

вивчення цієї дисципліни в вищих навчальних закладах, у середніх загальноосвітніх школах факультативного курсу "Основи сімейного господарювання", при Львівській бізнес школі існує Центр сімейного бізнесу, який організовує семінари, типу "Сімейний бізнес: можливості та ризики", свої навчання та тренінги проводить Асоціація власників сімейних компаній України під головуванням В. Бурди, яка є складовою міжнародної асоціації Family Business Network тощо.

Економічна культура особистості є надзвичайно актуальною для ведення сімейного бізнесу. Формування економіко-психологічних характеристик людини, завдяки яким вона стає учасником підприємницької діяльності важливе та відповідальне завдання, яке стоїть перед суспільством [3, с.5].

Адаптуючись до європейських реалій ефективного та конкурентоспроможного функціонування сімейного бізнесу необхідно:

- працювати над всебічною популяризацією ключової ролі сімейних підприємств в економіці України в довгостроковій перспективі.
- делегувати депутатам повноваження для формування нормативно-правового поля для сімейного бізнесу при створенні, розвитку, оформленні наступності, оподаткуванні, фінансуванні.
- забезпечити визнання внеску сімейних компаній у підприємницьку культуру і соціальну згуртованість української громади.
- сприяти навчанню підприємництва.
- вивчати та впроваджувати інноваційний зарубіжний досвід.

Безумовно, український сімейний бізнес існує, проте він не легалізований та не виокремлений, не являючи собою самодостатню правову категорію. Недолугий проект Закону України "Про сімейне підприємництво" не сприяв в просуванні цього процесу. Втім, за даними Асоціації власників сімейного бізнесу України, в країні, близько 80% малих підприємств є саме сімейним бізнесом. Наразі мова про успадкування великих українських сімейних корпорацій – не йде, проте з часом діти власників отримають право на управління компаніями.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Длугопольський О. В. Особливості фінансування соціального захисту в країнах Азії: японський вектор формування держави добробуту / О. В. Сулковський // Фінанси України. – 2014. – С.75 - 97.
2. Корпоративне управління в сімейному бізнесі: посібник / Сана Абузайд; Міжнародна фінансова корпорація. – Вашингтон: IFC, 2010. – 65 с.
3. Москаленко В. В. Економічна культура особистості: соціально-психологічний аспект: монографія / В. В. Москаленко, Ю. Ж. Шайгородський, О. О. Міщенко. – К.: Центр соціальних комунікацій, 2012. – 347 с.
4. Сулковський Л. Характеристики польських сімейних малих та середніх підприємств / Лукаш Сулковський // Маркетинг в Україні. – 2012. – № 5. – С. 25-38.
5. Терещенко М. Перший олігарх: Михайло Іванович Терещенко (1886-1956) / Мішель Терещенко; пер. з фр. Т. Цимбала. – К.: Ніка-Центр, 2012. – 255 с.
6. The 10 Largest Family Businesses in The U. S. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.businessinsider.com/the-10-largest-family-businesses-in-america-2011-11?op=1>.
7. Tagiuri, R. Bivalent attributes of the family firm / R. Tagiuri, J.A. Davis// Family Business Review, 1996. – № 9(2), pp. 199–208.
8. Електронний ресурс – Режим доступу: <http://www.europeanfamilybusinesses.eu/>
9. Електронний ресурс – Режим доступу: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=SPEECH/07/675&format=HTML>

УДК 332.1

ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Сотниченко Л.Л., к.е.н., доцент, зав. каф. Менеджменту та економіки морського транспорту Одеської національної морської академії (Україна).

Сотниченко Л.Л. Визначення рівня розвитку інфраструктури регіонів України.

У статті проведено оцінку рівня розвитку інфраструктури регіонів країни за різними підходами, окреслені їх позитивні та негативні сторони. За допомогою кластерного аналізу регіони країни поділено на групи за кожним з розрахованих показників. Аналіз інфраструктури регіонів України на сучасному етапі засвідчив нерівномірний стан та певні диспропорції її розвитку. Проблема є комплексною, що об'єднує цілу низку передумов в проведенні оцінки рівня розвитку інфраструктури відповідних регіонів, визначенні слабких місць та розробці інтегрального показника оцінювання приросту інфраструктурного потенціалу регіонів України. На відміну від вже існуючих оцінок, пропонується використовувати інтегральний показник, що ґрунтується на таких показниках як динаміка питомої ваги галузі, динаміка вартості основних фондів інфраструктури та динаміка вантажоперевезень в галузі. Розрахунок такого індексу дозволяє отримати об'єктивні дані, визначити фактичну забезпеченість регіону інфраструктурою, рівень відповідності такої забезпеченості потребам економіки.

Ключові слова: інфраструктура регіонів, інтегральний показник, рівень розвитку та рівень використання інфраструктури, кластерний аналіз, приріст інфраструктурного потенціалу.

Сотниченко Л.Л. Определение уровня развития инфраструктуры Украины

В статье проведена оценка степени развития инфраструктуры регионов страны с помощью разных подходов, отмечены их положительные и негативные стороны. С помощью кластерного анализа регионы страны разделены на группы по каждому из рассчитанных показателей. Анализ инфраструктуры регионов Украины на современном этапе выявил неравномерное состояние и определенные диспропорции ее развития. Проблема является комплексной, что обусловлено целым рядом предпосылок в проведении оценки уровня развития инфраструктуры соответствующих регионов, определении слабых мест и разработке интегрального показателя оценивания прироста инфраструктурного потенциала регионов Украины. В отличие от уже существующих оценок, предлагается использовать интегральный показатель, который основывается на определении темпов роста удельного веса области, стоимости основных фондов инфраструктуры и грузоперевозок в регионах. Расчеты такого индекса позволяют получить объективные данные, определить фактическую обеспеченность региона инфраструктурой, уровень соответствия такой обеспеченности нуждам экономики.

Ключевые слова: инфраструктура регионов, интегральный показатель, уровень развития и уровень использования инфраструктуры, кластерный анализ, прирост инфраструктурного потенциала.

Sotnichenko L. Research of a condition of infrastructural maintenance of regions of Ukraine.

In the article the estimation of degree of development of an infrastructure of regions of the country by means of different lines of thought is conducted, are noted their positive and negative sides. By means of a cluster analysis country regions are divided into groups on each of the calculated indicators. The analysis of an infrastructure of regions of Ukraine at the present stage has revealed a non-uniform condition and certain disproportions of its development. The problem is complex that is caused by variety of preconditions in realisation of an estimation of a level of development of an infrastructure of corresponding regions, definition of weak places and working out of an integrated indicator of estimation of a gain of infrastructural potential of regions of Ukraine. Unlike already existing estimations, it is offered to use an integrated indicator which is based on definition of growth

rates of relative density of area, cost of main funds of an infrastructure and cargo carriages in regions. Accounts of such index allows to obtain the objective data, to define actual security of region an infrastructure, level of conformity of such security to needs of economy.

Keywords: an infrastructure of regions, an integrated indicator, a level of development and level of use of an infrastructure, a cluster analysis, a gain of infrastructural potential.

Постановка проблеми. Інфраструктура займає ключове місце в розвитку економіки, оскільки її існування пов'язане зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці. Інфраструктурне облаштування економіки країни з одного боку залежить від темпів модернізації, а з іншого - сама виступає постачальником економічного зростання. Розвиток інфраструктури залежить від специфіки галузей і регіонів, здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері та має істотний вплив на ефективність функціонування господарюючих суб'єктів через участь виробничих та соціальних послуг у створенні споживної вартості і ціни продукту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема пошуку шляхів об'єктивного визначення рівня розвитку інфраструктури регіонів присвятили свої праці як закордонні, так і вітчизняні вчені. До них відносять: А. Мельника, Д. Стеченко, І. Бутирську, Л. Меркушеву, І. Вішнякову та ін. Існуючі підходи містять відповідні позитивні й негативні сторони, базуються в багатьох випадках на складних та трудомістких розрахунках та мають обмежене використання на практиці, тому пошук об'єктивного, інтегрального показника триває.

Мета статті полягала у проведенні оцінки рівня розвитку інфраструктури відповідних регіонів, визначенні слабких місць та розробці інтегрального показника оцінювання приросту інфраструктурного потенціалу регіонів України.

Виклад основного матеріалу. Аналіз практичного досвіду функціонування транспортної інфраструктури регіонів України показав, що управління видами транспорту на регіональному рівні відбувається недостатньо ефективно, приводить до неефективного використання інфраструктури й втрати конкурентних позицій за цим сектором економіки.

У якості інструменту дослідження стану транспортної складової економіки країни використовуються такі показники як коефіцієнт Успенського, Енгелью, рівень розвитку транспортної інфраструктури (за рівнем зайнятості), ступень використання транспортної інфраструктури (за рівнем зайнятості) для регіонів України. Розраховані коефіцієнти для кожного регіону України були згруповані методом k-середніх при використанні відстані «Повного зв'язку». Отже, на рис 1 представлено зведені дані за коефіцієнтом Успенського, розрахованого на основі статистичної інформації щодо довжини доріг, площі регіонів, чисельності населення та валової продукції виробничих підприємств за 2004-2013 рр. Незважаючи на істотні обсяги вантажоперевезень і позитивні темпи приросту (рис. 2), потреби в них у регіоні задовольняються не повністю. Цей висновок підтверджується зіставленням з розрахованими значеннями коефіцієнта Успенського, що відображає рівень забезпеченості виробництва автомобільними дорогами.

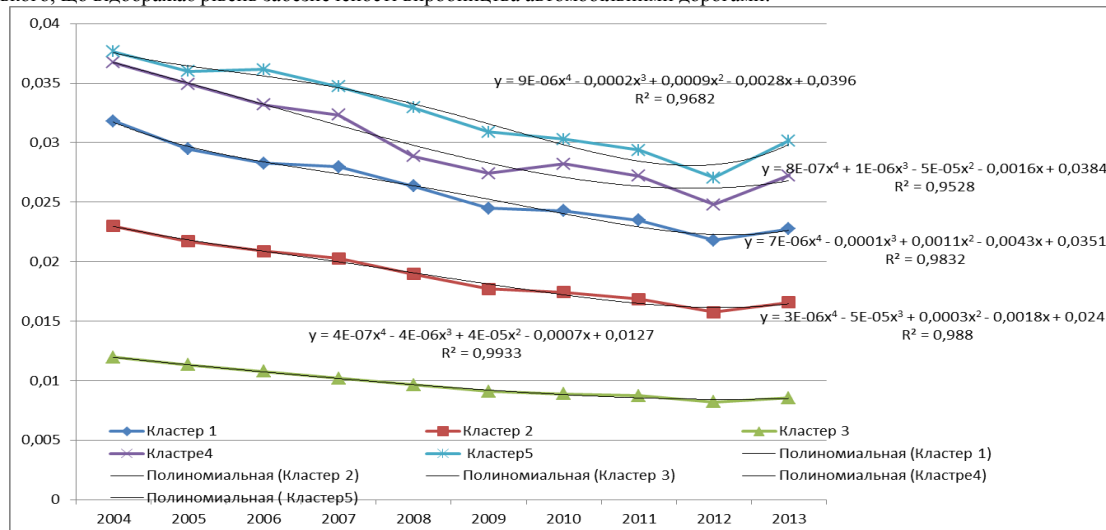


Рис. 1. Динаміка середніх значень коефіцієнтів Успенського для кожного кластеру.

Виявлені тенденції розвитку обсягів вантажоперевезень і рівня забезпеченості виробництва автомобільними дорогами різноспрямовані. Якщо перший показник, наприклад, з імовірністю 23 % (для Дніпропетровської області) або 17 % (для м. Київ) буде продовжувати своє зростання (Рис. 2), то другий з імовірністю 99,3 % продовжить падіння (Рис. 1).

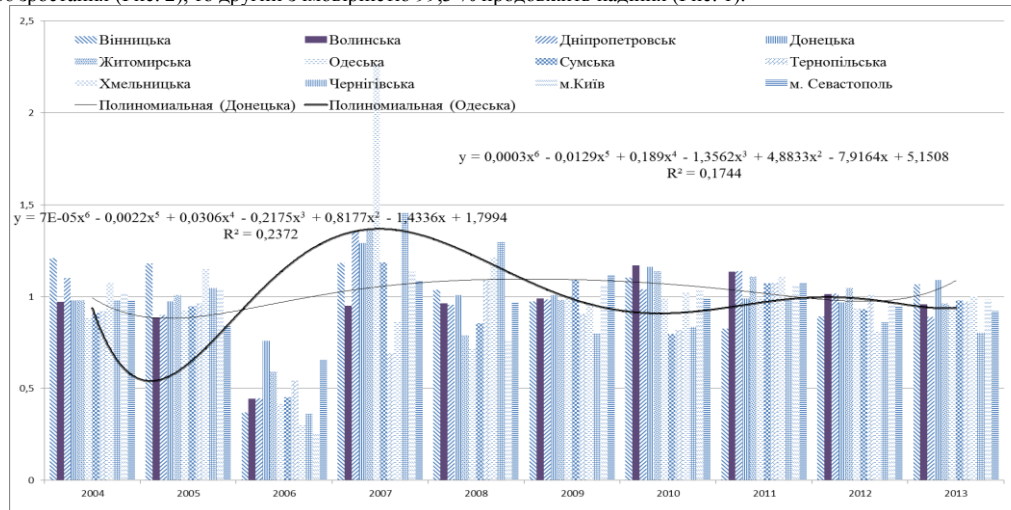


Рис. 2. Динаміка темпів зростання вантажоперевезень в регіонах кластеру №3.

Як бачимо з рис. 1 найбільше значення коефіцієнту має кластер №5, №4 та №1, а кластер №3 – самий низький. Розраховані коефіцієнти Успенського (ця формула враховує не тільки чисельність населення, але й валову продукцію виробничих підприємств на даній території) показують, що максимальне значення мають такі області як Вінницька, Житомирська, Сумська, Хмельницька. Настільки високі показники викликані тим, що в цих областях низький рівень випуску валової продукції (1,5 % до загального ВВП), тобто низький рівень розвитку промислового виробництва, тому необхідність транспортного обслуговування тут значно менша, чим в інших районах. Області з найбільшою питомою вагою у ВВП країни: Дніпропетровська, Донецька, Одеська області та м. Київ одержали невелике середнє значення коефіцієнту Успенського.

Наступним показником оцінювання забезпеченості інфраструктурою регіонів є показник Енгелю, котрий достатньо добре характеризує належність об'єктів дослідження до кластеру, але менш достовірно, ніж коефіцієнт Успенського (рис. 3) [1].

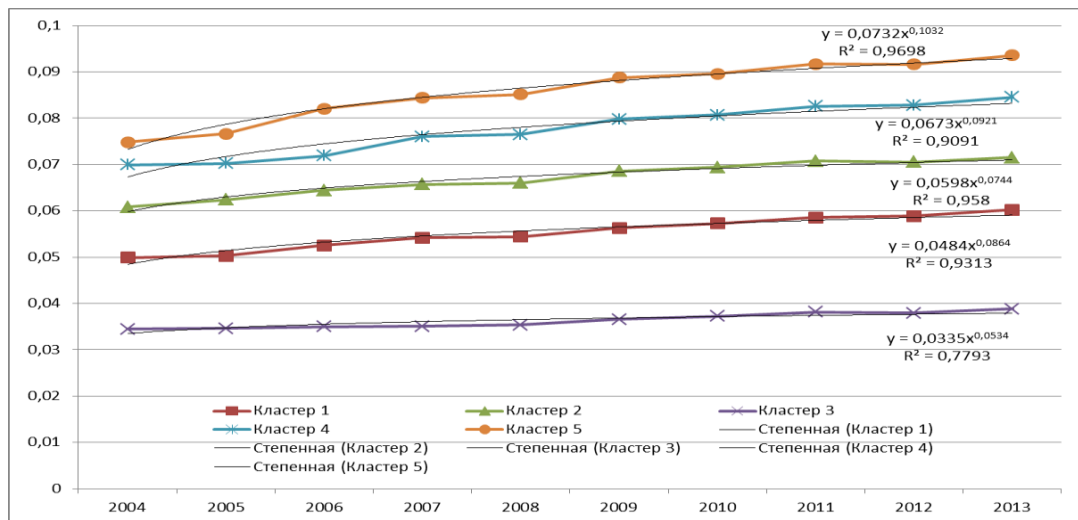


Рис. 3. Динаміка середніх значень коефіцієнтів Енгелю.

Аналіз динаміки зміни коефіцієнта Енгелю, що показує рівень забезпеченості населення автомобільними дорогами, свідчить про позитивні тенденції у розвитку транспортної інфраструктури регіонів України з погляду споживача. Однак при зіставленні регіонального показника із загальноукраїнським виявлена негативна тенденція в провідних областях країни, пов'язана із втратою конкурентної переваги. Починаючи з 2004 р. регіональний коефіцієнт Енгелю поступово зростає.

Отже, коефіцієнт Енгелю показує рівень забезпеченості транспортом населення території, а коефіцієнт Успенського – ще й рівень забезпеченості транспортом виробництва. Розрахунки показали, що найбільш високий рівень забезпеченості автодорожньою мережею населення в Вінницькій, Волинській, Житомирській, Тернопільській та Хмельницькій областях. Високий показник в цих областях пояснюється тим, що вони мають відносно меншу площу й досить високий показник чисельності населення при досить високій довжині автодоріг на тлі країни. Низький показник рівня забезпеченості населення автодорожньою мережею лише у – Донецькій, Луганській областях й у м. Київ та м. Севастополь. Низький рівень забезпеченості пояснюється тим, що тут досить велика територія й високий показник чисельності населення при короткій довжині автодоріг.

Таким чином, зазначені коефіцієнти представляють корисну інформацію для системного аналізу, але самі по собі дають далеко не адекватне уявлення щодо рівня розвитку транспорту, тому що не враховують конфігурацію мережі, пропускну й провізну спроможності її елементів і т.д. Незважаючи на відносну прозорість та простоту розрахунків, узагальнюючий характер, коефіцієнти надають тільки кількісну оцінку. Орієнтуючись тільки на них, можна зробити помилкові висновки щодо транспортного потенціалу, допустити неточності в розробці інвестиційної політики при розподілі капітальних вкладень між транспортними підсистемами. Однак те, що ці показники є у великому ступені статистично усередненими й ураховують одночасно як обсяг промислової продукції, так і чисельність населення, дозволяє певною мірою судити про рівень розвитку транспортних мереж стосовно їхніх основних користувачів і визначити головні відмінності їх розвитку за досліджуваними територіями.

Поряд з вищезгаданими коефіцієнтами розрахувати рівень розвитку інфраструктури регіону (I_p) слід як відношення чисельності населення, зайнятого в інфраструктурі регіону, до частки зайнятого населення у цій сфері діяльності в країні, прийняте за 1, а ступінь використання інфраструктури регіону (I_v) розраховувати як відношення чисельності населення, зайнятого у господарстві регіону, у відсотках, до чисельності, зайнятого в господарстві країни. За співвідношенням коефіцієнтів I_p/I_v можна судити про стан інфраструктури й можливості подальшого її використання для розвитку продуктивних сил даного регіону, причому можливі три варіанти цього відношення: В таких регіонах, як: АРК, Вінницька, Донецька, Київська, Кіровоградська, Львівська, Миколаївська, Одеська, Полтавська, Сумська, Харківська ($I_p > I_v$) існує недовикористані можливості інфраструктури. У Хмельницькій області ($I_p = I_v$), необхідний одночасний розвиток як структурних, так і інфраструктурних галузей. Такі регіони як: м. Севастополь, м. Київ, Чернігівська, Чернівецька, Черкаська, Херсонська, Тернопільська, Рівненська, Луганська, Івано-Франківська, Запорізька, Закарпатська, Житомирська, Дніпропетровська, Волинська (коли $I_p < I_v$) інфраструктура, що сформувався на даній території, стримує подальший розвиток як структурних, так і всіх виробничих сил і населення регіону.

З метою усунення вказаних недоліків для оцінювання інфраструктурного потенціалу регіонів, запропоновано використовувати метод оцінки, заснований на використанні темпів зростання питомої ваги транспортної галузі у ВРП, темпів зростання вартості основних фондів інфраструктури, темпів зростання вантажоперевезень в регіонах. Отже, значення запропонованого індексу розраховується на основі обраних показників окремо для кожного регіону. Для розрахунку індексу використовується метод визначення інтегральних значень, котрий дозволяє отримати узагальнені числові характеристики за групами вихідних показників. Зокрема, індекс приросту інфраструктурного потенціалу розраховується за формулою:

$$I_{\text{III}} = \sqrt[3]{TP_{\text{ПВ}} TP_{\text{ВФ}} TP_{\text{е}}} \quad (1),$$

де I_{III} – індекс приросту інфраструктурного потенціалу; $TP_{\text{ПВ}}$ – темпів зростання питомої ваги транспортної галузі у ВРП; $TP_{\text{ВФ}}$ – темпів зростання фізичного обсягу транспортної галузі регіонів; $TP_{\text{е}}$ – темпів зростання вантажоперевезень в регіонах.

На основі запропонованої формули було отримані дані, котрі далі сгрупували у кластери. Розглянемо більш докладно отримані кластери. Перший кластер включає три області (рис. 4). Середнє значення показника приросту інфраструктурного потенціалу 1,139 говорить про достатньо високий рівень у порівнянні з іншими регіонами України.

Отже, Київська область є регіоном країни у якому найвищий показник відсотку протяжності автомобільних доріг з твердим

покриттям по всій країні. У Київській області цей показник є на рівні 96%. Станом на 2012 рік довжина автомобільних доріг загального користування становила 8,6 тис. км, в тому числі дороги з твердим покриттям - 8,6 тис. км. При цьому щільність автомобільних доріг з твердим покриттям складала станом на 2012 р. 305 км на 1000 км².

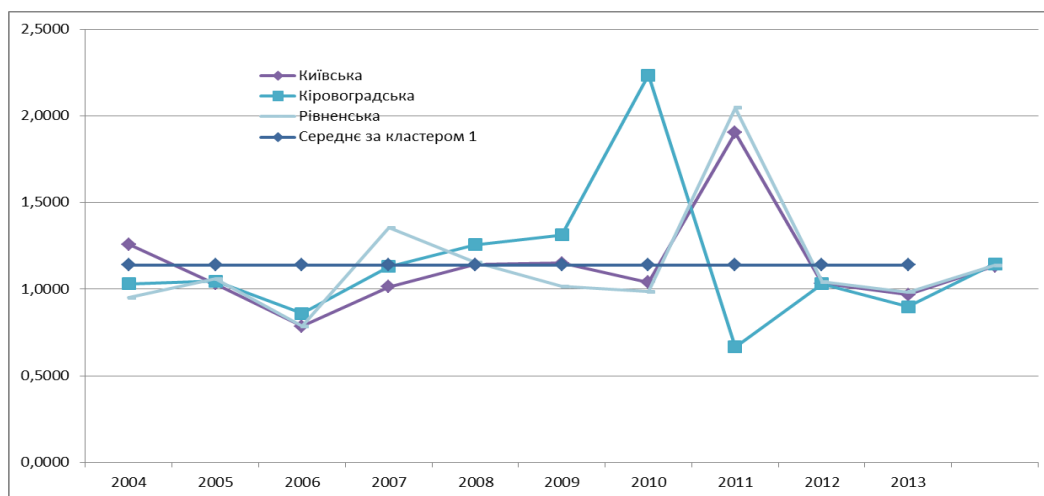


Рис. 4. Динаміка індексу приросту інфраструктурного потенціалу регіонів кластеру №1

За 2013 р. підприємствами транспорту перевезено 5112,5 тис.т вантажів, що становило 87,4% від обсягу перевезень вантажів у 2012р. Вантажообіг склав 1558,0 млн.ткм, або 91,9% від обсягу 2012р.

Основною проблемою транспортної підсистеми Київської області була і залишається незадовільна якість асфальтного покриття автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, крім того відсутня відповідна кількість розв'язок, які б надали змогу збільшити пропускну здатність дорогами Київської області, як товарів та пасажирів до столиці України, так і для транзитного транспорту в напрямку Білорусі, Російської Федерації з Заходу, та у зворотному напрямку.

За результатами оцінок та складання рейтингу глобальної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму, Київська область за рівнем розвитку інфраструктури отримала 4,07 бали у 2013 р. (3,94 бали у 2011 р.), що трохи вище загальноукраїнського, але нижче кращого регіону України [2].

Аналіз стану окремих інфраструктурних складових Кіровоградської області засвідчив про наявність значних системних перешкод для стійкого розвитку регіону. Загальний вантажообіг за 2013 рік становить 27201,1 млн.ткм., в т.ч. залізничним транспортом - 26529,1 млн.ткм., автомобільним транспортом - 670,9 млн.ткм., авіаційним 1,1 млн.ткм. Загальний обсяг пасажирообороту за аналогічний період становить 1100,6 млн.пас. км, в т.ч. автомобільним транспортом -1051,2 млн.пас.км, авіаційним - 25,3 млн.пас.км, тролейбусним - 24,1 млн.пас.км.

Серед основних проблем функціонування транспортної підсистеми є повільне оновлення модернізація автомобільного транспорту та електротранспорту, низька якість асфальтобетонного покриття на автомобільних дорогах. У розрізі окремих складових індексу Глобальної конкурентоспроможності Кіровоградська область зросла на 0,09 бали за показником «Інфраструктури і становить 3,50 бали(3,33 бали у 2011 році.) [2].

Рівень розвитку інфраструктури Рівненської області, в основному, забезпечений розвинутою мережею транспортних комунікацій, ділянки яких проходять за напрямками міжнародних європейських доріг, сприяють пропуску транзитних транспортних потоків через регіон, що обумовлює його стратегічне значення у розвитку економіки країни.

Розвиток інфраструктури області регламентований «Положенням про управління інфраструктури та промисловості Рівненської обласної державної адміністрації» та «Державною стратегією регіонального розвитку».

За показником вантажообігу область знаходиться на 10 місці серед регіонів України та немає тенденції до зростання. Зростають обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом та пасажирів автомобільним транспортом. Мережа автомобільних доріг загального користування Рівненської області станом на 01.01.2014 становить 5143,2 км. в тому числі з твердим покриттям 5072,7 км (або 98,6%). Із них: дороги державного значення - 2000,9 км; дороги місцевого значення - 3076,5 км.

Регулярним автобусним сполученням охоплено 98,3% сільських населених пунктів, це один із кращих показників серед регіонів держави. Це потенційно сприяє розвитку туристичної та туристично-рекреаційної інфраструктури області.

Складова «Інфраструктура у Індексу конкурентоспроможності становить 3,77 бали, що трохи нижче загальноукраїнського рівня, але більше ніж у 2011 р.(3,5 бали) [2].

Регіони, що увійшли до п'ятого кластеру мають найвищий показник приросту інфраструктурного потенціалу. Це Вінницька та Донецька області (рис. 5).



Рис. 5. Динаміка індексу приросту інфраструктурного потенціалу регіонів кластеру №5

Вінницька область має розгалужену мережу залізничних та автомобільних шляхів загальнодержавного і місцевого значення, аеропорт, по коефіцієнту транзитності території займає перше місце в Україні. Щільність доріг одна з найбільших в Україні і складає 339 км на 1000 км² території.

У 2013 році усіма видами транспорту перевезено 19324,8 тис.т. вантажів, що на 6% перевищило показник за 2012 рік. у тому числі: залізничним на 5,7% більше, ніж у 2012р., автомобільним на 7,2% більше, ніж у 2012 році. Разом з тим, спостерігалася зниження загального вантажообігу на 1,2% 2013 році, при цьому, вантажообіг залізничного транспорту зменшився на 1,6% (24283,3 млн.ткм у 2013 р.). тоді як автомобільного - зріс на 8,3% та становив 1110,8 млн.ткм. У 2013 році загальний обсяг пасажирських перевезень знизився на 2,7%. порівняно з 2012 роком, та становив 262,4 млн. чол. у тому числі: залізничним транспортом на 0,5% менше, ніж 2012р., автомобільним на 6,6% менше, тролейбусним на 0,9% менше, трамвайним на 0,1% менше, ніж у 2012 р. Зменшився також і обсяг загального пасажирообороту. так у 2013 він становив 8189,9 млн.пас.км. що на 2,4% менше, ніж у 2012 році. Через територію області проходять 3 магістральних газопроводи: Уренгой-Помари-Ужгород. "Союз". Дашава-Київ. експлуатується 9300 км газорозподільних мереж, а також нафтопровід "Одеса-Броди" [2].

Основна проблема транспортної підсистеми регіону полягає у незадовільному стані доріг області, більшість з них потребує реконструкції та ремонту, в першу чергу, автомобільні шляхи державного та міжнародного значення.

Перспективи розвитку транспортної галузі області обумовлені вигідним географічним розташуванням області в центрі України, розгалуженою мережею залізничних доріг, що з'єднують всі основні промислові центри регіону з містами України, СНД. Європи. Аеропорт "Вінниця" займає вигідне географічне положення і може бути задіяний на пасажирських та вантажних перевезеннях із Китаю, Росії та Близького Сходу.

Складова «Інфраструктура» в індексі глобальної конкурентоспроможності отримала 3,71 бали у 2013 році (3,62 у 2011 р.) [2].

Стан підсистеми інфраструктури Донецької області наступна (динаміка - 2012-2013 рр.): вантажообіг (млн.т) за всіма видами транспорту – 264,9 (в 2012 р. 273,6, менше на 3,2% в 2013 р.); вантажообіг (млрд. ткм) за всіма видами транспорту – 28,5 у 2013 р. (що на 6,9% менше ніж в 2012 р.).

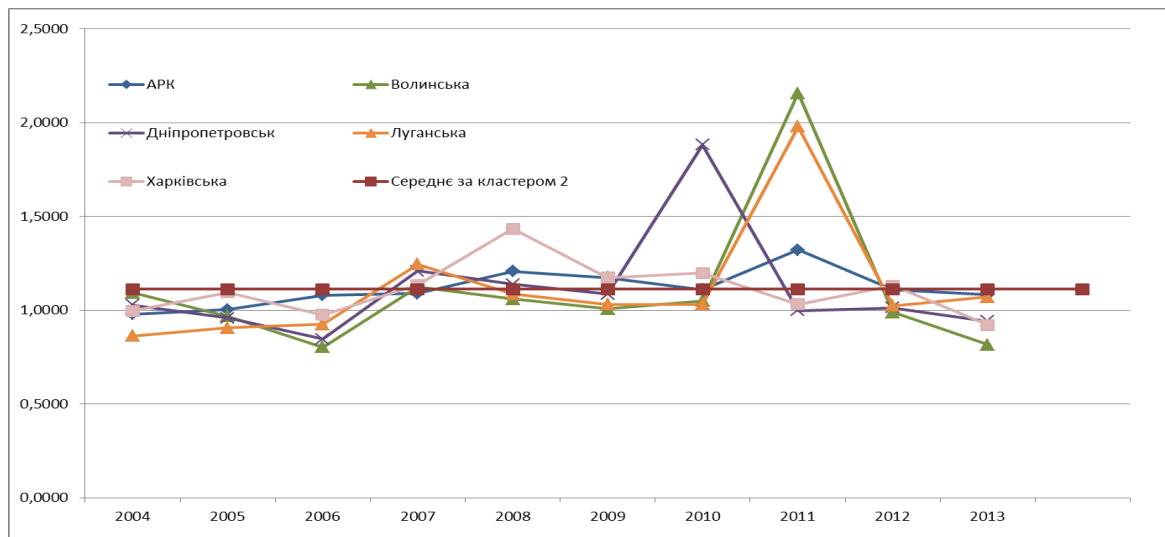
Стан доріг: загальна протяжність вулично-дорожньої мережі – 16062,31 км. у 2013 р., що на 2,7 % більше ніж у 2012 р.; будівництво та реконструкція вулиць і доріг 7,64 тис. м; в 2013 р., що на 93,4 % менше ніж в 2012 р.

До ключових проблем відносять недостатнє зростання автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям; низький рівень якості пасажирських ж/д перевезень; низька частка інвестицій в модернізацію транспортної інфраструктури; низька ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, домінування галузевого, а не комплексного (секторального) підходу.

Щодо складових конкурентоспроможності регіону, то у 2013р. складова «Інфраструктура» отримала 4,2 бали (2011 р. – 4,11) [2].

Наступний кластер №2 включає чотири області та АРК. Щодо індексу приросту інфраструктурного потенціалу, то цей кластер отримує третє місце (рис. 6). За результатами дослідження Всесвітнього економічного форуму складова «Інфраструктура отримала в АРК значення в 4,26 бали (3,99 бали у 2011 р.). Це значення вище загальноукраїнського, та менше самої вищої оцінки у 5,12 бали [2].

Що стосується Волинської області, то вона отримала оцінку якості інфраструктури у 3,61 бали за 2013 рік, що перевищує значення 2011 р. – 3,45 бали. Інфраструктура Волинської області є недостатньо розвинутою. Кожна з її підсистем потребує окремого, комплексного, системного підходу щодо вдосконалення та реформування. Щодо проблем даної підсистеми, то потребує ремонту дорожнє покриття. Недостатньо якісний рівень інфраструктури сполучення автомобільних доріг у сільській місцевості. Важливою проблемою є невідповідність транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг загального користування сучасним вимогам щодо рівності та твердості, неузгодження їх розвитку з темпами автомобілізації регіону, що позначається на зниженні пропускної спроможності основних автомагістральних шляхів. Потребує розбудови прикордонна інфраструктура.

**Рис. 6. Динаміка індексу приросту інфраструктурного потенціалу регіонів кластеру №2**

Дніпропетровська область розміщена у південно-східній частині України в басейні середньої і нижньої течії Дніпра. Розвиток інфраструктури Дніпропетровської області регламентовано такими документами: Комплексна стратегія розвитку Дніпропетровської області на період до 2015 року Програма соціально-економічного та культурного розвитку області на 2014 рік; Регіональна програма інноваційного розвитку на період до 2020 року та ін.

Незважаючи на розміщення обласного центру близько до географічного центру області, через витягненість території індекс внутрішньої доступності області значно нижче середнього по Україні (0,80). Оцінка інфраструктури Всесвітнім економічним форумом 4,11 бали в порівнянні з 2001 р. – 4,00 бали.

Луганська область належить до депресивних областей України вона потребу проведення реструктуризації господарства. Основні документи, що регламентують розвиток інфраструктури, є: Основними проблемами інфраструктури є застарілий рухомий склад пасажирського транспорту; невідповідність транспортної інфраструктури сучасним вимогам; низька пропускна спроможність доріг національного значення; збитковість через наданням численних пільг на проїзд в умовах недостатнього бюджетного фінансування. До перспективи розвитку підсистеми належить: підвищення пропускної спроможності траси М04; підвищення транзитного потенціалу області й України в цілому (між Європою та Азією). За оцінками Всесвітнього економічного форуму інфраструктура області втратила бали щодо

якості інфраструктури. У 2013 р. 3,67, а у 2011 р. – 3,73 бали [2].

Що стосується Харківської області, то оцінка інфраструктури 4,46 бали, що значно вище загальноукраїнського рівня й рівня 2011 р. – 4,22 бали [2]. Цей показник суперечливий, оскільки в області залишаються високі значення якості залізничної інфраструктури, але одна з найнижчих – за якістю портової – у контексті доступу до портів інших регіонів. У області високі показники якості авіаційної інфраструктури, але низькі – за пасажирообігом авіатранспорту. У таких умовах подальший розвиток транспортного комплексу стає важливим завданням, від вирішення якого залежить економічний і соціальний стан регіону, його інтеграція у світове співтовариство.

Наступний кластер включає дев'ять областей та м. Севастополь (рис.7). Втрата двох позицій і передостаннє місце Житомирської області в національному рейтингу конкурентоспроможності за складовою інфраструктура відображає негативну динаміку за останні роки — області, втрачає бали, у той час як оцінки більшості регіонів України зростають. Втрата позицій у рейтингу відбулася практично за всіма показниками, що входять до складової інфраструктура. Найбільш низькі результати у регіону за показниками якості доріг (рівень 102-го місця у світі), якості інфраструктури повітряних перевезень та обсягу пасажирообігу авіатранспорту (у всіх країн у глобальному рейтингу оцінки вищі за обома показниками). У 2011 р. – область мала 3,44 бали за якістю інфраструктури, а у 2013 р. – 3,33 бали [2].

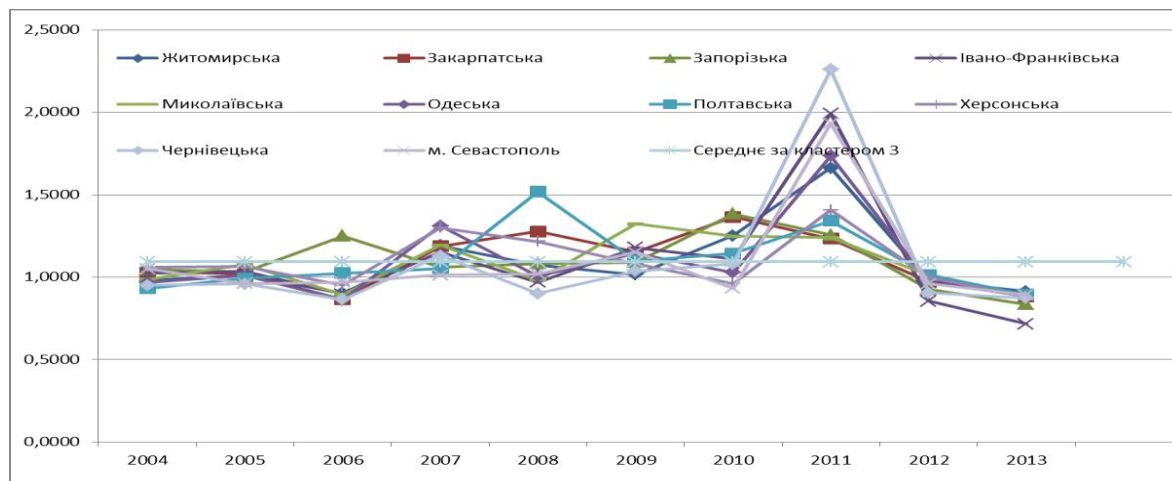


Рис. 7. Динаміка індексу приросту інфраструктурного потенціалу регіонів кластеру №3

Закарпатська області, традиційно отримує низькі оцінки за складовою інфраструктура – 22-е місце в Україні і рівень 88 – го місця у світі. Найбільш проблемними показниками залишаються якість інфраструктури повітряних перевезень (рівень 141-го місця у світі) і обсяг пасажирообігу авіатранспорту (гірше, ніж у всіх країн глобального рейтингу). Так само, як і у всіх регіонів України, у Закарпатті дороги низької якості (рівень 99-го місця у світі). На високому рівні в регіоні оцінюється якість залізничної інфраструктури (рівень 17-го місця у світі).

Запорізька область за показники якості залізничної інфраструктури (16-е місце серед 27 регіонів) і якості інфраструктури повітряних перевезень (13-е місце серед 27 регіонів) займає неконкурентні позиції. Так, у 2011 р. якість інфраструктури оцінювалася у 3,95 бали, а у 2013 році 4,09 бали [2].

Івано-Франківська область у 2013 році набрала 3,57 бали у порівнянні з 2011 р. – 3,53 бали. Серед показників інфраструктури особливо низькими значеннями відрізняються якість доріг (2,82 бала, що схоже на оцінки Казахстану та Сербії, 117-е і 119-місця, до того ж вище від оцінок України, 144-е місце у світі), якість портової інфраструктури (як оцінка доступу до портів в інших регіонах, 1,86 бала, що ненабагато вище від позицій Боснії та Герцеговини (147-е) та Киргизії (останнє 148-е місце), якість авіаційної інфраструктури (3,85 бала, що трохи нижче від оцінки Росії).

Оцінка Миколаївської області за якість інфраструктури у 2013 р. – 4,07 бали, проти 2011 р. – 3,85 бали [2].

Конкурентною перевагою Одеської області не тільки в національному, але і в глобальному порівнянні продовжує залишатись складовою інфраструктури (у 2013 р. – 4,56 бали, у 2011 р. 4,27 бали). Другий рік поспіль за показником інфраструктура регіон посідає почесне 2-е місце (4,56 бала), рівень 45-го місця у світі, що порівнюване з результатом таких країн, як Кіпр, Литва, Естонія. У області країні показники в Україні не тільки за якістю портової інфраструктури (1-е місце, 5,06 бала), що цілком обґрунтовано.

Полтавська область за рівнем якості інфраструктури набирає 3,75 бали у 2013 році й 3,8 бали у 2011 році [2].

Херсонська область має відносно задовільний результат у області за складовою інфраструктури (19-е місце серед регіонів України та 85-е місце у світі), що обумовлено гарними значеннями показників числа користувачів мобільним зв'язком (6-е місце), який враховується відразу в двох складових, а також відносною перевагою за якістю портової інфраструктури (5-е місце). Однак, область має погану якість інфраструктури в цілому (23-е місце) та інфраструктури повітряних перевезень (21-е місце). Також оцінки бізнесу дуже погані серед інших регіонів за якістю залізниць (27-е місце).

У 2013 р. як і у 2012 році, за складовою інфраструктури Чернівецька область, посідає невисоке 18-е місце в національному рейтингу, що відповідає 85-му місцю в Індексі глобальної конкурентоспроможності серед 148 країн світу. У порівнянні з глобальним рейтингом конкурентоспроможності найбільші проблеми регіону пов'язані з якістю доріг (рівень 122-го місця у світі). У області низькі оцінки практично за всіма показниками даної складової, але найгірші — за якістю доріг (26-е місце), а також за залізничною інфраструктурою [1, 2].

Для м. Севастополь інфраструктура продовжує залишатись конкурентною перевагою області (3-е місце серед 27 регіонів), що в глобальному порівнянні відповідає рівню 49-го місця (рівень Хорватії та Чехії). Бал області вищий, ніж у всіх країн СНД, а також низки країн Східної Європи. За цією складовою регіон за минулий рік покращив свій результат на 1 позицію. Високий результат в цілому за складовою зумовлений гарним результатом за якістю доріг (1-е місце серед регіонів України, рівень 50-го місця у світі), якістю портової інфраструктури (4-е місце серед 27 регіонів, рівень 51-го місця у світі) і якістю електричної та телекомунікаційної інфраструктури (3-е місце серед регіонів, рівень сорок третього місця у світі).

Проблемними за даною складовою залишаються якість інфраструктури повітряних перевезень (рівень 119-го місця у світі) і обсяг пасажирообігу авіатранспорту (рівень 148-го місця у світі) [2].

Кластер 4 містить шість областей та м. Київ й має самий низький показник приросту інфраструктурного потенціалу (рис. 8).

Львівська область має достатньо розвитку інфраструктуру з домінуючою роллю у ній м. Львова, як головного транспортного центру. У 2013 р. на Львівщині спостерігалось зниження основних показників транспортної підсистеми. Вантажообіг області становив 9,8 млрд. ткм, що на 2,3% менше у порівнянні з 2012 р.. пасажирооборот - 6028,8 млн.пас.км і зменшився на 6,7% по відношенню до 2012 р. Негативна динаміка показників створила резерви пропускну здатності на всіх видах транспорту для переробки потоків у 2-3 рази більше існуючих.

У Сумській області погіршилися позиції за складовою інфраструктура (мінус 4 позиції за рік), до 20 -го місця по країні. За показником транспортної інфраструктури у регіону найнижча — 27-а позиція. Такий результат зумовлений поганими показниками якості інфраструктури в цілому (22-е місце серед регіонів, рівень 75-го місця у світі), якістю доріг (останнє 27-е місце, рівень 127-го місця у світі) і якістю інфраструктури повітряних перевезень, (22-е місце, рівень 148-го місця у світі) [2].

Тернопільська область поступається іншим областям за інфраструктурою, посівши останнє місце в Україні (102-е місце у світовому порівнянні). Третій рік поспіль бізнес відзначає низьку якість інфраструктури в цілому (25-е місце) та дорожньої інфраструктури зокрема (22-е місце), а також низьку якість інфраструктури повітряних перевезень, (24-е місце). Крім цього, порівняно з іншими регіонами Тернопільська області, сильно відстає за рівнем розвитку електричної та телекомунікаційної інфраструктури через низькі показники якості електропостачання та охоплення мобільним зв'язком — 21-е та 26-е місця відповідно. Відносно непогані показники області, має за якістю залізничної інфраструктури (13-е місце).

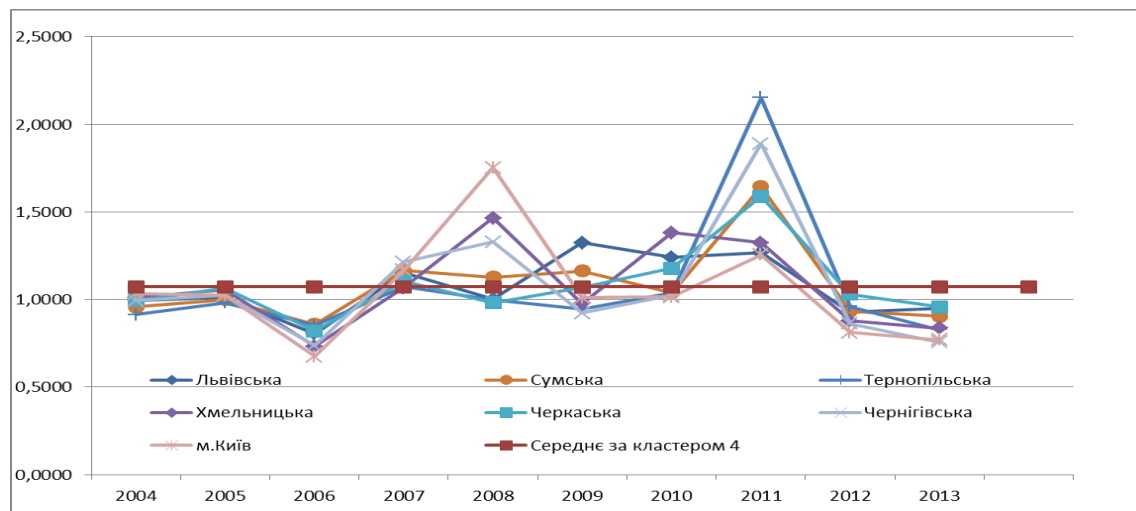


Рис. 8. Динаміка індексу приросту інфраструктурного потенціалу регіонів кластеру №4

Найнижча позиція Хмельницької області у національному рейтингу для складової інфраструктура (24-е місце, рівень 90-го місця серед країн світу). Порівняно з минулим роком за даною складовою Хмельницька область покращила свій результат на дві позиції. Разом з тим, керівники підприємств відзначають низьку якість доріг (16-е) та якість інфраструктури повітряних перевезень (19-е місце). У той самий час бізнес досить позитивно відгукнувся про якість залізничної інфраструктури в регіоні (2-е місце) і якість інфраструктури в цілому (7-е місце).

Черкаська область має невисокий рівень якості інфраструктури 3,57 бали у 2011 р. й 3,77 у 2013 р. До проблем невисокої розвиненості інфраструктури належить: недостатнє фінансування державних програм розвитку транспортної системи; зношеність основних виробничих фондів; потенційні можливості водного транспорту не використовуються; повітряний транспорт практично не функціонує. До перспектив розвитку відносять: розвиток області в якості логістичного центру, шляхом розбудови та модернізації транспортної інфраструктури, а саме: відновлення повітряного та водного сполучення.

Якість інфраструктури Чернігівської області оцінюється в 3,94 бали у 20133 р. в порівнянні з 2011 р – 3,53 бали відбувається зростання.

Що стосується м. Київ інфраструктура виступає конкурентною перевагою столиці не тільки серед регіонів України, але й у порівнянні із 148 країнами світу. За підсумками 2013 Київ ще більше випереджає середнє значення по Україні (на 30%), а його бал відповідає 32-му місцю у світі. Такі високі позиції, зумовлені гарними результатами за якістю залізничної та авіаінфраструктури (6-е і 1-е місця відповідно). При цьому, якщо оцінка якості інфраструктури столиці в цілому є крайньою в Україні, то, в світовому порівнянні, це лише рівень 48-го місця [2]. Найпроблемнішим показником, який до того ж демонструє негативну динаміку, є якість доріг. Так, незважаючи на 4-е місце в Україні, оцінка столиці відповідає 74-му місцю у світі. Київ потрапив до кластеру з низьким потенціалом приросту інфраструктурного потенціалу, оскільки була врахована кількісна сторона оцінки, котра інколи розходиться з якісною стороною.

Висновок. Отже, на практиці ми довели, що розподіл регіонів України на кластери за показником приросту інфраструктурного потенціалу відповідає дійсному становищу речей.

Дослідження різних методичних підходів до оцінювання рівня забезпеченості території інфраструктурою дозволили зробити висновок, про необхідність та доцільність використання інтегрального показника.

До недоліків використання коефіцієнтів Енгельс та Успенського відносять те, що вони показують лише забезпеченість мережею шляхів сполучення з точки зору населення чи виробництва й можуть привести до помилкового уявлення про рівень інфраструктурного потенціалу, оскільки є вузько спрямованими й не показують його розвиток.

Поряд з цими показниками використовують також коефіцієнти рівня розвитку інфраструктури регіону та рівня використання інфраструктури регіону, але вони відбивають тільки співвідношення в витратах живої праці. Ці показники слід доповнювати інформацією з рівня забезпеченості території основними засобами інфраструктури й ін.

На відміну від вже існуючих оцінок, пропонується використовувати інтегральний показник, що ґрунтується на таких показниках як динаміка питомої ваги галузі, динаміка вартості основних фондів інфраструктури та динаміка вантажоперевезень в галузі. Розрахунок такого індексу дозволяє отримати об'єктивні дані, визначити фактичну забезпеченість регіону інфраструктурою, рівень відповідності такої забезпеченості потребам економіки. Крім того цей показник характеризується простотою розрахунків, універсальністю, доступністю статистичної інформації.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Отчет о конкурентоспособности Украины за 2013 год [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.feg.org.ua/>