співробітник відділу проблем міжрегіонального співробітництва
Луганської філії Інституту економіко-правових досліджень НАН України, м. Київ*

КАРТА-СХЕМА РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ (НА ПРИКЛАДІ ЛУГАНСЬКОГО РЕГІОНУ)

*Yu. S. Rohozian,
Ph.D., senior researcher of the problems of regional cooperation Lugansk branch of the Institute of
Economic and Legal Research of NAS of Ukraine, Kyiv*

SCHEMATIC MAP OF REGIONAL INFRASTRUCTURE (FOR EXAMPLE LUHANSK REGION)

Доведено актуальність дослідження інфраструктурної галузі в розрізі регіональної економіки. Розкрито теоретико-методичні положення розвитку регіональної інфраструктури, яка впливає на загальнонаціональне благо, через методику та побудову структурного співвідношення кількісних показників об'єктів трьох найважливіших видів інфраструктури: виробничої, транспортної й інформаційної. Побудовано графоаналітичне зображення розвитку та стану інфраструктури на карті, спираючись на яку можна виокремити найбільш та найменш успішні райони. Систематизовано інформацію щодо визначення переваг і недоліків інфраструктурного забезпечення на території районів Луганській області, що знаходяться в правовому полі української держави. Виокремлено ті райони, де можливе найбільш ефективне використання інтеграційного потенціалу регіону задля подальших досліджень розвитку інфраструктури та виокремлення успішних напрямів співробітництва між регіонами.

The urgency of the research infrastructure sector in the context of the regional economy is revealed. Also it reveals theoretical and methodological provision of regional infrastructure, which affects the national benefit through construction methods and structural performance of the quantitative value of three major types of infrastructure: industrial, transport and information. Built Graph-analytical picture of the infrastructure and map upon which can highlight the most and least successful areas. Systematic information to identify the strengths and weaknesses of infrastructure provision in the area Lugansk region, located in the legal framework of the Ukrainian state. Isolate areas where the most effective use possible of the integration potential of the region for further research to develop infrastructure and isolation successful areas of cooperation between the regions.

Ключові слова: *регіональна інфраструктура, розвиток, виробнича інфраструктура, транспортна інфраструктура, інформаційна інфраструктура, методика.*

Keywords: *regional infrastructure development, industrial infrastructure, transport infrastructure, information infrastructure, methodology.*

Постановка проблеми. На сьогоднішній день актуальність дослідження інфраструктури обумовлена рядом причин. По-перше, це пов'язано з тим, що майже всі економічні блага люди отримують безпосередньо через інфраструктурні галузі, якими суб'єктивно визначається досягнутий рівень добробуту суспільства. По-друге, стан в якому зараз знаходиться інфраструктурний комплекс важко назвати задовільним, швидше навпаки. Зруйновані, через ситуацію на Донбасі, інфраструктурні зв'язки потребують термінового відновлення, переорієнтації, тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням визначення сутності та складових елементів інфраструктури присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, а саме В. Ожигіної, О. Іванової [2], В. Геєця [3], П. Розенштейна-Родана, В. Стаханова, В. Федько, Н. Рогози, та ін. Ситуація ускладнюється відсутністю єдиної думки в питаннях визначення сутності інфраструктури, її функцій та складових, а також браком наочної ілюстрації її сучасного стану. Вирішення останнього питання дозволяє застосовувати картографічний метод для дослідження закономірностей просторового розміщення явищ, їх взаємозв'язків, залежностей і розвитку.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає у відображенні існуючої системи інфраструктурного забезпечення виробничо-транспортно-інформаційних зв'язків між об'єктами міжрегіонального співробітництва в Україні на прикладі Луганської області, шляхом побудови карти-схеми задля подальших досліджень та визначення найбільш сприятливих напрямів міжрегіонального співробітництва та регіонального розвитку.

Виклад основного матеріалу. Регіони нашої країни, яка знаходиться в самому центрі Європи, мають значний соціально-економічний потенціал, що обумовлюється їх досить активною участю в міжрегіональному та транскордонному співробітництві, поширення якого все ж таки на даний час відбувається недостатніми темпами. Луганська область мала досить велику та потужну інфраструктуру до військових дій 2014-2015 рр., проте нині займає одне з передостанніх місць країни як за зростанням показників соціально-економічного розвитку, так і за обсягами співробітництва. Однак, важливою для розвитку даного регіону є спроба визначити та систематизувати дані про інфраструктурні об'єкти, які залишилися в наявності чи створені в регіоні, що дозволить забезпечити в сьогоденні та в майбутньому активізацію міжрегіонального співробітництва та розвиток регіональної економіки.

Карти є дієвим інструментом наукових досліджень. Застосування ж їх для наукового опису, аналізу і пізнання явищ, що називається картографічним методом

дослідження, стає все більш затребуваним саме у вивченні економічних процесів. Картографічний метод дослідження – це один із сучасних наукових методів, пов'язаних з використанням карт як найповніших джерел інформації про зображення на карті, об'єкти для опису, аналізу та пізнання картографованих явищ для здобуття нових знань і характеристик, вивчення їх просторових взаємозв'язків та прогнозу їх розвитку [2, с. 196].

Систематизація об'єктів інфраструктури може відбуватися за двома відходами: вертикального та горизонтального. Перший передбачає розгляд інфраструктури всередині певної сфери економіки, в залежності від рівня її формування та функціонування, і дозволяє виділити такі рівні як: міжнародний, національний, регіональний, міський, локальний. В економічній літературі так само зустрічаються такі формулювання як інфраструктура магістральна, регіональна та локально-виробнича. Перша забезпечує процес обігу в цілому по країні, друга - в окремому регіоні, обслуговуючи відтворення регіонального господарства, і третя - всередині підприємства або об'єднання. Магістральна інфраструктура створює можливості для безперебійного функціонування всього суспільного виробництва, злиття всіх частинок, локальних процесів відтворення в єдиний процес. Локальна інфраструктура забезпечує відтворення в межах окремого підприємства (об'єднання) [2, с. 193].

При горизонтальному підході елементи інфраструктури групують за сферами діяльності і виділяють виробничу, соціальну, інституційну інфраструктуру тощо. Елементи виробничої інфраструктури представлені в таких галузях, як транспорт, зв'язок, енергетичне господарство, комунальне господарство, оптова торгівля, складське господарство та матеріально-технічне постачання, наука, інформація (в т. ч. наземні шляхи сполучення, трубопроводи, канали, портові споруди, аеропорти, вокзали, склади, лінії електропередач, системи водопостачання та каналізації, зв'язку і т. д.).

Загальновідомо, що економіка будь-якого регіону визначається виробничою та невиробничою сферами. Ключовою частиною першої є виробнича інфраструктура, що обумовлює напрям даного дослідження та являє собою в його межах «сукупність галузей, тобто організаційно відокремлених об'єктів, які забезпечують нормальний хід суспільного виробництва через надання послуг з обміну результатами діяльності між підприємствами матеріального виробництва». Такий вибір має подвійне значення: по-перше, розвиток виробничої інфраструктури визначає рівень регіонального економічного розвитку і взаємозв'язок з усією національною економікою, по-друге, найбільш великими і значущими елементами регіональної виробничої інфраструктури є транспортна та інформаційна інфраструктура, саме тому в даному дослідженні увага приділяється наявним об'єктам вищевказаних видів інфраструктури на території районів Луганської області [2, с. 192].

На сьогоднішній день шість районів Луганської області визнані тимчасово окупованими територіями: Слов'янський, Перевальський, Лутугинський, Сорокинський (Краснодонський), Антрацитівський, Довжанський (Свердловський) та частина Станично-Луганського. Це унеможливило процес збору інформації та її аналізу щодо функціонування їх інфраструктурних об'єктів. В даному дослідженні звернено увагу тільки на об'єкти виробничої, інформаційної та транспортної інфраструктури, що розташовані на п'яти прикордонних підконтрольних українській владі територіях регіону, а саме: Білокуракинський, Сватівський, Міловський, Кременський, Новоайдарський райони (табл. 1).

Таблиця 1.
Об'єкти регіональної інфраструктури Луганської області (станом на 01.05.2016 р.) [1]

Райони	Об'єкти інфраструктури		
	виробничої	інформаційної	транспортної
1	2	3	4
1. Білокуракинський район	- ТДВ «Колосок» - «Глорія Джинс» - сільгоспідприємств – 96 од.	- КП газета «Життя Білоукраїни» - тел. зв'язок – 5,3 тис. апаратів; - тел. станції – 23 од. - вишки мобільного зв'язку – 12 од. - поштові заклади – 21 од. - Інтернет-провайдери – 1 од. - державні структури національного або місцевого значення – 8 од.	- підприємства залізничного транспорту (в тому числі вокзали) – 2 од. - підприємства автомобільного транспорту (в тому числі вокзали) – 2 од. - митниця – 1 од. - пункти пропуску – 3 од. - територіальні автомобільні дороги – 529,5 км
2. Сватівський район	- ТОВ «Сватівська олія» - ТОВ «Слобожанський завод продтоварів» - ВАТ «Швейна фабрика Сватівчанка» - ВАТ «Сватівськарайдрукарня» - ТОВ «Сватівський завод експериментального лиття» - Міжрайонне управління з експлуатації газового господарства - КП «Сватове - тепло» - сільгоспідприємств – 182 од.	- друковані ЗМІ: «Голос громади», «Новини Сватівщини», «Сватівські відомості», «Сватівський кур'єр» - КП «Сватівська телерадіокомпанія» - тел. зв'язок – 8,241 тис. апаратів; - тел. станції – 25 од. - вишки мобільного зв'язку – 22 од. - поштові заклади – 27 од. - Інтернет-провайдери – 3 од. - державні структури національного або місцевого значення – 8 од.	- підприємства залізничного транспорту (в тому числі вокзали) – 1 од. - підприємства автомобільного транспорту (в тому числі вокзали) – 17 од. - регіональні автомобільні дороги – 110,1 км - територіальні автомобільні дороги – 288,8 км
3. Міловський район	- ПРАТ „Міловський завод рафінованої олії „Стрілецький степ” - сільгоспідприємств – 60 од.	- комунальне ЗМІ «Слово хлібороба» - тел. зв'язок – 3,669 тис. апаратів; - тел. станції – 16 од. - вишки мобільного зв'язку – 1 од. - поштові заклади – 13 од. - Інтернет-провайдери – 4 од. - державні структури національного або місцевого значення – 8 од.	підприємства автомобільного транспорту (в тому числі вокзали) – 21 од. - митниця – 1 од. - пункти пропуску – 1 од. - регіональні автомобільні дороги – 29,7 км - територіальні автомобільні дороги – 77,5 км

4. Кременський район	<ul style="list-style-type: none"> - ТОВ «Куб-Газ» - ПП «Продгруп-сервис» - ТОВ ВКП «Аква-Еліт»» - ТОВ «Пінта» - Кременськийпиво-варений завод» - ТОВ «Татус» - ДП Кременське лісомисливське господарство - ВАТ Кременський завод «Ритм» - ВАТ Кременський завод «Хімавтоматика» - Виробниче підприємство «Атлант» - ТОВ «Фідлайф» - Українське-Польське ТОВ «Віко- Україна» - ПП «Акватранс» - Кременське ВУ водопровідно-каналізаційного господарства - КП «Кременна-теплокомуненерго» - сільгоспідприємств – 118 од. 	<ul style="list-style-type: none"> - щотижневик «Інформація +» - комунальний ЗМІ «Регіональна громадсько-політична газета „Кременщина” - тел. зв'язок – 8,518 тис. апаратів; - тел. станції – 19 од. - вишки мобільного зв'язку – 1 од. - поштові заклади – 22 од. - Інтернет-провайдери – 3 од. - державні структури національного або місцевого значення – 8 од. 	<ul style="list-style-type: none"> - підприємства залізничного транспорту (в тому числі вокзали) – 2 од. - підприємства автомобільного транспорту (в тому числі вокзали) – 4 од. - регіональні автомобільні дороги – 67,1 км - територіальні автомобільні дороги – 224,9 км
5. Новоайдарський район	<ul style="list-style-type: none"> - ЗАТ “Редан” - Державне лісомисливське господарство - Новоайдарська друкарня - ТОВ КХП «Айдар –Борошно» - ТОВ Макаронна фабрика «МилаМ» - ТОВ «Новоайдарська друкарня» - Завод комбікормів - ЗАТ СФ «Агротон» - Міжрайонне управління по експлуатації газового господарства- філія ПАТ «Луганськгаз» - сільгоспідприємств – 58 од. 	<ul style="list-style-type: none"> - комунальний ЗМІ «Вестник Новоайдарщини» - тел. зв'язок – 3,7 тис. апаратів; - тел. станції – 18 од. - вишки мобільного зв'язку – 13 од. - поштові заклади – 19 од. - Інтернет-провайдери – 5 од. - державні структури національного або місцевого значення – 8 од. 	<ul style="list-style-type: none"> - підприємства залізничного транспорту (в тому числі вокзали) – 1 од. - підприємства автомобільного транспорту (в тому числі вокзали) – 4 од. - митниця – 0 од. - пункти пропуску – 0 одиниця - територіальні автомобільні дороги – 42,2 км

Для отримання порівняльних показників за заданими даними була розроблена методика, заснована на ранжуванні кількісної інформації інфраструктурної системи регіону, наведеної в таблиці 1. У відповідності до неї, кожній адміністративно-територіальній одиниці Луганської області в розрізі видів інфраструктури присвоюється бальна оцінка, розмір якої залежить від відносної важливості показника (кількість об'єктів інфраструктури) даного району, після чого виконується ранжування за районами (входить 5 одиниць) та будується карта-схема регіональної інфраструктури (рис. 1).

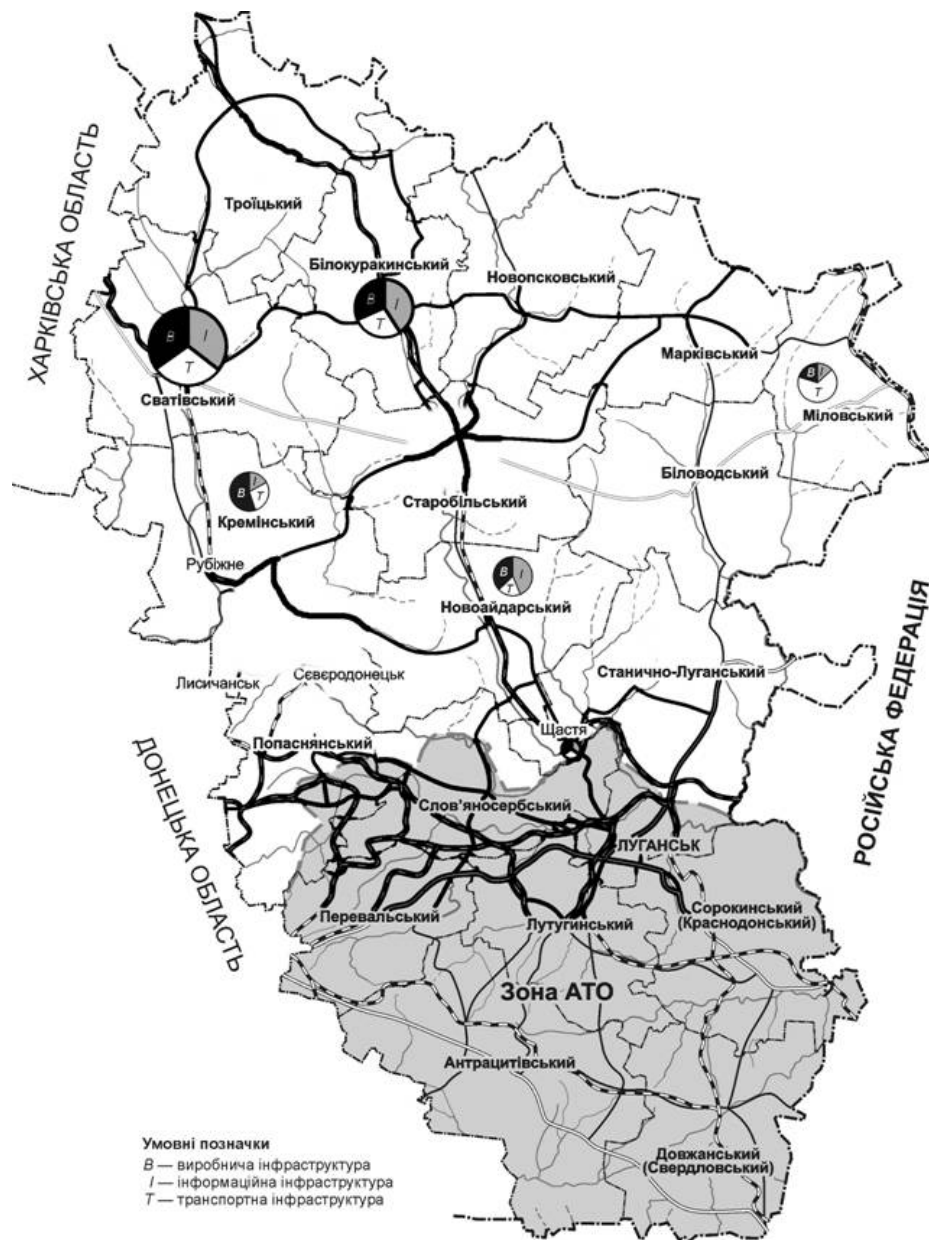


Рис. 1. Карта-схема регіональної інфраструктури на прикладі Луганської області

Таким чином, розрахунки та графічне зображення дають підстави для групування поданих адміністративно-територіальних одиниць Луганської області наступним чином:

- 1 Група. Найбільш успішний район області, який має найвищу ступінь розвитку виробничої, інформаційної та транспортної інфраструктури одночасно - Сватівський район;
- 2 Група. Представник даної групи має дещо меншу кількість об'єктів того чи іншого виду інфраструктури – Білокуракинський район;
- 3 Група. Налічує переважно більшість з поданих районів, які мають недостатній рівень розвитку об'єктів двох чи трьох представлених видів інфраструктури: Міловський, Кремінський, Новойдарський.

Висновки. Побудована карта-схема результатів оцінки розвитку інфраструктури Луганської області на даний час відображає складну ситуацію, адже основні виробничі та транспортні зв'язки достатньо довгий час здійснювались за допомогою інфраструктурних об'єктів, які зосереджені на території, яка є недоступною для співробітництва через тимчасову окупацію та руйнацію внаслідок військових дій. Тому, головна увага районів даної області повинна бути зосереджена на районах сусідніх областей - Донецької та Харківської.

Проте, безумовно, для більш повної та комплексної оцінки регіонів Луганської області за показниками виробничої, інформаційної та транспортної інфраструктури необхідно, насамперед, повернути всі райони до підконтрольного Україні стану та відновити всі об'єкти, що були зруйновані внаслідок військових дій.

Література.

1. Соціально-економічні паспорти районів Луганської області // Офіційний сайт Луганської обласної військово-цивільної адміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://loga.gov.ua/oda/about/depart/economy/>
2. Ожигіна, В. В., Іванова О. В. Розвиток регіональної інтеграції в контексті інституціональних моделей еволюції та ринків глобалізації / В. В. Ожигіна // Наук. пр. Донецького наук.-техн. ун-ту. Серія: економічна. Вип. 103-2. Донецьк: ДонНТУ, 2005. С. 191–197.
3. Гець В.М. Економіка України: ключові проблеми і перспективи // Економіка і прогнозування. – 2016. – № 1. – С. 7–22

References.

1. The official site of Lugansk regional military-civilian administration (2015), “Social and economic passport districts of Luhansk region“, available at: <http://loga.gov.ua/oda/about/depart/economy> (Accessed 6 March 2016).
2. Ozhyhina V. V. and Ivanova, O.V. (2005), “The development of regional integration in the context of institutional models of the evolution of markets and globalization”, *Naukovi pratsi Donets'koho naukovo-tekhnichnoho universytetu, ekonomichna seriya* [Proceedings of the Donetsk Scientific and Technical University, economical series], Donetsk Scientific and Technical University, Donetsk, Ukraine, pp. 191–197.

3. Heyets V.M. *Ekonomika Ukrainy: klyuchovi problemy i perspektyny* [Ukraine's economy: key problems and prospects]. *Ekonomika i Prognozuvannya – Economy and Forecasting*, 2016, No. 1, pp.7–22 [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 16.06.2016 р.



ТОВ "ДКС Центр"