

ФОРМУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ЧИННИКІВ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ТА КУЛЬТУРНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

FORMATION OF INFRASTRUCTURE FACTORS OF SOCIO-ECONOMIC AND CULTURAL DEVELOPMENT OF THE REGION

УДК 338.46.048.35:131.7

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct51-8>**Зварич І.Т.**

д.політ.н., професор,
професор кафедри менеджменту
і маркетингу
Прикарпатський національний університет
імені Василя Стефаника

Зварич О.І.

д.е.н., доцент,
професор кафедри
міжнародних економічних відносин
Прикарпатський національний університет
імені Василя Стефаника

Zvarych Igor

Vasyl Stefanyk Precarpathian
National University

Zvarych Olena

Vasyl Stefanyk Precarpathian
National University

У цій висвітлюється проблематика інфраструктурних чинників у системі соціально-економічного і культурного розвитку регіонів. При цьому обґрунтовано, що термін «інфраструктура» у його сучасному розумінні – це основа економічної системи та її складників, її внутрішня організація, якою гарантується її цілісність. Водночас соціально-економічний зміст поняття «регіональна інфраструктура» полягає у забезпеченні необхідних умов для економічного і соціального розвитку території. Установлено, що сьогодні регіони України намагаються максимально ефективно використовувати всі наявні в них ресурси для свого подальшого розвитку та здійснюють пошук нових можливостей використання усього свого потенціалу. Його розкриття і ефективне використання з урахуванням відповідних регіональних особливостей та економічної спеціалізації потребують підвищення ефективності функціонування усіх елементів регіональної інфраструктури. Утім, які б ознаки не були покладені у підґрунтя її класифікації, незаперечним залишається той факт, що вона відіграє одну з основних ролей, коли йдеться про реалізацію стратегії модернізації регіональної економіки.

Ключові слова: регіон, економічний розвиток, регіональна інфраструктура, інфраструктурне забезпечення, інфраструктурні об'єкти території.

В статті освещается проблематика основных инфраструктурных факто-

ров в системе социально-экономического и культурного развития регионов. При этом обосновано, что термин «инфраструктура» в его современном понимании – это основа экономической системы и её составляющих, её неотъемлемая внутренняя организация, которая гарантирует её целостность. Одновременно социально-экономический смысл понятия «региональная инфраструктура» состоит в обеспечении необходимых условий для экономического и социального развития территорий. Вместе с тем установлено, что сегодня каждый регион Украины пытается максимально эффективно использовать все свои ресурсы для дальнейшего развития, осуществляет поиск новых возможностей использования всего своего потенциала. Его раскрытие и эффективное использование с учётом региональных особенностей и экономической специализации требуют значительного повышения эффективности функционирования всех основных элементов региональной инфраструктуры. При этом какие бы признаки ни были в основе её классификации, в целом неоспоримым остается факт её важной роли, когда речь идёт прежде всего о реализации стратегии модернизации региональной экономики.

Ключевые слова: регион, экономическое развитие, региональная инфраструктура, инфраструктурное обеспечение, инфраструктурные объекты территории.

This article highlights the problems of determining infrastructural factors in the system of socio-economic and cultural development of regions. Using systemic approaches, methods of analysis and synthesis of induction and deduction, comparative analysis, it is substantiated that such a term as «infrastructure» in its modern sense is the basis of the economic system and its components, its internal organization, which guarantees its integrity. At the same time, the socio-economic meaning of the concept of «regional infrastructure» is to provide the necessary conditions for economic and social development of territories. The important role of regional infrastructure stems from its functions, which can be divided into internal (specialized) and external (or regional). Internal are a number of important economic and social functions performed by each enterprise and element and subdivision of the regional infrastructure. At the same time, external ones are to ensure a comprehensive and properly balanced development of the region in accordance with its resource potential and certain specialization. In order to unconditionally improve the situation in the regional infrastructure, today many hopes of the regional and local authorities are placed on attracting external investment capital as the most promising area for financing its modernization. It is worth noting that a number of powerful foreign and domestic companies that have the appropriate experience in solving such large-scale problems are ready to become investors and implement the best achievements of organizational and technical experience in the relevant regions of Ukraine. At the same time, it is established that at this time the regions of Ukraine are trying to use their resources as efficiently as possible for further development, are looking for new opportunities to use their potential. Its disclosure and effective use, taking into account the defining regional features and the corresponding economic specialization, require a proper increase in the efficiency of all elements of the regional infrastructure. However, whatever the features of its classification, it is undeniable that it plays a key role in implementing the strategy implementation of appropriate processes of modernization of the regional economy.

Key words: region, economic development, regional infrastructure, infrastructural provision, infrastructural objects of the territory.

Постановка проблеми. Інфраструктурна забезпеченість є необхідним елементом економічного розвитку будь-якої держави. Однак стан вітчизняної інфраструктури, на жаль, усе ще далекий від задовільного, що є помітним бар'єром на шляху економічного та соціального прогресу. Сьогодні регіони України намагаються максимально ефективно використовувати усі наявні в них ресурси для свого подальшого розвитку, здійснюють активний пошук нових можливостей використання свого потенціалу. Аналізуючи світові соціально-економічні тенденції,

можна стверджувати, що одними з найбільш перспективних напрямів у цій сфері є передовсім прискорений розвиток регіональної інфраструктури та підвищення рівня інфраструктурної забезпеченості основних складників господарського комплексу регіону [1], що актуалізує системні наукові дослідження у цьому напрямі, особливо важливі в умовах побудови й утвердження новітніх ринкових форм господарювання в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом помітно збільшилася кількість

досліджень і публікацій, присвячених належному розв'язанню численних проблем окремих підрозділів інфраструктури на регіональному рівні. Серед вітчизняних науковців, які досліджують такі питання, варто відзначити роботи Б. Адамова, В. Бабаєва, Ю. Гончарова, Н. Гури, В. Дорофієнка, О. Ігнатенко, К. Котлярової, О. Олійник, М. Орлатого, О. Поважного, К. Рибак, С. Романюка, Г. Семчука, Д. Стеченко, А. Халецької, Я. Черниш, А. Ягодки [1–17]. Проте такі дослідження переважно стосуються різних виробничих, технологічних, екологічних аспектів функціонування підприємств виробничо-економічної інфраструктури та напрямів належного розвитку соціальної інфраструктури і проблем формування ринкової інфраструктури в Україні тощо, тобто мають у цілому фрагментарний характер. Значно меншою мірою досліджуються відповідні питання регіональної та місцевої інфраструктури як комплексного об'єкта впливу на економічний розвиток регіону, що й стало основним завданням пропонованої наукової розвідки. Водночас усе ще недостатньо вивченими залишаються такі питання, як трактування термінів «інфраструктура», «регіональна інфраструктура», їх визначальні функції та їх класифікація, розроблення різних моделей взаємозв'язку економічного розвитку регіону і його інфраструктури та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз цих проблем як ключових у контексті економічного розвитку регіону.

Виклад основного матеріалу дослідження. Серед актуальних наукових проблем регіонального розвитку вирізняються питання визначення регіональної інфраструктури як окремої дефініції. Чітке артикулювання терміна «регіональна інфраструктура» має не лише академічно-наукове, а й прикладне значення. Термін «інфраструктура» у сучасному розумінні – це основа економічної системи та її складників, її внутрішня організація, яка гарантує її цілісність [18]. Будь-який регіон є складним і багатовимірним територіальним утворенням, яке потрібно розглядати як складну відкриту та динамічну соціально-економічну систему з особливими природою і властивостями. Водночас відносини в інфраструктурі за своєю економічною суттю є стосунками створення послуг та мають споживчий характер. Своєю чергою, послуга, яка лежить в основі діяльності інфраструктурного об'єкта, є специфічною економічною категорією [19], що й створює характерні особливості інфраструктури як об'єкта менеджменту та її модернізації і реформування.

Словник іншомовних слів подає термін «інфраструктура» як «...сукупність галузей соціально-економічного життя, які характеризуються підпорядкованістю, обслуговують виробництво, створюючи відповідні передумови функціонування суспільства: формують виробничу і соціальну

інфраструктуру». Виробнича включає у себе, головним чином, транспорт, зв'язок, енергетику, водну інфраструктуру, охорону навколишнього природного середовища, а соціальною охоплюються насамперед такі галузі, як наука, освіта, охорона здоров'я, соціальний захист населення, культура та відпочинок [20].

Багато уваги в наукових роботах приділяється ринковому складнику інфраструктури виходячи із сучасних тенденцій її невинного розвитку. Ринкова інфраструктура – це певна сукупність інститутів, підприємств, організацій і служб, гарантуючих прийнятний режим стійкого функціонування ринку на його території. Зрозуміло, що за специфікою економічної діяльності вони можуть зосереджуватися у містах регіону. У складі його ринкової інфраструктури виділяють фінансові інституції; фонди розвитку; банківські установи; аудиторські компанії; лізинг; об'єднання підприємств; біржі (праці, товарні фондови); торговельні будинки; центри інформаційної підтримки; бізнес-центри тощо. Функції об'єктів ринкової інфраструктури полягають, зокрема, у наданні підприємцям відповідних консультацій правового й економічного характеру, захисті їхніх інтересів, фінансовій підтримці і виділенні кредитних ресурсів разом із лізингом, аудитом та сприянні страхуванню бізнесу і матеріально-технічному забезпеченню та реалізації продукції підприємств тощо.

Соціально-економічний зміст поняття «регіональна інфраструктура» полягає у забезпеченні необхідних умов економічного і соціального розвитку регіону. Водночас однією з найважливіших пропорцій є співвідношення, яке складається між його виробничим комплексом та інфраструктурою. Саме на прикладі різних об'єктів виробничої інфраструктури американським ученим-економістом Д. Ашауером доводиться безпосередній зв'язок між досягнутим рівнем розвитку відповідної інфраструктури регіону (через ті чи інші показники валової вартості інфраструктури, динаміки обсягу державних капітальних вкладень у різні інфраструктурні підрозділи) і рівнем активності його економічного складника та продуктивності праці, динамікою приватних інвестицій і, що особливо цікаво, норми прибутку у приватному секторі [20].

Важлива роль регіональної інфраструктури впливає з її функцій, які можна умовно поділити на внутрішні (спеціалізовані) та зовнішні (або ж загальнорегіональні) [18]. Внутрішні – це низка важливих економічних і соціальних функцій, що виконуються кожним підприємством та елементом і підрозділом регіональної інфраструктури. Водночас зовнішні – це забезпечення відповідного комплексного і збалансованого розвитку регіону відповідно до його ресурсного потенціалу та переважаючої спеціалізації. Саме виконання зовнішніх

функцій і є предметом розгляду у пропонованому дослідженні.

Із метою безумовного поліпшення ситуації в інфраструктурі сьогодні багато сподівань регіональною та місцевою владою покладається на залучення зовнішнього інвестиційного капіталу як на найбільш перспективний напрям фінансування її модернізації. І варто зазначити, що низка потужних зарубіжних та вітчизняних компаній, які мають належний досвід у розв'язанні таких масштабних проблем, готові виступити інвесторами й упроваджувати найкращі досягнення організаційного та технічного досвіду в різних регіонах України. Але чи готові регіони для сприйняття цього досвіду? Адже для цього принаймні у регіональній інфраструктурі необхідно здійснити різні справді ефективні нормативно-організаційні та фінансово-економічні заходи.

Часто нерозв'язаною проблемою залишається також недостатня активність регіональної влади та місцевого самоврядування. Домінує їхня пасивна поведінка. Для багатьох суб'єктів регіональної влади вже саме порушення, по суті, життєдайної проблеми пошуку необхідних зовнішніх інвестицій стає ніби непереборним викликом для функціонування регіонального механізму. Основними причинами цього можуть бути недостатній досвід урядовців та їхня традиційна ментальність, брак знань та вмінь, а часто побоювання суперництва з іншими регіональними суб'єктами за отримання фінансових коштів ззовні. Утім, належне інвестування у регіональну інфраструктуру підвищує значення регіону у зовнішньому середовищі та рівень життя проживаючого у регіоні населення. Водночас такі інвестиційні дії приносять численні економічні та соціальні вигоди й є для регіону потенційним джерелом його розвитку. Чим більш розвинена та модернізована регіональна інфраструктура, тим така одиниця місцевого самоврядування стає привабливішим простором для інвесторів ззовні, завдяки чому з'являються нові робочі місця і зменшується рівень безробіття та зростає споживчий попит. Тобто відповідні інфраструктурні інвестиції належать до найосновніших «регіонотимулюючих» чинників.

Регіональна інфраструктура трактується сьогодні як особливий клас логічно згрупованих активів, які мають схожі фізичні ознаки і властивості грошового обігу та однакові фази розвитку тощо. Водночас до щонайістотніших ознак інфраструктурних активів відносять: досить високі бар'єри входу; стійкість до змін господарського циклу; стабільні періодичні грошові потоки із потенціалом щонайменше часткової інфляційної індексації; порівняно низьку кореляцію з іншими класами активів [21].

Метою цього дослідження є й побудова моделі взаємозв'язку економічного розвитку регіону та

його інфраструктури. Її здійснено у два етапи. Перший полягає у підборі показників-репрезентантів виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури і показника економічного розвитку регіонів України. На другому етапі вирішується завдання оцінки зв'язку між показниками регіональної інфраструктури та економічним розвитком регіонів. Як індикатор соціально-економічного і культурного розвитку регіонів України вибрано показник валового регіонального продукту, який припадає на одного мешканця.

Для реалізації першого етапу використовуються раніше наведені визначення виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури. Тож зупинимось на аргументації вибору кожного з показників детальніше. До складу виробничої інфраструктури, зокрема, входять: транспорт, зв'язок та енергетика, водна інфраструктура; охорона навколишнього природного середовища.

Транспортна інфраструктура може бути представлена, головним чином, щільністю транспортних шляхів сполучення або ж забезпеченістю засобів для перевезення вантажів (вантажними автомобілями, залізничними вагонами, річковими та морськими суднами і літаками) та перевезення пасажирів (автобусами, тролейбусами, трамваями, метрополітенами, залізничними пасажирськими вагонами, річковими, морськими суднами і літаками). В умовах забезпечення євроінтеграційних інтересів на перше місце виходить не стільки кількісна оцінка відповідної транспортної інфраструктури, скільки її якісне наповнення. Тому, на нашу думку, більш важливим питанням є можливість підтримувати у якісному стані таку транспортну інфраструктуру, що великою мірою залежить від оптимального вибору напрямів використання інвестиційних коштів. Тому для характеристики транспорту вибрано відносний показник відновлення дорожньої інфраструктури, який визначають як відношення внесених інвестицій у неї до середньої щільності автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям у кожному регіоні України.

Інформація про інфраструктуру зв'язку у вітчизняній статистиці представляється продукцією (послугами) пошти і зв'язку – показником, який характеризує обсяг послуг, наданих ними населенню, підприємствам, організаціям, установам та іншим споживачам (відправлення газет, журналів, листів, телеграм, грошових переказів, пенсійних виплат, міжміських чи міжнародних телефонних переговорів) і кількісними показниками забезпечення телефонними апаратами міської та сільської мережі, забезпеченості населення трансляційними радіоточками звукового дрогового мовлення тощо. Проте в сучасній інформаційній економіці та надшвидких темпах її розвитку, на нашу думку, недоцільно оперувати тільки такими

статистичними категоріями, адже врахування прогресивних технологій за здійснення оцінки інфраструктури зв'язку вимагає використання і граничних показників, які дають змогу визначити отримувану віддачу від кожної додаткової одиниці інвестиційних вкладень у розвиток інфраструктури. Тому запропоновано використовувати показник граничної ефективності вкладень у зв'язок як частку приросту доходів від надання послуг у цій сфері у прирості капітальних інвестицій у неї.

Енергетична інфраструктура – це сукупність галузей економіки, що мають відношення до вироблення, перетворення, передачі (транспортування) та розподілу енергетичних ресурсів. Україна має ще недостатній рівень забезпечення своїх потреб власними енергоресурсами. У цьому контексті вона поступається різним державам Європейського Союзу, зокрема Німеччині та Франції. Водночас Україна має найбільш енергомістку економіку, енергоємність ВВП України перевищує у 2,6 рази середнє значення енергоємності ВВП країн світу (рис. 1). Така значна енергомісткість спричинена надзвичайно високим рівнем споживання різноманітних енергетичних ресурсів на виготовлення одиниці продукції, чим, своєю чергою, спричиняється зростання імпорту вуглеводнів [21]. Висока енергоємність ВВП України спричинена, головним чином, низьким рівнем технологічного оснащення окремих галузей економіки, особливо у житлово-комунальному секторі, неоптимальністю галузевої структури економіки держави та загрозливою незбалансованістю

імпортно-експортних операцій, як і негативним впливом «тіньової» економіки.

Одним із найважливіших індикаторів розвитку економіки держав є досягнутий нею рівень електроенергетики. Потенціал економічного розвитку країни та її регіонів опосередковано визначається обсягами виробництва електроенергії, зокрема у розрахунку на одну особу, тому у цьому дослідженні вибрано саме такий показник її виробництва. Забезпеченість водною інфраструктурою зазвичай представляють різними потужностями водопостачання і водовідведення у господарстві, який характеризується найбільшим обсягом споживання води (24,4% із 5,3 млрд кубічних метрів від сумарних обсягів) [16; 22]. А характерною особливістю організації постачання води населенню є розпорошеність кінцевих споживачів та вимоги до її якості. Цим спричиняється значне збільшення витрат на водопостачання. Є постійні проблеми в управлінні водним сектором, оскільки реформаторські управлінські рішення часто зустрічають спротив через різні ідеологічні міркування. Так, за підрахунками, у 2000 р. централізоване водопостачання забезпечувало потребу у воді на 65,0%, у містах – на 85,0%, у сільській місцевості – на 26,0%. Із 91 тис км трубопроводів (магістральних і вуличних) та 47 тис км каналізаційних трубопроводів відповідно 30,0% і 24,0% перебували в аварійному стані [22]. З урахуванням цього за характеристикою водної інфраструктури на перший план виходить забезпечення житлового фонду водопостачанням та водовідведенням. У зв'язку із цим і виникає потреба в обчисленні показника приросту

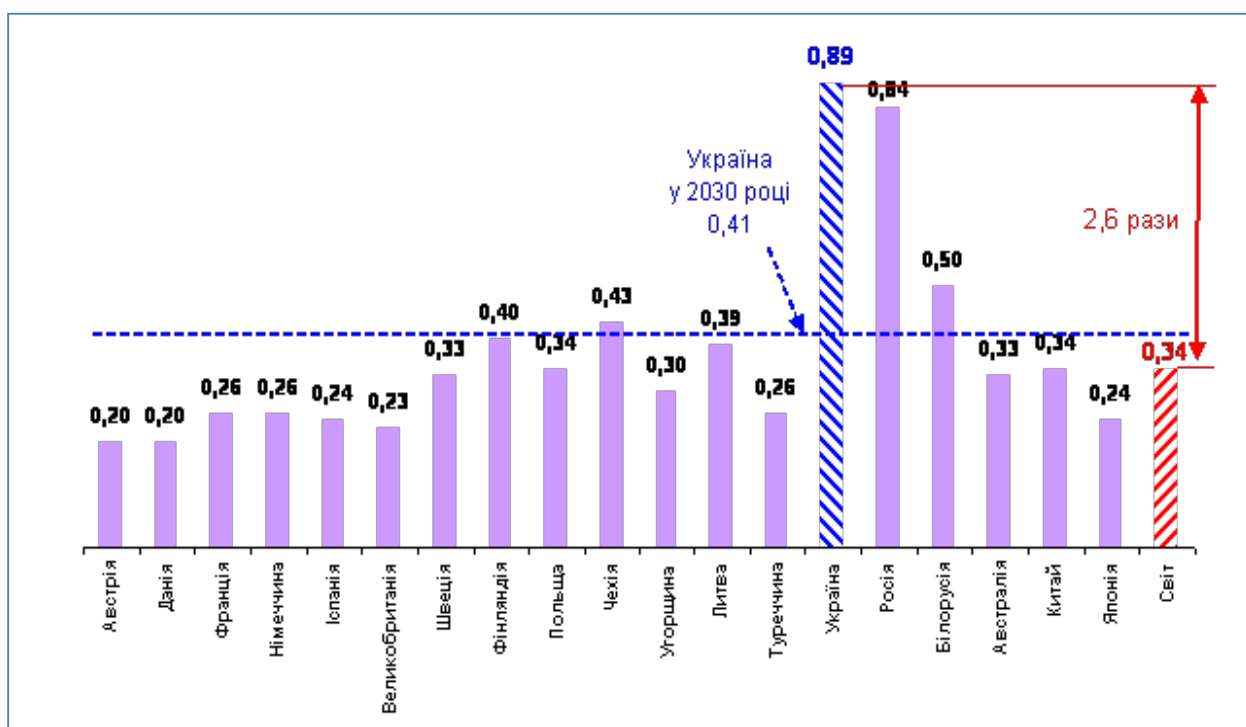


Рис. 1. Енергомісткість ВВП країн світу, \$ США (ПКС) [10]

загального водовідведення до збільшення обсягів житлового фонду.

Водночас важливим аспектом суспільної діяльності є поряд із раціональним (оптимальним) використанням природних ресурсів охорона навколишнього природного середовища. Зрозуміло, що вона супроводжується значними економічними витратами поруч із видатками на охорону здоров'я, освіту, культуру та мистецтво тощо. Діяльність у сфері охорони навколишнього природного середовища розглядають у різних аспектах (економічному, соціальному, екологічному, моральному, технічному тощо) [22]. Економічні аспекти пов'язані переважно з витратами на здійснення природоохоронних заходів з урахуванням забезпечення матеріальних і духовних потреб населення та збереження прийняттого рівня якості середовища його існування. Тому пропонується використовувати показник граничної ефективності інвестицій в охорону навколишнього природного середовища як відношення приросту поточних витрат на охорону і раціональне застосування таких ресурсів до приросту капітальних інвестицій на їх охорону та ефективне використання.

Соціальною інфраструктурою охоплюються: наука, освіта, охорона здоров'я населення, соціальний захист, культура та відпочинок. В інфраструктурному аспекті наука може бути розглянута з позиції наукових і науково-технічних робіт, до яких відносяться фундаментальні та прикладні дослідження, науково-технічні розробки і науково-технічні послуги. Кожен із цих видів робіт спрямований на одержання нових знань та їх використання у створенні інноваційної продукції. Інноваційна продукція поділяється на нову для ринку і нову для підприємства. У регіональному розрізі цікавою є інновація, яка є новою для ринку. Тут як ринок можна розглядати і власне регіональний ринок, у межах якого ця продукція вироблена та реалізована. Коефіцієнт ефективності впровадження наукових розробок показує частку обсягу реалізованої інноваційної продукції, що є новою для ринку у внутрішніх поточних витратах на наукові та науково-технічні прикладні розробки у регіоні. Важливими складовими елементами соціальної інфраструктури регіону, міста, району, села і зорієнтовані на задоволення освітніх потреб сімей або груп населення, які мешкають на певній території, та навчальні заклади. Освітня інфраструктура може бути представлена кількістю і матеріально-технічним забезпеченням дошкільних, загальноосвітніх, професійно-технічних та вищих навчальних закладів різних рівнів акредитації. В Україні є досить гостра необхідність у забезпеченні населення дошкільними закладами, тому у цій роботі запропоновано використовувати показник охоплення дітей різними дошкільними навчальними закладами як відношення загальної чисельності

вихованців дошкільних навчальних закладів до загальної кількості дітей віком 1–6 років (без перших класів, організованих у школах).

У розділах соціальної інфраструктури з питань охорони здоров'я та соціального захисту наведено показники, що показують інфраструктурну забезпеченість мережі медичних закладів і мережі будинків-інтернатів для громадян похилого віку та інвалідів у регіонах України. Лікарняні ліжка обліковують на кінець року. Вони мають бути забезпечені необхідним устаткуванням і готовими для прийому хворих незалежно від того, зайняті вони хворими чи ні. Будинки-інтернати є стаціонарними соціально-медичними установами, у яких проживають громадяни похилого віку, ветерани війни та праці, інваліди, у тому числі діти-інваліди, які потребують належного догляду, зокрема відповідного медичного обслуговування. При цьому соціальна інфраструктура культури і відпочинку у статистичних виданнях подається як інформація про бібліотеки, клубні заклади, демонстраторів фільмів та дитячі заклади оздоровлення і відпочинку як постійно або ж тимчасово функціонуючі, спеціалізовані або пристосовані заклади із певними місцем розташування, матеріально-технічної бази і наявного у регіоні кадрового потенціалу для надання відповідних послуг із відпочинку, оздоровлення, фізичного та інтелектуального розвитку дітей. Дитячі заклади оздоровлення є здебільшого закладами санаторного типу, що включають дитячі центри та інші позаміські дитячі заклади оздоровлення і відпочинку. Такими дитячими закладами вважаються, головним чином, табори з денним перебуванням дітей та різні наметові табори.

Одним із пріоритетних напрямів реалізації державної та регіональної політики стосовно дітей є їх забезпечення якісними оздоровчими і відпочинковими послугами. Відповідні заходи спрямовуються на поліпшення їхнього фізичного та психологічного стану, підвищення життєвого тону, забезпечення догляду за ними і здійснення ефективного виховного процесу та розвитку інтелектуальних і творчих здібностей. Водночас основна увага зосереджується на істотному розширенні мережі дитячих закладів оздоровлення та змістовного відпочинку, їх оптимальній експлуатації протягом відповідного оздоровчого сезону і забезпеченні належних умов для всебічного розвитку дітей (насамперед інтелектуального, морального, творчого та фізичного).

Як видно з рис. 2, у середньому в регіонах України частка дітей, які перебували влітку в дитячих закладах оздоровлення та відпочинку за період з 2000 по 2015 р., становила 35,5%, отже, приблизно кожна третя дитина у віці від 7 до 16 років відпочивала й оздоровлювалася у різних дитячих закладах. Коефіцієнт кореляції між числом дитячих закладів та відпочиваючих у них становить 95,6%, що свідчить про все ще недостатню

забезпеченість дітей в Україні оздоровчими і відпочинковими послугами. Тому у цьому дослідженні як індикатор інфраструктури культури та відпочинку вибрано показник забезпечення дітей закладами оздоровлення та відпочинку.

До ринкової інфраструктури відносять: торгівлю; фінансову і страхову діяльність; операції з нерухомим майном; діяльність у сфері адміністративного чи допоміжного обслуговування; інші види економічної діяльності. Кожен із цих видів ринкової інфраструктури відіграє свою роль у суспільному житті та розвитку регіону. Водночас їх об'єднує те, що необхідність у них мають усі без винятку види діяльності та населення регіону. Водночас ринкова інфраструктура є ефективним механізмом функціонування підприємництва, що охоплює широкий спектр економічних процесів (від виробництва до споживання), включаючи укладення контрактів на постачання й організацію матеріальних потоків між галузями та регіонами і управління збутом та забезпечення належного обслуговування. У зв'язку із цим ефективність функціонування регіональної економіки залежить передовсім саме від досягнутої у регіоні комплексності та ефективності ринкової інфраструктури [23].

Невід'ємним складником ринкової інфраструктури є *інфраструктура торгівлі*, яка включає у себе сукупність особливих формувань (організацій, комерційно-торговельних інституцій, установ, підприємств, служб), кожне з яких відіграє свою роль в організації процесу оптової та роздрібною реалізації товарів і послуг. Інфраструктурні формування

торгівлі не мають основною метою здійснення власної комерційної діяльності, натомість вони повинні забезпечувати умови для оптимального й ефективного провадження комерційної діяльності різними суб'єктами основної структури торгівлі. Водночас її основні елементи за їх основним функціональним призначенням поділяються дві групи: групу елементів основної (внутрішньої) та групу загальноринкової (зовнішньої) інфраструктури. До елементів внутрішньої інфраструктури торгівлі входять такі підрозділи торгової мережі, як магазини (зокрема, аптеки), автозаправні станції, кіоски, намети, лотки, Інтернет-магазини і відповідні фірми поштового замовлення. Ефективність функціонування торгової мережі визначається обсягом її роздрібного товарообігу – індексом його фізичного обсягу. При цьому до обороту роздрібною торгівлі включається роздрібний товарообіг підприємств, які здійснюють свою діяльність у сфері роздрібною торгівлі, та розрахункові обсяги продажу різноманітних товарів через певну торгову мережу, що належить фізичним особам – підприємцям, як і на ринках.

Інфраструктура фінансового ринку включає суб'єкти й елементи, які створюють організаційні та економічні передумови для учасників фінансового ринку, забезпечуючи належну узгодженість і координацію їхніх спільних дій, підвищення ефективності фінансових операцій та функціонування ринкового механізму в цілому. До складу *інфраструктури фінансового і страхового ринку* можна віднести різні інституції, що є фінансовими

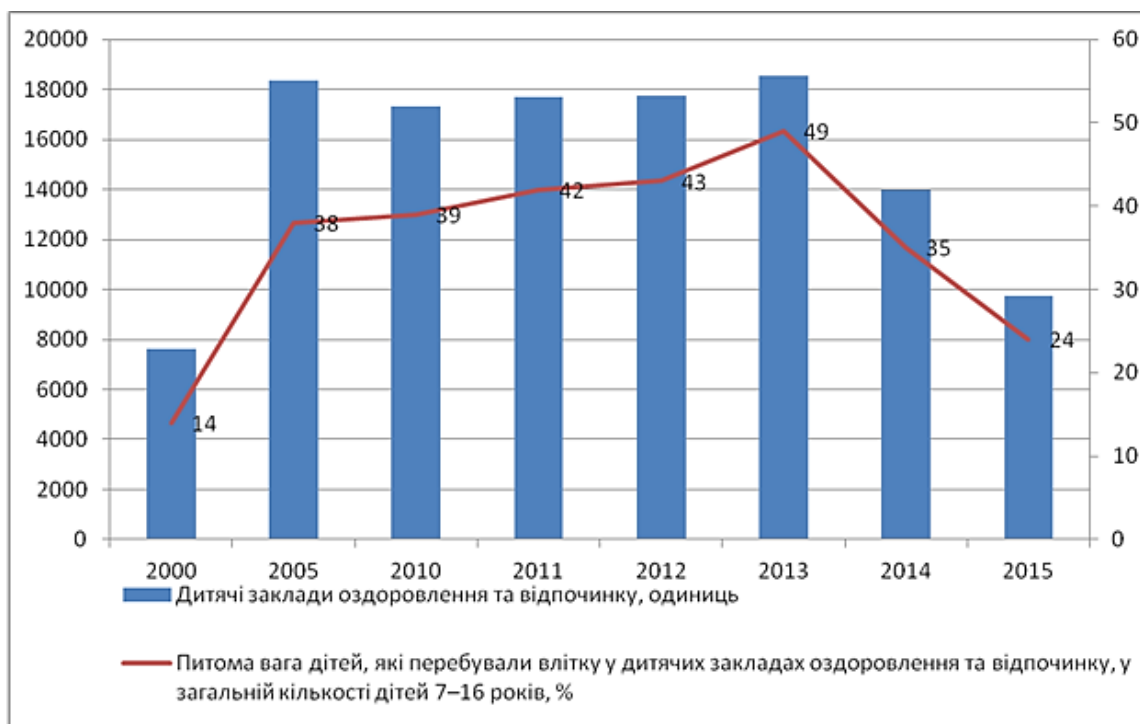


Рис. 2. Показники забезпеченості дітей у різних регіонах України оздоровчими і відпочинковими послугами [20]

посередниками, чи супроводжуючі установи. Зокрема, це «...інституції посередницького фінансового характеру – емісійні, комерційні, інвестиційні, іпотечні, ощадні та зовнішньоторговельні банки і спеціалізовані небанківські фінансово-кредитні організації. До них відносяться страхові, інвестиційні, фінансові, пенсійні фонди, кредитні спілки, ощадні інститути, ломбарди, лізингові, факторингові, трастові компанії, які є професійними гравцями ринку, торговці цінними паперами та іншими інструментами фінансового ринку і андеррайтери; відповідні організатори торгівлі – фондів та валютні біржі, позабіржові фондові торговельні системи (ПФТС); посередники у торговельних угодах – брокери і дилери; Національна депозитарна система, депозитарії, клірингові депозитарії; зберігачі та реєстратори цінних паперів; розрахунково-клірингові банки; інформаційно-аналітичні інститути, консультаційні центри; різні саморегулятивні організації ринку фінансових послуг (СРО)». Водночас інфраструктура фінансового і страхового ринку – складова частина фінансової та страхової діяльності регіональної економіки, яку створюють із метою обслуговування фінансового і страхового ринку, забезпечення його нормального функціонування. Ефективність її використання безпосередньо пов'язана з досягнутою прибутковістю у фінансовій та страховій діяльності, яка може бути представлена показником рентабельності фінансової та страхової діяльності, що обчислюється як відношення прибутку, отриманого від неї, до сукупної суми різноманітних витрат і відрахувань фінансових та страхових організацій.

Інфраструктура підприємств у сфері операцій із нерухомим майном формується агентствами нерухомого майна (ріелторськими компаніями). Як зазначено у [16], «...ріелторська діяльність – це підприємницька діяльність, що пов'язана зі здійсненням операцій із нерухомим майном. До таких операцій належать: торгівля нерухомим майном, у тому числі продаж нерухомого майна з прилюдних торгів; посередницька діяльність із нерухомим майном; пов'язана із цим інформаційно-консультаційна діяльність». Як показник ефективності використання інфраструктури агентств нерухомого майна вибрано індикатор їх прибутковості – рентабельність діяльності підприємств у сфері операцій із нерухомим майном. Інфраструктура підприємств і організацій у сфері адміністративного і допоміжного обслуговування. «Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування – це діяльність із підтримки основної діяльності підприємств, яка включає: оренду, прокат, лізинг; роботу з працевлаштування; діяльність туристичних агентств, туристичних операторів, надання послуг бронювання і пов'язану із цим діяльність; діяльність охоронних служб, проведення розслідувань; обслуговування будинків чи

територій; адміністративну і допоміжну офісну діяльність та інші допоміжні комерційні послуги». Як і у попередньому випадку, пропонується використовувати показник рентабельності діяльності у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування. Інфраструктура громадських, екстериторіальних організацій і органів та інших видів ринкової інфраструктури характеризується показником рентабельності. Сукупність вибраних показників-репрезентантів виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури і методичний підхід до їх обчислення та одиниці їхнього вимірювання наводяться у табл. 1.

На другому етапі слід вибрати методику оцінки взаємозв'язку між індикаторами виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури і показником економічного розвитку регіонів. Після формування їх сукупності здійснюється їх обчислення на основі реальних статистичних даних Служби статистики та інших необхідних для цього інформаційних матеріалів. Оскільки сформована статистична сукупність є різноманітною за одиницями вимірювання, то наступним кроком є стандартизація (нормалізація) даних. Згідно з нею й отримуємо «нові» необхідні нам статистичні дані як умовні величини.

Вибір відповідної методики оцінки взаємозв'язку між індикаторами виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури і показником економічного розвитку регіонів спирається на теорію математичної статистики, яка для такого аналізу пропонує використовувати кореляційно-дисперсійний аналіз або ж теорію метрики (відстані). Ці види аналізу схожі за суттю, однак протилежні за висновками. Так, на основі визначення коефіцієнтів кореляції та детермінації можна встановити реальну тісноту лінійного взаємозв'язку між показниками, причому чим ближчим є їх абсолютне значення до 1, тим тісніший зв'язок, і, навпаки, близькість за абсолютною оцінкою до 0 свідчить про відсутність зв'язку між обраними показниками. Міри відстані дають реальну можливість робити протилежні висновки: чим меншою є відстань між показниками, тим тісніший зв'язок між ними, і навпаки. У пропонованому дослідженні зосереджено увагу насамперед саме на другому підході. При цьому за вибору метрики відстані з-поміж евклідової, манхеттенської, Міхновського та інших зупинимось на евклідовій відстані, яка визначається за формулою:

$$O_{i,ВРП} = \sqrt{\sum_{t=1}^T (x_{it} - x_{ВРПt})^2}, \quad (1)$$

де $O_{i,ВРП}$ – відстань між i -тим показником інфраструктури та індикатором економічного розвитку у періоді t ;

x_{it} – значення i -того показника інфраструктури у періоді t ;

$x_{ВРПt}$ – значення індикатора економічного розвитку у періоді t .

Таблиця 1

Сукупність показників-репрезентантів виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури регіонів України

№ з/п	Інфраструктура	Показник	Одиниця вимірювання
<i>Виробнича інфраструктура</i>			
1.1	Транспорт	Коефіцієнт відновлення дорожньої інфраструктури = інвестиції у дорожню інфраструктуру/ щільність автомобільних доріг загального користування із твердим покриттям	млн грн/км на 1000 км ² території
1.2	Зв'язок	Гранична ефективність інвестицій у зв'язок = приріст доходів від надання послуг зв'язку/приріст капітальних інвестицій у його розвиток	відсотків
1.3	Енергетика	Виробництво електроенергії на одну особу	млн кВт·год. / ос.
1.4	Водна інфраструктура	Коефіцієнт приросту загального водовідведення до приросту житлового фонду	відсотків
1.5	Охорона навколишнього природного середовища	Гранична ефективність інвестицій в охорону навколишнього природного середовища = приріст поточних витрат на охорону та раціональне використання природних ресурсів / приріст капітальних інвестицій на охорону і раціональне використання відповідних природних ресурсів	відсотків
<i>Соціальна інфраструктура</i>			
2.1	Наука	Коефіцієнт ефективності впровадження наукових розробок = обсяг реалізованої інноваційної продукції, що є новою для ринку / внутрішні поточні витрати на наукові та різноманітні науково-технічні прикладні та деякі інші розробки	часток
2.2	Освіта	Показник охоплення дітей дошкільними навчальними закладами = загальна чисельність вихованців дошкільних навчальних закладів / загальна чисельність дітей у віці 1–6 років (без дітей, які навчаються у тих перших класах, що зазвичай організуються у відповідних школах)	відсотків
2.3	Охорона здоров'я населення	Забезпеченість населення лікарняними ліжками	кількість ліжок на 10 тис населення
2.4	Соціальний захист	Кількість будинків-інтернатів для громадян похилого віку та інвалідів (дорослих і дітей та молоді)	одиниць
2.5	Культура і відпочинок	Дитячі заклади оздоровлення та відпочинку	одиниць
<i>Ринкова інфраструктура</i>			
3.1	Торгівля	Індекс фізичного обсягу у царині роздрібного товарообороту	відсотків
3.2	Фінансова і страхова діяльність	Рентабельність фінансової та страхової діяльності	відсотків
3.3	Операції із нерухомим майном	Рентабельність діяльності підприємств у царині операцій із нерухомим майном	відсотків
3.4	Діяльність у сфері адміністративного і допоміжного обслуговування	Рентабельність діяльності у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	відсотків
3.5	Інші види діяльності (діяльність громадських, екстериторіальних організацій та органів)	Рентабельність інших видів діяльності	відсотків

Із метою аналізу використано статистичну інформацію Державної служби статистики України за 2008–2018 рр. [20]. У зв'язку з воєнними діями за 2014–2016 рр. статистичні дані по АР Крим, м. Севастополю і частині Донецької та Луганської областей відсутні, що дало реальну можливість для здійснення аналізу за вказаними регіонами лише за період 2008–2013 рр.

Підсумки розрахунку евклідових відстаней між показниками виробничої інфраструктури і

показником ВРП на одну особу відображено у табл. 2.

Як видно з табл. 2, між показником транспортної інфраструктури простежуємо тісний зв'язок у Донецькій, Житомирській, Закарпатській, Запорізькій, Івано-Франківській, Полтавській та Херсонській областях. Натомість в АР Крим, Дніпропетровській, Київській, Львівській, Одеській, Рівненській, Харківській, Чернігівській областях такий чинник не має впливу на ВРП регіону.

Оцінка взаємозв'язку соціально-економічного розвитку регіону та його виробничої інфраструктури

Область	Транспорт	Зв'язок	Енергетика	Водна інфраструктура	Охорона навколишнього середовища	Виробнича інфраструктура
Україна	3,64	3,84	3,04	3,34	3,93	3,56
АРК	4,83	9,21	3,30	10,56	9,68	7,52
Вінницька	2,45	4,05	1,41	3,48	3,16	2,91
Волинська	3,09	3,49	4,41	3,53	1,09	3,12
Дніпропетровська	4,03	3,16	2,76	2,61	3,76	3,26
Донецька	1,31	4,12	2,07	2,30	3,70	2,70
Житомирська	0,78	2,70	2,63	3,81	2,32	2,45
Закарпатська	1,94	3,55	3,21	2,53	2,46	2,74
Запорізька	1,04	2,59	2,42	2,64	3,75	2,49
Івано-Франківська	1,61	2,69	2,06	3,14	1,84	2,27
Київська	3,99	4,13	2,84	3,33	2,56	3,37
Кіровоградська	2,85	3,45	3,67	3,38	3,89	3,45
Луганська	2,75	1,29	2,93	2,16	3,80	2,59
Львівська	4,03	1,57	2,82	3,11	4,20	3,15
Миколаївська	1,01	1,59	3,05	2,63	2,44	2,14
Одеська	4,12	3,82	1,24	3,60	2,70	3,10
Полтавська	2,03	3,15	4,30	3,68	2,98	3,23
Рівненська	3,69	4,37	2,25	2,71	1,60	2,93
Сумська	2,68	2,90	3,93	2,71	3,36	3,12
Тернопільська	2,57	4,10	3,04	3,38	3,74	3,37
Харківська	3,75	1,10	3,86	2,84	4,20	3,15
Херсонська	1,15	3,18	4,05	3,36	3,71	3,09
Хмельницька	2,54	2,79	3,62	3,31	3,77	3,21
Черкаська	2,40	4,33	2,78	3,55	2,96	3,20
Чернівецька	2,36	0,72	2,78	3,31	3,56	2,55
Чернігівська	3,91	3,99	3,31	3,37	3,17	3,55
Київ	*	3,92	4,29	2,04	4,22	3,62
Севастополь	*	9,04	7,36	11,18	10,95	9,63

* – дані відсутні

зв'язок слабкий	зв'язок помірний	зв'язок тісний
-----------------	------------------	----------------

І в цілому в Україні зв'язок між ВВП та темпами відновлення дорожньої інфраструктури є слабким. За показником граничної ефективності інвестицій у зв'язок простежується тісна кореляція з ВВП у Волинській, Дніпропетровській, Житомирській, Закарпатській, Запорізькій, Івано-Франківській, Кіровоградській, Луганській, Львівській, Миколаївській, Полтавській, Сумській, Харківській, Херсонській, Хмельницькій, Чернівецькій областях. Слабкий зв'язок в АР Крим і м. Севастополі. Виробництво електроенергії та ВВП тісно пов'язані у Вінницькій, Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Закарпатській, Запорізькій, Івано-Франківській, Київській, Луганській, Львівській, Миколаївській, Одеській, Рівненській, Тернопільській, Чернівецькій і Чернігівській областях, слабкий – тільки у м. Севастополі. Однакові характеристики притаманні взаємозв'язку водної та екологічної інфраструктури з показником

економічного розвитку. Водночас усі області продемонстрували тісну кореляцію між ними, окрім АР Крим і м. Севастополя (див. табл. 2).

Така ж закономірність простежується і для усередненого показника виробничої інфраструктури: тісний взаємозв'язок між показниками, окрім АР Крим та м. Севастополя. Виділення суб'єктів господарювання в окремих підрозділах виробничої інфраструктури важливий передовсім із позиції ефективності використання комунального (спільного) майна на рівні регіону, адже значна їх кількість належить саме до комунальної форми власності, та для відповідного підвищення підприємницької активності у регіоні. Як це видно з усередненого показника виробничої інфраструктури, діяльність різних виробничо-інфраструктурних об'єктів АР Крим і м. Севастополя реально не в змозі забезпечувати необхідні умови для організації сфери підприємництва.

Результати розрахунку евклідових відстаней між показниками соціальної інфраструктури та показником ВРП на одну особу відображено у табл. 3.

Тут, як і у виробничій інфраструктурі, області демонструють різні результати. Проте варто відзначити слабкий зв'язок за всіма категоріями соціальної інфраструктури з ВРП для АР Крим, помірний та слабкий – за всіма категоріями соціальної інфраструктури з ВРП для м. Севастополя. Під час визначення зв'язку усередненої оцінки соціальної інфраструктури з ВРП простежується помірний зв'язок у Донецькій і Луганській областях, відсутній – в АР Крим та м. Севастополі. Як це зазначено у [10], у соціально-економічному і культурного розвитку регіону соціальна інфраструктура виконує важливі функції, зокрема: демографічну (збереження та поліпшення здоров'я населення регіону і створення позитивних умов для істотного покращання демографічної ситуації у регіоні, що особливо актуально в українських регіонах); відтворення робочої сили та людського

потенціалу в цілому; рекреаційну (значне збільшення вільного часу мешканців, сприяння його раціональному використанню); підвищення рівня й удосконалення структури зайнятості населення регіону; формування особистості, громадської свідомості; підвищення рівня активності кожної територіальної громади. Утім, для регіонів із відсутнім тісним взаємозв'язком між інфраструктурою та економічним розвитком такі функції повною мірою виконуватися не можуть. Результати розрахунку евклідових відстаней між показниками регіональної ринкової інфраструктури і показником ВРП на одну особу регіону відображено в табл. 4.

Із табл. 4 бачимо, що слабкі зв'язки простежуються між ринковою інфраструктурою та економічним розвитком в АР Крим і м. Севастополі. За складником «фінансова та страхова діяльність» і економічним розвитком регіону маємо помірні зв'язки для більшості з них. Усі решта складники та узагальнена характеристика інфраструктури регіонів указують на тісні зв'язки між ринковою

Таблиця 3

Оцінка взаємозв'язку економічного розвитку регіону та його соціальної інфраструктури

Область	Наука	Освіта	Охорона здоров'я	Соціальний захист	Культура, відпочинок	Соціальна інфраструктура
Україна	4,30	2,86	4,38	4,29	4,30	4,03
АРК	7,75	45,22	86,68	21,43	9,12	34,04
Вінницька	2,02	1,06	4,35	3,92	4,39	3,15
Волинська	4,11	1,06	4,34	3,97	4,31	3,56
Дніпропетровська	3,35	1,41	4,18	4,00	3,96	3,38
Донецька	4,21	17,03	59,54	0,89	1,47	16,63
Житомирська	0,83	1,59	4,24	2,11	4,37	2,63
Закарпатська	2,92	1,64	4,41	4,06	4,18	3,44
Запорізька	3,88	1,63	4,15	1,08	4,19	2,99
Івано-Франківська	4,29	0,54	4,38	1,40	4,19	2,96
Київська	3,50	0,71	4,44	2,44	4,30	3,08
Кіровоградська	2,31	1,30	4,18	2,07	4,07	2,78
Луганська	1,97	16,90	26,37	0,52	1,07	9,37
Львівська	3,52	0,99	4,44	1,97	4,04	2,99
Миколаївська	3,45	1,63	3,95	2,23	4,42	3,14
Одеська	4,23	1,54	4,27	3,90	4,41	3,67
Полтавська	4,32	1,86	4,25	2,23	4,41	3,42
Рівненська	0,81	1,66	4,20	3,94	4,21	2,97
Сумська	2,22	1,16	4,34	2,10	3,59	2,68
Тернопільська	3,60	0,94	4,12	1,92	4,13	2,94
Харківська	3,18	1,39	4,34	2,11	4,42	3,09
Херсонська	4,16	2,08	4,30	2,22	4,32	3,42
Хмельницька	3,47	1,00	4,25	2,18	4,39	3,06
Черкаська	3,01	1,51	4,23	3,95	4,34	3,41
Чернівецька	4,20	1,64	4,29	1,89	4,14	3,23
Чернігівська	2,11	1,10	4,40	3,98	4,35	3,19
Київ	3,83	0,78	4,43	3,76	4,36	3,43
Севастополь	9,58	43,00	225,76	7,13	4,41	57,98

зв'язок слабкий	зв'язок помірний	зв'язок тісний
-----------------	------------------	----------------

Оцінка взаємозв'язку економічного розвитку регіону і його ринкової інфраструктури

Область	Торгівля	Фінансова і страхова діяльність	Операції з нерухомим майном	Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	Інші види діяльності	Ринкова інфраструктура
Україна	4,35	4,07	4,12	4,18	2,86	3,91
АРК	10,94	7,80	8,94	8,30	9,60	9,12
Вінницька	4,43	3,09	3,55	2,26	4,10	3,49
Волинська	4,21	3,56	3,34	3,78	1,17	3,21
Дніпропетровська	4,38	4,37	4,03	2,60	2,05	3,49
Донецька	1,59	3,95	1,74	1,60	1,57	2,09
Житомирська	4,39	1,28	4,15	1,47	1,19	2,50
Закарпатська	4,40	1,85	4,27	3,50	4,36	3,68
Запорізька	4,43	3,54	4,26	0,82	2,71	3,15
Івано-Франківська	4,19	4,04	3,28	4,02	3,98	3,90
Київська	4,08	3,27	4,06	3,80	3,54	3,75
Кіровоградська	4,41	4,25	1,53	3,53	2,55	3,26
Луганська	0,83	2,88	1,45	3,02	3,98	2,43
Львівська	4,30	3,72	1,91	3,55	3,93	3,48
Миколаївська	4,36	3,85	4,10	3,87	4,23	4,08
Одеська	4,33	3,60	4,16	1,35	2,77	3,24
Полтавська	4,39	3,16	3,72	4,21	1,48	3,39
Рівненська	4,24	2,49	3,71	1,36	3,56	3,07
Сумська	4,28	3,06	1,84	1,84	2,55	2,71
Тернопільська	4,33	3,87	2,20	3,04	1,85	3,06
Харківська	4,34	3,49	4,15	2,56	4,31	3,77
Херсонська	4,33	0,77	4,04	2,45	3,99	3,11
Хмельницька	4,39	3,80	3,20	4,14	2,06	3,52
Черкаська	4,44	4,16	3,11	2,20	3,91	3,57
Чернівецька	4,32	4,04	3,90	2,86	1,25	3,27
Чернігівська	4,29	3,75	2,14	1,48	2,63	2,86
Київ	4,41	3,68	4,20	4,42	3,43	4,03
Севастополь	18,62	8,90	12,38	11,21	10,10	12,24

зв'язок слабкий

зв'язок помірний

зв'язок тісний

інфраструктурою та економічним розвитком регіону. Це ще раз підтверджує той факт, що ринкові умови господарювання в Україні спонукають до перетворення ринкової інфраструктури з пасивного супутника виробництва, якою вона була за часів командно-адміністративної економіки, на рівноправного партнера реального сектору, трансформуючись у відкриту сферу діяльності, якою забезпечується ефективне функціонування усієї економіки, створюючи матеріально-технічне, організаційне і фінансово-економічне підґрунтя для її розвитку. На рис. 3 відображено взаємозв'язок виробничої, соціальної та інфраструктури регіону в цілому з ВРП. Як видно з нього, недостатньо розвиненим є взаємозв'язок між вибраними для аналізу показниками в АР Крим і м. Севастополі, Донецькій та Луганській областях.

Попри наявну різноманітність підходів до розуміння сутності регіональної інфраструктури та існування відповідних концепцій є логічним

виділення її різних рівнів, кожен з елементів якої виконує свою функцію в економічній системі регіону. Тому класифікація регіональної інфраструктури за функціональною ознакою на виробничу, соціальну і ринкову є, на нашу думку, найбільш точною.

Як показав проведений у цій роботі аналіз її виділених елементів, існує тісний зв'язок між ними та економічним розвитком регіонів.

Вищий рівень її розбудови спричиняє певне зростання інвестиційних вкладень і деяке збільшення трудових ресурсів, пришвидшення темпів економічного розвитку та зростання рівня життя жителів регіону. І, навпаки, зниження рівня розбудови регіональної інфраструктури сповільнює виробництво та може призвести до певного спаду життєвого рівня життя громадян у державі.

Варто зауважити й те, що регіональна інфраструктура не функціонує відокремлено. Вона має бути пропорційною рівню розвитку виробництва та

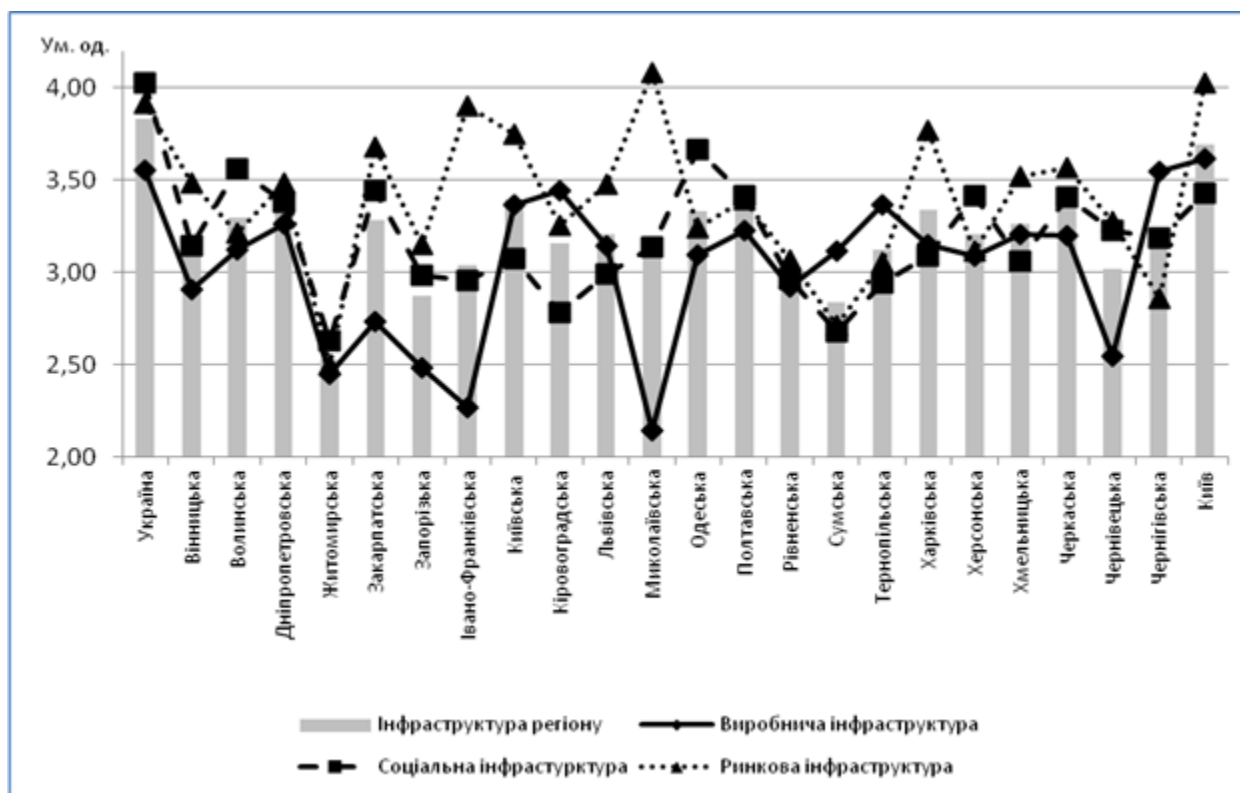


Рис. 3. Взаємозв'язок, який прослідковується між виробничою, соціальною і ринковою та інфраструктурою загалом із ВРП

обігу на кожному етапі розвитку суспільства, адже сучасна економіка вимагає потужних промислових і торгових комплексів, мережі відповідних об'єктів логістичного забезпечення виробництва та обігу, інформаційно-комерційних мереж, високоефективних засобів фінансово-кредитних установ і розрахунків, а населення регіону повинно бути забезпечене винятково якісними освітніми, медичними та культурно-просвітницькими послугами. При цьому особливої важливості розвиток регіональної інфраструктури набуває для економіки регіону, а останнім часом – і об'єднаних територіальних громад.

Висновки з проведеного дослідження.

Термін «інфраструктура» у сучасному розумінні – це основа економічної системи та її складників, її внутрішня організація, яка гарантує її цілісність. Водночас соціально-економічний зміст поняття «регіональна інфраструктура» полягає у забезпеченні відповідних умов економічного і соціального розвитку регіону. Водночас чим більш вона розвинена та модернізована, тим більш будь-яка одиниця місцевого самоврядування стає привабливішим простором для різних інвесторів, зокрема ззовні, завдяки чому створюються нові робочі місця, зменшується рівень безробіття і зростає споживчий попит населення. До цього ж сьогодні регіони України намагаються максимально ефективно використовувати свої ресурси

для подальшого розвитку, здійснюють пошук нових можливостей використання усього свого потенціалу. Його розкриття та ефективне здійснення з урахуванням регіональних особливостей і економічної спеціалізації потребують підвищення ефективності функціонування усіх елементів регіональної інфраструктури. Попри наявну різноманітність підходів до розуміння її сутності та існування різних концепцій є логічним виділення її певних рівнів, кожен з елементів якої виконує свою функцію в економічній системі регіону. Тому класифікація регіональної інфраструктури за функціональною ознакою на виробничу, соціальну і ринкову є найбільш точною. Як показав проведений у цій роботі аналіз її виділених елементів, прослідковується тісний взаємозв'язок між ними та економічним розвитком регіонів. Вищий рівень її розбудови спричиняє зростання іноземних вкладень і збільшення трудових ресурсів, пришвидшення темпів економічного розвитку та зростання рівня життя населення регіону. І, навпаки, зниження рівня інфраструктурного розвитку сповільнює виробництво та може призвести до спаду життєвого рівня громадян. Утім, які б ознаки не поклалися в основу її класифікації, незаперечним залишається факт, що насамперед вона й відіграє одну з головних ролей, коли йдеться про реалізацію стратегії модернізації регіональної економіки.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Адамов Б.І. Організаційно-економічні основи управління розвитком міст. Київ : Грот, 1998. С. 175.
2. Бабаєв В.М. Управління великим містом: теоретичні та прикладні аспекти : монографія. Харків : ХНАМГ, 2010. 307 с.
3. Гончаров Ю.В. Ефективність праці в контексті становлення ринкової економіки в Україні: проблеми та концепція вдосконалення. *Економіст*. 2007. № 8. С. 10–13.
4. Гура Н.П. Трансформація відносин власності в житловому секторі. *Економіка України*. 2006. № 2. С. 50–57.
5. Дорофійенко В.В. Поиск управленческих решений реформирования ЖКХ (на примере опыта Украины и России). *Вісник Хмельницького національного університету*. 2012. № 4. Т. 3. С. 15–18.
6. Ігнатенко О. Управління сучасним містом : підручник / за ред. В.М. Вакуленка, М.К. Орлатого. Київ : НАДУ, 2008. 632 с.
7. Котлярова К.В. Экологические основы архитектурно-градостроительной деятельности. Ростов-на-Дону : Донской гос. ун-т, 2019. 234 с.
8. Олійник О.В. Економічний аналіз. Практикум : навчальний посібник. Житомир : ЖІТІ, 2003. 496 с.
9. Орлатий М.К. Соціальна сфера села: теорія, методологія та проблеми розвитку. Київ : Ін-т аграрної економіки УААН, 1997. 220 с.
10. Поважний О.С. Наукові засади реформування і розвитку житлово-комунального господарства : монографія. Черкаси : Брама Україна, 2010. 331 с.
11. Рибак К.О. Містобудівна діяльність як об'єкт адміністративно-правового регулювання : монографія. Київ : Гельветика, 2018. 248 с.
12. Романюк С.А. Політика регіонального розвитку в Україні: сучасний стан і нові можливості. *Регіональні дослідження*. Київ : УАДУ, 2001. 112 с.
13. Семчук Г.М. Стан реалізації державної політики енергозбереження у сфері житлово-комунального господарства. *Інституційні та технічні аспекти реформування житлово-комунального господарства* : матер. Міжнар. конгр. Київ, 2006. С. 16.
14. Стеченко Д.М. Управління регіональним розвитком : навчальний посібник. Київ : Вища школа, 2000. 223 с.
15. Халецька А.А. Сучасні виміри соціальної політики держави: європейський досвід. *Інвестиції: практика та досвід*. 2010. № 6. С. 62–65.
16. Черниш Я.В. Удосконалення організації надання адміністративних послуг органами місцевого самоврядування. Харків, 2019. 19 с.
17. Ягода А.Г. Соціальна інфраструктура і політика. Київ : КНЕУ, 2002. 212 с.
18. Зварич І.Т., Зварич О.І. Сучасні засоби ефективного управління житлово-комунальним комплексом регіону. *Моделювання регіональної економіки*. 2018. № 1(31). С. 75–84.
19. Реформа галузі водопостачання та водовідведення в Україні. URL: http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/German_advisory_group/2003/S23_ukr.pdf (дата звернення: 27.11.2020).
20. Aschauer, D. Is the Public Capital Stock Too Low? Chicago Fed Letter. October 1987. P. 34–56.
21. Key World Energy Statistics. URL: <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/key-world-energy-statistics.html> (дата звернення: 27.11.2020).
22. Валентюк І.В., Сич Н.А., Сухенко В.Ю. Регіональна інфраструктура: сучасний формат та інструменти розвитку. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України*. 2010. Вип. 1. С. 148–161. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnadu_2011_17 (дата звернення: 27.11.2020).
23. Рейтинговое управление экономическими системами / О. Богатов и др. Донецк : ДонГУ, 1999. 110 с.
24. Бойчик І.М. Ринкова інфраструктура: сутність та характеристика. *Сталий розвиток економіки*. 2013. № 3(20). С. 34–41.
25. Словник іншомовних слів. URL: <http://slovopedia.org.ua> (дата звернення: 27.11.2020).
26. Черниш О.І., Дорофійенко В.В. Ринок послуг: механізми державного регулювання в трансформаційній економіці / за ред. В.В. Дорофійенко. Донецьк : РВК-ПРОМО, 2005. 410 с.
27. Guide to infrastructure investing. J.P. Morgan Asset Management. S. 18.

REFERENCES:

1. Adamov B.I. (1998) Orhanizatsijno-ekonomichni osnovy upravlinnia rozvytkom mist [Organizational and economic bases of urban development management]. Kyiv: Hrot. (in Ukrainian)
2. Babajev V.M. (2010) Upravlinnia velykym mistom: teoretychni ta prykladni aspekty [Big city management: theoretical and applied aspects]. Kharkiv: KNAMG. (in Ukrainian)
3. Honcharov Ju.V. (2007) Efektyvnist pratsi v konteksti stanovlennia rynkovoї ekonomiky v Ukraїni: problemy ta kontseptsija vdoskonalennia [Labour efficiency in the context of the formation of a market economy in Ukraine: problems and the concept of improvement]. *Economist*, no. 8, pp. 10–13.
4. Hura N.P. (2006) Transformatsija vidnosyn vlasnosti v zhytlovomu sektori [Transformation of property relations in the housing sector]. *Ukraine economy*, no. 2, pp. 50–57.
5. Dorofijenko V.V. (2012) Poysk upravlenchyskykh reshenyj reformyrovanyia ZhKKh (na prymere opyta Ukrainy y Rosyji) [Search for management solutions for reforming housing and communal services (based on the experience of Ukraine and Russia)]. *Bulletin of Khmelnytskyj nat. un-ty*, no. 4, vol. 3, pp. 15–18.
6. Ihnatenko O.S. (2008) Upravlinnia suchasnym mistom [Management of the modern city]. Kyiv: NADU. (in Ukrainian)
7. Kotliarova K.V. (2019) Ekolohycheskye osnovy arkhitekturno-hradostroytelnoji dejatel'nosti [Environmental foundations of architectural and urban planning activities]. Rostov on Don: Don State University. (in Russian)
8. Olijnyk O.V. (2003) Ekonomichnyj analiz. Praktykum [Economic analysis. Workshop]. Zhytomyr: ZhITI. (in Ukrainian)

9. Orlatj M.K. (1997) Sotsialna sfera sela: Teorija, metodolohija ta problemy rozvytku [Social sphere of the village: Theory, methodology and problems of development]. Kyiv: Institute of Agrarian Economics UAAS. (in Ukrainian)
10. Povazhnyj O.S. (2010) Naukovi zasady reformuvannia i rozvytku zhytlovo-komunalnogo hospodarstva [Scientific principles of reforming and development of housing and communal services]. State University of Management. Cherkasy: Brama Ukrainy. (in Ukrainian)
11. Rybak K.O. (2018) Mistobudivna dijalnist yak objekt administratyvno-pravovoho rehuliuвання [Urban planning activity as an object of administrative and legal regulation]. Kyiv: Publishing House «Halvetyka». (in Ukrainian)
12. Romaniuk S. (2001) Polityka rehionalnogo rozvytku v Ukraini: suchasnyj stan i novi mozhlyvosti [Regional development policy in Ukraine: current status and new opportunities]. *Regional studies*, Kyiv: UADU. (in Ukrainian)
13. Semchuk H.M. (2006) Stan realizatsiji derzhavnoji polityky enerhozberzhennia v sferi zhytlovo-komunalnogo hospodarstva [The state of implementation of the state energy saving policy in the field of housing and communal services]. Proceedings of the *International Congress «Institutional and technical aspects of housing and communal services reform»*.
14. Stechenko D.M. (2000) Upravlinnia rehionalnym rozvytkom: navch. posibn [Regional development management]. Kyiv: Vyscha shkola. (in Ukrainian)
15. Khaletska A.A. (2010) Suchasni vymiry sotsialnoji polityky derzhavy: yevropejskyj dosvid. [Modern dimensions of social policy of the state: European experience]. *Investysii: praktyka ta dosvid*, no. 6, pp. 62–65.
16. Chernysh Ja. (2019) Udoskonalennia orhanizatsiji nadannia administratyvnykh posluh orhanamy mistsevoho samovriaduvannia [Improving the organization of administrative services by local governments]. Kharkiv. (in Ukrainian)
17. Jahoda A.H. (2002) Sotsialna infrastruktura i polityka [Social infrastructure and policy]. Kyiv: KNEU. (in Ukrainian)
18. Zvarych I.T., Zvarych O.I. (2018) Suchasni zasoby efektyvnoho upravlinnia zhytlovo-komunalnym kompleksom rehionu [Modern means of effective management of housing and communal services of the region]. *Modeling of the regional economy. Collection of scientific works*, no. 1 (31), pp. 75–84.
19. Reforma haluzi vodopostachannia ta vodovidvedennia v Ukraini [Reform of water supply and sewerage in Ukraine]. Available at: http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/German_advisory_group/2003/S23_ukr.pdf (accessed 27 November 2020).
20. Aschauer D. (1987) Is the Public Capital Stock Too Low? Chicago Fed Letter. October.
21. Key World Energy Statistics. Available at: <https://www.iea.org/publications/freepublications/key-energy-statistics.html> (accessed 27 November 2020).
22. Valentiuk I.V., Sych N.A., Sukhenko V.Ju. (2010) Rehionalna infrastruktura: suchasnyj format ta instrumenty rozvytku [Regional infrastructure: modern format and development tools]. *Collection of scientific works. Nat. Academic Public Administration under the President of Ukraine*. Iss. 1, pp. 148–161. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpradu_201_1_17 (accessed 27 November 2020).
23. Bohatov O., Lysenko Ju., Petrenko V., Skobelev V. (1999) Reitynhovoe upravlenye ekonomicheskymy sistemamy [Rating management of economic systems]. Publisher: DonSU. (in Russian)
24. Bojchuk I. M. (2013) Rynkova infrastruktura: сутnist ta kharakterystyka [Market infrastructure: essence and characteristics]. *Sustainable economic development*, no. 3 (20), pp. 34–41.
25. Slovnyk inshomovnykh sliv [Dictionary of foreign words]. Available at: <http://slovedia.org.ua> (accessed 27 November 2020).
26. Chernysh O.I., Dorofiienko V.V. (2005) Rynok posluh: mekhanizmy derzhavnoho rehuliuвання v transformatsijnij ekonomitsi [Services market: mechanisms of state regulation in a transformational economy]. Dorofijenko. Donetsk: TOV «RVK-PROMO». (in Ukrainian)
27. Guide to infrastructure investing. J.P. Morgan Asset Management, p. 18.