

УДК 332:1

Камбур О.Л.*кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки підприємства
Одеської державної академії будівництва та архітектури***Серьогіна Н.В.***асистент кафедри економіки підприємства
Одеської державної академії будівництва та архітектури***Петрищенко Н.А.***асистент кафедри економіки підприємства
Одеської державної академії будівництва та архітектури*

ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНИХ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ

PROBLEMS OF REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGIES IMPLEMENTATION

АНОТАЦІЯ

Розглянуто питання щодо проблем, які виникають при реалізації регіональних стратегій розвитку в нестабільному зовнішньому оточенні. Розглянуто створення громадських об'єднань як одного із механізмів, що сприяють розвитку регіонів. Виявлено необхідність створення налагодженої інфраструктури, що сприятиме збалансованому економічному розвитку територіальних громад.

Ключові слова: регіональна економіка, кластер, територіальна громада, транспортна інфраструктура, фінансування, інвестиційні ресурси.

АННОТАЦИЯ

Рассмотрены вопросы относительно проблем, возникающих при реализации региональных стратегий развития в нестабильном внешнем окружении. Рассмотрено создание общественных объединений как одного из механизмов, способствующих развитию регионов. Выявлена необходимость создания отлаженной инфраструктуры, что будет способствовать сбалансированному экономическому развитию территориальных общин.

Ключевые слова: региональная экономика, кластер, территориальное объединение, транспортная инфраструктура, финансирование, инвестиционные ресурсы.

ANNOTATION

The article deals with the problem of implementation of regional development strategies in an uncertain external environment. The creation of territorial associations as a method of development of the regions was considered. The need to create a well-functioning infrastructure that will promote balanced economic development of local communities is identified.

Keywords: regional economy, cluster, territorial association, transport infrastructure, financing, investment resources.

Постановка проблеми. В умовах посилення економічної кризи ускладнюється виконання завдань підтримки ефективності регіональних стратегій розвитку. Особливого значення набуває розробка захисних заходів держави від негативних наслідків кризи в умовах нестабільності внутрішнього та зовнішнього оточення. Саме програми регіонального розвитку здатні максимально враховувати потенціал кожного окремого регіону, органічно пов'язаний з екологічною та демографічною ситуацією, соціальною складовою, ступенем розвитку ринкових відносин.

Метою державної регіональної політики є створення умов для динамічного, збалансованого розвитку України та її регіонів, забезпе-

чення їх соціальної та економічної єдності, підвищення рівня життя населення, дотримання гарантованих державою соціальних стандартів для кожного громадянина незалежно від його місця проживання [1].

У зв'язку з економічною та політичною нестабільністю виявилися специфічні проблеми, що потребують невідкладного вирішення, та притаманні як окремим регіонам, так і економіці у цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання проблем у реалізації стратегій регіонального розвитку розглядалися в роботах С. Дорогунцова, О. Ковтун, А. Мельник, С. Мочерного, Ю. Пітюренко, С. Чистова та ін. Методологічні та методичні основи формування стратегії регіонального розвитку викладені в роботах М. Дацишина, С. Максименка, Ю. Палехи, І. Санжаровського, А. Степаненка, О. Топчієва.

Основні елементи методології стратегічного управління економічним розвитком регіонів розглядаються у роботах багатьох вітчизняних дослідників: Б.М. Данилишина, Л.Г. Чернюк, М.І. Фащевський, М.І. Долішній, З.С. Варналій, А.І. Мокій, О.Ф. Новікова, В.А. Поповкін, В.К. Симоненко, Л.Т. Шевчук та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Розробки цих учених стали основою для проведення дослідження проблем впровадження стратегій регіонального розвитку, а також сутності понять та визначень в цієї сфері. Проте, незважаючи на високий рівень їх здобутків, подальшого вивчення потребує питання визначення основних факторів впливу на реалізацію вказаних стратегій з урахуванням особливостей їх виду діяльності.

Формулювання цілей статті. Нині, через кризу, налагоджені механізми стимулювання регіонального розвитку перестають працювати. Відсутні засоби державного регулювання, які, з одного боку, сприяли б підтримці економічно розвинутих регіонів, а з іншого, створювали умови для розвитку депресійних регіонів. Недостатньо уваги приділяється інфраструктурним

проектам, у першу чергу прискоренню дорожнього будівництва, що необхідно для розвитку економіки в регіонах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основні пріоритетні напрями розвитку країни відображені у таких законодавчих документах: Закони України «Про засади державної регіональної політики» [1], «Про співробітництво територіальних громад» [2], «Про об'єднання територіальних громад» [3], «Про стимулювання розвитку регіонів» зі змінами та доповненнями та інші.

Ще в Законі України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року» [4] було зроблено висновок, що поглиблення дисбалансу в економічно-соціальному розвитку на регіональному та місцевому рівні істотно ускладнює реалізацію єдиної політики у сфері соціально-економічних перетворень, збільшує загрозу виникнення регіональних криз, дезінтеграції національної економіки; перешкоджає формуванню загальнодержавного ринку товарів і послуг; не дає змоги повною мірою використовувати потенціал міжрегіонального та прикордонного співробітництва; ускладнює розв'язання екологічних проблем. Ситуація ускладнилася економічною кризою та нестабільністю внутрішнього та зовнішнього середовища.

Сучасні умови розвитку регіонів потребують розробки заходів, які б ефективно працювали в умовах обмеженості фінансових ресурсів та економічній нестабільності, а також відповідали пріоритетам державної регіональної політики. До зазначених пріоритетів варто віднести:

- стимулювання та підтримку місцевих ініціатив щодо ефективного використання внутрішнього потенціалу регіонів для створення та підтримання повноцінного життєвого середовища, підвищення якості життя людей;
- зменшення територіальної диференціації за індексом регіонального людського розвитку;
- формування конкурентоспроможності регіонів шляхом розроблення та реалізації певних програм і проектів;
- стимулювання інтеграції міжрегіональних і регіональних економічних, інформаційних, освітніх просторів у єдину макроекономічну систему та подолання міжрегіонального відчуження;
- визначення проблемних територій у регіонах та реалізація відповідних державних заходів [1].

Одна із концепцій регіонального розвитку базується на формуванні локальних полюсів розвитку, кластерів. Цей термін уведений американським економістом Майклом Портером [6], на думку якого, конкурентоспроможність країни можна підвищити через організацію географічних кластерів – об'єднань фірм різних галузей, причому принципове значення має здатність цих кластерів ефективно використовувати внутрішні ресурси. Пояснюється це тим, що одна або декілька фірм, досягаючи конку-

рентоспроможності на світовому ринку, поширюють свій позитивний вплив на найближче оточення: постачальників, споживачів і конкурентів. А успіхи оточення, у свою чергу, впливають на подальше зростання конкурентоспроможності даних компаній. Як результат такого взаємовигідного співробітництва формується кластер – співдружність фірм тісно пов'язаних галузей, що взаємно сприяють зростанню конкурентоспроможності одна одної.

Але кластерна теорія може використовуватися з позитивним ефектом тільки для економічно розвинених регіонів. Депресивні регіони, об'єднуючись по областях у кластери, можуть ще більш погіршити своє становище. Важливо забезпечити підтримку регіонів, які за рівнем економічного розвитку перебувають у гіршому становищі, не тільки впровадженням громадських об'єднань, але й цілеспрямованими діями держави. Саме на державному рівні повинні забезпечитися співробітництво та тісний взаємозв'язок між регіонами.

На підтримку співробітництва спрямовані закони України, що були прийняті на протязі останнього року «Про співробітництво територіальних громад» [2], «Про добровільне об'єднання територіальних громад» [3]. У цих законодавчих документах визначено поняття адміністративних центрів спроможних територіальних громад (ТГ) та зон їх впливу. Важливим фактом є визначення основних принципів громадських об'єднань: добровільність, повсюдність, економічна ефективність, державна підтримка.

У зазначених законодавчих актах сформульовані основні тези для умов об'єднання:

- у складі об'єднаної ТГ не може перебувати інша ТГ;
- межі об'єднаної ТГ визначаються по зовнішнім межах юрисдикції рад ТГ;
- при об'єднанні беруться до уваги чинники, що впливають на соціально-економічний розвиток об'єднаної ТГ;
- якість та доступність публічних послуг об'єднаної ТГ не можуть бути нижчими, ніж до об'єднання.

Виходячи з вищеведеного, можна зробити висновок, що при реалізації зазначених планів перед новоствореними територіальними громадами постане питання першочергової важливості – налагоджена інфраструктура, удосконалення якої сприятиме збалансованому розвитку ТГ.

Транспорт – одна із найважливіших галузей національної економіки, ефективно функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України [7].

Розвиток транспортної інфраструктури має орієнтуватися безпосередньо на забезпечення економічної доступності та якості послуг і обслуговування транспортного механізму. При

цьому досить важливою є взаємодія усіх елементів вказаного механізму, їх реакція на зміни окремих складових.

Чим більшим є розвиток виробництва у регіоні, тим інтенсивніше експлуатуються транспортні потоки. Таким чином, нерозвинена транспортна інфраструктура є перешкодою для стабільного розвитку виробництва.

На даний момент можна спостерігати низький рівень якості проїзної частини з твердим покриттям у більшості регіонів. У свою чергу, це тягне за собою спад обсягів перевезень, особливо якщо врахувати зношений стан матеріально-технічної бази та відсутність ремонту та реконструкції доріг внаслідок низького фінансування.

Сфера транспортних послуг не може якісно розвиватися, якщо стан доріг не відповідає певним нормам. Оскільки за фінансування будівництва, ремонту та утримання доріг загального користування відповідають органи місцевого самоврядування, які доволі часто зволікають із залученням коштів, то актуальною є необхідність пошуку альтернативних джерел. Такими джерелами можуть виступати державно-приватні партнерства.

По результатам даних, наведених у таблиці 1, можна відзначити негативні зміни у стані фінансування галузі. Якщо у 2013 році касові видатки були більші, ніж заплановані, на 14,2%, то у наступному році сума видатків стала нижче запланованих на 2,76%. Розміри фактичних кредитних коштів досить сильно різняться із запланованими, а саме фактичні суми складають 21,68% та 14,4% відповідно у 2013 та 2014 роках.

Зазначені показники наявно демонструють скорочення фінансування автомобільних доріг по усім програмам, що підтверджується звітами агентства автомобільних доріг України за 2013 та 2014 роки. У майбутньому, при збереженні такої тенденції, це призведе до суттєвого погіршення стану доріг та якості їх обслуговування. Про це побічно свідчить і той факт, що при існуючій системі фінансування розмір коштів безпосередньо залежать від необхідних обсягів будівельних та ремонтних робіт, що, у свою чергу, може призводити до штучного завищення результативних показників. Якщо підрядні організації, які виконують перелічені роботи, будуть також нести відповідальність, у тому числі і фінансову, за утримання і обслуговування своїх об'єктів, то вони будуть макси-

мально зацікавлені у адекватному формуванні кінцевої вартості та у високому рівні якості виконуваних послуг. Виконання робіт у відповідності до усіх технічних умов та вимог та своєчасний поточний ремонт на відповідному рівні у наступні роки сприятиме природному зниженню витрат на експлуатацію та обслуговування доріг.

Непривабливість економіки окремих регіонів для інвестування характеризують обсяги інвестиційних ресурсів, залучених у регіони. Так, у 2013 році до економіки 5 регіонів із 27 було залучено понад половину обсягу капітальних інвестицій (58,7%), з них понад чверть, яка складає 25,8%, – до підприємств м. Києва, інша частина – до Донецької, Дніпропетровської, Київської областей та АР Крим. До економіки 5 регіонів також надходить і понад дві третини (77,5%) прямих іноземних інвестицій, із них близько половини (49,3%) – до м. Києва, інша частина – до Дніпропетровської, Донецької, Харківської та Київської областей [8].

Для удосконалення та подальшого впровадження регіональної стратегії розвитку, а також для розробки дієвих заходів з її реалізації на основі позитивного світового досвіду рекомендуємо використовувати стратегічні карти, що були запропоновані Норттоном и Капланом та отримали поширення при плануванні розвитку підприємства. Ми вважаємо, що зазначені методи, адаптовані та вдосконалені з урахуванням потреб регіону, будуть сприяти і розвитку економіки на мезорівні.

Розвиток регіональних економічних систем є сукупністю процесів, які сумарно зумовлюють збільшення потенціалу регіону через удосконалення його інфраструктури, створення сприятливих умов для зростання виробництва, налагодження бізнес-зв'язків між територіальними громадами, як всередині регіону, так і за його межами. Концепція системи збалансованих показників складається з чотирьох рівнозначних компонентів, які відображають різні аспекти регіонального розвитку (рис. 1). Важливу роль грає не тільки значення окремих показників, а їх взаємовплив та збалансованість. Це не тільки взаємозв'язок діючих підприємств через забезпечення їх ефективного функціонування, що забезпечує надходження до бюджетів, а й фактор формування сприятливих умов для інших бізнес-процесів та можливість підвищити якість життя населення

Таблиця 1

Прогнозні та фактичні обсяги та джерела фінансування автомобільних доріг загального користування за 2013–2014 роки

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн гривень		Показники 2013 року, млн гривень		Показники 2014 року, млн гривень	
	Плановий	Фактичний	Планові	Фактичні	Планові	Фактичні
Державний бюджет	28201,92	29721,21	13548,14	15471,45	14653,78	14249,76
Інші джерела	32979,43	4688,94	15425,57	2661,5	17553,86	2027,44
Разом	61181,35	34410,15	28973,71	18132,95	32207,64	16277,2

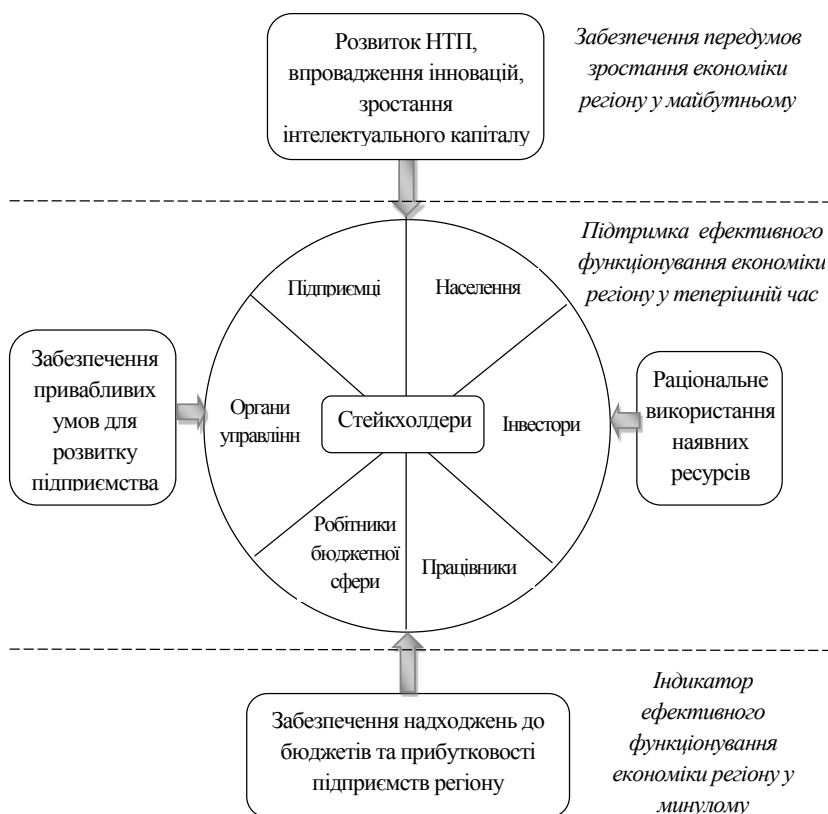


Рис. 1. Збалансовані показники регіонального розвитку

територіальних громад. З позицій погляду в майбутнє, саме розгалужена система автодоріг надасть конкурентні переваги регіону, сприятиме залученню інвесторів, у тому числі з високотехнологічних виробництв.

Використання стратегічних карт сприятиме трансформації економіки у напрямку дебіюкратизації та зниження ступеня формалізації відносин в регіональному управлінні. Це дозволить оптимізувати витрати на створення ефективно діючої інфраструктури та спростити процедури здійснення виробничих процесів.

У сучасних умовах досить важливо також налагодити використання власних ресурсів регіону, через що забезпечується подальше економічне зростання. Те, наскільки ефективно розвивалася економіка регіону у минулому, якій прибуток приносили підприємства та за рахунок чого формувалися доходи бюджетів, відображається у фінансовій складовій системи збалансованих показників.

Фінансування регіонального розвитку за рахунок коштів державного фонду регіонального розвитку може здійснюватися на умовах інвестування, за умови надання гарантій, на безповоротній основі у вигляді грантів.

Висновки. Підтримка ефективного функціонування економіки у теперішній час передбачає забезпечення привабливих умов для розвитку підприємства при раціональному використанні наявних ресурсів. Виявлення конкурентних переваг, підтримка центрів локального зростання та створення інфраструктурних об'єктів, зокрема мережі сучасних автодоріг, допоможе залучити інвесторів, як вітчизняних, так і зарубіжних, та сприятиме розвитку внутрішніх ринків.

Основну увагу при цьому варто приділити удосконаленню дорожньої інфраструктури, забезпеченню належного рівня фінансування на її утримання та розробці заходів щодо контролю виконання усіх супроводжуваних програм.

Означені заходи значно поліпшать не тільки економічний стан регіону, а й позитивно впливатимуть на його конкурентоспроможність, покращать рівень екологічної і соціальної складових.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Закон України «Про засади державної регіональної політики» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/156-19>.
2. Закон України «Про співробітництво територіальних громад» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T141508.html.
3. Закон України «Про об'єднання територіальних громад» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.csi.org.ua/www/?p=2030>.
4. Закон України «Про стимулювання розвитку регіонів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T052850.html.
5. Закон України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uazakon.com/documents/date_br/pg_gvgsxc/pg4.htm.
6. Портер М. Конкуренція. – М.: Изд. дом «Вільямс», 2000. – С. 205-206.
7. Пропозиції до стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pv.co.ua:8001/strategiya>.
8. Статистичні дані [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.