

в людський капітал, охорону здоров'я, освіту, охорону навколишнього середовища; 4) перетворити ренту природних ресурсів в державні доходи і суспільні інвестиції; 5) стимулювати конкуренцію, створення конкурентоздатних підприємств; 6) створити новий соціальний контракт, що включає систему соціального захисту, пом'якшення економічної нерівності; 7) полегшити перебудову промисловості активною промисловою політикою; 8) здійснити ключові проекти, використовуючи цільовий підхід [1, 3].

### ВИСНОВКИ

Розвиток регіону повинен забезпечити в певному періоді часу позитивні зміни у всіх основних взаємодіях: 1) між населенням і бізнесом (виробництвом), між соціальними і економічними інтересами, споживанням і накопиченням; 2) між окремими частинами (населеними пунктами) регіону, між столицею регіоном і іншими (навколишніми) його поселеннями; 3) між регіональними і державними інтересами, які неминує закладають основу для суперечностей. Звідси випливає, що для дослідження регіону варто використовувати системний підхід на діалектичній основі. ■

### ЛІТЕРАТУРА

1. Геєць В. М. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство / В. М. Геєць, М. О. Кизим, Т. С. Клебанова, О. І. Черняк та ін.; За ред. Гейця В. М. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. – 240 с.

2. Гутман Г. В. Управление региональной экономикой / Г. В. Гутман, А. А. Мироедов, С. В. Федин. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 175 с.

3. Долішній М. І. Регіональна політика України на рубежі ХХ–ХХІ століть: нові пріоритети / М. І. Долішній. – К.: Наукова думка, 2006. – 512 с.

4. Єрмакова О. А. Регіон як самостійний суб'єкт міжнародних економічних відносин / О. А. Єрмакова // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 4. – С. 169 – 175.

5. Жук М. В. Регіональна економіка / М. В. Жук. – К.: Видавничий центр «Академія», 2008. – 415 с.

6. Коваленко Е. Региональная экономика и управление / Е. Коваленко, Г. Зинчук, С. Кочеткова. – СПб.: Питер, 2008. – 288 с.

7. Павлов В. І. Політика регіонального розвитку в умовах ринкової трансформації: (теоретико-методологічні аспекти та механізми реалізації) / В. І. Павлов. – Інститут регіональних досліджень НАН України; Луцький держ. технічний ун-т; Спілка економістів України. – Луцьк: Надстир'я, 2000. – 580 с.

8. Пономаренко В. С. Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование / В. С. Пономаренко, Т. С. Клебанова, Н. Л. Чернова. – Х.: ИД «ИНЖЭК», 2004. – 144 с.

9. Циганюк А. В. Загальні тенденції в економіці України та визначення пріоритетів розвитку / А. В. Циганюк // Економіка України: соціальні аспекти інноваційної моделі розвитку [колективна монографія; за ред. В. Ф. Беседіна, А. С. Музиченка]. – К.: НДЕІ, 2008. – С. 62 – 67.

УДК 332.146.2

## СУЧАСНІ МЕТОДИКИ ВИЗНАЧЕННЯ СТАНУ І РОЗВИТКУ ОБ'ЄКТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

СОЛЯР В. В.

кандидат економічних наук

Харків

На сучасному етапі розвитку економіки України її інфраструктурний комплекс знаходиться у занепаді. Скорочення державного фінансування інфраструктурних об'єктів під час фінансово-економічної кризи ще більше погіршило її стан. У табл. 1 наведено перелік проблем, що гальмують розвиток інфраструктури у регіонах України.

Недостатній розвиток інфраструктурного комплексу в Україні не дозволяє повною мірою реалізувати її науково-виробничий потенціал для вирішення проблем стабільного економічного зростання. Тому важливим і актуальним є дослідження проблем розвитку інфраструктурного комплексу регіонів, зокрема соціальної інфраструктури, з метою покращення якості життя населення й забезпечення суспільного прогресу. Для ви-

рішення цих проблем особливе значення має розробка методичного забезпечення оцінки інфраструктурного комплексу.

В економічній літературі проблеми оцінки виробничої і соціальної інфраструктури та її регулювання знайшли відображення у роботах М. Алімова [2], Ю. Бажала [3], В. Гейця [4], А. Гриценка [5] та інших. Значний внесок у теоретичні й практичні дослідження впливу інфраструктури на стан економіки зробили такі учені, як Ф. Агійон, Д. Ашауер, Д. Біль, Дж. Ван Дайн, Е. Гремліч, Д. Каннінг, А. Маннел, Дж. Мілль, Е. Савас, А. Сміт, Дж. Стиглиц, Д. Хольцікин, Х. Хиршхаузен та інші. Незважаючи на значний досвід наукових досліджень, економісти до цих пір не прийшли до загального висновку щодо вибору методики оцінки розвитку об'єктів інфраструктури країн з перехідними економіками, що розвиваються.

Таким чином, актуальним залишається питання вибору й обґрунтування методичного підходу до оцінки об'єктів інфраструктурного комплексу регіону, в тому числі соціальної інфраструктури. Для цього доцільно проаналізувати світовий досвід такої оцінки.

Проблеми, що стримують розвиток інфраструктури в Україні [1, с. 55]

Проблеми, пов'язані з недооцінкою ролі та місця інфраструктури в житті суспільства	Проблеми, пов'язані з багатогалузевим складом інфраструктури
Відсутність обґрунтованих пропорцій у виділенні коштів на розвиток господарства і інфраструктури	Відсутність єдиного замовника розвитку інфраструктури
Незбалансований розвиток виробничої і соціальної інфраструктури	Нескоординоване виділення коштів: необхідність створення для цього спеціальних фондів
Залишковий принцип розвитку інфраструктури	Експлуатація об'єктів інфраструктури різними відомствами
Відсутність відпрацьованих механізмів проведення регіональної політики щодо розвитку інфраструктури	Наявність різних стандартів і підходів до розвитку інфраструктури в різних відомствах

Організація Економічного Співробітництва і Розвитку (ОЕСР) (*Organization for Economic Cooperation and Development*), яка об'єднує 30 індустріально розвинених країн світу при проведенні оцінки стану інфраструктурного комплексу як об'єктів інфраструктури розглядає дороги, мости, суспільний транспорт, зв'язок, енергетику, освіту та ін. [6]. У результаті проведеного дослідження зроблено висновок, що в 30-ти індустріально розвинених країнах світу останніми роками державні інвестиції в інфраструктуру знижуються. У довгостроковій перспективі така тенденція може ускладнити ситуацію в «заможних» країнах. Якщо на початку 1990-х років державні інвестиції на інфраструктуру, у середньому, склали 9,5% ВВП країн, що є членами ОЕСР, то наприкінці 1990-х цей показник знизився до 8%, а в 2005 р. склав 7%. Частково це пояснюється зростанням державних витрат на соціальні цілі (за період з 1980 по 2003 рр. зросли з 16% до 21% ВВП). Це пов'язано з процесом «старіння» населення індустріально розвинених держав – через це держбюджети цих країн більше засобів вимушені витратити на виплати пенсій, соціальної допомоги, охорону здоров'я й інше. У найближчі десятиліття ці проблеми ще більш загостряться. Наприклад, якщо в 2005 р. США витратили на охорону здоров'я і соціальну підтримку 6,3% ВВП, Великобританія – 6,1%, Японія – 6,9%, Німеччина – 8,8%, то до 2050 р. розміри цих витрат збільшаться, відповідно, до 12,4% (США), 12,7% (Великобританія), 11,8% (Німеччина) та 10,9% (Японія). Таким чином, держави не зможуть витратити більше засобів на вкладення в інфраструктуру, що поставить під загрозу перспективи їх економічного зростання. Отже, це підтверджує необхідність визначення пріоритетних напрямів розвитку об'єктів інфраструктури регіонів України з метою досягнення максимального економічного ефекту, що матиме позитивний вплив на економіку країни в цілому. Слід зазначити, що одним з перспективних способів залучення інвестицій у розвиток інфраструктурного комплексу ОЕСР вважає більш активніше використання приватного капіталу і приватизацію.

При проведенні оцінки інфраструктурних комплексів країн світу ОЕСР проводить оцінку таких компонент [6]:

1. *Соціальна інфраструктура і послуги*: освіта (нижній рівень освіти, базова освіта, середня освіта, вища освіта); здоров'я (загальне здоров'я, основне здоров'я); суспільна політика, програми населення і репро-

дуктивне здоров'я; уряд і цивільне суспільство; інша соціальна інфраструктура (зайнятість, житло, інші соціальні послуги);

2. *Економічна інфраструктура і послуги*: транспорткування і зберігання; комунікації; виробництво електроенергії та її постачання; банківські і фінансові послуги; підприємництво й інші послуги.

У сучасному світі питання оцінки і розвитку інфраструктури країни стає найбільш популярним. У представлений в 2009 р. президентом США Б. Обамою масштабна програма економічної допомоги, яка називається «План Американського Відновлення і Реінвестування» (*American Recovery and Reinvestment Plan*) [7], розглядаються основні положення по виведенню економіки США з кризи. Програма призначена для того, щоб у короткостроковій перспективі сприяти боротьбі з безробіттям, а в довгостроковій – забезпечити тривале економічне зростання. Програма складається з чотирьох блоків: допомога бідному населенню, інфраструктурні проекти, податки, закон і порядок. У контексті даного дослідження інтерес становить другий блок Програми, в якому пропонується реалізувати інфраструктурні проекти, необхідність впровадження яких ґрунтується на проведеній у січні 2009 р. Американським Суспільством Цивільних Інженерів (*American Society of Civil Engineers*) традиційної оцінки стану інфраструктури США:

- ✦ будівництво нових і ремонт старих доріг, гранти на розвиток суспільного транспорту, реновацію залізниць, оновлення аеропортів;
- ✦ ремонт і інновацію будівель шкіл і ВНЗів, модернізацію більше 75% будівель, що знаходяться у федеральній власності; допомога домовласникам у проведенні аналогічних робіт, при цьому провідною ідеєю плану є підвищення економічності при використанні енергії;
- ✦ оснащення навчальних закладів сучасним устаткуванням і лабораторіями;
- ✦ ремонт і оновлення водопроводів, систем очищення води, каналізації, очисних споруд, гребель та інше;
- ✦ значні інвестиції у виробництво енергії з альтернативних джерел. За планом виробництво «зеленої» енергії повинне бути подвоєне протягом трьох років;
- ✦ загальна комп'ютеризація всієї медичної системи США, а саме: створення загальнонаціональ-

- ної медичної бази даних. Проект передбачається реалізувати протягом п'яти років;
- ★ розповсюдження швидкісного Інтернету. Цей пункт Програми розрахований на те, щоб допомогти підприємствам малого бізнесу в США здійснювати операції у глобальному масштабі;
- ★ збільшення інвестицій у наукові дослідження.

Державною Думою РФ у рамках виконання Федеральної цільової програми «Скорочення різниці в соціально-економічному розвитку регіонів Російської Федерації (2002 – 2010 років і до 2015 року)» [8] використовує підхід, який передбачає оцінку рівня розвитку транспортної інфраструктури, галузей соціальної інфраструктури й інженерної інфраструктури. Метою даної програми є скорочення відмінностей у соціально-економічному розвитку регіонів РФ, що дозволить їй економіці вийти на новий рівень економічного розвитку відповідно до пріоритетних напрямів розвитку світової економіки.

Таким чином, оцінка і визначення пріоритетних напрямів інфраструктурного комплексу України повинні бути покладені в основу заходів щодо подальшого формування регіональної і державної промислової політики.

Актуальність розгляду виробничої інфраструктури в ширшому аспекті підтверджує і аналіз виробничої інфраструктури Японії, в якому, на думку Власова В. В., для повного освітлення даного питання необхідний такий комплекс галузей: «вантажний транспорт, оптова торгівля, електро-, газо-, водопостачання, складське господарство, зв'язок, інформаційне обслуговування (обробка інформації, виробництво програмного забезпечення, послуги баз даних), а також сфера ділових послуг, до якої відносяться: реклама, маркетингове обслуговування, оренда, лізинг, консультаційне обслуговуван-

ня (консультування з питань управління, інвестиційної політики), сфера по забезпеченню тимчасових потреб у робочій силі і т. д.» [9, с. 4].

На нашу думку, даний перелік складових інфраструктурного комплексу слід скоригувати відповідно до чинної системи статистичної звітності України, що дозволить представити взаємозв'язок між об'єктами інфраструктурного комплексу та їх вплив на розвиток економіки України (рис. 1). Блоки «Економіка регіону» та «Інфраструктура» відповідають класифікації видів економічної діяльності (КВЕД), згідно з Інструкцією Державного комітету статистики України [10].

Основною особливістю оцінки регіональної інфраструктури є те, що не завжди можливо визначити, яка частка інфраструктурного комплексу країни, наприклад, залізниця або газопровід, електромережі і так далі, відносяться до конкретної області або економічного регіону. Тому інфраструктурний комплекс доцільно розглядати не тільки за галузевою ознакою, але і за територіально-галузевою. Особливістю такого поділу елементів є їхня приналежність до певної території.

Інфраструктуру регіону доцільно класифікувати за функціональним призначенням. Відповідно до цього напряму всі елементи інфраструктурного обслуговування щодо діяльності господарюючого суб'єкта можна поділити на три групи: *перша* – галузі, які забезпечують формування умов виробництва; *друга* – галузі, які забезпечують умови функціонування безпосередньо технологічного процесу виробництва продукції; *третья* – галузі, які забезпечують реалізацію готової продукції.

Перша і третя групи представлені складським господарством, оптовою торгівлею, діловими послугами, інформаційним забезпеченням та ін. Оптова торгівля забезпечує не тільки оборот продукції, але і такі зовнішні умови суспільного виробництва, як реалізацію мате-

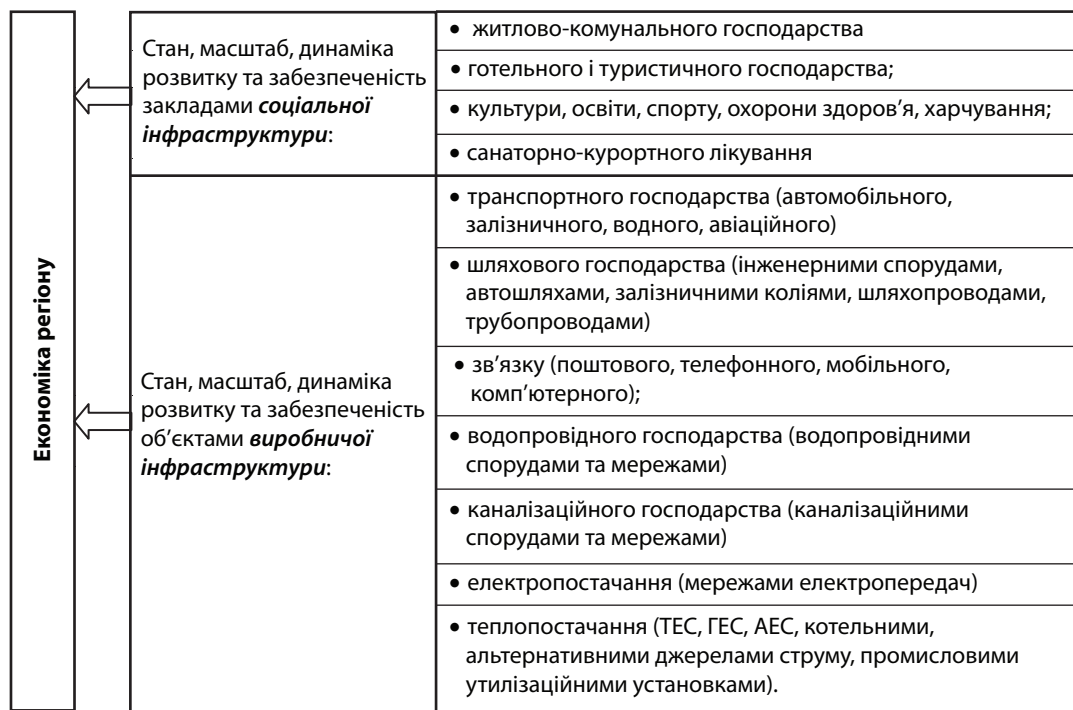


Рис. 1. Взаємозв'язок між об'єктами інфраструктурного комплексу та їх вплив на економіку регіону

ріальної продукції, надання виробникам інформації про стан і структуру попиту на їх продукцію і т. ін.

До другої групи можна віднести матеріально-технічне постачання, ремонтно-механічні майстерні, транспорт, зв'язок, водо-, тепло-, електро- і газопостачання й ін. Щодо деяких сфер виробничої інфраструктури ця класифікація за ознакою обслуговування безпосередньо виробничого процесу і формування факторів з реалізації товарів на ринку може вважатися умовною, оскільки деякі елементи, такі як, наприклад, транспорт, має міжгалузевий характер і через цю специфіку і особливості функціонування повинен бути віднесений до трьох груп одночасно.

## ВИСНОВКИ

Дослідження існуючих наукових підходів виявило неможливість співставлення показників, що характеризують рівень розвитку об'єктів соціальної інфраструктури регіонів. Для вирішення означеної проблеми запропоновано використовувати комплексні показники оцінки масштабу, технічного стану та динаміки розвитку соціальної інфраструктури. Підкреслено, що оцінка об'єктів соціальної інфраструктури має базуватися на територіально-галузевому, функціональному підходах та чинній класифікації видів економічної діяльності офіційної статистики.

Здійснене у статті обґрунтування переліку об'єктів інфраструктури регіону, що є найбільш важливими для відтворення людського капіталу, може стати основою визначення такого показника, як рівень забезпеченості населення об'єктами інфраструктурного комплексу. Такий перспективний напрямок подальших досліджень. ■

## ЛІТЕРАТУРА

**1. Беленькій П. Ю.** Інфраструктура ринку праці (глобалізаційний та регіональні аспекти) / П. Ю. Беленькій, В. Б. Люткевич.– Львів, 2004.– 121 с.

**2. Алимов О. М.** Конкурентоспроможність національної економіки / О. М. Алимов, В. Н. Ємченко.– К.: Ін-т економіки НАН України, 2001.– 59 с.

**3. Бажал Ю. М.** Розвиток національної інноваційної системи як складової українського інформаційного суспільства [Електронний ресурс] / Ю. М. Бажал. – Режим доступу : [http://www.isu.org.ua/catalog-26/c\\_id-157/i\\_id-4/level-2/library.html](http://www.isu.org.ua/catalog-26/c_id-157/i_id-4/level-2/library.html).

**4. Геец В. М.** Социально-экономические трансформации в переходе к экономике знаний / В. М. Геец // Социально-экономические проблемы информационного общества [под ред. Г. Л. Мельника].– Сумы: 2005.– 430 с.

**5. Гриценко А.** Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова / А. Гриценко, В. Соболев // Економіка України.– 1998. № 4.– С. 35 – 44.

**6.** Оценка для Европейской Комиссии [Электронный ресурс] // Organisation for European Economic Co-operation – 2009.– Режим доступу : <http://www.oecd.org/dataoecd/12/15/36374981.pdf>.

**7.** Антикризисная программа США [Электронный ресурс] // Агентство Washington ProFile.– 2009.– Режим доступу: <http://www.washprofile.org/ru/node/8380>.

**8.** Законодательство РФ [Электронный ресурс] // Агентство экономико-правовых консультаций и деловой информации – «АКДИ Экономика и жизнь» – 2008.– Режим доступу : <http://www.akdi.ru>.

**9. Власов В. В.** Япония: производственная инфраструктура / В. В. Власов.– М.: Наука. Главная ред. восточной литературы, 1991.– 182 с.

**10.** Інструкція щодо заповнення форм державних статистичних спостережень зі структурної статистики.– Наказ № 321 від 27.08.2007.– 128 с.