



«Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації»

Аналітичне дослідження

Редакційна колегія: Ірина Садчикова, Марія Коваль

Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження// ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. - Київ, 2017. - 108 с.

Метою дослідження було проведення оцінки рівня розвитку інфраструктури відповідних регіонів, визначенні слабких місць та розробці практичних рекомендацій щодо фінансування її розвитку. Об'єктом виступали процеси розвитку інфраструктури відповідних регіонів України, суб'єктами – регіональні аналітичні центри із 22-ти цільових областей України. В дослідження не ввійшли тимчасово окупована територія АРК та Донецька і Луганська області. У цьому звіті на основі даних Державної служби статистики України та її територіальних органів проведено детальний аналіз показників розвитку виробничої та соціальної інфраструктури за 2015 рік. Публікація розрахована на широке коло читачів, в тому числі – експертів у сфері економіки, науковців, громадських активістів та зацікавлених громадян.

Публікацію підготовлено Поліським фондом міжнародних та регіональних досліджень у співпраці із Представництвом Фонду імені Фрідріха Еберта в Україні.

За повного або часткового відтворення тексту аналітичного дослідження посилання на автора та видання обов'язкове.

© Фонд імені Фрідріха Еберта, 2017.

Зміст

Вступне слово.....	4
Методологія інтегральної оцінки стану інфраструктури у регіональному розрізі.....	5
Вінницька область.....	9
Волинська область.....	14
Дніпропетровська область.....	16
Житомирська область.....	21
Закарпатська область.....	25
Запорізька область.....	29
Івано-Франківська область.....	34
Київська область.....	37
Кіровоградська область.....	41
Львівська область.....	45
Миколаївська область.....	50
Одеська область.....	54
Полтавська область.....	58
Рівненська область.....	63
Сумська область.....	67
Тернопільська область.....	70
Харківська область.....	76
Херсонська область.....	80
Хмельницька область.....	84
Черкаська область.....	87
Чернівецька область.....	90
Чернігівська область.....	95
Висновки.....	100
Автори:.....	106

Вступне слово

Інфраструктура займає ключове місце в розвитку економіки, оскільки її існування пов'язане зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці, а також ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. 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 і здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері. Структура виробництва в сучасних умовах характеризується зростаючою орієнтацією не на галузеву, а на регіональну систему господарювання. В сучасних умовах в Україні виникла гостра потреба у прискоренні вирішення проблем розвитку складових інфраструктури. Формування адекватної ринку інфраструктури є однією з найголовніших та необхідних умов перетворень економічних відносин в країні. Актуальність даної проблеми і була досліджена у регіональних господарських системах.

Інфраструктура сучасного міста, якість міського середовища визначається діяльністю комплексу галузей міського господарства, що забезпечують населення міста і виробництво. На сьогоднішній день основні напрямки ринкової трансформації інфраструктури міст областей нашої країни базуються на відповідних положеннях загальнодержавної програми Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року».

Мета нашого дослідження полягала: у проведенні оцінки рівня розвитку інфраструктури відповідних регіонів, визначенні слабких місць та розробці практичних рекомендацій щодо фінансування її розвитку.

Об'єктом виступали процеси розвитку інфраструктури відповідних регіонів України

Суб'єктами – регіональні аналітичні центри із 22-ти цільових областей України. В дослідження не ввійшли тимчасово окупована територія АРК та Донецька і Луганська області.

У цьому звіті на основі даних Державної служби статистики України та її територіальних органів проведено детальний аналіз показників розвитку виробничої та соціальної інфраструктури за 2015 рік. Публікація розрахована на широке коло читачів, в тому числі – експертів у сфері економіки, науковців, громадських активістів та зацікавлених громадян.

Методологія інтегральної оцінки стану інфраструктури у регіональному розрізі

Інфраструктура – це сукупність галузей та підгалузей, основними функціями яких є виробничі послуги і забезпечення економічного обігу в національній економіці. В свою чергу інфраструктура складається із виробничої та соціальної складової.

Виробнича інфраструктура – це частина галузей інфраструктури, що надає послуги виробничого характеру, тобто забезпечує зв'язки у виробничій сфері економіки.

Соціальна інфраструктура представляє сукупність, або комплекс, галузей, призначенням яких у суспільному поділі праці є задоволення потреб населення у соціально-побутових і соціально-духовних послугах.

Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення має на меті визначити її сутнісні характеристики, склад та динаміку функціонування. Для цього, на думку автора, доцільно використовувати сукупність показників, поділивши їх на 2 складові:

1. виробнича інфраструктура;
2. соціальна інфраструктура.

Послідовність проведення аналізу інфраструктури регіонів України представлено на рис. 1.



Рис. 1. Схема проведення оцінки рівня розвитку інфраструктури

Для визначення рівня інфраструктури необхідно провести аналіз тенденцій розвитку окремих складових. Для аналізу будемо використовувати наступні показники:

1) Виробнича інфраструктура:

- транспортна складова;
- складова зв'язку;
- природоохоронна (екологічна) складова;
- рекреаційна складова.

2) Соціальна інфраструктура:

- складова житлово-комунального господарства;
- освітня складова;
- медична складова;
- складова соціального забезпечення;
- культурна складова.

Кожна із складових інфраструктури включає певні показники, які легко вимірюються за допомогою статистичних даних, що є у вільному доступі.

1. Транспортна складова. Для аналізу були відібрані такі показники:

- Вантажооборот автомобільного транспорту, млн. ткм.;
- Пасажирооборот автомобільного (автобусного) транспорту, млн. пас-км.;
- Щільність залізничних колій загального користування, км. на 1000 км²;
- Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км. на 1000 км².

2. Складова зв'язку. Дана складова розраховувалась на основі таких показників:

- Дохід від надання послуг зв'язку населенню, млн. грн.;
- Обсяг реалізованої промислової продукції в регіоні, млн. грн.;

- Дохід від надання послуг з використанням мережі Інтернет, млн. грн.;
- Дохід від надання послуг мобільного зв'язку, млн. грн.

3. Природоохоронна (екологічна) складова, її складовими показниками є:

- Кількість спожитої води в регіоні, млн. м³;
- Обсяг викидів забруднюючих речовин у регіоні, тонн.

4. Рекреаційна складова складається з таких показників:

- Коефіцієнт використання місткості;
- Кількість туристів, обслужених суб'єктами туристичної діяльності регіону, тис. осіб.

5. Складова житлово-комунального господарства, включає такі показники:

- Темп зростання (зниження) прийнятого в експлуатацію житла, %;
- Індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво, %;

6. Освітня складова складається із таких показників:

- Кількість дітей у дошкільних закладах, тис. осіб;
- Кількість учнів загальноосвітніх закладів, тис. осіб;
- Кількість учнів, слухачів професійно-технічних навчальних закладів, тис. осіб;
- Кількість студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації, тис. осіб.

7. Медична складова охоплює такі показники для аналізу:

- Забезпеченість населення лікарями усіх спеціальностей, тис. осіб;
- Планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів, кількість відвідувань за зміни.

8. Складова соціального забезпечення представлена таким показником:

- Рівень забезпечення місцями у будинках-інтернатах для громадян похилого віку, кількість будинків.

9. Культурна складова розраховувалась на основі таких показників:

- Рівень відвідування театрів, музеїв, концертних організацій, тис. осіб;
- Рівень забезпечення клубними закладами, одиниць.

Після відбору та групування показників, було здійснено розрахунок інтегрального індексу розвитку інфраструктури в регіональному розрізі.

Вінницька область

Вступ

Провівши аналіз рівня розвитку інфраструктури регіонів України можна констатувати, що Вінницька область відноситься до областей із середнім рівнем, що підтверджується її 11-м місцем серед 22 областей.

Основним же документом, яким регламентується, в тому числі, і розвиток інфраструктури є рішення Вінницької обласної ради № 893 від 24 червня 2015 року «Про Стратегію збалансованого регіонального розвитку Вінницької області на період до 2020 року». Окрім того, документами, які визначають напрямки розвитку інфраструктури в області є:

- комплексна програма будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування Вінницької області на 2013 – 2018 роки;
- регіональна цільова програма будівництва (придбання) доступного житла у Вінницькій області на 2010-2017 роки;
- регіональна програма підтримки індивідуального житлового будівництва «Власний дім» на 2013 – 2016 роки;
- регіональна програма охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання природних ресурсів на 2013-2018 роки;
- обласна програма «Питна вода» на 2008-2020 роки;
- програма підвищення енергоефективності та зменшення споживання енергоресурсів у Вінницькій області на 2010-2015 роки (подовжена на 2016 рік);
- єдина комплексна програма розвитку галузі культури та духовного відродження у Вінницькій області на 2013-2017 роки»;
- плани реалізації Стратегії збалансованого регіонального розвитку Вінницької області на 2015 рік, на 2016-2017 роки.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Загалом, у Вінницькій області спостерігається відносно рівномірний розвиток інфраструктури без яскраво виражених дисбалансів. Виключенням є хіба індекс

розвитку підсистеми житлово-комунального господарства (1,95 або 95,2%), проте переважання цього показника є характерним як для України загалом, так і для більшої частини регіонів країни, в тому числі і для Вінницької області.

Однак не можна говорити про збалансований розвиток Вінницької області (хоча він і є відносно рівномірним), оскільки не всі показники показують зростання. Навпаки, деякі індекси розвитку інфраструктури показують спадання. До них належать:

- індекс розвитку складової зв'язку – 0,94 або ж -5,6%;
- індекс розвитку транспортної складової – 0,96 або ж -4,1%;
- індекс розвитку медичної складової – 0,99 або ж -0,2%.

Дані по Вінницькій області відносно корелюються із даними в загальнодержавному масштабі щодо основних сфер, які забезпечували динаміку розвитку інфраструктури – ЖКГ, рекреація, природоохорона. Так, вже згадана вище підсистема житлово-комунального господарства в області показала індекс зростання на рівні 1,95 або ж 95,2%, тоді як по країні загалом відповідний показник становить 1,23 або ж 22,68%. Даний показник дозволив Вінницькій області зайняти 8 місце серед 22 областей. Індекс розвитку рекреаційної підсистеми в області становить 1,13 або ж 13,1%, тоді як загалом в Україні – 1,22 або ж 22,48%. За цим показником Вінницька область посідає 11 місце із 22 можливих.

Виключенням щодо кореляції по основним сферам зростання є природоохоронна підсистема: індекс розвитку цієї складової в масштабах країни склав 1,2 або ж 20,09%, проте в межах регіону даний індекс становить лише 1,05 або ж 4,6%. Окрім цього, за індексом розвитку природоохоронної підсистеми Вінницька область посідає лише 19 місце серед 22 областей.

Решта індексів розвитку складових інфраструктури у регіоні (соціальне забезпечення, освіта, культура) демонструють невелику динаміку до зростання. Так, індекс розвитку системи соціального забезпечення склав 1,005 або 0,5%, що дозволило Вінницькій області посісти 11 місце в рейтингу за цим показником. Індекс розвитку освітньої складової становить лише 1,018 або ж 1,8%, однак це забезпечило регіону 1-е місце серед інших, оскільки жодна з інших областей не показала позитивну динаміку. За індексом розвитку культурної складової Вінниччина посіла 13 місце із 22 з показником 1,019 або ж 1,9%.

Одним із показників, який у порівнянні із 2014 роком показав низхідну динаміку у 2015 році, став індекс розвитку медичної складової. Причиною цього стало зменшення показника забезпеченості населення лікарями: у 2014 році він склав 49 тис. лікарів на 10 тис. населення, тоді як у 2015 – 48,7 (різниця – 0,6%).

Основна причина – низька заробітна плата, яка є неконкурентною, що, в свою чергу, впливає на зниження престижу професії та небажання молоді працювати за спеціальністю (велика частина віддає перевагу роботі у фармацевтичних компаніях). В результаті не вистачає нових лікарів, які б заміняли тих, що йдуть на пенсію. З іншої сторони демотивуючими факторами є також застаріле технічне оснащення та стара матеріально-технічна база загалом (приміщення, меблі, транспорт). Як результат, Вінницька область за індексом розвитку медичної складової посідає 15 місце серед 22 областей.

Одним із методів для збільшення забезпеченості населення лікарями може бути подальший розвиток та виконання програм «місцевих стимулів» в районах області. Наприклад, навчання за кошти місцевих бюджетів на певних спеціальностях, необхідних в майбутньому конкретному медичному закладу цієї громади, із обов'язковим направленням на роботу такої особи в цю громаду та можливим забезпеченням її службовим житлом. Станом на 2016 рік у Вінницькому Національному медичному університеті в рамках програм «місцевих стимулів» за рахунок коштів місцевих бюджетів навчається біля 70 студентів – майбутніх сімейних лікарів.

З метою створення належних умов праці та виділення окремого приміщення для обслуговування населення сімейними лікарями у новозбудованих багатоквартирних будинках, можуть бути внесені зміни до Державних будівельних норм щодо накладення зобов'язань на забудовників передбачати у своїх проєктах такі приміщення, які потім будуть передаватись на баланс місцевих рад. Також доцільно забезпечити переведення котельного обладнання закладів охорони здоров'я на альтернативні види палива (комплексна державна програма): в перспективі це зменшить видатки на оплату енергоносіїв, за рахунок чого збільшиться обсяг коштів на закупівлю сучасного обладнання і медикаментів.

Хоча низький індекс розвитку транспортної складової – загальноукраїнська тенденція (лише 4 області показали хоч якийсь ріст) і потребує державної програми чи хоча б стабільності економіки та поживлення торгівлі, проте на Вінниччині цей показник є одним із ключових факторів гальмування розвитку інфраструктури загалом. За ним Вінницька область посідає 13 із 22 місць із показником 0,96 або ж -4,1%. Причина у зменшенні як вантажо-, так і пасажирообороту автомобільного транспорту. Разом з тим, у 2014-2015 роки через обмеженість коштів, що надходили із Державного бюджету, фінансування дорожнього господарства спрямовувалось в основному на підтримання наявної мережі доріг. Серед завдань, які можуть та повинні бути виконані на регіональному рівні – оптимізація та вдосконалення маршрутної мережі внутрішньо обласних, приміських та міжміських автобусних маршрутів загального користування, а також узгодженість залізничних та автобусних сполучень; поліпшення якості обслуговування громадян; зрозуміла та ефективна

система відшкодування втрат перевізників від перевезення пільгових категорій населення; оновлення автобусного парку; запровадження електронного квитка у обласному центрі. Збільшення вантажообороту залежить більше від загального оздоровлення економіки країни та виходу з рецесії.

Значний вплив на результати діяльності економіки області за 9 місяців 2015 року має збиткова в цілому діяльність підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, які отримали негативний сальдовий фінансовий результат у сумі 219,2 млн.грн. збитку, і їх обсяг в порівнянні із відповідним періодом 2014 року зріс у 23,8 рази, або на 210,1 млн.грн. В результаті цього Вінниччина серед 22 областей має найгірший індекс розвитку складової зв'язку. Незважаючи на те, що динаміка рівня забезпеченості мобільним зв'язком та щільність покриття мережею Інтернет як складових індексу є на прийнятному рівні (1,15 та 1,17 відповідно), інша складова – індекс споживчих цін на послуги зв'язку – становить лише 0,62 через порівняно низький дохід від надання послуг пошти і зв'язку.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,959	13
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	0,944	22
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,046	19
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,131	11
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,952	8
Освітня підсистема	ІРо.с.	1,018	1
Медична підсистема	ІРм.с.	0,998	15
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,005	11
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,019	18
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,09005	11

Висновки

За результатами розрахунку 9-ти індексів розвитку інфраструктури Вінницької області інтегральний індекс склав 1,09. Це означає, що в порівнянні із відповідними показниками 2014 року у 2015 році динаміка розвитку інфраструктури в області склала 9,02%. На фоні загальнодержавного показника 1,06 або ж 6,15% такі дані є відносно непоганими, оскільки на 46,7% динаміка розвитку інфраструктури в області краща, ніж в країні загалом. Водночас, при порівнянні із лідерами рейтингу серед всіх областей (Кіровоградська 1,24 або ж 24,28% та Тернопільська 1,23 або ж 22,76%) стає зрозуміло, що деякі області досягли кращих результатів у відносно рівних умовах, а тому, очевидно, є перспективи для росту.

В межах Вінницької області необхідно звернути увагу на природоохоронну підсистему, оскільки в решті областей вона забезпечує динаміку росту для індексу, а в даному випадку – фактично ні. Однією із причин є один із найбільших в Україні показників ветхих та аварійних водопровідних мереж – більше 35% від загальної кількості. Через неналежний технічний стан водопровідних мереж непродуктивні втрати питної води становлять 30% загального обсягу води, відпущеної споживачам. Окрім забезпечення належного фінансування із Державного бюджету обласної програми «Питна вода», необхідно на регіональному рівні розробити схеми оптимізації систем централізованого водопостачання населених пунктів області.

Іншою стороною медалі є реконструкція та будівництво очисних споруд каналізації населених пунктів області. Деякі з них працюють незадовільно, допускаючи скиди недостатньо очищених вод. Низка міст та селищ (м. Липовець, смт Томашпіль, смт Літин, смт Теплик, смт Чечельник) взагалі не мають очисних споруд або вони не введені в експлуатацію, а скидають нечистоти на поля фільтрації чи відстійники, які не забезпечують необхідної якісної очистки.

Найбільшим джерелом забруднення атмосферного повітря у Вінницькій області є Ладижинська ТЕС (48%), а після неї – викиди автотранспорту (40%). Для часткової компенсації цього ефекту необхідне збільшення площі заліснення території області шляхом відновлення лісів та лісорозведення на земельних ділянках лісового фонду. Доцільно також стимулювати до зменшення обсягу викидів забруднюючих речовин у повітря, будівництва екологічно-безпечних полігонів твердих побутових відходів, до запровадження заходів по роздільному збору, сортуванню та переробці ТПВ. Робота сміттесортувальних станцій дозволяє зменшити навантаження на полігони на 30%.

Одна із перспектив розвитку індексу інфраструктури загалом – створення великої кількості об'єднаних територіальних громад в області відповідно до Перспективного плану формування територій громад Вінницької області. Завдяки цьому можна буде розраховувати на залучення значної кількості коштів із Державного фонду регіонального розвитку у вигляді цільової субвенції на розвиток інфраструктури новостворених об'єднаних громад.

Волинська область

Вступ

Відповідно до проведеного дослідження, індекс інфраструктури Волині (1,0846) можна охарактеризувати, як показник середнього рівня та такий, який потрібно покращувати. В цілому, у загальному рейтингу Волинська область посіла 12 місце серед 22 регіонів України.

Варто зазначити, що усі розрахунки здійснювались на основі інформації за 2014 – 2015 рр. Головного управління статистики у Волинській області, Державної служби статистики України (тематичні збірники та бюлетені) та аналітичної доповіді до щорічного послання президента України до Верховної ради України «Про зовнішнє та внутрішнє становище України у 2016 році».

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Щоб зрозуміти причини таких показників, коротко проаналізуємо основні проблеми тих підсистем, які знаходяться в найбільш критичному стані.

Освітня підсистема. Першочерговими актуальними проблемами цієї підсистеми є низький рівень охоплення дітей дошкільними навчальними закладами, неукмплектованість учнями сільських шкіл, недостатній рівень забезпеченості підручниками школярів VI – XI класів, недостатнє кадрове забезпечення шкіл сільської місцевості, низький рівень профорієнтаційної роботи, підвищення вартості платної форми навчання студентів у ВНЗ у порівнянні із низькими заробітками волинян.

Тому, задля вирішення цих проблем, профільним структурам Волинської ОДА варто передбачити більше коштів у 2017 р. на будівництво нових дитячих садочків (особливо у сільській місцевості), закупівлю потрібної кількості підручників. Міністерству освіти та науки України збільшити обсяги держзамовлень у ВНЗ.

Транспортна підсистема. Простежується зменшення перевезень пасажирів, наявність значної кількості доріг з поганим покриттям (особливо сільська місцевість), високий рівень амортизації виробничих фондів, рухомого складу, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам. В цілому ж, варто звернути увагу на недофінансування дорожнього господарства, як наслідок, несвоєчасне проведення ремонтних робіт, як доріг загального користування, так і комунальних доріг, що призводить до руйнації їх покриття. Традиційно важливим залишається питання покращення прикордонної інфраструктури.

Вирішення всіх вищезазначених проблем на пряму залежить від виділення відповідних коштів на чому повинні зосередитись волинські посадовці та депутати,

які представляють область у Верховній Раді України. Щодо розбудови транскордонної інфраструктури, то важливо активно приступити до будівництва пункту пропуску «Адамчуки-Збереже», що має розміщуватись на польсько-українському кордоні. Хоча більшість коштів на його будівництво візьме на себе Польща, але Україна теж має виконати ряд обов'язків (в тому числі фінансових) від яких залежить успіх цієї справи.

Медична підсистема. Поточний стан системи охорони здоров'я Волинської області характеризується досить високими показниками захворюваності, смертності та інвалідності, особливо від таких неінфекційних захворювань, як серцево-судинні та цереброваскулярні захворювання, хвороби обміну речовин, онкологія. Нажаль, традиційно високим залишається рівень корупції у цій сфері. Також, подорожчання ліків, призводить до критичного зниження рівня купівельної спроможності необхідних препаратів волинянами.

Для вирішення вищезазначених проблем потрібно впровадити структурне розмежування первинного, вторинного і третинного рівнів медичної допомоги; підвищити роль профілактики у структурі медичних послуг; впровадження соціальних програм доступу громадян до необхідних ліків; акцентувати увагу правоохоронних органів на ретельному розслідуванні фактів корупції у медицині.

Культурна підсистема. Основними проблеми культури на Волині є: низький рівень відвідуваності закладів культури; відсутність ефективного місцевого управління у цій сфері; некомпетентність та застарілі підходи в роботі державних службовців; які працюють у цій сфері; низьке державне фінансування цієї підсистеми; руйнування історичних та архітектурних пам'яток Волині відсутність чіткої та ефективної стратегії культурного розвитку Волині.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9980	5
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,1260	8
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,1421	13
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,1796	9
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,3303	14
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9895	4
Медична підсистема	ІРм.с.	1,0019	12
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0025	14
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0376	10
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,0846	12

Висновки

На основі вищенаведених розрахунків динаміки розвитку інфраструктури Волині, найвищим є показник підсистеми ЖКГ (1,1421), а найнижчим - освіти (0,9895). Також низькі показники спостерігаються у транспортній, медичній та культурній підсистемах Волинської області.

Вирішення цих проблем потребує наступних кроків: Волинській обласній раді потрібно виділити більше коштів на фінансування культури у 2017 р. відповідно до спільних пропозицій Управління культури Волинської ОДА та активної громади. Волинські чиновники, які працюють у цій сфері, повинні відходити від прорадянських підходів та шукати актуальні та сучасні методи і форми популяризації культури серед населення. Громада та місцева влада повинні разом розробити ефективну стратегію розвитку культури області на 2017–2020 рр.

Дніпропетровська область

Вступ

Дніпропетровська область розташована в південно-східній частині України на берегах середньої течії Дніпра, займає площу 31,9 тис. кв. км (5,3 % площі території України, друга за територією в Україні після Одеської), межує із Полтавською і Харківською (північ), Донецькою (схід), Запорізькою і Херсонською (південь), Миколаївською і Кіровоградською (захід) областями. Найбільше місто області – Дніпро (адміністративний центр області), інші великі міста: Кривий Ріг, Кам'янське, Нікополь, Павлоград. Щільність населення – 101,5 осіб/кв.км. Основним документами, що регламентують інфраструктурні зміни у Дніпропетровській області є:

- Регіональна програма розвитку водного господарства у Дніпропетровській області (2003-2030 роки);
- Дніпропетровська обласна комплексна програма (стратегія) екологічної безпеки та запобігання змінам клімату на 2016 – 2025 роки;
- Регіональна програма «Питна вода Дніпропетровщини» на 2006–2020 роки;
- Програма розвитку поштового зв'язку Дніпропетровської області у 2008–2018;

- Програма розвитку та вдосконалення автомобільного транспорту в Дніпропетровській області на 2009–2017 роки;
- Регіональна програма будівництва (придбання) доступного житла у Дніпропетровській області на 2010–2017 роки;
- Програма реалізації фінансово-інвестиційного механізму будівництва житла у Дніпропетровській області на 2013 – 2018 роки;
- Програма термомодернізації об'єктів комунальної сфери у Дніпропетровській області на 2015 – 2038 роки;
- Регіональна програма оздоровлення та відпочинку дітей Дніпропетровської області у 2014 – 2021 роках;
- Програма підтримки населення в енергозбереженні житлового сектору Дніпропетровщини на 2015 – 2020 роки;
- Програма розвитку туризму у Дніпропетровській області на 2014 – 2022 роки.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Незважаючи на розміщення обласного центру близько географічного центру області, через витягнутість території індекс внутрішньої доступності області значно нижче середнього по Україні (0,80). Щільність усіх доріг обласного значення також є нижче середнього показника по Україні. Щільність залізничних колій загального користування 49 км/1000 кв.км., автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям – 287 км/1000 кв.км. Загальна протяжність залізничних колій – 1578,2 км, автошляхів – 9194,2 км. Залізнична інфраструктура області розвинена краще автодорожньої. Протягом 2014 та 2015 відбувалося падіння обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом області на 17% менше у порівнянні із 2014 р. та на 4% зменшився вантажооборот автомобільного транспорту з 3798,3 млрд.ткм у 2014 році до 3641,6 млрд.ткм у 2015 році. Протягом 2015 відбувалося падіння пасажирообороту автомобільного транспорту з 3 719 млрд.пас.км у 2014 р. до 2404 млрд.пас.км у 2015 р.

У 2015 р. переважна більшість показників на підставі яких визначається інтегральний індекс розвитку підсистеми зв'язку засвідчують позитивну динаміку у порівнянні із 2014 р. Дохід від надання мобільних послуг збільшився на 25% з 272,4 млн. грн. у 2014 р. до 342,5 млн. грн. у 2015 р. У порівнянні із 2014 р. зафіксована значна динаміка зростання доходів від надання доступу до мережі Інтер-

нет на 25,7% (342,5 млн. грн. у 2015 р.), на 18,5% від послуг мобільного зв'язку (2008,7 млн. грн. у 2015 р.)

За оцінкою установ НАН України за ступенем забруднення майже вся територія області відноситься до категорії дуже забруднених, а понад третини – до надзвичайно забруднених. З 2013 р. відбувається зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами забруднення з 855,8 тис. грн. у 2014 р. до 723,9 тис. грн. у 2015 р. Обсяг викидів забруднюючих речовин у регіоні за 2015 рік. Дніпропетровська область відноситься до найменш забезпечених якісними питними водними ресурсами. В більшості міст області склалася передкризова та кризова водогосподарська і гідро-екологічна ситуація, адже здатність Дніпра та багатьох річок басейну до самовідновлення вже не забезпечує відновлення порушеної екологічної рівноваги. У порівнянні із 2014 р. відбулося зменшення на 65% кількості спожитої води в області з 1359 млн.м³ до 881 млн.м³.

Туристична індустрія Дніпропетровщини представлена широкою системою закладів і підприємств, у 2015 р. туристські послуги надавали 294 (у 2014 р. – 324) суб'єкти підприємницької діяльності, з них: 21 – туроператори. Мережа колективних засобів розміщування включає в себе 87 готелів, 4 мотелі, 1 хостел, 11 гуртожитків для приїжджих, 36 інших місць для тимчасового розміщування, 6 санаторіїв, 10 дитячих санаторіїв, 1 дитячий заклад оздоровлення цілорічної дії, 15 санаторіїв-профілакторіїв, 2 пансіонати відпочинку, 80 бази відпочинку. Коefіцієнт використання місткості зменшився з 0,26 у 2015 р. до 0,21 у 2015 р., що викликано зменшення темпу росту кількості туристів з 56803 осіб у 2014 р. до 46121 у 2014 р.

У 2015 р. на території Дніпропетровської області прийнято в експлуатацію житлові будинки загальною площею 339,8 тис.м², що в 1,7 рази більше, ніж у 2014р. Понад 71,5% від загального обсягу житла прийнято в експлуатацію в одноквартирних будинках, 28,5% – у будинках з двома і більше квартирами.

Згідно з наявними статистичними даними, в області індекс учнівських місць становив у 2015 році 308,4 осіб на 1 000 населення, а у 2014 – 303 особи. Спостерігається тенденція до зменшення кількості учнів ПТУ та студентів I-IV рівнів акредитації на 1000 населення. Для ПТУ вказаний показник складає 24,7 учня у 2015 р. (26,1 у 2014 р.), для ВНЗ – 124,9 осіб у 2015 р. (134,8 у 2014 р.).

Рівень забезпеченості лікарями мешканців області практично не змінився і становив 46,9 лікарів на 10 тис. населення області у 2015 році проти 46,4 лікарів у 2014 році. Збільшилась планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів за кількістю відвідувань: 95 563 у 2015 році проти 94 355 у 2014 році.

Порівняно із 2014 р. у 2015 р. зменшилася з 3961 од. до 3907 од. кількість місць у будинках-інтернатах для забезпечення відповідних категорій населення.

У 2015 р. за субсидіями для відшкодування витрат на оплату житлово-комунальних послуг звернулись 441,5 тис. домогосподарств (у 2,7 рази більше, ніж у 2014 р.

Протягом 2014-2015 рр. кількість музеїв залишилася незмінною – 26, з них: історичних – 6, художніх – 2, комплексних – 17, галузевих – 1. Кількість предметів основного фонду, що експонувались протягом року, збільшилася з 577,3 тис. од у 2014 р. до 583,1 у 2015 р. Загальна кількість відвідувачів збільшилася з 656,7 тис. осіб у 2014 р. до 703,3 тис. осіб у 2015 р. Залишилася стабільною кількість театрів Дніпропетровської області – 13, з них: опери та балету – 1, драматичних – 5, музично-драматичних – 4, музичної комедії та мініатюр – 1, лялькових – 1. Кількість глядачів незначно зменшилася з 484,3 тис. осіб у 2014 р. до 483,4 тис. осіб у 2015 р.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,8873	22
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,0540	14
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,0840	17
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,8098	21
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	2,1840	5
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9758	17
Медична підсистема	ІРм.с.	0,0152	1
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,9929	19
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0626	3
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,07230	13

Висновки

Згідно з проведеним дослідженням на основі даних, отриманих з Головного управління статистики у Дніпропетровській області, за показником індексу розвитку інфраструктури Дніпропетровщина посідає 13 місце (із показником 1,07230) серед всіх областей України. За результатами аналізу показників індексу розвитку інфраструктури було визначено низку проблем, які мають негативний вплив на перспективи розвитку території.

Дніпропетровська область отримала найнижчий показник інтегрального індексу розвитку транспортної складової (0,8872639). Не зважаючи на реалізацію ряду

регіональний програм розвитку певних видів транспорту рівень зношеності рухомого складу залишається надзвичайно високим. До найбільш пріоритетних заходів, для поліпшення показників у транспортній сфері можна включити масштабне оновлення рухомого складу, будівництво нових станцій метро у м. Дніпро, оновлення зупиночних комплексів, проведення прозорих конкурсів з відбору перевізників, проведення замірів пасажиропотоку для формування маршрутної мережі, визначення реальних обсягів компенсації за перевезення пільгової категорії пасажирів, запровадження єдиного електронного квитка для усіх видів транспорту, забезпечення суворого контролю за дотриманням перевізниками Правил дорожнього руху.

Що стосується підсистеми зв'язку, то доцільно проводити заходи із інтенсифікації процесу інформатизації малих населених пунктів. Ураховуючи поширення доступу до Інтернету за допомогою технології 3G даний напрямок вбачається доцільним для підтримки на регіональному рівні процесів електронізації адміністративних послуг. Запровадження електронних сервісів та доступу до адміністративних послуг за допомогою ресурсу iGov.org.ua наближає адміністративні послуги до мешканців віддалених населених пунктів. Наступним етапом має стати повноцінна роботи Державного порталу адміністративних послуг та переведення усіх результатів адміністративних послуг в електронну форму (та їх подальше використання усіма органами влади на рівні із паперовими документами), що дозволить не витрачати час і кошти на отримання результатів послуг у паперовому вигляді.

За інтегральним індексом розвитку складової соціального забезпечення Дніпропетровська область займає 19 позицію (0,992943). Для виправлення ситуації, яка викликана негативними наслідками проведення АТО у окремих районах Донецької та Луганської областей, на регіональному рівні мають бути запроваджені реально діючі програми соціального захисту та підтримки внутрішньо переміщених осіб, учасників АТО (працевлаштування, реабілітації, освіти й навчання, підприємницької діяльності). Окремим аспектом даної проблеми є недоступність публічних закладів (органів влади, закладів культури, освіти, торгівлі та ін.) для різних груп маломобільних громадян, відсутність у громадському транспорті можливостей для таких людей.

За інтегральним індексом розвитку рекреаційної складової Дніпропетровська область займає 21 позицію (0,8098166). Хоча туристична індустрія Дніпропетровщини представлена 294 суб'єктами підприємницької діяльності, лише за 1 рік їх кількість зменшилася на 10%. Порівняно із 2014 р. зменшилася кількість туристів з 439 650 осіб, до 418 265 осіб у 2015 р.

Одним із заходів поліпшення розвитку рекреаційної складової у Дніпропетровській області є розробка регіональної цільової програми для стимулювання розвитку рекреаційного потенціалу й створення підприємств у цій галузі, відкриття нових туристичних маршрутів до визначних місць тощо. Також варто передбачити

поширення інформації про лікувальні та мінеральні води, рекреаційні можливості 22 районів Дніпропетровської області, створення туристично-інформаційних центрів у містах.

Таким чином, для подальшого розвитку інфраструктури в Дніпропетровській області має відбуватися чітка координація зусиль регіональної влади із органами місцевого самоврядування, що дозволить більш ефективно та результативно використовувати наявні ресурси. Діяльність органів влади не має обмежуватися пошуком інвестиційних коштів для промисловості. Частина із зазначених вище заходів може бути реалізована інститутами громадянського суспільства самостійно, або у співпраці із органами влади. Налагодження взаємодії влади із третім сектором сприятиме залученню коштів міжнародних фондів для реалізації спільних проєктів у сфері розвитку інфраструктури.

Житомирська область

Вступ

Житомирська область розташована на півночі України, займає площу 29,8 тис. кв. км (4,9% від загальної площі держави), межує з Гомельською областю Республіки Білорусь (північ), Рівненською (захід), Київською (схід), Вінницькою та Хмельницькою (південь, південний захід) областями України. Загальна кількість населення станом на 01 січня 2016 року становила 1247,5 тис. осіб, щільність населення – 41,7 осіб/кв. км (входить до групи областей з найнижчим показником). Адміністративним центром є м. Житомир.

Основним документами, що регламентують інфраструктурні зміни Житомирської області є:

Програма залучення інвестицій в економіку Житомирської області на 2016-2020 роки (<http://oda.zt.gov.ua/images/golovna/oblasni-galuzevi-programu/programa-zaluchennya-investicij-v-ekonomiku-zhitomirskoi-oblasti-na-2016-2020-roki.pdf>);

Обласна програма сприяння культурно-мистецькому розвитку області на 2015-2020 роки (<http://oda.zt.gov.ua/images/golovna/oblasni-galuzevi-programu/prspriannya-kulturno-mistezkomu-rozvitku-oblasti.pdf>);

Обласна комплексна програма охорони навколишнього природного середовища в Житомирській області на 2014-2017 роки (<http://oda.zt.gov.ua/>

oblasna-kompleksna-programa-oxoroni-navkolishnogo-prirodnogo-seredovishha-v-zhitomirskij-oblasti-na-2014-2017-roki.html)

Програма реформування водопровідно-каналізаційного господарства у Житомирській області на 2012-2020 роки (<http://oda.zt.gov.ua/images/golovna/oblasni-galuzevi-programu/32.pdf>)

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

За 2015 рік транспортом області перевезено 68,2 млн. тон вантажів, з них 52,1 млн. тон – автомобільним (з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями), що на 3,9% більше від 2014 року. Загальний вантажообіг автомобільного транспорту за 2015 рік дещо знизився та склав 1014,6 млн. т. км (1097,2 млн. т. км – 2014 рік).

Пасажирським транспортом області у 2015 році перевезено 124,6 млн. пасажирів (121,6 млн. - 2014 рік). Вказаний показник включає пасажирські перевезення фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу. За 2015 рік автотранспортом малого бізнесу перевезено 37,2 млн. пасажирів. Загальна пасажирська робота за 2015 рік в розрізі автомобільного транспорту становить 1165 млн. пас. км, що на 4,7% менше ніж за 2014 рік (1222 млн. пас. км).

Кількісні показники протяжності та щільності шляхів сполучення (автомобільних, залізничних) в порівнянні з 2014 роком залишаються незмінними. Так, щільність залізничних колій у 2015 році становила 34 км на 1000 кв. км, щільність автомобільних доріг – 280 км на 1000 кв. км.

Інтегральний індекс розвитку транспортної складової становить 0,968983.

Складова зв'язку протягом 2014-2015 років демонструє сталу динаміку розвитку. Так, доходи підприємств від надання послуг пошти та зв'язку у 2015 році зросли на 10,2% в порівнянні з 2014 (1003,9 млн. грн. проти 911,3 млн. грн.). Основними джерелами надходження доходів виступають: надання послуг мобільного зв'язку та доступу до мережі «Інтернет» (66,1% та 6,2% у структурі доходів відповідно), міського телефонного та поштового зв'язку (11,4% та 8% відповідно). Доходи операторів мобільного зв'язку у 2015 році становлять 663,3 млн. грн. (591,6 млн. грн. - у 2014 році), суб'єктів підприємницької діяльності, що надають доступ до мережі «Інтернет» - 62,4 млн. грн. та 50,5 млн. грн. відповідно.

Мають тенденцію до зростання (+38,4%) споживчі ціни на промислову продукцію: 25274,5 млн. грн. у 2015 році, 18260,8 млн. грн. у 2014 році.

Інтегральний індекс розвитку складової зв'язку становить 1,038129.

Індекс розвитку природоохоронної складової є найвищим серед інших регіонів України та становить 1,617783. Спостерігається значне зменшення обсягів спожитої прісної води (66,4 млн. куб. м у 2015 році, 157,6 млн. куб. м у 2014). При цьому, зросла питома вага втрат прісної води при транспортуванні (7,4% у 2014 році, 59,4% у 2015 році), що пов'язано із застарілими системи підприємств-постачальників води.

Обсяг викидів забруднюючих речовин у регіоні за 2015 рік становить 69700 тон, що на 9,97% менше у порівнянні з попереднім (77418 тон), або 2,34 тони тонни на 1 кв. км. Вказаний показник є одним з найнижчих по Україні.

За наявними рекреаційними ресурсами Житомирщина посідає одне з провідних місць у державі. Згідно з наявною статистичною інформацією, коефіцієнт використання місткості за 2015 рік збільшився та склав 0,19 у порівнянні з 2014 роком (0,17). Зазначене стало наслідком збільшення кількості туристів, що відвідали область: 6283 осіб (2015 рік) проти 6060 осіб (2014 рік). Індекс розвитку рекреаційної складової становить 1,076464.

Незважаючи на поглиблення кризових явищ в економіці країни, темп зростання прийнятого в експлуатацію житла протягом 2015 року в порівнянні з 2014 роком збільшився і становить 180,51% (проти 67,43%). При цьому, основними чинниками виступають запровадження державних і регіональних програм забезпечення житлом військовослужбовців-учасників АТО, вихід на регіональний ринок будівництва житла потужних інвесторів з відповідними ресурсами. Про це також свідчить факт збільшення індексу капітальних інвестицій у житлове будівництво (21,4% у 2015 році проти 16,2% у 2014 році). Загальний індекс складової ЖКГ становить 1,8805.

Згідно з наявними статистичними даними, рівень охоплення дітей дошкільними навчальними закладами (далі – ДНЗ) в області складає 66%, в регіоні функціонує 704 ДНЗ. Протягом останніх двох років спостерігається тенденція до зменшення кількості учнів ПТУ та студентів I-IV рівнів акредитації на 1000 населення. Для ПТУ вказаний показник складає 7,74 учня за 2015 рік (8,12 за 2014 рік), для ВНЗ – 25,1 осіб за 2015 рік (26,8 за 2014 рік). При цьому, індекс учнівських місць становив у 2015 році 103,6 осіб на 1000 населення, 4 2014 – 102,7 осіб. Загальний індекс розвитку освітньої складової становить 0,974156.

Рівень забезпеченості лікарями мешканців області практично не змінився і становив 38,2 лікаря на 10 тис. населення області у 2015 році проти 38,1 лікарів у 2014 році. Водночас, зменшилась планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів за кількістю відвідувань: 32600 у 2015 році проти 33102 у 2014 році. Загальний індекс розвитку медичної складової становить 0,997308.

Кількість місць у будинках-інтернатах для забезпечення відповідних категорій

населення у досліджувані періоди не змінилась і становить 2600 місць на все населення області. При цьому, у 2015 році 28 відділень соціальної допомоги на дому обслуговували 16,5 тис. осіб, 28 територіальних центрів надавали побутову і медико-соціальну допомогу непрацездатним громадянам в умовах стаціонарного, тимчасового, денного перебування і вдома. Загальний індекс розвитку складової соціального забезпечення становить 1,007295.

Протягом 2015 року незначним чином зменшилась кількість закладів культури та мистецтва: 1067 у 2015 році проти 1087 у 2014 році. Проте, незважаючи на зазначене, рівень відвідування театрів, музеїв, концертів збільшився і становив 440,4 тис. осіб у 2015 році проти 428,8 тис. осіб у 2014 році. Загальний індекс розвитку культурної складової становить 1,013436.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,968983	9
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,038129	17
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,617783	2
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,076464	3
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,8805	7
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,974156	18
Медична підсистема	ІРм.с.	0,997308	17
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,007295	5
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,013436	16
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,14059	4

Висновки

Згідно з проведеним дослідженням на основі даних, отриманих з Головного управління статистики у Житомирській області, за показником індексу розвитку інфраструктури Житомирський регіон посідає четверте місце серед всіх областей України. Водночас, існує низка проблем, невирішеність яких значним чином впливає на подальші перспективи розвитку.

Зокрема, проблемами транспортної підсистеми є: недосконала тарифна політика, зокрема, відсутність компенсацій перевезення пільгових категорій населення; неможливість оновлення рухомого складу; недосконалість рухомого складу (зношеність, недостатність автобусів великої та надвеликої місткості);

неприспособаність до обслуговування людей із обмеженими фізичними можливостями.

Пріоритетними напрямками вирішення вказаних проблем є підготовка і реалізація обласної програми оновлення рухомого складу (компетенція місцевої влади); перехід до схеми обслуговування: один район – один базовий перевізник; розвиток транспортно-пересадочних вузлів (спільна компетенція), забезпечення стабільності роботи міського транспорту.

У регіоні висока щільність охоплення дротовим телефонним зв'язком. Одночасно, головною проблемою залишається відсутність якісного швидкісного доступу з використанням технологій 3G в обласному центрі та Житомирському районі (послуги надаються лише компаніями «Інтертелеком» та «Укртелеком» (3Mob), що пов'язано з використанням відповідних частот військовими частинами, розташованими у регіоні (компетенція КМУ).

У природоохоронній складовій основний акцент необхідно зробити на очищенні водосховища «Відсічне» на річці Тетерев, оновленні систем водопостачання для зменшення втрат цього природного ресурсу (компетенція місцевої влади); використання закордонного досвіду очистки стічних вод та запобігання потраплянню в атмосферу забруднюючих речовин шляхом встановлення відповідних фільтрів та застосування очисного обладнання (спільна компетенція).

Таким чином, з урахуванням викладеного, основна діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування має спрямовуватись на подальшому розвитку та вдосконаленні існуючої інфраструктури шляхом залучення як державних так і інвестиційних коштів, реалізації спільних з європейськими партнерами проектів, запровадження інноваційних підходів до розвитку, розбудови та модернізації соціальної і виробничої інфраструктури.

Закарпатська область

Вступ

Закарпатська область - унікальний за своїм природнім потенціалом регіон України. Область межує з 4 країнами Європейського Союзу, але, незважаючи на високий природній та транзитний потенціал рівень, розвитку інфраструктури в Закарпатській області в період 2014-2015 років є низьким. Індекс інтегрального розвитку області становить 1,01799. Область займає

19 місце за цим показником серед 22 областей України, де проводилося дослідження.

Розвиток інфраструктури в Закарпатській області регламентується Регіональною стратегією розвитку Закарпатської області на період до 2020 року, прийнятою Закарпатською обласною радою 06 березня 2015 року, а також, річними Програмами соціально-економічного розвитку області. Для реалізації Стратегії 27.08.2015 Закарпатською обласною радою прийнято План заходів з реалізації у 2015 – 2017 роках Регіональної стратегії розвитку Закарпатської області на період до 2020 року, в рамках якого визначено 4 Програми для реалізації проекти регіонального розвитку протягом 2015-2017 років.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Для оцінки рівня розвитку інфраструктури області, ґрунтуючись на статистичних даних, було досліджено динаміку змін ключових інфраструктурних показників у 2014-2015 роках. На основі цих даних було вираховано індекси розвитку складових інфраструктури, а також, інтегральний індекс розвитку інфраструктури, які наведені у таблиці.

Транспортна складова. В 2014-2015 роках транспортна підсистема показує невелике зростання пов'язане, яке пов'язане з зростанням вантажообороту з 4410,7 до 4676,1 млн. ткм. Разом з цим, пасажирооборот та дорожня інфраструктура змін, за даний період, практично, не зазнали. Індекс розвитку транспортної складової складає 1,014397 і є низьким

Складова зв'язку. Індекс розвитку складової зв'язку є високим і становить 1,188599. Цей напрямок демонструє значне зростання Закарпатській області, в першу чергу, за рахунок росту на ринку Інтернету та мобільного зв'язку. Так, дохід від надання послуг Інтернету зріс з 74,4 млн. грн. до 87,7 млн. грн., а дохід від надання послуг мобільного зв'язку з 523,8 млн. грн до 726,9 млн. грн., або на 18% та 39% відповідно.

Природоохоронна складова. Щодо ситуації в природоохоронній сфері, то динаміка є негативною, внаслідок збільшення обсягу викидів забруднюючих речовин з 40,7 тис. тон до 54,2 тис. тон, або на 33% . Індекс розвитку природоохоронної складової становить 0,86642 і є низьким. Слід зазначити, що серед 22 областей, де проводилося дослідження негативна динаміка в цій галузі зафіксована лише в Закарпатській області.

Рекреаційна складова. Індекс розвитку рекреаційної складової складає 1,048797. Попри зафіксований ріст коефіцієнта використання місткості з 0,15 до 0,18

в 2015 році зафіксовано зменшення кількості туристів по відношенню до показників 2014 року з 11625 до 10626 тис. осіб. Зважаючи на те, що туристична галузь визначена однією з пріоритетних в області індекс розвитку рекреаційної складової є низьким.

Складова житлово-комунального господарства. В 2014-2015 роках в Закарпатській області зафіксовано зростання темпів прийняття в експлуатацію житла з 104% до 111,8%. Також зріс Індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво з 95,5% до 103,1%. Індекс розвитку складової ЖКГ є середнім, і становить 1,077288.

Освітня складова. в 2014-2015 роках відсоток дітей, охоплених дошкільними навчальними закладами зменшився з 54% до 53%. Також знизилася кількість учнів ПТУ з 6800 до 6642 та кількість студентів вищих навчальних закладів I-IV рівня акредитації з 23097 до 21971 осіб відповідно. Разом з тим, зафіксовано зростання індексу учнівських місць з 154,9 до 157. Індекс розвитку освітньої складової є низьким і становить 0,980514

Медична складова. Забезпеченість лікарями в Закарпатській області в 2015 році зменшилася з 40,4 до 40,2 лікарів на 10000 населення при незмінній плановій ємності амбулаторно-поліклінічних закладів 29,8 відвідувань за зміну. Індекс розвитку медичної складової є низьким і становить 0,99768.

Складової соціального забезпечення. Рівень забезпеченості місцями у будинках-інтернат зменшився з 1,0495 до 1,0459 осіб на 1000 населення. Кількість фактичних місць в будинках-інтернатах зменшилася з 1322 до 1317. Індекс складової соціального забезпечення є низьким і становить 0,996534.

Культурна складова. Кількість відвідувань театрів, музеїв, концертів у 2015 році зросла до 654,6 тис. в порівнянні з 628,7 тис. відвідувань у 2014, або на 4,1%. Кількість клубних закладів залишалася незмінною і становила 467 закладів. Індекс розвитку культурної складової є низьким і складає 1,02039.

На підставі описаних показників визначено інтегральний індексу розвитку інфраструктури Закарпатської області, який становить 1,01799 і є низьким. Характерно, що з складових розвитку інфраструктури високий індекс розвитку є лише у складової зв'язку, а середній - складової ЖКГ. Решта складових характеризуються низьким рівнем розвитку.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	1,014397	3
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,188599	4
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	0,86642	22
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,048797	13
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,077288	19
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,980514	15
Медична підсистема	ІРм.с.	0,99768	16
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,996534	17
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,02039	12
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,01799	20

Висновки

Проаналізувавши отримані результати можна відзначити, що переважна розвиток інфраструктури практично не відбувається, або проходить дуже повільно. Проаналізувавши отримані результати, ми прийшли до наступних висновків

Для ефективного використання транзитного потенціалу області необхідно привести якість ключових автомобільних доріг області до належного рівня, особливо, за напрямками міжнародних та національних транспортних коридорів, що дозволить суттєво збільшити вантажообіг в регіоні. Перспективним виглядає анонсоване будівництво автомагістралі Долина - Міжгір'я, яке дозволить значно активізувати вантажні та пасажирські перевезення в даному напрямку. Завершення робіт і своєчасний запуск другого Бескидського тунелю дозволить збільшити обсяг пасажирських та вантажних залізничних перевезень. Окремим пунктом слід зазначити відновлення роботи аеропорту «Ужгород».

Управлінню освіти і науки Департаменту економічного розвитку та торгівлі та департаменту освіти і науки Закарпатської ОДА провести оптимізацію державного замовлення в вищих та професійно-технічних навчальних закладах краю з врахуванням реальних потреб ринку праці та завдань Стратегії розвитку Закарпатської області. Органам місцевого самоврядування необхідно зосередитись на забезпеченні доступу громадян до якісної позашкільної та шкільної освіти, а також, медицини в сільській місцевості.

Задля сприяння розвитку територій в сільській місцевості, а також, стимулювання самозайнятості сільського населення Департаменту економічного розвитку та торгівлі Закарпатської ОДА розробити програму стимулювання вторинної обробки продукції аграрного сектору та продуктів лісу. А також, стимулювання розвитку сільського та зеленого туризму через впровадження відповідних цільових програм.

Закарпатській обласній раді забезпечити впровадження Програми «Інтегрований розвиток сільських і міських територій», передбаченої в Регіональній стратегії розвитку Закарпатської області на період до 2020 року.

Для забезпечення охорони довкілля Департаменту екології та природних ресурсів запровадити комплексну системи управління відходами на базі роздільного збору сміття, а також забезпечити розчистку від сміття прибережних зон та русел річок. Одним з пріоритетних, також є питання ефективного використання лісових ресурсів та ефективна протидія незаконній вирубці лісів.

Запорізька область

Вступ

Запорізька область належить до високоіндустріалізованих та високоурбанізованих регіонів України. Специфіка регіону – наявність розвинутого гірничо-металургійного комплексу, що здійснює величезний тиск на довкілля. Область має значний транзитний потенціал та значні енергогенеруючі потужності, високий потенціал розвитку відновлюваної та альтернативної енергетики, значний потенціал для інтенсивного розвитку туристично-рекреаційної сфери. Не зважаючи на це, інфраструктура області розвивається повільно.

Рівень розвитку інфраструктури визначено:

- Стратегією регіонального розвитку Запорізької області на період до 2020 року затвердженою рішенням Запорізької обласної ради від 25.02.2016 № 1 (далі – Стратегія);
- План заходів на 2016-2018 роки з реалізації Стратегії затверджений рішенням Запорізької обласної ради від 25.02.2016 № 2.

На виконання плану заходів з реалізації Стратегії утворена Агенція регіонального розвитку Запорізької області.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Транспортна складова. Вантажооборот автомобільного транспорту за 2015 р. зменшився порівняно з 2014 р. на 131,1 млн. ткм або на 9,3% і склав 1278,4 млн. ткм. Пасажирооборот автобусного транспорту за 2015 рік зменшився порівняно з 2014 роком на 84 млн. паскм або на 9,6% і склав 793 млн. паскм. Щільність залізничних колій загального користування протягом 2014-2015 років залишилася не змінною - 36 км. на 1000 км.кв. території. Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям протягом 2014-2015 років також залишилася не змінною і склала 251 км. на 1000 км.кв. території. Автомобільні дороги мають незадовільний технічний стан, мостові переходи значно перевантажені транспортними потоками.

Складова зв'язку. Обсяг доходів від надання послуг пошти та зв'язку в 2015 р. збільшився на 331,1 млн. грн. або на 23,5% порівняно з 2014 р. і становить 1741,7 млн. грн. Споживчі ціни на промислову продукцію у 2015 р. зросли на 36674,6 млн. грн. або на 39% проти 2014 р. Індекс споживчих цін на послуги зв'язку - 0,888409.

Доходи від надання послуг з використання мережі Інтернет у 2015 р. зросли на 13,2 млн. грн., або на 8,8% порівняно з 2014 р. Показник щільності покриття мережею Інтернет із розрахунку наявного населення регіону (2014 р. - 1765,9 тис. осіб; 2015 р. - 1753,6 тис. осіб) складає 1,095513. Рівень доходів від надання мобільних послуг за 2015 р. на 305,2 млн. грн. або на 37,6% перевищує аналогічні надходження за 2014 р. і складає 1117,7 млн. грн. Показник рівня забезпеченості мобільним зв'язком виходячи із показника наявного населення регіону складає 1,38528.

Природоохоронна (екологічна) складова. Аналіз динаміки викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних та пересувних джерел забруднення показав, що обсяги викидів в 2015 р. порівняно з 2014 р. зменшилися на 26,2 тис. тонн. Індекс викидів забруднюючих речовин з розрахунку на загальну площу регіону (27,2 тис. кв. км.) - 1,096918.

Свіжої води у 2015 р. спожито більше на 4 млн. м. куб. або на 0,3% ніж у 2014 р. і складає 1150 млн. м. куб. Коефіцієнт рівня споживання води з розрахунку наявного населення - 0,989581.

Рекреаційна складова. Спостерігається зниження більшості основних показників туристичної галузі. Кількість туристів, які скористалися послугами суб'єктів туристичної діяльності скоротилася на 20,7% або на 8088 осіб у 2015 р. по відношенню до 2014 р. (2014 р. - 30922 особи, 2015 р. - 39010 осіб). Показник використання місткості у 2015 р. зменшився на 11,8% в порівнянні з 2014 р. Коефіцієнт використання місткості обраховано - 0,882353. Показник рівня розвитку

рекреаційної підсистеми низький - 0,83631, при наявності значного рекреаційного та історико-культурного потенціалу.

Складова житлово-комунального господарства. У 2015 р. темп зростання прийнятого в експлуатацію житла склав 90,8%, що на 28,5% більше показника 2014 р. (62,3%). Індекс прийнятого в експлуатацію житла - 1,457464. Індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво у 2015 р. - 104,1%, що на 52,3% більше за показник 2014 р. Індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво обраховано 2,009653.

Освітня складова. Відсоток охоплення дітей дошкільними навчальними закладами в 2014 та 2015 роках залишається не змінним і складає 64%. Індекс охоплення дітей дошкільними навчальними закладами становить 1. Фактична кількість дітей, що відвідують дитячі дошкільні заклади перевищує кількість місць у цих закладах.

Показник кількості учнів загальноосвітніх навчальних закладів у 2015 р. збільшився на 0,6% або на 5 осіб в порівнянні з 2014 р. Так у 2014 р. цей показник склав 904 особи (кількість учнів ЗНЗ - 159700 осіб у розрахунку на наявне населення - 176,59 тис.), у 2015 р. - 909 осіб (кількість учнів - 159400 осіб у розрахунку на наявне населення - 175,36 тис.). Індекс учнівських місць обраховано - 1,005531.

Показник кількості учнів, слухачів професійно-технічних навчальних закладів у 2015 р. зменшився на 3,3% або на 3 особи в порівнянні з 2014 р. Так у 2014 р. цей показник склав 90 осіб (кількість учнів, слухачів ПТНЗ 16000 осіб у розрахунку на наявне населення), у 2015 р. - 87 осіб (кількість учнів ПТНЗ - 15200 осіб у розрахунку на наявне населення). Індекс учнів, слухачів ПТНЗ обраховано - 0,966667.

Показник кількості студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації у 2015 р. зменшився на 4,9% або на 21 особу в порівнянні з 2014 р. У 2014 р. показник склав 428 осіб (кількість студентів 75600 осіб у розрахунку на наявне населення), у 2015 р. - 407 осіб (кількість студентів - 71400 осіб у розрахунку на наявне населення). Індекс студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації обраховано - 0,950935.

Медична складова. Укомплектованість штатних лікарських посад фізичними особами по лікувальних закладах області зросла у 2015 р. на 1,9% в порівнянні з 2014 р. У 2015 р. 48,4 тис. лікарів приходилося на 10000 населення, у 2014 р. - 47,5 тис. лікарів на 10000 населення. Коефіцієнт забезпеченості населення лікарями становить 1,018947.

Кількість відвідувань за зміну збільшилася у 2015 році на 1,6% або на 614 відвідувань в порівнянні з 2014 роком. Коефіцієнт планової ємність амбулаторно-поліклінічних закладів за 2014-2015 роки у розрахунку на наявне населення склав 1,022684.

Функціонує єдине Територіальне медичне об'єднання «Обласний центр екстреної медичної допомоги і медицини катастроф» зі штатною чисельністю працівників - 2674 одиниці. На 01.01.2015 функціонує 36 пунктів постійного базування бригад екстреної медичної допомоги (планується довести до 45).

Складова соціального забезпечення. Кількість місць в будинках-інтернатах для громадян похилого віку та інвалідів у 2015 р. зменшилася на 0,1% у порівнянні з 2014 р. і становить 2777 місць. Індекс розвитку складової соціального забезпечення розрахований на наявне населення і складає 1,00629 (низький).

Культурна складова. Кількість осіб, які відвідали театри, музеї, концертні організації у 2015 р. збільшилася на 3% або на 21,2 тис. осіб в порівнянні з 2014 р. і становить 734,7 тис. осіб. Показник рівня відвідування цих закладів - 1,029713.

Кількість клубних закладів у 2015 р. на 1,1% або на 5 закладів менше в порівнянні з 2014 р. і становить 440 закладів. Показник рівня забезпечення клубними закладами обраховано - 0,988764.

З дев'яти проаналізованих складових інфраструктури області лише підсистема ЖКГ має високий рівень розвитку, підсистема зв'язку - середній рівень, інші підсистеми - низький рівень розвитку. Розрахунок інтегрального індексу розвитку інфраструктури регіону здійснено виходячи з індексів розвитку кожної вище зазначеної складової інфраструктури, який становить 1,05312. Виходячи із критеріїв оцінки рівня розвитку інфраструктури, Запорізька область має середній рівень.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9516	16
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,1017	10
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,0420	21
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,8363	20
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,7110	11
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9805	14
Медична підсистема	ІРм.с.	1,0208	1
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0063	8
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0090	13
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,05312	16

Висновки

На підставі проведеного аналізу розвитку складових інфраструктури області зроблено наступні висновки. Існуюча система відшкодування витрат за пільговий проїзд не дозволяє контролювати облік пільгових перевезень (кількість пільговиків, які фактично користуються транспортом, вид транспорту, кількість поїздок). Законодавчо не врегульоване питання кількості пільговиків, які можуть їхати одночасно (двоє або вся маршрутка). Вважаю за доцільне Департаменту промисловості та розвитку інфраструктури Запорізької облдержадміністрації звернутися до відповідних міністерств та відомств з пропозицією щодо внесення змін до діючої системи надання пільг за перевезення пасажирів на транспорті, а саме надання адресної грошової допомоги малозабезпеченим верствам населення замість компенсації пільгового проїзду безпосередньо перевізникам.

Департаменту екології та природних ресурсів Запорізької облдержадміністрації розробити план заходів в розрізі кожного місцевого бюджету області щодо здійснення попереджувальних дій для запобігання погіршенню екологічної ситуації в регіоні, виникнення техногенних катастроф, покращення сучасного екологічного стану. Запровадити публічне звітування голів місцевих державних адміністрацій два рази на рік перед громадськістю з питання виконання таких заходів.

Щодо пільг в галузі соціального забезпечення Міністерству соціальної політики України внести зміни до чинного законодавства в частині впровадження нових підходів до визначення пільгових категорій в галузі соціального забезпечення, перегляду розмірів діючих виплат, впровадження виплат достатніх для забезпечення потреб особи, що підпадає під пільгову категорію.

Департаменту економічного розвитку та торгівлі Запорізької облдержадміністрації надати завдання розробникам регіональних програм здійснити інвентаризацію діючих на сьогодні програм, припинити дію неефективних програм. Вивільнені кошти місцевого бюджету спрямувати на першочергові потреби галузей охорони здоров'я та освіти.

Для розвитку підсистеми культури необхідне втручання Департаменту культури, туризму, національностей та релігій Запорізької облдержадміністрації для організації роботи щодо популяризації через ЗМІ активних форм відпочинку, інтелектуального проведення дозвілля, сприяння патріотичному вихованню молоді. Необхідним є запровадження соціальних стандартів у сфері туризму та курортній інфраструктурі регіону, приведення історичних пам'яток в належний стан, для використання їх в туристичному бізнесі, залучення бізнесу до вирішення проблем підсистеми через елементи громадянського суспільства.

Івано-Франківська область

Вступ

Стан розвитку інфраструктури Івано-Франківського регіону регулюється низкою законів та підзаконними нормативно-правовими актами КМУ, Міністерства інфраструктури України, рішеннями Івано-Франківської обласної ради:

- «Про Стратегію розвитку Івано-Франківської області на період до 2020 року»;
- «Про Програму розвитку науково-технічної та інноваційної діяльності»;
- «Про регіональну цільову Програму розвитку малого та середнього підприємництва в Івано-Франківській області на 2015-2016 роки»;
- «Про Програму соціально-економічного та культурного розвитку області на 2016 рік»;
- «Про регіональну цільову Програму енергозбереження для населення Івано-Франківської області на 2015-2018 роки»;
- «Про цільову Програму енергоефективності та розвитку сфери виробництва енергоносії з відновлюваних джерел енергії Івано-Франківської області на 2016-2020 роки»;
- «Про затвердження Регіональної програми будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів інфраструктури Івано-Франківської області до 2015 року» тощо.

Також, затвердженим розпорядженням голови Івано-Франківської обласної державної адміністрації «Про затвердження регіонального плану заходів щодо розвитку спортивної і туристичної інфраструктури, створення відповідної матеріально-технічної бази на 2014-2022 року».

Результати дослідження показали, що рівень розвитку інфраструктури Івано-Франківської області за 2015 рік є низьким. Це свідчить про певні проблеми управління розвитком інфраструктури на місцевому рівні.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Зважаючи на те, що Івано-Франківщина знаходиться в географічному центрі Європи та в гірській зоні – на стику Східних Карпат, вона є одним з найбільш

туристичних центрів західної України. Це пояснює те, що найвищим показником індексу інфраструктури регіону є рекреаційна складова. Порівнюючи з минулим роком у 2015 році зріс коефіцієнт використання місткості та збільшився темп росту кількості туристів у зв'язку з створенням нових туристичних продуктів, розвитку екологічного виду туризму та маркетингу туристичного потенціалу Прикарпаття.

Одну із високих позицій по регіону займає показник розвитку природоохоронної складової. У 2015 році обсяги викидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище зменшились. Зокрема, міською владою здійснені заходи щодо покращення санітарного стану населених пунктів та збільшення об'єму відходів, які переробляються та утилізуються на 5,0-08%.

Показник розвитку культурної складової становить 1,02265. У цьому році також зріс рівень відвідуваності закладів культури області (театрів, музеїв). Зокрема, задля збереження культурної спадщини в інтересах соціально-культурного розвитку громадян виконуються такі регіональні цільові програми як «Культура Івано-Франківщини», «Просвіта 21 століття», «Соціальні програми підтримки сім'ї «Нова українська родина» тощо.

Середні позиції по Івано-Франківщині займають показники розвитку медичної складової - 1,01004 та складової соціального забезпечення – 1,00687. Сфери медицини та соцзабезпечення фінансуються з держбюджету, втім не в достатній мірі. Це пояснює те, що кількість медперсоналу, ємність амбулаторно-клінічних закладів та рівень забезпеченості місцями в будинках-інтернатах фактично не зростає.

Показники підсистеми транспорту та складової зв'язку займають низькі позиції. Низький рівень розвитку транспортної підсистеми спричинений недостатнім фінансуванням автотранспортної інфраструктури. Через невідповідну якість транспортних сполучень області відбулось значне зниження пасажирообороту за 2015 рік. Проте, відбувся незначний ріст показників складової зв'язку зросли, а саме збільшилась кількість користувачів послуг мобільного зв'язку та послуг Інтернету.

Найнижчого рівня сягнув розвиток складової житлово-комунального господарства - 0,63939. Помітно понизились темпи прийняття в експлуатацію житла, а також відбувся значний спад рівня інвестицій у житлове будівництво.

Дані показники займають низькі позиції у порівнянні з іншими регіонами України.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,96408	11
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	0,98753	19
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,10800	16
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,49864	2
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	0,63939	22
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,97645	16
Медична підсистема	ІРм.с.	1,01004	8
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,00687	6
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,02265	11
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,00291	21

Висновки

Розвиток інфраструктури Івано-Франківщини повинен охоплювати специфіку регіонального планування, особливості соціально-економічного розвитку та бути спрямованим на вирішення нагальних проблем.

Дослідження рівня інфраструктурного розвитку Івано-Франківської області показало, що інтенсивнішого покращення потребують сфери житлово-комунального господарства, підсистема транспорту та складова зв'язку, освітньої та медичної складової.

Задля покращення якості проблемних сфер життєдіяльності області необхідно реалізувати наступні заходи:

1. Для підвищення розвитку підсистеми транспорту:

- збільшити кількість сезонних міжнародних та регулярних міжміських рейсів з Міжнародного аеропорту Івано-Франківська
- передбачити кошти на капітальний та вибірковий ремонт дорожнього полотна міжрайонних доріг Івано-Франківської області

2. Для розвитку складової ЖКГ:

- провести заходи щодо зменшення споживання природного газу підприємствами теплоенергетики

- збільшити суми бюджетних коштів на реалізацію регіональної цільової програми «Питна вода» на 2012-2020 роки

3. Для підвищення рівня медичної складової:

- шляхом залучення коштів міжнародних донорів у сфері медицини збільшити кількість медичних закладів, або кількості місць в таких закладах
- ініціювати на усіх рівнях питань щодо завершення будівництва об'єктів охорони здоров'я області: корпусів поліклініки Коломийської ЦРЛ, Галицької ЦРЛ, операційного корпусу обласної клінічної лікарні, нового ОПЦ, окремих сільських закладів

4. Для підвищення рівня освітньої складової:

- запроваджувати інклюзивну освіту у загальноосвітніх навчальних закладах області задля більшого охоплення навчання дітей з особливими освітніми потребами
- забезпечити системний підхід до підготовки кваліфікованих робітників з урахуванням соціально-економічного розвитку області та покращення якості професійного навчання у професійно-технічних навчальних закладах.

Київська область

Вступ

Київська область є одним з найбільших регіонів України, займає площу 28,1 тис. кв. км (без Києва), що становить 4,7% площі країни. За розмірами території Київська область займає 8 місце серед інших регіонів України. Розташована в басейні середньої течії Дніпра, більшою частиною на Правобережжі. На сході межує з Чернігівською і Полтавською, на південному-сході та півдні з Черкаською, на південному-заході – з Вінницькою, на заході – з Житомирською областями, на півночі – з Гомельською областю Білорусі. Північну частину області площею близько 2 тис. км займає Чорнобильська зона відчуження. Загальна кількість населення станом на 01 січня 2016 року становила 1732,2 тис осіб, Середня щільність населення – 63,01 осіб на 1 км² (2005). Найщільніше заселені центральні та південні райони області. Київщина є столичним регіоном, у центрі території якого знаходиться м. Київ – столиця України, потужний політичний, діловий,

індустріальний, науково-технічний, транспортний та культурний центр країни, пов'язаний з областю тісними комерційними і соціальними зв'язками.

Основним документами, що регламентують інфраструктурні зміни Київської області є:

- Стратегія розвитку Київської області на період до 2020 року;
- Стратегія економічного та соціального розвитку Київської області на період до 2015 року;
- Щорічні програми соціально-економічного та культурного розвитку Київської області;
- Програма будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів інфраструктури Київської області на 2012 – 2015 роки та інші.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

За 2015р. підприємствами транспорту перевезено 5664,5 тис. т вантажів. Порівняно з 2014р. обсяги перевезень вантажів зросли на 20,9%. Вантажооборот склав 2658,2 млн. ткм, що в 1,8 рази більше обсягу 2014р. Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за 2015р. перевезено 5664,1 тис. т вантажів. Вантажооборот склав 2657,8 млн. ткм, що відповідно на 20,9% та в 1,8 рази більше, ніж у 2014р. У 2015р. послугами пасажирського транспорту скористалися 112,0 млн. пасажирів. Виконано пасажирську роботу в обсязі 2339,7 млн. пас. км, що проти 2014р. становило 91,1% та 98,2% відповідно. Обсяги пасажирських автоперевезень (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за 2015р. склали 102,4 млн. пасажирів, або 87,9% від обсягів перевезень пасажирів у 2014р., у тому числі маршрутні – 58,1 млн. пасажирів. Пасажирооборот склав 2281,7 млн.пас.км (97,7% від обсягу 2014р.), у тому числі маршрутний – 1388,3 млн.пас.км.

Кількісні показники протяжності та щільності шляхів сполучення (автомобільних, залізничних) в порівнянні з 2014 роком залишаються незмінними. Так, щільність залізничних колій у 2015 році становила 28 км на 1000 кв.км, щільність автомобільних доріг – 306 км на 1000 кв.км. Інтегральний індекс розвитку транспортної складової становить 1,00870.

Складова зв'язку протягом 2014-2015 років демонструє динаміку розвитку. Так, доходи підприємств від надання послуг пошти та зв'язку у 2015 році зросли на чверть (25,1%) у порівнянні з 2014 роком (2142,5 млн. грн. у 2015 р. проти 1711,9

млн. грн. у 2014 р.). У розрізі видів зв'язку найбільша частка у загальних доходах – це доходи від надання послуг мобільного зв'язку (60,3% у 2015 році) та надання доступу до мережі Інтернет (10,8% у 2015 році). Причому у 2015 році спостерігаються певні зміни у порівнянні з 2014 роком, а саме: частка доходів від надання доступу до мережі Інтернет зростає (2014 р. – 7,7%, 2015 р. – 10,8%), а частка доходів від надання послуг мобільного зв'язку зменшується (2014 р. – 70,7%, 2015 р. – 60,3%). При цьому частка доходів від надання послуг поштового зв'язку залишається незначною і з певним зменшенням (6% у 2014 році та 5,3% у 2015 році). Доходи операторів мобільного зв'язку у 2015 році становили 1291,4 млн грн., у 2014 році – 1209,9 млн грн.

Спостерігається незначне зростання споживчих цін на промислову продукцію (+1,6%): 67533,9 млн грн. у 2014 році та 68651,1 млн грн. у 2015 році. Подібна тенденція і з споживчими цінами на послуги зв'язку: спостерігається зростання на 25,1% у порівнянні цін 2014 та 2015 років. Разом з тим індекс щільності покриття мережею Інтернет (співвідношення доходу від надання послуг з доступу до мережі Інтернет та кількості населення) демонструє позитивну динаміку і становить у 2014 році 0,076 та у 2015 році 0,130. Спостерігається певне зменшення кількості вод всіх видів, використаних для задоволення потреб споживачів, забраних або одержаних із водозаборів. Так, у 2014 році використано 808 млн куб м, а вже у 2015 році відповідно – 706 млн куб м. При цьому використання прісної води для виробничих потреб є найбільшою в загальній структурі використання (у 2014 році – 88,1%, у 2015 році – 93,8%). Використання питної води залишається протягом 2014-2015 років на одному рівні 65 млн куб м, але частка її в загальній структурі використання прісної води збільшена у 2015 році (8,8%) у порівнянні з 2014 роком (7,7%).

Обсяг викидів забруднюючих речовин у регіоні за 2015 рік становить 203,6 тис. тон, що 19,3% менше у порівнянні з попереднім (252,2 тис. тон), або 2,34 тони тонни на 1 кв.км.

Київщина має один із потужних рекреаційних потенціалів. Проте відповідно до наявної статистичної інформації, коефіцієнт використання місткості за 2015 рік зменшився та склав 0,15 у порівнянні з 2014 роком (0,17). Відповідно спостерігається і зменшення кількості туристів, що відвідали область: збільшення кількості туристів, що відвідали область: 11560 осіб (2015 рік) проти 13143 осіб (2014 рік).

Загальна кількість будинків сільського, селищного та відомчого житлового фонду становить 5718 од., площею – 13,09 млн. кв. метрів. В області створено та функціонує 355 об'єднань співвласників багатоквартирних будинків. Незважаючи на зростання попиту на житлову нерухомість, на Київщині спостерігається певне зниження темпів прийнятого в експлуатацію жита протягом 2015 року (114%) в порівнянні з 2014 роком (107,9%). У той же час засвідчується зростання індексу капітальних інвестицій у житлове будівництво (102,2% у 2015 році проти 90,9% у 2014 році). Фізичний знос та енергоємність каналізаційних очисних споруд є

проблемою в регіоні: 40,0% каналізаційних колекторів експлуатуються понад 40 років, 35,0% - більше 30 років, третина систем централізованого водовідведення перебуває у ветхому та аварійному стані. У Київській області функціонує 729 дошкільних навчальних закладів, які охоплюють дошкільною освітою 67,5 тис. дітей. Згідно з наявними статистичними даними, рівень охоплення дітей дошкільними навчальними закладами складав у 2014 році 65%, у 2015 році 67%.

В області функціонують 736 денних загальноосвітніх навчальних закладів. З них 214 (29,0%) розташовані у містах та 514 (71,0%) – у сільській місцевості. Показники індексу учнівських місць в області демонструють позитивну динаміку та становлять у 2014 році 0,1043 та у 2015 році 0,1078. Підготовку робітничих кадрів для підприємств та організацій області здійснюють 26 професійно-технічних навчальних закладів (25 державної та 1 комунальної форми власності), в яких навчалоса із розрахунку на 10 тис населення у 2014 році 55 учнів, слухачів, а у 2015 році – 53. Підготовку фахівців з вищою освітою в Київській області здійснюють 29 вищих навчальних закладів (далі ВНЗ) різних типів та рівнів акредитації: 4 університети, 1 інститут, 18 коледжів, 5 технікумів, 1 училище, в яких навчалоса з розрахунку на 10 тис населення у 2014 році 199 студентів, а у 2015 році – 185.

Рівень забезпеченості лікарями мешканців області невелику позитивну динаміку. Так, у 2014 році показник становив 41,6 тис лікарів на 10 тис населення, а у 2015 році – 42,5 відповідно. Незначно збільшилася планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів за кількістю відвідувань: 39,7 тис у 2015 році проти 39,5 тис. у 2014 році.

Кількість місць у будинках-інтернатах для забезпечення відповідних категорій населення у досліджувані періоди незначно збільшилася і становила у 2014 році 2010 одиниць, а у 2015 році 2055 одиниць.

В області серед установ, що надають соціальні послуги самотнім непрацездатним громадянам, інвалідам та іншим категоріям громадян, які опинилися в складних життєвих обставинах, функціонує 34 територіальних центри соціального обслуговування (надання соціальних послуг), а також 3 відділення соціальної допомоги вдома у містах Ржищів, Славутич та Обухів. Станом на 2015 рік у згаданих закладах обслуговується 52900 громадян похилого віку, інвалідів, хворих, інших громадян, які перебувають у складних життєвих обставинах і потребують соціального обслуговування.

Кількість клубних закладів в області протягом 2015 року збільшилася у порівнянні з 2014 роком (з 842 до 845 відповідно). Разом з цим дещо зменшена кількість бібліотек (у 2014 році – 897, у 2015 році – 891). Спостерігається збільшення рівня відвідування театрів, музеїв, концертних організацій (у 2014 році 476,7 тис осіб, у 2015 році – 540,3 тис. осіб).

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	1,00870	4
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,30704	1
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,19193	11
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,88095	19
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,03158	20
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,99502	3
Медична підсистема	ІРм.с.	1,01223	4
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0202	1
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,06652	1
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,05103	17

Висновки

За результатами проведеного дослідження на основі даних державних органів статистики за показником індексу розвитку інфраструктури Київщина належить до категорії регіонів середнього рівня розвитку та посідає 17 місце з 22.

Найкраще виглядає індекс розвитку складової зв'язку, який має найвищий показник серед усіх областей, що є в полі зору дослідження. А показник рівня розвитку рекреаційної складової є найнижчим серед індексів інших показників і є одним із найнижчих серед аналогічних показників інших областей. Також слід зазначити, що у порівнянні з із показниками індексів окремих складових в цілому по Україні, Київська область має вищі показники за такими складовими: транспорт, зв'язок, освіта (але незначно), медицина, соціальний захист, культура. Значно менші показники індексів у порівнянні з загальноукраїнськими за такими складовими: рекреація, екологія та охорона природи, житлово-комунальне господарство.

Кіровоградська область

Вступ

Кіровоградська область розташована в центральній частині України і за розміром посідає 14-те місце з-поміж регіонів України (площа - 24,6 тис. кв. км, що становить 4,1 % усієї території України). Регіон має типову для пострадянської

держави інфраструктуру, що обумовлена вираженим аграрно-індустріальний характером економіки. Варто зазначити, що рівень техногенного навантаження у Кіровоградській області нижчий, ніж у середньому в Україні, проте має місце високий рівень ресурсного використання, обумовлений недосконалістю технологій, що застосовуються у виробництві, та значною зношеністю основних фондів в області, який перевищує середній рівень по Україні. Розвиток інфраструктури області регулюється Стратегією розвитку Кіровоградської області на період до 2020 року, Планом заходів на 2015-2017 роки із реалізації Стратегії розвитку Кіровоградської області на період до 2020 року, програмами економічного і соціального розвитку області, які розробляються щорічно та низкою галузевих цільових програм у різних сферах (охорона навколишнього природного середовища, розвиток малого та середнього підприємництва, енергоефективність, освіта, тощо).

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

На основі статистичних даних за 2014 – 2015 роки відповідно до методології здійснено розрахунок часткових показників та загального індексу динаміки розвитку інфраструктури регіону. У порівнянні із показниками інших областей Кіровоградська область має найвищий індекс динаміки розвитку інфраструктури у 2014-2015 роках - 1,242830686 і разом з Черкаською, Житомирською, Чернівецькою та Тернопільською областями належить до категорії територій, де має місце високий рівень динаміки розвитку. Для порівняння рівень індексу інфраструктури по Україні – 1.0615.

Індекс розвитку транспортної підсистеми Кіровоградщини – 0,95119825, що є відносно низьким показником – 18 місце в рейтингу областей, хоча і трохи вище, ніж показник розвитку транспортної інфраструктури в цілому по Україні (0,93714). Такий результат забезпечує зниження вантажообороту (з 2051,2 млрд. ткм у 2014 році до 1738,8 у 2015 р.) та пасажиробороту (з 883,4 млн.пас.км до 853,1 млн.пас.км). Разом з тим протягом аналізованого періоду не підвищилась ані щільність залізничних колій, ані автомобільних доріг на території області.

Індекс розвитку складової зв'язку інфраструктури Кіровоградської області становить 1,258626025, що є другим показником в Україні (вищий рівень демонструє лише Київщина) і значно вищий, ніж загальноукраїнський індекс розвитку підсистеми зв'язку – 1,0127). Такий результат обумовлений зростанням індексу споживчих цін на послуги зв'язку (у порівнянні до споживчих цін на промислову продукцію: 0,4042 у 2015 році проти 0,354681 у 2014 р.) та збільшенням щільності мережі Інтернет на території регіону (0,0555782 у 2014 р. та 0,06741 у 2015), а також суттєвим збільшенням рівня забезпеченості мобільним зв'язком (0,4017948 у 2014 р. та 0,57949 у 2015).

За індексом розвитку природоохоронної складової Кіровоградщина є третьою в рейтингу областей із показником 1,528208855, що значно перевищує загальноукраїнський показник (1,2011). Такий результат обумовлений зниженням рівня споживання води (93 млн. м³ у 2014 році проти 40,99 млн. м³ у 2015) та зниженням обсягів викидів забруднюючих речовин (64000 тон у 2014 році проти 61700 т у 2015).

Індекс розвитку рекреаційної складової Кіровоградщини становить 1,074077348, що нижче за загальноукраїнський показник 1,2248 і надає регіону лише 12 місце у рейтингу областей. Попри зростання коефіцієнту використання місткості (0,16 у 2014 році проти 0,2 у 2015), у досліджуваний період скоротилась кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності області (8484 осіб у 2014 році проти 7830 у 2015).

Індекс розвитку складової ЖКГ Кіровоградської області – 3,615074701 - найвищий у країні і перевищує загальноукраїнський (1,227) втричі. Протягом досліджуваного періоду суттєво зросли обидва показники, які формують індекс цієї складової. Так, майже в 4 рази зросли темпи прийнятого в експлуатацію житла (у 2014 році темпи зростання склали 52,1%, а в 2015 – 205,8%) та капітальні інвестиції у житлове будівництво (49,6% становило зростання у 2014р., а у 2015 – 164,1%).

Індекс розвитку освітньої складової області складає 0,982865619, що є близьким до загальнодержавного показника 0,9816 і забезпечує області 12 місце у рейтингу. Область традиційно не є флагманом у галузі освіти і, якщо рівень охоплення дітей дошкільними навчальними закладами у досліджуваному періоді залишався незмінним (62%), а кількість учнів загальноосвітніх навчальних закладів по відношенню до кількості населення області дещо зросла (90,4 тис. осіб до 980 тис. мешканців проти 90,8 тис. осіб до 973,1 тис. мешканців), то кількість учнів ПТНЗ та студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації зменшилась.

Індекс розвитку медичної складової Кіровоградської області становить 1,008754094 (9 місце у рейтингу) і є незначно вищим від загальноукраїнського показника – 1,0035. Протягом досліджуваного періоду забезпеченість населення лікарями незначно збільшилась, а от планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів незначно зменшилась у абсолютних цифрах (29026 відвідувань за зміну у 2014 році проти 28900 у 2015), але у порівнянні із кількістю населення, що скоротилась, навіть дала незначне підвищення ємності.

Індекс розвитку складової соціального забезпечення характеризується показником 1,015705004, що є другим показником з-поміж інших областей і суттєво вищим за загальноукраїнський показник – 0,9846, адже у 2014 році зросла забезпеченість місцями у будинках-інтернатах з 1890 одиниць до 1905.

Індекс розвитку культурної складової у Кіровоградській області один з найнижчих в Україні - 0,988911362. За цим показником область випереджає лише Черкаську, Чернівецьку і Хмельницьку і відстає від загальноукраїнського показника 1.0301. Такий спад обумовлений зниженням відвідуваності театрів, музеїв та концертних організацій (489,7 у 2014 році проти 478,9 у 2015), а от рівень забезпечення клубними закладами залишається незмінним.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІТ.с.	0,95119825	18
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,258626025	2
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,528208855	3
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,074077348	12
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	3,615074701	1
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,982865619	12
Медична підсистема	ІРм.с.	1,008754094	9
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,015705004	2
Культурна підсистема	ІРк.с.	0,988911362	19
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,242830686	1

Висновки

Підсумовуючи викладене вище слід зазначити, що високий рівень динаміки розвитку інфраструктури Кіровоградська область демонструє лише у сфері зв'язку та житлово-комунального господарства. За розрахунками індексу природоохоронної складової також має показник 1,528208855, що за критеріями методики також належить до високо рівня, проте варто зазначити, що в даному випадку високий результат є не стільки наслідком впровадження нових технологій чи екологічної модернізацією, скільки зниженням рівня виробництва на окремих великих промислових об'єктах області. Аби втримати цю динаміку у області необхідно запровадити дієву систему збору, сортування та утилізації відходів, впровадити комплексні заходи екологічної модернізації існуючих промислових підприємств та втілити заходи щодо зменшення впливу урано-видобувного комплексу на довкілля. Такі заходи можуть бути втілені у рамках виконання комплексних програм за умови державної підтримки і в рамках державно-приватного партнерства.

Середній темп динаміки має рекреаційна складова. Розвиток туристичної діяльності на Кіровоградщині тісно пов'язаний з розвитком транспортної складової. За умови підвищення якості асфальтобетонного покриття на автомобільних дорогах, загальнодержавного та місцевого значення (за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів), поліпшення залізничного сполучення із населеними пунктами регіону та відновлення авіаційного сполучення принаймні із обласним центром, можливий подальший успішний розвиток туристичної інфраструктури зусиллями місцевих органів влади і місцевого самоврядування.

Низький рівень динаміки демонструють такі підсистеми як освіта, культура та медицина та соціальне забезпечення. Щодо необхідних кроків поліпшення стану речей у цих галузях, варто зупинитися на наступних. Так, значне моральне та фізичне старіння основних засобів, брак фінансування спрямованого на впровадження передових світових технологій, брак кваліфікованого медичного персоналу тягне за собою погіршення якості медичних послуг та занепад системи в цілому. В зв'язку з цим доцільним є збільшення фінансування галузі, суттєве оновлення медичного устаткування, у тому числі і через запровадження на державному рівні обов'язкового медичного страхування та розвиток державно-приватного партнерства на місцевому рівні.

Освітня складова має поліпшуватись передусім через розвиток вищої та професійної освіти, проте належний розвиток їх неможливий без якісної підготовки у системі середньої освіти. Великим недоліком освіти на Кіровоградщині є відсутність або недосконалість лабораторій, дослідницьких центрів при вишах та сучасних навчально-виробничих структур при професійно-технічних навчальних закладах. Вирішення цих проблем можливе шляхом налагодження співробітництва з промисловими підприємствами області.

Соціальна складова може бути поліпшена через впровадження ефективніших форм соціальних послуг, серед яких розширення мережі дитячих будинків сімейного типу.

Львівська область

Вступ

Рівень інфраструктурного забезпечення різних територій Львівської області є неоднорідним, що призводить до усереднено низької динаміки інфраструктурного розвитку регіону. Урбанізовані території і насамперед обласний центр де-

монструють стабільне нарощування темпів розвитку та модернізації інфраструктури, зокрема в транспортній, інформаційно-комунікаційній, рекреаційній, туристичній, освітній та культурній підсистемах. Однак 39% населення Львівської області (близько 1 млн. осіб) проживає на сільських територіях, де умови життєдіяльності та стан розвитку інфраструктури суттєво відрізняються від міських. Незважаючи на відносно кращі показники демографічного та соціального розвитку, актуальними для сільських територій залишаються проблеми монофункціонального розвитку території, нерозвиненості виробничої та соціальної, транспортної та медичної інфраструктури.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

На сьогодні всі види пасажирського транспорту, крім автотранспорту, утримують позитивну динаміку як пасажирообороту, так і кількості перевезених пасажирів. Частка автомобільного транспорту у загальному обсязі пасажирських перевезень становить 55%, а залізничного – понад 10%. У 2015 році у порівнянні з відповідним періодом 2014 року пасажиропотік авіаперевезень зріс на 9%. Зростання кількості перевезених вантажів у 2015 році склало 2,3%. Причому збільшено обсяги перевезень як залізничним (на 8,2%), так і автомобільним (на 0,1%) транспортом. Щодо пасажирських перевезень, то за рахунок зменшення кількості перевезених пасажирів автомобільним транспортом (на 10,8%) загальне зменшення обсягів пасажирських перевезень склало 1,8%. 2015 рік став роком модернізації доріг Львівської області.

Підприємства Львівщини у 2015 р. отримали доходи від надання телекомунікаційних, поштових та кур'єрських послуг на суму 2431,4 млн. грн., що з урахування зміни цін, на 13,7% більше, ніж у 2014 році. Найбільше послуг отримано від реалізації послуг мобільного (стільникового) зв'язку (57,2%). Доходи від послуг цього виду зв'язку відносно 2014 р. зросли на 17,4% і становили 1391,2 млн. грн. Натомість порівняно з 2014 роком послуги міжміського та міжнародного телефонного зв'язку зменшилися на 14,5%. Подальшого розвитку набуває комп'ютерний зв'язок, зокрема доступ до мережі Інтернет (13,1% від надання послуг пошти та зв'язку області). Відносно 2014 р. доходи від надання доступу до мережі Інтернет зросли на 21,5% і становили 317,8 млн. грн. Львівщина відноситься до регіонів з найвищим рівнем забезпечення населення доступом до мережі Інтернет. Львівщина відноситься до регіонів з найвищим рівнем забезпечення населення доступом до мережі Інтернет, який у 2013 р. становив 9,7%, ширококутовим доступом – 9,6%, рівень проникнення мобільного ширококутового доступу – близько 4,7% та залишилися майже незмінними щодо 2012 р. Основними проблемами залишилися низький рівень проникнення мобільного (мереж 3G та 4G) та фіксованого ширококутового доступу у сільську місцевість, що обумовле-

но відсутністю зацікавленості провайдерів виходити за межі великих міст. Усунення проблеми обумовлюватиметься розробкою єдиної політики забезпечення населення широкосмуговим доступом, яка визначатиме перелік пілг для приватних провайдерів для розвитку інфраструктури в сільській місцевості.

Стан довкілля у Львівській області у порівнянні з середніми значеннями по Україні є задовільним. За середнім вмістом забруднюючих домішок в атмосферному повітрі (за індексом забруднення атмосфери) рівень забруднення оцінюється як підвищений, але є нижчим за середній по Україні більше ніж в 1,5 рази, що зумовлено відносно низькою концентрацією об'єктів важкої промисловості в регіоні, які є основними забруднювачами атмосферного повітря. За водозабезпеченістю території поверхневим стоком Львівщина в Україні поступається тільки Закарпатській та Івано-Франківській областям. Суттєвим недоліком є відсутність комплексної системи моніторингу за якістю атмосферного повітря на території області. Наявні паводкові загрози, прояви карстопровальних процесів та підтоплення територій у зонах діючих гірничих підприємств та тих, що припинили роботу. Екологічні загрози пов'язані також зі скиданням значних обсягів забруднених стоків, невирішеністю проблем поводження з відходами, для складування яких в області не створено жодного сучасного полігону, а переробка перераховує на незадовільному рівні.

У Львівській області діє широка мережа рекреаційних закладів, а саме: 133 санаторно-курортних заклади, зокрема на базі багатих природно-рекреаційних ресурсів: Великий Любін, Моршин, Немирів, Роздол, Східниця, Трускавець, Шкло, 82 заклади готельного господарства, близько 500 приватних садіб, які займаються сільським туризмом. У 2015 році 112 тис. туристів скористалися послугами туристичних фірм Львівщини, що на 18% більше порівняно з попереднім роком. Починаючи з 2010 року кількість готелів і осіб розміщених в готелях зросла на 40%.

Найбільшою перешкодою ефективного розвитку туристично-рекреаційної сфери в регіоні є відсутність якісних доріг до популярних туристичних центрів і об'єктів. В цілому рівень розвитку туристично-рекреаційної галузі регіону не відповідає його потенційним можливостям. Передусім, це стосується лікувально-оздоровчих комплексів. Повільно в регіоні зростали туристичні потоки, хоча у 2014 – 2015 роках спостерігалися тенденції до їх збільшення, які, з подоланням економічного спаду в країні, можуть наростати.

За рахунок бюджетних капітальних видатків простежується зростання житлового будівництва. Так, будівельними підприємствами Львівщини за 2015 рік виконано робіт на 3,5 млрд грн, що більше на 12,7%, ніж у 2014 році; прийнято в експлуатацію 1164,7 тис.м2 загальної площі житла, що на 22% більше, ніж за 2014 рік. У розрахунку на 1000 мешканців Львівщини було збудовано 462,6

м² загальної площі житла, тоді як у 2014 році – 378,8 м². Більш ніж дві третини введеного в експлуатацію житла збудовано у міських поселеннях – 822,3 тис. м² загальної площі. У порівнянні з 2014 роком його обсяги збільшилися на 27,1%. У сільській місцевості було прийнято 342,4 тис. м², що на 11,3% більше, ніж попереднього року. Попри зростання інвестицій та масштабів житлового будівництва, значна енерговитратність житлово-комунального господарства та зношеність комунальної інфраструктури залишаються ключовими проблемами в системі ЖКХ.

На початок 2016 року у Львівській області функціонувало 783 дошкільні навчальні заклади, де виховувалося 70,3 тис. дітей, що відповідно на 29 закладів та 208 дітей більше, ніж на початок 2015 року. За попередніми даними, у 2015 році 49% дітей віком від 1 до 6 років відвідували дошкільні навчальні заклади.

Спеціалістів з вищою освітою у 2014 - 2015 навчальному році готували 21 вищий навчальний заклад I - II рівнів акредитації та 22 ВНЗ III - IV рівнів, які випустили, відповідно, 5 та 32,6 тис. фахівців.

Незважаючи на те, що дошкільною освітою в області було охоплено лише 49% дітей, наповнюваність ДНЗ складала 147 дітей на 100 місць, що свідчить про гостру необхідність розширення мережі ДНЗ.

Медичну допомогу населенню Львівської області надають 353 заклади охорони здоров'я та 1001 фельдшерсько-акушерських пунктів. В області працює 211 амбулаторій сімейної медицини, в тому числі 185 сільських. Відзначається чітка тенденція до зменшення кількості лікарняних закладів та, відповідно, скорочення числа лікарняних ліжок у них. Натомість постійно зростає планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів області. Гострою необхідністю є поліпшення медичного обслуговування передусім сільського населення.

У Львівській області для дітей з особливими освітніми потребами створено 12 Центрів ранньої допомоги дітям, два з яких відкрито у 2015 році, а також відкрито 7 класів на базі спеціальних загальноосвітніх шкіл-інтернатів для дітей з різними нозологіями. Рівень забезпеченості населення області закладами соціальної інфраструктури на 1000 чоловік є нерівномірним у різних адміністративно-територіальних одиницях області. Зокрема рівень забезпеченості сіл закладами соціальної інфраструктури є особливо низьким.

В області діє 9 театрів, розрахованих на 3,8 тис. глядацьких місць. Важливе значення в розвитку культурного життя області належить музеям, яких на Львівщині налічується 53 заклади, діє 7 історико-культурних та історико-архітектурних заповідників. Мережа установ культури клубного типу складається з 1410 клубів

та будинків культури на 254,6 тис. місць, у тому числі в сільській місцевості – 1257 закладів на 203,9 тис. місць.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,96551	10
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,16919	6
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,14123	14
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,98426	15
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,27429	16
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,98823	6
Медична підсистема	ІРм.с.	0,97963	21
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,99914	15
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,06244	4
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,05797	15

Висновки

В цілому спостерігається відносна стабільність в розвитку інфраструктури Львівської області з незначними позитивними зрушеннями в сфері зв'язку, житлового будівництва, туристично-рекреаційної інфраструктури і культури. Ключовими проблемами залишається незадовільний рівень інфраструктурного забезпечення сільських територій, що проявляється у критичному стані доріг, відсутності систем водопостачання та водовідведення, низьких показниках забезпечення об'єктами соціальної інфраструктури (у першу чергу – брак дошкільних навчальних закладів). Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан частини автомобільних доріг та недостатній рівень забезпечення інформаційно-комунікаційною інфраструктурою, насамперед у сільській місцевості. Незважаючи на відносно стабільну у порівнянні з іншими регіонами України ситуацію щодо стану довкілля, в області потребують вирішення екологічні проблеми із забруднення атмосферного повітря та водних ресурсів, неналежним поводженням та накопиченням побутових і промислових відходів, порушення гідрологічного та гідрохімічного режиму річок області, підтоплення територій.

Миколаївська область

Вступ

Миколаївська область розташована на півдні України в межах Причорноморської низовини в басейні нижньої течії ріки Південний Буг. Миколаївська область належить до високо урбанізованих регіонів, орієнтованих на послуги та переробку сільськогосподарської продукції.

На заході область межує з Одеською, на півночі з Кіровоградською, на сході та північному сході з Дніпропетровською та на південному сході з Херсонською областями.

Площа області становить – 24,6 тис. км². До території області належать острів Березань і частині Кінбурнської коси. За розмірами території вона займає понад 4,1% території держави та знаходиться на 15 місці серед політико-адміністративних формувань України.

Розвиток розвитку інфраструктури Миколаївської області регламентований:

- Стратегією економічного та соціального розвитку Миколаївської області до 2020 року;
- Програмою економічного і соціального розвитку Миколаївської області на 2015-2017 роки «Миколаївщина – 2017»;
- Моніторингом та оцінкою соціально-економічного розвитку міст обласного значення та районів області за 1 квартал 2016 р.;
- Програмою розвитку автомобільних шляхів загального користування Миколаївської області на 2016 – 2018 роки.

Щільність автомобільних доріг значно перевищує щільність залізничних доріг.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Миколаївська область займає 9-те місце серед інших адміністративних утворень України. Рівень розвитку інфраструктури – середній.

Найбільше значення має індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво (1,921833). Найменше значення має індекс споживчих цін на послуги зв'язку (0,704509).

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки Миколаївської області. Він забезпечує потреби народного господарства та населення і є важливим фактором реалізації значного і вигідного геостратегічного потенціалу області. Мережа автомобільних доріг загального користування Миколаївської області становить 4792,4 км, з яких тверде покриття має 4778,3 км, або 99,7 %, при середньому показнику по Україні 97,8 %. В області на автомобільних дорогах загального користування нараховується 257 мостів і шляхопроводів загальною протяжністю 6,5 тис. пог. м., в їх числі 13 шляхопроводів протяжністю 0,7 тис. пог.м

До складу залізничного транспорту входять локомотивне та вагонне депо, 53 залізничні станції, підпорядковані Одеській залізниці, в тому числі ряд потужних вузлів – Миколаїв, Миколаїв-Вантажний, Вознесенськ, Первомайськ-на-Бузі, Колосівка, Снігурівка, Миколаївське та Ольшанське міжгалузеві підприємства промислового залізничного транспорту.

Одне зі стратегічних завдань соціально-економічного розвитку регіону є розвиток транспортного потенціалу Миколаївської області. На сьогоднішній день стан шляхів Миколаївської області незадовільний. Загальний індекс розвитку транспортної інфраструктури = 0,91832. Важливого значення має ремонт дороги в напрямку Миколаїв – Кропивницький. Щодо динаміки показників транспорту, то спостерігається тенденція до зниження товаро- та пасажирообороту.

Складова зв'язку. Включає в себе три основних індекси – індекс споживчих цін на послуги зв'язку – 0,704509; індекс цільності мережі Інтернет – 1,260284 та індекс мобільного зв'язку – 1,274991.

Блок природоохоронної складової. Область територіально належить до басейнів р. Південний Буг (59,5%), р. Дніпро (23,5%) і річок Причорномор'я (17%).

За станом на 2015 рік на території області налічується 121 річка та балки (довжиною більше 10 км) загальною довжиною 3619,84 км, одна велика річка Південний Буг (257 км в межах області), 45 водосховищ і 1153 ставків з загальною площею водного дзеркала 7585,10 га і 9868,97 га відповідно.

Загальний забір води по області протягом 5 років збільшився на 37,2 млн.м3 (13,85 %) і складає 268,5 млн.м3.

Протягом 2013 року для споживання населенням та господарських потреб з поверхневих водних об'єктів забрано 254,69 млн.м3 води, що на 38,81 млн. м3 (15,24 %) більше у порівнянні з 2009 роком.

Рівень споживання води в регіоні становить 1,260801. Індекс викидів забруднюючих речовин в атмосферу – 1,097638.

Рекреаційна система. Індекс коефіцієнту використання місткості – 1,789474. Індекс темпу росту кількості туристів – 0,815916.

До складу блоку ЖКГ входять індекс темпу зростання (зниження) прийнятого в експлуатацію житла – 1,857309. Індекс капітальних інвестицій в житлове будівництво становить 1,921833.

Освітня складова. Індекс охоплення дітей дошкільними навчальними закладами – 1. Індекс учнівських місць – 1,011267. Індекс кількості учнів ПТУ - 0,96156. Індекс кількості студентів I-IV рівнів акредитації – 0,910518.

Медична складова. Індекс охоплення населення лікарями в розрахунку на 1000 жителів. В області цей індекс становить 0,979827. Планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів становить 0,997676.

Складова соціального забезпечення Рівень забезпеченості місцями у будинках-інтернатах – 1,005267.

Культурна складова включає в себе показники: рівень відвідування театрів, музеїв, концертних організацій та рівень забезпечення клубними закладами. Індекс відвідування театрів, музеїв, концертних організацій – 1,00803. Індекс рівня забезпечення клубними закладами в області – 1,00188.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9183	21
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,0422	16
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,1760	12
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,2083	6
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,8893	9
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9700	20
Медична підсистема	ІРм.с.	0,9887	20
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0053	9
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0050	15
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,1067	9

Висновки

До гострих проблем розвитку інфраструктури треба віднести підсистему житлово-комунального господарства, стан доріг, медицину і підсистему соціального забезпечення.

За для забезпечення ефективного використання портової інфраструктури області по збільшенню транзитних поставок вантажів, у тому числі в країни СНД, Європи, Азії, Африки та ін. транспортна інфраструктура потребує суттєвої модернізації з метою наближення до стандартів Європейського Союзу.

Що стосується медичної підсистеми, то для забезпечення належного рівня надання медичної допомоги населенню області залишається ряд завдань та проблемних питань, що потребують вирішення в ході реформування галузі охорони здоров'я області:

- вирішення кадрового питання.
- подальший розвиток мережі амбулаторій загальної практики сімейної медицини в м. Миколаєві.
- оснащення сімейних амбулаторій відповідно до таблицю оснащення.
- оптимізація ліжкового фонду, подальше удосконалення роботи денних стаціонарів.

Нестача фінансових ресурсів стримує технічне переоснащення житлово-комунальних підприємств та розвиток комунальної інфраструктури області, зношеність основних фондів житлово-комунальних підприємств призводить до збільшення витрат енергоносіїв, кількості аварійних випадків в інженерних системах, збільшення обсягів капітальних та поточних ремонтів отже для зменшення негативного впливу на сферу ЖКГ необхідно:

- підвищення ефективності використання енергоносіїв та інших ресурсів, радикального зниження енергоємності виробництва, підвищення енергоефективності будинків, створення стимулів та умов для переходу економіки області на раціональне використання та економне витрачання енергоресурсів;
- оптимізація виробничої та територіальної інфраструктури житлово-комунального господарства відповідно до потреб населення;
- оновлення виробничої бази галузі з урахуванням новітніх досягнень науково-технічного прогресу, запровадження інноваційної моделі розвитку житлово-комунального господарства області;

- залучення інвестицій через механізми державно-приватного партнерства, зокрема через передачу в концесію об'єктів житлово-комунального господарства;
- стимулювання приватної підприємницької ініціативи у виконанні завдань розвитку житлового фонду та комунальної інфраструктури;
- поліпшення якості управління житлом та комунальною інфраструктурою.

Дані проблеми можливо вирішити як в межах державних субвенцій, так і за рахунок залучення приватних та іноземних інвестицій. Серед прикладів такого співробітництва – ТОВ СП «Нібулон», який за власні кошти вирішує проблеми будівництва під'їзних доріг, розвиває річкове судноплавство. Крім того, для області важливим питанням залишається розбудова та подальший розвиток аеропорту «Миколаїв», який належить до одного з найбільших на півдні України. Відповідальність щодо реалізації проєктів в галузі інфраструктури має бути на КМУ, місцевій владі, громадських організаціях.

Одеська область

Вступ

Стан інфраструктури впливає на розвиток практично всіх сфер життєдіяльності регіону та впливає на показники практично по всіх галузях. Розвиток інфраструктури регламентується такими документами: Порядком організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, Постановами Кабінету Міністрів України, Наказами Міністерства інфраструктури України, Накази з Державної служби України з безпеки на транспорті, в тому числі Закон України про регулювання містобудівної діяльності від 04.08.2016 р., Закон України Про затвердження Загальнодержавної програми розвитку малих міст, Стратегією регіонального розвитку Одеської області до 2020 року, Порядком взаємодії Міністерства інфраструктури України з центральними органами виконавчої влади, Стратегією сталого розвитку «Україна—2020». Крім того, забезпечення розвитку інфраструктури регіону залежить і від виконання регіональних програм, таких як: «Регіональна програма «Питна вода Одеської області» на 2010-2013 роки і на період до 2020 року», «Регіональна комплексна програма з утворення (оновлення) містобудівної документації територій та містобудівного кадастру Одеської області на 2012-2018 роки», «Програма розвитку соціальної інфраструктури обласного центру Одеської області м. Одеса на 2013-2016 роки», «Програма поводження з твердими побутовими відходами в Одеській області на 2013-2017 роки», «Регіональна програма

розвитку водного господарства Одеської області на період до 2021 року», «Обласна комплексна програма «Культура Одещини – 2014-2016 роки», «Обласна цільова програма «Здоров'я» на 2014-2018 роки», «Комплексна програма охорони довкілля, раціонального використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки в Одеській області на 2014-2019 роки», «Регіональна програма енергоефективності Одеської області на 2016-2018 роки», «Обласна цільова програма соціальної підтримки населення на 2016-2017 роки «Захист і Турбота», ще одним з основних документів є Транспортна стратегія України на період до 2020 року.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

За результатами проведеного дослідження рівень розвитку інфраструктури в Одеському регіоні низький, що говорить про те, що ресурси регіону недовикористані в повній мірі.

Проблема низького розвитку інфраструктури в Одеському регіоні є комплексною.

Найвищим показником індексу інфраструктури в Одеській області став індекс рекреаційної складової 1, 1997, що може бути пов'язаним з тим, що приріст туристів за останні два роки збільшився в через анексію Криму. Крим того, Одеський регіон має значний потенціал для відпочинку влітку, курортний потенціал (берегова зона Чорного моря), оздоровчий потенціал, природно-заповідний комплекс. Значний наплив туристів припадає на літній сезон.

Разом з тим туристична галузь в Одеській області залишається нерозвинутою. Істотно впливає на це недостатня кількість готелів в доступному ціновому сегменті, що орієнтовані на масовий туризм. Головним моментом, що гальмує розвиток туризму в області, є відсутність доріг і транспортної мережі, і це особливо відчувається в Татарбунарському районі, де розташовані курорти Лебедівка, Катранка, Приморське, Расейка, в Таругинському районі (Центр зеленого туризму «Фрумушика-Нова», Кілійський район, де автомобільне транспортне сполучення в занедбаному стані. А також низька якість послуг та конкурентоспроможності туристичних продуктів та занедбаність історичних та культурних об'єктів. Нажаль можливості залучення нових потоків туристів обмежені недостатнім рівнем розвитку туристичної інфраструктури.

Високий показник в загальному рейтингу забезпечив також розвиток природоохоронної складової 1,13241. Вигідне транспортно-географічне розташування, Одеського регіону формує високий природно-ресурсний потенціал регіону.

Інформаційна складова та зв'язку, досягла середнього рівня - 1,05056, пов'язано це передусім з тим, що за останні роки кількість абонентів мережі Інтернет в Одеській області постійно і динамічно зростає, як серед домашніх користувачів

Інтернету так і на підприємствах. В тому числі дохід від надання послуг Інтернету. Та ж сама ситуація і з використанням мобільного зв'язку, який став основним для громадян та більш доступним та вигідним матеріально.

Культурна складова Одеського регіону не досягла навіть середнього рівня, та складає всього 1,03952. Незважаючи на те, що культурний потенціал області досить значний, через багатонаціональність регіону та наявність історичних об'єктів, закладів культури. Більшість об'єктів культури знаходяться в обласному центрі. В районних центрах та селах закладів культури мало, або вони знаходяться в занедбаному стані. Увага до сфери культури в області відійшла на другий план через складну економічну ситуацію.

Низькими є показники соціального забезпечення - 0,91425, медичної складової - 0,99107 та освітньої складової - 0,99946. Основна причина такого низького показника недостатнє бюджетне фінансування даних сфер, оскільки ці галузі залежать від загального економічного стану держави, а також знаходяться в стані реформування. Найнижчий індекс склав розвиток складової ЖКГ - 0,64582. Низький показник пов'язаний з двократним зниженням темпу здачі в експлуатації житла.

Розвиток транспортної підсистеми характеризується незадовільним станом автотранспортної інфраструктури і складає 0,95137. При тому, що в регіоні наявні всі види транспортного сполучення, через невідповідність магістральних автомобільних шляхів міжнародним стандартам, зношеність доріг регіонального значення, слабку залізничну мережу Одеська область має один з найнижчих показників розвитку транспортної галузі. Причиною зниження також є зменшення пасажирообороту через низький рівень доходів громадян.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,95137	17
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,05056	15
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,13241	15
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,19997	7
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	0,64582	21
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,99946	2
Медична підсистема	ІРм.с.	0,99107	19
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,91425	21
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,03952	8
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	0,97895	22

Висновок

Проведене дослідження показало, що Одеська область, нажаль, займає низький рівень розвитку інфраструктури в порівнянні з іншими областями України.

Незважаючи на значний культурний, матеріальний, природоохоронний та рекреаційний потенціал державна влада не використовує його в повній мірі. Більшість сфер життєдіяльності регіону потребують уваги на всіх рівнях, і потребує комплексних заходів.

Рекомендації:

Транспортна інфраструктура:

- Провести капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування та державного значення в регіоні;
- Створити умови для демонополізації ринку пасажирських перевезень між-міського сполучення;
- Реалізувати проекти будівництва паромних переправ через Дунай та відповідних пунктів пропуску “Ізмаїл - Тулча” та “Орловка - Ісакча”.

Рекреаційна складова:

- Зменшити залежність підприємців в курортних зонах від корупційного впливу органів місцевого самоврядування, через притягнення до відповідальності винних;
- Впровадити Програму або Стратегію розвитку туристичного потенціалу регіону, яка допоможе визначити проблемні моменти розвитку туризму та визначити сторони, що мають бути посилені з ефективним виділенням коштів та залучення інвесторів, оцінка території;

Природоохоронна складова:

- Місцевим органам влади створити умови для інвестування в галузь переробки твердих побутових відходів, що зменшить кількість несанкціонованих сміттєзвалищ.

Культурна складова:

- Сприяти розвитку культур національних меншин в регіоні через запровадження регіональних програм для виконання на місцевому рівні з залучен-

ням культурних громадських організацій та представників національних меншин.

- Виділяти кошти з місцевих бюджетів на розвиток культури (модернізація будівель в районі, технічного оснащення для будинків культури);

В цілому, необхідно активізувати процес децентралізації в районах Одеської області, оскільки це допоможе залучити громадам кошти на інфраструктурні проекти, а також створювати умови для отримання якісних медичних та освітніх послуг в умовах реформування місцевого самоврядування, та делегувати повноваження та підвищення ролі територіальних громад при виборі стратегії розвитку сектору охорони здоров'я та освіти, зокрема формування кадрового резерву та технічного і матеріального забезпечення.

Полтавська область

Вступ

Полтавська область розташована в центрі України. Територія області розташована майже цілком у межах Придніпровської низовини, на лівобережжі басейну річки Дніпро. Площа Полтавщини складає 28,8 тис. кв. км., що становить близько 4,8 % від площі України (7 місце серед областей). Основним же документом, яким регламентується, в тому числі, і розвиток інфраструктури є:

1. Стратегія розвитку Полтавської області на період до 2020 року.
2. Програма розвитку дорожнього господарства Полтавської області на 2016-2018 роки
3. Обласна програма «Питна вода Полтавщини» на 2011-2020 роки
4. Програма підтримки об'єднань співвласників багатоквартирних будинків та житлово-будівельних кооперативів Полтавської області для виконання заходів з енергозбереження на 2015-2020 роки
5. Регіональна цільова програма розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро в Полтавській області на період до 2021 року

6. Програма розвитку та збереження зелених насаджень у Полтавській області на 2013-2017 роки
7. Програма поводження з твердими побутовими відходами на 2012-2018 роки
8. Обласна Комплексна програма соціального захисту і соціального забезпечення населення області на 2013-2020 роки
9. Комплексна програма розвитку освітньої галузі Полтавської області на 2011-2015 роки (продовжено термін дії на 2016 рік)
10. Обласна Програма розвитку туризму і курортів на 2016-2020 роки

Загальний стан розвитку інфраструктури області

Транспортна складова. Полтавська область відіграє значну роль у структурі транспортного комплексу України. Так, займаючи 4,8% території України, на якій проживає лише 3,3% населення країни, частка Полтавщини у структурі транспорту характеризується наступними показниками: за експлуатаційною довжиною залізничних колій загального користування — 3,9%, за довжиною автомобільних доріг з твердим покриттям — 5,4%, за вантажооборотом автомобільного транспорту — 5%. У 2015 році протяжність мережі автомобільних доріг загального користування Полтавської області становила 8876,3 км, з яких 2313,9 км — дороги державного значення, а 6562,4 км — дороги місцевого значення, з яких 3593,4 км — обласні дороги та 2969 км — районні дороги. Переважна більшість доріг — 98,3%, або 6452,3 км, — дороги IV категорії. На мережі автомобільних доріг знаходиться 571 мостова споруда, загальною довжиною 20029 пог. метрів. Індекс розвитку транспортної підсистеми складає 1,0482

Підсистема зв'язку. Доходи підприємств від подання послуг зв'язку у фактичних цінах постійно збільшується (2014 рік — 1038 млн. грн., 2015 рік — 1394 млн. грн.). В структурі доходів провідне місце займає мобільний зв'язок (935,86 млн. грн. та Інтернет 116,25 млн. грн.). Всі показники, що аналізувались за досліджуваний період мали динаміку до збільшення, що в кінцевому випадку дозволило отримати 13 результат в рейтингу із 22 областей України. Індекс розвитку підсистеми зв'язку складає 1,0881

Природоохоронна підсистема. За досліджуваний період можна говорити про те, що розвиток даної підсистеми є не задовільний, хоча дещо спостерігається позитивна динаміка, а саме зменшення викидів на 14 % в 2015 р. в порівнянні з 2014 р. Динаміка здійснення заходів з охорони земель в регіонах області протягом 2005-2015 років свідчить про суттєве щорічне скорочення виконання таких заходів, що призводить до таких критичних наслідків як підтоплення сільськогосподар-

ських угідь, водна ерозія (змиви, зсуви і т.д.) та завдає щорічних значних збитків області. Індекс розвитку природоохоронної підсистеми складає 1,9072

Рекреаційна підсистема. Полтавська область входить у 10 найпопулярніших областей України за рейтингом відомих брендів та місць відпочинку, що створює можливості для інтенсивного розвитку туризму. Область налічує 12 санаторних закладів, має 337 територій та об'єктів природно-заповідного фонду; 151 заповідник (18 державного значення), 117 пам'яток природи (1 державного значення), 1 дендропарк, 18 парків – пам'яток садово-паркового мистецтва, 3 регіональних ландшафтних парки та 49 заповідних урочищ.

Згідно статистичних даних на 2014-2015 рр. об'єктів туристичної діяльності було зареєстровано 226 туристичних фірм. За останні 3 роки кількість їх збільшилась на 50%. У області функціонує 76 закладів розміщення, 86 осель надають послуги зеленого туризму. Індекс розвитку рекреаційної підсистеми складає 1,1952

Підсистема житлово-комунального господарства. У 2015 р. на території Полтавської області темп зростання прийнятого в експлуатацію житла становить 153,1 %, що в 1,7 раза більше, ніж у 2014р. Індекс капітальних інвестицій у 2015 р. збільшився в 1,2 рази в порівнянні з 2014 р. Це говорить про позитивні тенденції в сфері житлово-комунального господарства. Індекс розвитку підсистеми житлово-комунального господарства складає 1,1952

Освітня підсистема. В області продовжується робота щодо забезпечення потреб населення у дошкільній освіті шляхом збільшення місць та розширення рівня охоплення дітей дошкільною освітою. Наразі функціонує 623 дошкільних навчальних закладів, у яких виховуються та навчаються 48,9 тис.дітей. Різними формами дошкільної освіти у 2015 році охоплено 98,4% дітей віком від 3 до 5 років (проти 96,5% у 2014 році). У 2015/2016 навчальному році розпочали роботу 694 загальноосвітніх навчальних закладів усіх типів та форм власності, в яких здобувають освіту 128,3 тис.учнів. взагалі по області спостерігаються негативні тенденції в сфері освіти, що спричило самий низький рівень рейтингу – 22 місце серед областей України. Індекс розвитку освітньої підсистеми складає 0,8218

Медична підсистема. У Полтавській області відповідно до розробленого проекту Концепції побудови нової національної системи охорони здоров'я України, в основу якої покладена європейська політика «Здоров'я – 2020», здійснюється забезпечення комплексного підходу до зміцнення здоров'я, профілактики та раннього виявлення захворювань, здійснення ефективного контролю за перебігом захворювань та запобігання їх несприятливим наслідкам, підвищення рівня благополуччя громадян, формування ефективної системи надання медичних послуг, яка забезпечувала б загальне охоплення доступною та якісною, а відтак безпечною медичною допомогою.

Незважаючи на наявність низки програм та заходів, Полтавська область знаходить на останньому місці в рейтингу, ще пояснюється тим, що зменшилась планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів та рівень забезпечення лікарями. Індекс розвитку медичної підсистеми складає 0,8900

Підсистема соціального забезпечення. У зв'язку зі значним підвищенням цін і тарифів на житлово-комунальні послуги першочерговим завданням органів влади визначена підтримка населення під час оплати житлово-комунальних послуг.

Протягом 2015 року Програмою житлових субсидій охоплено 319 тис. сімей, що становить 53,8% від сімей в області. Порівняно з 2014 роком кількість одержувачів збільшилася на 255,8 тис., а саме у 5 разів. Крім державної програми за минулий рік за рахунок коштів місцевих бюджетів забезпечено житлом 5 сімей загиблих учасників антитерористичної операції (м. Кременчук, м. Миргород, Полтава, м.Комсомольськ). Також на благодійних засадах ТОВ «Полтавський домобудівний комбінат» виділено житло 2 сім'ям із Глобинського і Кременчуцького районів. Індекс розвитку медичної підсистеми складає 0,7824.

Культурна підсистема. На сьогодні потребують проведення капітального ремонту 390 приміщень об'єктів культури. Першочерговими об'єктами серед закладів культури обласного значення є Полтавська обласна філармонія та Полтавський краєзнавчий музей – національні пам'ятки містобудування і архітектури України, що занесені до Державного реєстру національного культурного надбання. Продовження ремонтних робіт на об'єктах можливе за умови збільшення субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам. Індекс розвитку медичної підсистеми складає 1,0425.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	1,0482	2
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,0881	13
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,9072	1
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,1952	8
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,4642	12
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,8218	22
Медична підсистема	ІРм.с.	0,8900	22
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,7824	22
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0425	7
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,0954	10

Висновки

Розрахунок інтегрального індексу розвитку інфраструктури Полтавської області дорівнює 1,0954. За цим показником Полтавщина як і за більшістю показників свого розвитку знаходиться в середині списку. Загалом це означає, що відповідно до методики його розрахунку у 2015 році у порівнянні із 2014 роком відбувалось поліпшення інфраструктури. Це зростання відбувалось за рахунок поліпшення таких складових як транспортна інфраструктура, зв'язку, природоохоронної інфраструктури, рекреаційної, ЖКГ та розвитку культури. Найбільший позитивний вплив на загальний інтегральний індекс склали часткові індекси природоохоронної складової (1,9) та ЖКГ (1,46). Разом з тим слід зазначити, що негативний вплив на інтегральний індекс складали три індекси – Індекс розвитку освітньої інфраструктури, індекс розвитку медичної інфраструктури та індекс соціального забезпечення.

Ефективне функціонування інфраструктури дорожньо-транспортного комплексу є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності регіону, розвитку галузей економіки та поліпшення добробуту громадян. Головні зусилля органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, депутатського корпусу всіх рівнів спрямовуються на поліпшення дорожньо-транспортної інфраструктури, створення мережі міжнародних, міжрегіональних транспортних коридорів. Планується продовження реалізації обласної Програми розвитку дорожнього господарства Полтавської області на 2016–2018 роки, спрямованої на поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, мостів, підвищення їхніх експлуатаційних показників, забезпечення безпеки руху, швидкості, економічності та комфортності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Не менш важливим є розробка обласної програми підтримки КП «Аеропорт-Полтава» на 2017–2018 роки, у рамках якої заплановано реконструкцію існуючого аеровокзалу під міжнародний пункт пропуску та відновлення міжнародних авіаперевезень, реконструкція покриття злітно- посадкової смуги та інші роботи.

Пріоритетні напрямки на 2017 рік: збереження від руйнування та забезпечення належного транспортно-експлуатаційного стану доріг загального користування, доріг та вулиць комунальної власності; підвищення рівня безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах; інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху; створення умов для розвитку придорожнього сервісу та розширення спектру послуг.

Для задоволення освітніх потреб обдарованої учнівської молоді, розвитку індивідуальних здібностей учнів функціонують 29 гімназій, 7 ліцеїв, 2 колеґіуми, 35 спеціалізованих шкіл та 74 навчально-виховних комплексів. Має вирішуватися питання щодо забезпечення рівного доступу дітей із сільської місцевості до якісної освіти шляхом реалізації програми «Шкільний автобус». Потребують підвезення понад 13,4 тисяч учнів і майже 1,3 тис. педагогічних працівників. Стовідсоткове підвезення забезпечено лише для учнів пільгових категорій.

Владі Полтавської області слід зосередитись на розвитку трьох інфраструктурних складових – медичній сфері, освітній сфері та соціальному захисту. Є велика загроза, що можливе неефективне проведення реформ децентралізації можуть ще більше погіршити ситуацію в цілому.

Рівненська область

Вступ

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» (Розпорядження голови Рівненської обласної державної адміністрації 28.01.2013 № 50), «Стратегією розвитку Рівненської області на період до 2020 року» (Рішення Рівненської обласної ради від 18 грудня 2014 року № 1374) та «Державною стратегією регіонального розвитку» (Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006 р. № 1001).

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

За показником вантажообороту та пасажирообороту область знаходиться на 12 місці серед регіонів України. Спостерігається тенденція до зменшення значень показників у порівнянні з 2014 роком (тоді область займала 10 місце серед регіонів України). Щільність залізничних колій та автомобільних доріг залишилася незмінною. Мережа автомобільних доріг загального користування Рівненської області станом на 01.01.2015 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.

Не спостерігається тенденція до збільшення щільності зв'язку, оскільки область знаходиться на 20 місці серед регіонів України. Рівненська область належить до регіонів, де найнижча щільність мереж фіксованого та мобільного зв'язку в роз-

рахунку на 100 осіб. Існує суттєва диспропорція у розподілі Інтернет-аудиторії на користь міст. У 2015 році відбулося суттєве зростання споживчих цін на послуги зв'язку та промислову продукцію в регіоні.

За звітний період зменшилися обсяги викидів забруднюючих речовин від стаціонарних та пересувних джерел (на 9% менше у порівнянні з 2014 роком). Зменшення викидів відбулося через скорочення виробничих потужностей хімічного заводу «Рівнеазот». Суттєвою складовою забруднення атмосферного повітря області є викиди від пересувних джерел (близько 75% валових викидів області). Кількість спожитої води в регіоні зменшилася на 69 млн. м3.

Перспективна порогова рекреаційна ємність внутрішнього ландшафтного ресурсу складає 1,5 млн. осіб відпочиваючих, що дає можливість прийняти на відпочинок відпочиваючих з інших областей України. Однак, в області не сформувалася відповідна до її рекреаційно-туристичного потенціалу система закладів розміщення. У територіальному розрізі 34% потужностей готелів розміщені у обласному центрі. За звітний період зменшилася кількість туристів які відвідали область (на 25% менше у порівнянні з 2014 роком). За розвитком рекреаційної складової область знаходиться на 14 місці серед регіонів України.

Розвиток житлово-комунального господарства у Рівненській області знаходиться на високому рівні. Зокрема, щорічно зростають обсяги використання альтернативних видів палива на котельнях комунальної теплоенергетики. На альтернативному паливі працюють 28,2% котелень. За темпом зростання обсягів введення в експлуатацію житла область належить до регіонів з динамічним розвитком (на 26,1% більше у порівнянні з 2014 роком). Попит на нове житло пов'язаний із зростанням пропозиції за рахунок коштів тіньової економіки (нелегальний видобуток бурштину).

Станом на кінець 2015 року в області функціонує 510 дошкільних та 677 загальноосвітніх навчальних закладів, в яких виховується 41 тис. дітей та навчається 147,5 тис. учнів. Крім того, в області функціонує 54 комплексних і профільних позашкільних навчальних закладів системи освіти та 2337 гуртків на базі загальноосвітніх навчальних закладів, в яких навчаються 93 тис. дітей (66% загальної кількості). В області функціонує 19 освітніх інтернатних закладів, у яких утримується 2730 вихованців, з них 1478 дітей забезпечені корекційною освітою. Усі загальноосвітні навчальні заклади I–III ступенів області у повному обсязі забезпечено навчальними комп'ютерними комплексами та під'єднано до глобальної мережі Інтернет, що створює додаткові умови для розвитку дистанційного навчання та вирівнювання рівня знань. Однак, за рівнем розвитку освітньої складової область знаходиться на 19 місці серед регіонів України, що є одним з найнижчих показників.

У галузі охорони здоров'я: в області функціонує 90 закладів охорони здоров'я, 18 центрів первинної медичної допомоги (до яких входить 623 ФАПі та 156 сільських лікарських амбулаторій загальної практики-сімейної медицини), 11 лікарських ам-

булаторно-поліклінічних закладів, обласний центр невідкладних станів, 3 санаторії та 11 інших медичних закладів. В сільській місцевості (районах) за принципом сімейності медичну допомогу отримують 96,2% населення. Більшій половині жителів регіону надається медична допомога на засадах сімейної медицини. За рівнем розвитку медичної складової область знаходиться на 7 місці серед регіонів України.

Станом на кінець 2015 року в області зареєстровано 1845 дитини-сироти та дитини, позбавлені батьківського піклування. У 2015 році було усиновлено 62 дитини. Частка дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування області, які влаштовані до сімейних форм виховання становить 93% (один із найвищих по Україні). В області функціонує 7 інтернатних установ для людей похилого віку та інвалідів, розрахованих на 1210 місць. За рівнем розвитку соціального забезпечення область знаходиться на 20 місці серед регіонів України і має один з найнижчих показників. Рівень забезпеченості місцями у будинках-інтернат зменшилася на 5 одиниць у порівнянні з 2014 роком.

Культурно-мистецьке обслуговування населення області здійснюють: 2 обласних театри – академічний український музично-драматичний та ляльковий, обласна філармонія, 575 публічних і публічно-шкільних бібліотек, 673 клуби і будинки культури, 11 державних музеїв і 2 історико-культурні заповідники, в яких зберігається більше 260 тис. експонатів державної частини музейного фонду України, 34 школи естетичного виховання, обласний центр народної творчості, парк культури і відпочинку та зоопарк. За рівнем розвитку культурної складової область знаходиться на 6 місці серед регіонів України.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІТ.с.	0,963185	12
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	0,963185	20
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,351693	7
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,000138	14
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,310573	15
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,970147	19
Медична підсистема	ІРм.с.	1,011091	7
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,99537	18
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,043718	6
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,05899	14

Висновки

Загалом за рівнем розвитку інфраструктури Рівненська область посідає 14 місце серед регіонів України і характеризується як регіон із середнім рівнем розвитку інфраструктури. З дев'яти інфраструктурних підсистем тільки екологічна та житлово-комунальна володіють високим рівнем інфраструктурного розвитку, решта низьким рівнем.

Рекомендації

1. Розвивати засоби розміщення відпочиваючих (баз відпочинку, кемпінги, агросадиби тощо) та екологічні маршрути для туристів у північних районах області. Джерела фінансування: приватні кошти, грантові кошти (програма ООН «Розвиток, орієнтований на громаду, покращить якість життя в Україні»). Можливий виконавець – громада населеного пункту та органи місцевого самоврядування/районні адміністрації.
2. Розбудова точок доступу до мережі Інтернет (область посідає 20 сходинку серед регіонів країни за кількістю абонентів з доступом до мережі Інтернет). Джерела фінансування: приватні кошти, державні кошти. Можливий виконавець – підприємці/юридичні особи та органи місцевого самоврядування.
3. Здійснити заміну/реконструкцію котлів (встановлення котлів з ККД не нижче 91%) та теплових мереж. Використання місцевих видів палива для виробництва теплової енергії. Разом з тим, із загальної протяжності теплових мереж у незадовільному стані знаходиться 41,7%, аварійному - 3,1%. Одним із найбільш актуальних та найбільш затратних проєктів є реконструкція каналізаційних очисних споруд м. Рівне. Можливий виконавець – органи місцевого самоврядування.
4. Продовжувати реконструкцію дитячих садків, шкіл. Не усі школи охоплені мережею довозу школярів в рамках Державної програми «Шкільний автобус». Можливий виконавець – обласна державна адміністрація.
5. За підтримки приватних інвесторів та державних програм придбати та встановити сучасне медичне обладнання. Реорганізувати мережу закладів охорони здоров'я. Можливий виконавець – Міністерство охорони здоров'я, обласна державна адміністрація.
6. Модернізувати інтернатні заклади освіти і заклади для людей похилого віку та інвалідів за рахунок державних та донорських коштів. Через співпрацю із громадськими організаціями впровадити систему соціалізації дітей-сиріт та дітей позбавлених батьківського піклування.
7. Продовжувати впровадження сучасних технологій комп'ютеризації та підключення до мережі «Інтернет» бібліотек, оскільки доступ до інтернету має тільки 108 бібліотек у сільській місцевості. Можливий виконавець – обласна державна адміністрація.

Сумська область

Вступ

Сумська область є індустріально-аграрним регіоном, має достатньо розвинений виробничий потенціал. Наявний рівень розвитку інфраструктури в цілому забезпечує належне надання послуг населенню, водночас об'єкти інфраструктури в більшості підсистемах характеризуються зношеністю, потребують модернізації та, відповідно, капіталовкладень.

Певний розвиток (зокрема оновлення об'єктів) є характерним для галузі зв'язку, триває розбудова інфраструктури аграрного ринку, спостерігається позитивна динаміка в житловому будівництві, проводиться модернізація та оптимізація окремих лікувально-профілактичних закладів.

Рівень та відповідні заходи щодо розвитку інфраструктури по окремих підсистемах відображені в Стратегії регіонального розвитку Сумської області на період до 2020 року та Плані її реалізації на 2015-2017 роки, а також в щорічній програмі економічного і соціального розвитку Сумської області.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

На основі статистичних даних за 2014 – 2015 роки відповідно до методології здійснено розрахунок часткових показників та загального індексу динаміки розвитку інфраструктури регіону.

Загальний рейтинг регіону.

Сумська область в загальному рейтингу Індексу займає 18 місце, належить до групи регіонів, що показали низький рівень динаміки розвитку інфраструктури за 2015 рік відносно 2014 року. Інтегральний показник індексу області - 1,0449 (показник по Україні – 1,0615).

Сусідні з Сумською областю регіони мають вищі показники рейтингу (Харківська - 7, Чернігівська - 6, Полтавська - 10), тобто показали середній рівень динаміки розвитку.

У подальшому порівняння проведено без врахування Харківської області, що має значно вищий розвиток інфраструктури за рахунок обласного центру.

Транспортна підсистема - 8 місце в рейтингу регіонів (сусідні області: Чернігівська - 20, Полтавська – 2), значно вище загальноукраїнського показника

(0,97 проти 0,94). Негативна динаміка індексу складової зумовлена зменшенням на 14% вантажообороту автомобільного транспорту, пасажирооборот зріс на 2,5%.

Підсистема зв'язку - 11 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 12, Полтавська – 13) значно вище загальноукраїнського показника (1,1 проти 1,01). На позитивну динаміку індексу суттєво вплинуло істотне зростання доходів від надання послуг інтернету на мобільного зв'язку.

Екологічна підсистема - 6 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 10, Полтавська – 1), значно вище загальноукраїнського показника (1,38 проти 1,20). На позитивний результат вплинули значення: зменшення на 37% використання свіжої води та на 18% обсягу викидів в атмосферу забруднюючих речовин.

Рекреаційна підсистема - 18 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 17, Полтавська – 8), індекс - 0,92 проти 1,22 по Україні. На негативний результат вплинуло зменшення на 12% кількості туристів в область, коефіцієнт використання місткості зменшився не істотно (на 5%).

Підсистема житлово-комунального господарства - 18 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 3, Полтавська – 12), нижче загальноукраїнського показника (1,10 проти 1,23). Не зважаючи на позитивну динаміку складових показників (темп зростання прийнятого в експлуатацію житла - 1,2, індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво – 1,01) більшість регіонів показали значно кращі результати розвитку.

Освітня підсистема - 10 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 8, Полтавська – 22), індекс співрозмірний з середньоукраїнським значенням (0,98). Кількість студентів ВНЗ зменшилась на 7%, інші показники стосовно інших навчальних закладів залишились на рівні 2014 року.

Медична підсистема - 11 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 5, Полтавська – 22), індекс співрозмірний з середньоукраїнським значенням (1,00), відсутня динаміка розвитку (показники залишились на рівні 2014 року).

Підсистема соціального забезпечення - 7 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 4, Полтавська – 22), вище загальноукраїнського показника (1,01 проти 0,98). Забезпеченість місцями у будинках-інтернатах для громадян похилого віку та інвалідів (дорослих та дітей) на рівні попереднього року.

Культурна підсистема - 14 місце в рейтингу (сусідні області: Чернігівська - 2, Полтавська – 7), індекс 1,01 проти 1,03 по Україні. Незначне зростання індексу пов'язано з збільшенням на 1% показника відвідування закладів культури.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9695	8
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,0956	11
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,3832	6
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,9168	18
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,1018	18
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9832	10
Медична підсистема	ІРм.с.	1,0048	11
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0064	7
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0059	14
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,0449	18

Висновки

У цілому низький загальний результат інтегрального індексу зумовлений внеском складових, що показали негативну динаміку розвитку відносно попереднього року (значення <1), а саме: транспортна, освітня та рекреаційна (туризм) підсистеми.

Складові показники динаміки індексу розвитку інфраструктури житлово-комунального господарства значно поступаються показникам більшості регіонів України. Відсутня істотна динаміка розвитку інфраструктури в підсистемах медицини, культури та соціального забезпечення, що відображає загальноукраїнські тенденції.

Ураховуючи результати аналізу – показники індексу по окремим складовим (підсистемам) та методика дослідження, підвищення загального рейтингу Індексу можливе за рахунок наступних чинників: інвестування в модернізацію житлово-комунальної, транспортної та соціальної інфраструктури області; перехід до енергоефективного використання та споживання енерго- та природних ресурсів із впровадженням інноваційних технологій та альтернативних джерел енергії; розвиток внутрішнього та в'їзного туризму, промоція туристичного потенціалу області;

Впровадження децентралізації влади та реформи місцевого самоврядування, зокрема в контексті об'єднання територіальних громад, матиме суттєвий вплив на стан та розвиток системи освіти, охорони здоров'я та соціального забезпечення.

У цілому наявним механізмом розвитку інфраструктури області є реалізація проєктів визначених Планом реалізації Стратегії регіонального розвитку Сумської області на 2015-2017 роки за рахунок різних джерел фінансування (місцеві бюджети, Державний фонд регіонального розвитку), інших інвестиційних проєктів.

Тернопільська область

Вступ

Тернопільська область знаходиться у західній частині України. Площа області – 13,8 тис.км², що становить 2,3% від території держави. Тернопільська область має зручне транспортно-географічне розташування: знаходиться у центрі Західної України на перетині міжнародних магістралей. Через область проходять залізничні та автомобільні міжнародні транспортні коридори у напрямках Берлін-Одеса та Балтійське-Чорне море. Це створює можливості для вигідного розташування логістичних центрів, оптових ринків, транспортних компаній.

Тернопільщина володіє достатньо багатим природно-ресурсним потенціалом, який при відповідних умовах може перетворитись у добрі стартові умови для подальшого розвитку області.

Розвиток тернопільської області, у т.ч. й розвиток інфраструктури регламентується такими нормативними актами як:

- Стратегія регіонального розвитку Тернопільської області на період до 2015 року, затвердженою рішенням обласної ради від 27 травня 2008 р. № 280;
- Програми соціально-економічного та культурного розвитку Тернопільської області на 2014 та 2015 роки;
- Проєкт Стратегії розвитку Тернопільської області на період до 2020 року та Плану заходів з її реалізації;
- Схема планування території області, схеми планування територій районів та генеральні плани населених пунктів.

За результатами проведеного дослідження, рівень індексу розвитку інфраструктури Тернопільської області становить 1,22756. За результатами аналізу даних 2014-2015 років, Тернопільщина посіла 2 місце за рівнем розвитку інфраструктури серед усіх областей України.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Практично по усім інтегральним індексам показники Тернопільської області є вищими ніж відповідні середні показники по Україні, а показник індексу розвитку складової житлово-комунального господарства по Тернопільській області більш ніж у два рази перевищує середній показник по державі.

Нижче у таблиці подано порівняльну інформацію показників індексів розвитку інфраструктури Тернопільської області з відповідними показниками в середньому по Україні.

Інтегральні індекси за складовими		Значення індексу	Рейтинг
Індекс розвитку транспортної складової	ІТ.с.	0,9587	15
Індекс розвитку складової зв'язку	ІС.з.	1,0358	18
Індекс розвитку природоохоронної складової	ІП.с.	1,4175	5
Індекс розвитку рекреаційної складової	ІРр.с.	1,4293	3
Індекс розвитку складової ЖКГ	ІС.жкг	3,0551	2
Індекс розвитку освітньої складової	ІРо.с.	0,9877	7
Індекс розвитку медичної складової	ІРм.с.	1,0010	14
Індекс розвитку складової соціального забезпечення	ІС.с.з.	1,0039	13
Індекс розвитку культурної складової	ІРк.с.	1,0376	9
Розрахунок інтегрального індексу розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,2276	2

Протяжність мережі автомобільних доріг загального користування Тернопільської області становить 5003,6 км, із них 4979,7 км (99,5%) – з твердим покриттям та 565,4 км. залізничних колій.

Щільність шляхів сполучення становить 361 км. експлуатаційної довжини автомобільних доріг з твердим покриттям та 41 км. залізничних колій, в розрахунку на 1 тис.кв.км. території, що є одними з кращих показників серед областей України.

Однією з проблем транспортної підсистеми є транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості автомобільних доріг, який не відповідає сучасним вимо-

гам та потребує поліпшення з урахуванням соціально-економічних потреб області. На даний час ремонту потребують 83 % від усієї протяжності автомобільних доріг області.

Динамічного розвитку в області набуває комп'ютерний зв'язок, що пов'язано з підключенням до інформаційної мережі «Інтернет» все більшої кількості користувачів. Створено умови для розбудови технологічної інфраструктури мережі Інтернет та мереж доступу до неї споживачів, зокрема у сільській місцевості.

Основними напрямками роботи Тернопільської філії ПАТ «Укртелеком» у 2015 році були збільшення послуг комп'ютерного зв'язку, розширення мережі мобільного зв'язку третього покоління UMTS та збереження діючої кількості телефонних номерів фіксованого зв'язку.

Однією з ключових проблем функціонування підсистеми зв'язку залишається якість послуг що надаються споживачам, у зв'язку з збільшенням вимог останніх, відповідно до нових світових стандартів та передових технологій.

В цілому, в Тернопільській області відслідковується тенденція щодо стабілізації та дещо зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферу на рівні 7,4 тис. тон на рік. Зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, пов'язане із зменшенням обсягів виробництва. Основним джерелом забруднення атмосферного повітря в області є викиди вихлопних газів автотранспорту, що зумовлено збільшенням кількості його одиниць.

Основними забруднювачами водних об'єктів є підприємства житлово-комунального господарства, через каналізаційні мережі яких скидається близько 80% забруднених зворотних вод. Головною причиною цього є значна зношеність каналізаційних мереж, насосних станцій, очисних споруд, несвоєчасне проведення поточних та капітальних ремонтів, припинення експлуатації обладнання у зв'язку з високою енергоємністю, низька кваліфікація обслуговуючого персоналу.

Для видалення побутових відходів із 1022 населених пунктів області існує 740 сміттєзвалищ. На території Тернопільської області знаходиться 10 екологічно-небезпечних об'єктів.

До безумовних переваг Тернопільщини при формуванні регіонального туристичного продукту та вкладання інвестицій для розбудови відповідної Інфраструктури слід внести наявність контрастних природно-кліматичних умов (близьких до субтропічних на півдні області та придатних для розвитку зимового відпочинку на півночі).

Туристично-рекреаційний потенціал області нараховує 308 пам'яток природи, 18 парків – пам'яток садового мистецтва, 89 заказників, понад 4000 пам'яток

історії, археології та архітектури, 2 державні та 1 національний історико-архітектурні заповідники, 200 тис. Га ландшафтних територій.

Структура закладів готельного господарства області за місткістю не є оптимальною (відсутні сучасні об'єкти для розміщення великої кількості відвідувачів для проведення ділових заходів).

Проблемним сьогодні на Тернопільщині є неефективне та нераціональне використання ресурсів, невідповідність рівня розвитку туристичної індустрії наявному потенціалу.

В області функціонує більше 100 підприємств житлово-комунальної галузі.

Загальна кількість багатоквартирних житлових будинків 2478 одиниць, загальною площею близько 4,6 млн. м², з якої 13,8 % (640,0 тис. м²) перебуває в управлінні комунальних підприємств, 17,5 % (810,9 тис. м²) – обслуговує ОСББ, 3175,3 тис. м² (68,7%) – приватні підприємства. Одним із пріоритетних напрямків реформування житлово-комунального господарства є створення об'єднання співвласників багатоквартирних будинків (ОСББ). Станом на 01 січня 2015 року в області створено та функціонує 771 об'єднань співвласників багатоквартирних будинків.

Основною проблемою функціонування житлово-комунального господарства області, як і України в цілому, є невідповідність обсягів його фінансового забезпечення існуючим потребам функціонування.

В області функціонують 564 дошкільні навчальні заклади (ДНЗ) (у тому числі 92 навчально-виховні комбінати), в яких виховується і навчається 31,4 тис. дітей. Для задоволення освітніх потреб населення в області функціонує 842 денних загальноосвітніх навчальних заклади, в яких навчається 106,3 тис. учнів. В області здійснюють освітню діяльність 26 професійно-технічних навчальних закладів, де навчається 10,4 тис. учнів та слухачів. Підготовку фахівців з вищою освітою в області здійснюють 33 вищі навчальні заклади (ВНЗ) різних типів та рівнів акредитації.

Проблемами функціонування системи освіти є: низька кваліфікація науково-педагогічних працівників в сільській місцевості, віддаленість освіти від сучасних потреб в країні, недосконала матеріально-технічна база шкіл та ПТНЗ.

В області функціонує 1030 закладів охорони здоров'я: 19 обласних закладів, 16 центральних районних лікарень, 13 районних лікарень, 7 сільських дільничних лікарень, 4 міські лікарні, 180 амбулаторій загальної практики сімейної медицини, 733 фельдшерсько-акушерських пункти, 11 фельдшерських пунктів на під-

приємствах та учбових закладах, 14 центрів первинної медико-санітарної допомоги на юридичній основі та 2 в складі поліклінічних відділень.

Основною проблемою галузі залишається низька тривалість життя, низька народжуваність, фізичний та моральний знос обладнання, неналежний рівень оплати праці медичних працівників, недостатність фінансового забезпечення для повноцінного та ефективного надання лікувально-діагностичної допомоги населенню.

В області функціонує 20 територіальних центрів соціального обслуговування, в яких функціонує 17 стаціонарних відділень де отримують послуги 535 особи. При територіальних центрах діють 19 відділень соціально-побутової адаптації, в яких обслуговується 12081 особа, та 6 відділень соціально- медичних послуг, де обслуговують 3386 осіб. Крім цього, в області функціонують 6 будинків-інтернатів, в яких проживають 793 підопічних.

Основною причиною наявності значної чисельності дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування залишається високий рівень безробіття в районних центрах, зубожіння населення, високий рівень смертності працездатного населення.

Станом на 01.01.2015 року мережа закладів культури області становила: 916 клубних закладів, 889 бібліотек, 29 музеїв, 53 початкові спеціалізовані мистецькі навчальні заклади, академічний обласний український драматичний театр ім. Т.Шевченка, академічний обласний театр актора і ляльки, обласна філармонія, Тернопільське музичне училище ім. С.Крушельницької, Тербовлянське вище училище культури, обласний методичний центр народної творчості, обласна інспекція охорони пам'яток історії та культури, обласний центр дозвілля «Терно-віт», Тернопільське обласне підприємство - Фірма «Кінодністер».

Основною проблемою функціонування закладів культури є низький рівень фінансування галузі, відсутність ресурсів на збереження і примноження їх культурно-історичної спадщини, їх недостатньою туристичною привабливістю.

Висновки

Аналіз стану окремих інфраструктурних складових Тернопільської області засвідчив про наявність певних перешкод, подолання яких сприятиме більш стійкому розвитку регіону. З метою забезпечення повноцінного функціонування регіону доцільним є:

1. Оновлення та розширення кількості одиниць рухомого складу всіх складових транспортної підсистеми, особливо залізничної для створення сприят-

ливих умов щодо включення її до мережі міжнародних транспортних коридорів. Залізничний вузол міста Тернополя надає можливість сполучення практично з усіма обласними центрами України, країнами ближнього зарубіжжя.

2. Сприяння в розбудові мережі цифрового телерадіомовлення, в рамках якої впроваджуватиметься в області цифрове телерадіомовлення та буде створена відповідна інфраструктура для забезпечення більшого покриття території області сигналами телерадіомовлення
3. Ліквідація стихійних сміттєзвалищ. Розробка документації та паспортизація комунальних сміттєзвалищ. Запровадження системи роздільного збору побутових відходів від населення.
4. Стимулювання розвитку мережі розміщення, збільшення кількості об'єктів рекреаційної інфраструктури, створення нових місцевих туристичних продуктів.
5. Розробка спеціальних програм та залучення інвестування для впровадження заходів зі зменшення енергоспоживання при добуванні води, зменшення витоків(втрат) води та аварійності трубопроводів шляхом модернізації мережі водопостачання та водовідведення, поліпшення очищення стоків.
6. Розширення мережі дошкільних навчальних закладів відповідно до потреб населення, покращення їх матеріально-технічного забезпечення, оптимізація шкільної мережі, підвищення кваліфікації науково-педагогічних працівників.
7. Поповнення обласних лікувальних закладів сучасною діагностичною апаратурою; освоєння нових методик, продовження створення умов роботи сімейного лікаря, забезпечення закладів сімейної медицини сучасним діагностичним обладнанням, транспортом та житлом.
8. Оптимізація мережі лікувальних закладів в межах області, завершення проведення «медично реформи» в межах держави.
9. Покращення матеріально-технічного стану закладів соціальної інфраструктури. Розробка та реалізація програми стимулювання та підтримки дитячих будинків сімейного типу. Розширення мережі приватних будинків-інтернатів для громадян похилого віку та інвалідів.
10. Покращення матеріально-технічного стану закладів культури. Формування регіональних особливостей культурного відпочинку, створення нових продуктів «подієвого туризму» та їх промоція в інших регіонах України.

Харківська область

Вступ

Харківська область є одним найбільших регіонів України, який має високий виробничий і соціальний потенціал та за рівнем розвитку інфраструктури посідає одне з провідних місць в Україні. Це підтверджують як офіційні статистичні показники, так і результатами незалежних аналітичних досліджень. Зокрема, за даними Фонду «Ефективне управління», які були представлені у звіті про конкурентоспроможність регіонів, у 2013 році Харківська область посідала 2-е місце у загальнонаціональному рейтингу конкурентоспроможності регіонів і 4-те місце за рівнем розвитку інфраструктури. Втім, за останні два роки в області дещо погіршилися показники транспортної, освітньої та рекреаційної підсистем, що вплинуло на інтегральний індекс інфраструктури регіону. При цьому тут зберігається позитивна динаміка розвитку підсистем зв'язку, житлово-комунального господарства, медичного обслуговування і соціального забезпечення. Також Харківська область має достатньо високий потенціал для розвитку освітньої інфраструктури.

Таким чином, за даними наших досліджень Харківська область має середній рівень розвитку інфраструктури й посідає 7-ме місце серед інших регіонів України з індексом 1,11906. Детальний аналіз розвитку інфраструктури Харківського регіону міститься у Стратегії розвитку Харківської області на період до 2020 року, яка була затверджена Харківською обласною радою 05.03.2015 року.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Харківська область належить до регіонів з найвищим рівнем розвитку транспортної інфраструктури, яка включає залізничне, автомобільне та авіаційне сполучення, а також розгалужену систему громадського транспорту. Крім того, Харківська область посідає перше місце в Україні за протяжність автомобільних доріг загального користування (понад 9,6 тис. км), з них майже 98% — з твердим покриттям.

Проте в загальноукраїнському рейтингу за рівнем розвитку транспортної підсистеми Харківська область посідає 7-ме місце (індекс 0,9902). Це пов'язано, насамперед, із зменшенням вантажообороту та пасажирообороту, яке спостерігалось протягом останнього часу через скороченням міжнародного транспортного сполучення з Російською Федерацією та внутрішнього сполучення із Донецькою і Луганською областями. Так, у 2015 році вантажооборот на автомобільному транспорті зменшився на 0,52 млрд. т/км проти 2014 року, а пасажирооборот – на 0,30 млрд. т/км. Щільність автомобільних і залізничних колій за цей час не змінилася, але стан автомобільних шляхів суттєво погіршився.

Область є одним із лідерів серед регіонів України за темпами розвитку ІТ-технологій та ринку телекомунікацій. Наприклад, станом на грудень 2014 року Харків посідав перше місце серед інших міст України за широкосмуговим Інтернет-доступом (Ookla, Net Index Explorer 2014). Отож, не випадково, що і в загальноукраїнському рейтингу за індексом розвитку складової зв'язку Харківська область посіла 3-є місце після Київської і Кіровоградської областей з індексом (1,2044). Попри те, що протягом останніх років спостерігалось зростання споживчих цін на послуги зв'язку, зросла і щільність мережі Інтернет та дохід від надання телекомунікаційних послуг. Так, у 2015 році дохід харківських компаній від надання Інтернет-послуг зріс на 69 млн грн. проти 2014 року, а дохід від надання послуг мобільного зв'язку – на 567,7 млн. грн. Місцевий ринок ІТ-послуг характеризується достатньо високою інвестиційною активністю, в т.ч. за рахунок притоку іноземного капіталу, і має значний потенціал розвитку, зокрема в галузі ІТ-аутсорсингу.

Протягом останнього часу в Харківській області спостерігається покращення екологічної ситуації, що не в останню чергу пов'язано із зменшенням кількості екологічно небезпечних підприємств та скороченням викидів ними забруднюючих речовин. Так, за даними ГУ статистики в Харківській області, у 2015 році обсяг викидів забруднюючих речовин склав 148,7 тис. тонн, що на 114,4 тис. тонн менше, ніж у 2014 році. За останній рік в області також на 20% скоротилося споживання води. Як наслідок, за індексом розвитку екологічної підсистеми Харківська область посіла четверте місце серед інших областей України з індексом 1,484.

За індексом розвитку рекреаційної системи Харківська область посідає останнє 22-е місце в Україні з індексом 0,8025. Не заважаючи на те, що область має високий природно-рекреаційний потенціал і широку мережу колективних засобів розміщення, що нараховує 221 одиницю (3% від їх загальної кількості по Україні), більшість цих засобів сконцентрована у м. Харкові та Вовчанському районі. Крім того, в області відчувається дефіцит якісного рекреаційного сервісу, який би сприяв розвитку внутрішнього та в'їзного туризму. Як наслідок, протягом 2014-2015 років на Харківщині зріс коефіцієнт використання місткості із 0,19 до 0,28, проте кількість туристів скоротилася більш ніж удвічі і в 2015 році склала 31,2 тисячі осіб (проти 71,8 тис. у 2014 році). Значною мірою на таку ситуацію вплинула наближеність Харківської області до зони проведення АТО та низка терористичних актів, що була скоєна в самому Харкові.

На 1 січня 2016 року увесь житловий фонд Харківської області складав 65268,7 тис м², в т.ч. міський ЖФ 51006,9 м². В середньому на одного міського жителя припадало 23,5 м² житла і сільського – 26,9 м². При цьому в області нараховувалось 4113 будинків ветхого житлового фонду загальною площею 516 499 м² і 746 аварійних будинків, загальною площею 48174 м²). Не зважаючи на те, що

у 2015 році порівняно з 2014 роком в області суттєво зріс рівень капітальних інвестицій і темпи житлового будівництва, це практично ніяк не вплинуло на вирішення житлових проблем більшості громадян, оскільки житлове будівництво переважно стосувалося не соціального, а комерційного житла. При цьому, зросло навантаження на комунальні мережі тепло і водопостачання та водовідведення, значна частина з яких і так знаходяться у аварійному стані та потребує модернізації.

За рівнем розвитку освітньої інфраструктури Харківська область посідає одне з провідних місць в Україні. Зокрема за кількістю навчальних закладів область займає 6 місце, а за чисельністю осіб, які в них навчаються – 4-те. У нашому рейтингу за індексом розвитку освітньої інфраструктури Харківська область посідає 9 місце серед інших регіонів України з індексом 0,9843.

Попри це, на початок 2016 року в області діяло 712 дошкільних навчальних закладів, 818 загальноосвітніх, 65 професійно-технічних і 69 вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації. На цей час у професійно-технічних закладах навчалося 15 тис. учнів, що на 600 осіб менше, ніж у 2014 році, а у вищих навчальних закладах всіх рівнів акредитації – 178,1 тис. студентів, що на 8,4 тис. (4,5 %) менше, ніж у 2014/2015 навчальному році.

Харківська область має розгалужену систему охорони здоров'я та потужний потенціал розвитку галузі. В регіоні працює 511 закладів охорони здоров'я різної форми власності та підпорядкування, а також існує розвинена система підготовки медичних працівників.

У нашому рейтингу за рівнем розвитку медичної інфраструктури Харківська область посідає 3 місце серед інших регіонів України з індексом 1,0133. Це зумовлено тим, що протягом 2015 року в області дещо зросла забезпеченість лікарями, а також на збільшилась планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів.

При цьому значною проблемою залишається хронічне недофінансування галузі охорони здоров'я та зниження якості обслуговування населення. Як наслідок, протягом останнього десятиріччя рівень захворюваності населення Харківської області залишається вищим за середньоукраїнський, а також спостерігається зростання показників смертності.

На початку 2016 року в Харківській області нараховувалось 912,4 тис. пенсіонерів, що на 37,9 тис. більше, ніж у 2014 році, а також 143245 інвалідів, які перебували на обліку в Пенсійному фонді. В області існує 18 будинків-інтернатів, які обслуговують громадян похилого віку та інвалідів. Протягом останніх трьох років кількість місць у будинках-інтернатах залишається незмінною і складає 3617 місць. За рівнем забезпеченості місцями у будинках-інтернатах Харківська

область посідає 12 місце серед інших регіонів України, що трохи вище загальноукраїнського показника.

На початок 2016 року в Харківській області діяло 7 професійних театрів, 33 музеї, 827 бібліотек, 109 демонстраторів фільмів та 692 клубні заклади. Як свідчить статистика, протягом 2015 року в області зросла кількість відвідувань театрів і музеїв, натомість дещо зменшилась кількість відвідувань концертних заходів. Таким чином, за рівнем розвитку культурної складової Харківська область посідає 5 місце з індексом 1,044169, хоча, як і скрізь, тут існують проблеми з доступністю закладів культури, зокрема, для сільського населення та малозабезпечених категорій громадян.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9902	7
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,2044	3
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,4843	4
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,8025	22
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,8516	10
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9843	9
Медична підсистема	ІРм.с.	1,0133	3
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0047	12
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0442	5
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,1191	7

Висновки

Для збереження та розвитку інфраструктури Харківської області необхідно чітко визначити стратегічні напрямки розвитку регіону та розробити по кожному з них план залучення інвестицій. Наразі можемо зробити висновок, що такі напрями мають стосуватися розвитку транспортної та рекреаційної інфраструктури, що матиме позитивний вплив на економіку регіону. Розвиток внутрішньобласного рекреаційного та подієвого туризму, як галузі малого та середнього бізнесу, є одним із стратегічних завдань Харківської області, що потребуватиме залучення значних інвестицій, насамперед, у розвиток туристичної інфраструктури та по-

кращення якості рекреаційного сервісу. Особливу увагу слід приділити розвитку внутрішнього в'їзного туризму. З цією метою Уряд і місцеві органи влади мають залучати як державні капіталовкладення, так і приватні інвестиції, а також систему пільгового кредитування малого і середнього бізнесу.

Що стосується освітньої складової, то можна зауважити, що тенденції до зменшення кількості студентів спостерігатимуться і в майбутньому. Тому органи державної виконавчої влади та місцевого самоврядування мають вживати заходів для оптимізації мережі загальноосвітніх, середніх та вищих навчальних закладів, водночас дбаючи про доступність цих закладів для жителів районів області, в т.ч. сільських.

Для покращення екологічної ситуації в регіоні та уникнення техногенних катастроф доцільно залучати довготермінові іноземні кредити в будівництво сміттєпереробних та сміттєспалювальних заводів. У сфері ЖКГ основні зусилля доцільно спрямувати на модернізацію теплових і водопровідних та каналізаційних мереж, а також широку реалізацію програм енергозбереження.

Херсонська область

Вступ

Територія Херсонської області становить 28,5 тис. км². Чисельність населення в 2015 р. становила 1062,4 тис. чол., що на 5,5 тис. чол. менше за значення 2014 р. (1067,9 тис. чол.). В адміністративному відношенні область складається з 18 адміністративних районів та двох міст обласного значення (м. Херсон та м. Нова Каховка).

Інституційне забезпечення розвитку інфраструктури здійснюється в межах:

- «Стратегії розвитку Херсонської на період до 2020 року».

А також низки галузевих програм, зокрема:

- «Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 – 2018 роки»;
- «Загальнодержавна цільова програма «Питна вода України» на 2011 – 2020 роки»;

- «Програма розвитку міжнародного аеропорту «Херсон»;
- «Програма розвитку туризму міста Херсона на 2016–2018 роки»;
- «Програма розвитку міського пасажирського транспорту Херсона на 2014–2016»;
- «Програма розвитку міського електротранспорту м. Херсона на період до 2017 року»;
- «Програма розвитку житлового будівництва у м. Херсоні на 2013–2017 роки»;
- «Програма розвитку освіти м. Херсона на 2016–2018 роки»;
- «Програма сталої роботи житлового господарства міста Херсона на 2016–2020 роки».

Зауважимо, що Херсонська область займає, де-факто, прикордонне положення. Тому, рівень розвитку інфраструктури області (зокрема, дорожнє господарство) має важливе стратегічне значення для безпеки держави.

В результаті проведеного аналізу показників розвитку інфраструктури регіону було встановлено, що Херсонська область має середній рівень розвитку інфраструктури. Інтегральний індекс розвитку інфраструктури в області становить 1,11689. За цим значенням область посідає 8 місце серед регіонів України.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Транспортна підсистема. Херсонської області Інтегральний індекс транспортної підсистеми становить 0,94. В структурі підсистеми найбільше значення мають індекс щільності залізничних колій та індекс щільності автомобільних доріг – відповідно, 1 та 1. Індеси вантажообороту та пасажирообороту становлять 0,88 та 0,88, відповідно.

Складова зв'язку. Індекс зростання споживчих цін на послуги зв'язку – 0,76. Щільність мережі Інтернет становить 1,30. В 2015 р. дохід від надання послуг Інтернет збільшився на 22,8 млн. грн. в порівнянні з 2014 р. (75,8 млн. грн. у 2014 р. проти 98,6 млн. грн. у 2015 р.). Також протягом досліджуваного періоду відбулось збільшення доходу від надання мобільних послуг (з 452 млн. грн. у 2014 р. до 745 млн. грн. у 2015 р.). Індекс мобільного зв'язку в області становить 1,66.

Природоохоронна складова. Рівень споживання води в регіоні становить 1,02. Індекс викидів забруднюючих речовин в атмосферу – 1,12. Аналіз динаміки цих показав зменшення. обох показників у 2015 р. в порівнянні з 2014 р.

Рекреаційна підсистема. Розвиток цієї галузі набув значного поштовху після окупації Криму в 2014 р. Індекс коефіцієнту використання місткості становить 3,76. Індекс темпу росту кількості туристів – 0,74.

Складова ЖКГ. Індекс темпу зростання (зниження) прийнятого в експлуатацію житла – 1,47. Індекс капітальних інвестицій в житлове будівництво становить 1,39. Протягом досліджуваного періоду спостерігається збільшення значень обох показників.

Освітня складова. Індекс охоплення дітей дошкільними навчальними закладами – 0,97. В 2015 р. відбулось зниження цього показника в порівнянні з 2014 (67 % у 2015 р. проти 69% у 2014 р.). Індекс учнівських місць становить – 0,99. В 2015 р. значення показника було меншим, аніж у 2014 р. (99,94 та 99,85). Індекс кількості учнів ПТУ - 0,98. Значення показника в 2015 р. майже не змінилось в порівнянні зі значенням у 2014 р. Кількість студентів I-IV рівнів акредитації не змінилась. Індекс цього показника становить 1,00.

Медична складова. Найбільш вживаним показником цієї галузі є середня забезпеченість населення лікарями в розрахунку на 1000 жителів. В Херсонській області індекс забезпечення лікарями становить 0,99. Спостерігається зменшення кількості лікарів на 1000 жителів (з 36,3 тис. у 2014 р. до 36,2 тис. у 2015 р.). Планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів залишилась незмінною, однаковою протягом періоду аналізу (21410). Індекс цього показника становить 1,00.

Складова соціального забезпечення оцінювалась за рівнем забезпеченості місцями у будинках-інтернатах. В 2015 р. значення показника зменшилось в порівнянні 2014 на 70 одиниць (з 1641 у 2014 р. до 1571 у 2015 р.). Індекс показника становить 0,96.

Культурна складова включає в себе показники: рівень відвідування театрів, музеїв, концертних організацій та рівень забезпечення клубними закладами. За першим показником у 2015 р. відбулось зменшення значення відносно 2014 р. на 0,6 тис. осіб (з 302,1 тис. до 301,5 осіб). Індекс за цим показником – 0,99. Кількість клубних закладів скоротилась на 1 одиницю (з 449 у 2014 р. до 448 у 2015 р.). Індекс рівня забезпечення клубними закладами в Херсонській області становить 0,99.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9404	19
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,1848	5
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,0669	18
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,6711	1
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	1,4326	13
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9884	5
Медична підсистема	ІРм.с.	1,0012	13
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,9623	20
Культурна підсистема	ІРк.с.	0,9979	17
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,1169	8

Висновки

Резюмуючи, треба відмітити незадовільний стан дорожньої інфраструктури в області. Серед основних шляхів, що знаходяться в край незадовільному стані – ділянка Берислав – Мар'їнське Мелітопольської траси. Важливого значення набуває реконструкція та ремонт автодоріг, що сполучають обласний центр та прикордонні райони та населені пункти туристичних Голопристанського, Скадовського та Генічеського районів.

Серед найпроблемніших складових інфраструктури області треба вказати і медичну та освітні підсистеми. Значна депопуляція та відтік населення з сільської місцевості обумовили зниження показників забезпеченості медичними та освітніми послугами. В територіальному відношенні найбільш гірка ситуація в східних та північно-східних районах області.

Тільки розвинута, гнучка в економічному відношенні інфраструктура (як виробнича, так і соціальна) здатна забезпечити все зростаючі потреби населення нашої держави. В зв'язку з цим постає проблема покращення її стану.

Серед рекомендацій можна вказати наступні:

- раціональне просторове розміщення закладів культури, освіти на медичної сфери (науковці, місцева влада, грантова підтримка з боку міжнародних фінансових на неурядових організацій);
- розвиток та подальше впровадження інвестиційної політики у інфраструктурного забезпечення на різних територіальних рівнях (КМУ, місцева влада, зовнішні донори);

- жорсткий моніторинг за напрямками фінансування інфраструктурних проєктів (НАБУ, КМУ, місцева влада, ЄБРР);
- розробка комплексних програм подальшого розвитку інфраструктури (галузеві міністерства, місцева влада).

Хмельницька область

Вступ

Хмельницька область як адміністративно-територіальна одиниця у складі України утворена 22 вересня 1937 року. Розташована на південному заході Східноєвропейської рівнини в зонах лісостепу та мішаних лісів (Полісся). Територія області лежить між 48°27' та 50°37' північної широти й між 26°09' та 27°56' східної довготи. Межує на сході з Вінницькою, заході – Тернопільською, північному заході – Рівненською, півночі – Житомирською та півдні – Чернівецькою областями. Територія області становить 20,6 тис. кв. км. Протяжність з півночі на південь 256,2 км, із сходу на захід – 192,5 км

Стан розвитку інфраструктури Хмельницької області регулюється низкою законів та підзаконними нормативно-правовими актами КМУ, Міністерства інфраструктури України, Планом заходів з реалізації стратегії регіонального розвитку Хмельницької області на 2015-2017 роки, щорічними програмами соціально-економічного розвитку області, та низкою цільових програм, затверджених Хмельницькою обласною радою.

Варто відзначити, що даних програм станом на 20.10.2016 року існує аж 54, але рівень розвитку інфраструктури області один з найнижчих в Україні. За результатами комплексного дослідження низки показників Хмельниччина посіла 19 місце з 22х можливих.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Територією області проходять автомобільні магістралі з півночі на південь та із заходу на схід через обласний центр.

Найбільшими автотранспортними вузлами області є Хмельницький, Старокостянтинів та Шепетівка:

- усі районні центри області охоплені дорогами з твердими покриттям з обласним центром;
- усі районні центри області охоплені дорогами з твердими покриттям між собою;
- усі центри сільських рад охоплені дорогами з твердим покриттям з районними центрами;
- усі сільські населені пункти області охоплені дорогами із твердим покриттям із центрами сільських рад;
- усі населені пункти області доступні до внутрішньо регіональної системи доріг.

Система доріг усередині області є достатньо забезпеченою і такою, що може забезпечити внутрішню обласну доступність усіх територій та населених пунктів. Усі потенційні центри економічного зростання сполучені автошляхами з твердим покриттям з районними та обласним центром.

Саме тому, найкращим показником Хмельниччини в порівнянні з іншими областями є індекс розвитку транспортної підсистеми. За ним, Хмельницька область займає перше місце в Україні. Це можна пояснити розташуванням області на перетині багатьох автомобільних та залізничних шляхів. Саме тому на території Хмельницької області у 2014 та 2015 роках проходив найвищий товарооборот.

Що ж стосується найнижчого показника, то за індексом розвитку культурної складової Хмельницька область займає останнє місце. Головна причина такого стану є різке зниження відвідуваності театрів, музеїв, концертів та інших закладів культури мешканцями області.

Одним з найгірших в Україні є показник розвитку систем зв'язку, що становить 0,9592. Головною причиною такого низького рівня даного показника є значне зростання споживчих цін на послуги зв'язку у 2015 році.

20те з 22х місце Хмельницька область займає за індексом розвитку природоохоронної складової. Основною причиною цього є не таке швидке, в порівнянні з іншими областями, скорочення викидів забруднених речовин.

Однією з найнижчих в Україні на Хмельниччині є показник освітньої складової. Через скорочення кількості учнів ПТУ та студентів I-VI рівнів акредитації у 2015 році Хмельницька область зайняла передостаннє 21 місце у рейтингу.

Показник розвитку медичної складової у Хмельницькій області вище середнього

по Україні, що зумовлено кращою забезпеченістю ліками та збільшенням планової ємності амбулаторно-поліклінічних закладів у 2015 році.

Лідуючі позиції у всеукраїнському рейтингу Хмельниччина займає у рекреаційній складовій. Зокрема значно збільшилась кількість туристів у 2015 році та підвищився коефіцієнт місткості. Це дозволило області зайняти 5те місце з 22х.

За складовою соціального забезпечення область зайняла 10те місце в рейтингу. Впродовж 2014 та 2015 років рівень забезпеченості у будинках інтернатах не змінився.

Хоча темпи зростання прийнятого в експлуатацію житла та індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво зросли у 2015 році, проте це не дозволило Хмельницькій області посісти високі позиції у рейтингу складової ЖКГ.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури	Індекс	Показники	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	1,1116	1
Складова зв'язку	ІРс.з.	0,9592	21
Розвиток природоохоронної складової	ІРп.с.	1,0441	20
Розвиток рекреаційної складової	ІРр.с.	1,3055	5
Розвиток складової ЖКГ	ІРс.жкг	1,1374	17
Розвиток освітньої складової	ІРо.с.	0,9674	21
Розвиток медичної складової	ІРм.с.	1,0114	6
Складова соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0053	10
Розвиток культурної складової	ІРк.с.	0,8832	22
Інтегральний індекс розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,0410	19

Висновки

Дослідження рівня розвитку інфраструктури Хмельницької області показали необхідність проведення змін у існуючій соціально-економічній політиці регіону. Основну увагу варто приділити розвитку культурної складової, систем зв'язку та охороні природи.

Зокрема для розвитку культури варто розробити цільову обласну програму підвищення рівня відвідуваності закладів культури (театри, кінотеатри, музеї).

Для покращення тенденцій у системі зв'язку обласній владі варто розробити цільову програму збільшення покриття мережею Інтернет області та залучити більшу кількість інтернет-провайдерів, що дозволить максимально знизити існуючі ціни на дані послуги.

Не менш актуальною проблемою є зменшення викидів у воду забруднюючих речовин. Тому, обласній владі необхідно активніше виконувати «Програму моніторингу довкілля Хмельницької області на 2011-2016 роки». Та розробити відповідну програму на 2017 та наступні роки.

Окрім того варто розробити обласну програму з залучення студентів до навчальних закладів I-VI рівнів акредитації та ПТУ. Що дасть можливість наповнити існуючі освітні структури та підвищити рівень розвитку освітньої складової у загальному розвитку інфраструктури Хмельницької області.

Черкаська область

Вступ

Розвиток інфраструктури Черкаської області, крім законодавства України, регулюється рядом загальнодержавних, галузевих стратегій та програмних документів а також регіональними і місцевими стратегіями і програмами. Серед загальнодержавних слід виділити наступні: Стратегія сталого розвитку «Україна 2020» (12.01.2015), План пріоритетних дій Уряду на 2016 р. (27.05.2016), План заходів з дерегуляції господарської діяльності (23.08.2016), Стратегія подолання бідності та План заходів на 2015-2016 рр. (16.03.2016), Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 р. (06.08.2014), Стратегія розвитку системи технічного регулювання на період до 2020 р. (19.08.2015), Транспортна стратегія на період до 2020 р. (20.10.2010), Енергетична стратегія України на період до 2030 р. (24.07.2013), Стратегія розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 р. (17.10.2013). Окреме, основоположне місце в цьому переліку посідає Угода про Асоціацію між Україною та ЄС (16.09.2014). В процесі розробки знаходяться: Стратегія розвитку високотехнологічних галузей до 2025 р.; Стратегія розвитку промислового комплексу до 2025 р.; Енергетична стратегія до 2035 р.

Серед документів регіонального розвитку ключове місце займає Стратегія регіонального розвитку (Далі - СРР) Черкаської області на період до 2020 р. (05.03.2015р., №38-1/VI) та План реалізації СРР Черкаської області на період 2015 – 2017 рр. (25.06.2015р., №41-2/VI). Крім того, поряд з Стратегією, проте не завжди з врахуванням першої, реалізуються регіональні (обласні) програми розвитку інфраструктури переважно в галузі (підсистемі) освіти, медицини, соціального забезпечення окремих категорій громадян, модернізації комунальної теплоенергетики, частина яких розроблена та прийнята ще в 2011-2012 рр., проте з наступними змінами. Дослідження було здійснене на основі статистичних показників за період 2014, 2015 рр., які були взяті з відкритих джерел органів статистики України, області.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

В основу розрахунку значення індексу транспортної підсистеми регіону були взяті показники до порівняння із вантажообороту, пасажирообороту, щільності залізничних колій і автомобільних доріг за 2014 і 2015 рр. Серед досліджуваних 22 областей Черкаська область посіла 6 місце за рівнем розвитку транспортної підсистеми.

Значення показника рівня розвитку підсистеми зв'язку області розраховувалось з наступних даних: рівень зростання споживчих цін на послуги зв'язку, рівень зростання цін на промислову продукцію, доходи від надання послуг Internet, кількість мешканців, дохід від надання мобільних послуг за 2014 і 2015 рр. За цими показниками Черкаська область зайняла 7 місце в Україні.

Розрахунок індексу екологічної (природоохоронної) підсистеми здійснювався виходячи з даних кількості споживання води в регіоні, обсягів викидів забруднюючих речовин з врахуванням площі регіону в період за 2014 і 2015 рр. В результаті, за цими показниками Черкаська область посіла 9 місце.

Задля вирахування індексу розвитку рекреаційної підсистеми (туризм) області було взято коефіцієнт використання місткості закладів готельного типу та темпи росту туристів за період 2014 і 2015 рр. За цими показниками Черкаська область зайняла 16 місце в Україні.

Індекс розвитку підсистеми житлово-комунального господарства області розраховувався з огляду на темпи зростання прийняття в експлуатацію житла та індекс капітальних інвестицій в житлове будівництво за підсумками 2014, 2015 рр. Серед 22 областей Черкаська область за рівнем розвитку цієї підсистеми посіла 10 місце.

Значення показника рівня розвитку освітньої підсистеми Черкаської області розраховувалось з наступних даних за 2014 і 2015 рр.: рівень охоплення дітей

дошкільними навчальними закладами, індекс учнівських місць, кількість учнів ПТУ, кількість студентів I-IV рівнів акредитації. За цими показниками Черкаська область зайняла 11 місце в Україні.

Розрахунок індексу медичної підсистеми здійснювався виходячи з рівня забезпечення населення лікарнями та планової ємності амбулаторно-поліклінічних закладів за підсумками 2014, 2015 рр. В результаті, за цими показниками Черкаська область посіла 9 місце.

Значення показника рівня розвитку підсистеми соціального забезпечення Черкаської області розраховувалось з наступних даних за 2014 і 2015 рр.: рівень забезпеченості місцями у будинках-інтернат. За цим показником Черкаська область має 3 місце серед областей України.

Задля вирахування індексу розвитку культурної підсистеми області було взято рівень відвідувань театрів, музеїв, концертних організацій та рівень забезпечення клубними закладами за підсумками 2014 і 2015 рр. Серед 22 областей Черкаська область за рівнем розвитку цієї підсистеми посіла аж 20 місце.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,996441	6
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,15788	7
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,3832	9
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,961754	16
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	2,021282	10
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,983011	11
Медична підсистема	ІРм.с.	1,005845	10
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,014494	3
Культурна підсистема	ІРк.с.	0,988024	20
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,13483	5

Висновок

В підсумку, індекс інфраструктури Черкаської області становить 1,13483 і в порівнянні з іншими областями України має 5-те місце.

Слід, звернути увагу, що дуже здивував показник підсистеми соціального забезпечення адже є дуже вузькопрофільним і не здатен відобразити рівень розвитку в цілому, всієї цієї підсистеми.

Доволі очікуваними були результати здійснених підрахунків з таких підсистем: рекреаційної (туризм), культурної, освітньої, медичної підсистем та підсистеми житлово-комунального господарства. Які потребують особливої уваги з боку всіх рівнів місцевої влади та модернізації не лише основних фондів але й докорінної зміни методів та підходів їх функціонування а також змісту надання ними послуг.

Дуже важливо ці підсистеми розвивати з огляду на стратегічні та операційні цілі Стратегії регіонального розвитку адже тут є і промоція регіонального туризму і розширення програм соціального житла і розвиток та підтримка малого і середнього бізнесу, започаткування сприятливого інвестиційного клімату по пріоритетним галузям розвитку регіону з врахуванням тенденцій до реформування загальнодержавних систем таких як освіта та медицина. Водночас дуже важливо залучати зовнішні ресурси через проекти, зокрема фінансування інфраструктурних проектів з Державного фонду регіонального розвитку.

Чернівецька область

Вступ

Динаміка розвитку інфраструктури Чернівецької області у відповідності до запропонованої методики є однією з найвищих по Україні — у загальному рейтингу Чернівецька область посіла 3 місце. Таке місце Чернівецької області забезпечило 14,87% зростання розрахованого індексу, в той час як в середньому по Україні відбулось зростання на 6,15%. Перше та друге місце займають відповідно Кіровоградська область з 24,28% зростання та Тернопільська область — з 22,76%. В області діяли регіональні програми, що спрямовані на розвиток досліджуваних компонентів інфраструктури, такі як:

- «Комплексна програма «Власний дім» на 2012-2015 рр.»;
- «Комплексна програма забезпечення молоді житлом на 2013-2017 роки»;
- «Комплексна програма розвитку культури до 2016 року»;

- «Комплексна програма будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів соціальної інфраструктури до 2015 року;
- «Програма розвитку туризму в Чернівецькій області на 2013-2015 роки;
- «Комплексна програма з охорони довкілля та раціонального використання природних ресурсів «Екологія» у Чернівецькій області на 2011-2015 роки та ін.,

Також було прийнято Стратегію регіонального розвитку Чернівецької області на період до 2020 року.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Незначне падіння протягом 2015 року демонстрували показники розвитку транспортної, освітньої, культурної, медичної інфраструктури та компонент соціального забезпечення, зростання — показники розвитку ЖКГ, природоохоронної, рекреаційної, культурної складових та зв'язку.

Падіння показника розвитку транспортної складової зумовлено незначним зменшенням (-1,4%) вантажообороту та відчутним зменшенням пасажирообороту (-14,2%) автомобільного транспорту. За офіційною інформацією Чернівецької ОДА «основними причинами зниження обсягів вантажообороту стали припинення діяльності в сфері вантажних перевезень окремих автоперевізників та відсутність у частини з них замовлень на виконання перевезень», а «обсяг перевезень пасажирів знизився внаслідок зменшення кількості діючих підприємств у зазначеній сфері діяльності». При цьому, рівень забезпеченості транспортною інфраструктурою на душу населення залишався незмінним. Свідченням недостатнього використання потенціалу транспортної галузі є знаходження Чернівецької області на 14 місці в Україні (-5%) на рівні з сусідніми Івано-Франківською (11 місце — -3,6%) та Тернопільською (15 місце — 4,1%) областями, в той час Хмельницька область (+11,2%) посіла перше місце. Така ситуація пояснюється загальним падінням в регіоні, в той час, як Хмельницькій області вдається краще використовувати свій транзитний потенціал.

Зростання індексу розвитку складової зв'язку зумовлене зростанням доходів в розрахунку на душу населення від надання послуг доступу до мережі Інтернет (+19,1%) та послуг мобільного зв'язку (+49,1%). При цьому порівняно із індексом споживчих цін промислову продукцію індекс споживчих на послуги зв'язку зростав на 20,2% повільніше, що дещо стримувало зростання індексу розвитку складової зв'язку. За цією складовою Чернівецька область посіла 9 місце (+12,3%).

Покращення індексу розвитку природоохоронної складової (8 місце — +33,4%) зумовлено тим, що у 2014 р. порівняно з 2015 р. обсяги споживання води були на 64,1% більшими, а обсяг викидів забруднюючих речовин — на 8,5%.

Зростання індексу розвитку рекреаційної складової зумовлене значно кращим коефіцієнтом використання місткості (+40%), при від'ємному прирості кількості туристів (-5,4%). Кількість туристів, як внутрішніх, так і зовнішніх, зменшується з 2011 року, проте кількість екскурсантів у 2015 р. майже досягла рівня 2011 р. Така ситуація може бути обґрунтована поганим транспортним сполученням Чернівецької області з іншими регіонами України — поганий стан автомобільних доріг, непрацюючий міжнародний аеропорт «Чернівці» (відновив роботу у 2016 р.), скасування частини поїздів, що курсували через Чернівці. З іншого боку, поява нових готелів, хостелів та засобів громадського харчування погано відображається в офіційній статистиці та свідчить про значний рівень тінізації сфери послуг Чернівецької області. Недовикористання потенціалу залишають область на 13 сходинці рейтингу (+15,1%), в той час, як найближчі сусіди входять в п'ятірку лідерів рейтингу за показником: Івано-Франківська (2 місце — +49,9%), Тернопільська (4 місце — +42,3%), Хмельницька (5 місце — +30,6%).

Індекс розвитку складової ЖКГ продемонстрував дуже динамічні зміни — зростання на 118%. Таке зростання значною мірою зумовлене зростанням обсягів житлового будівництва та особливістю розрахунку індексу складової ЖКГ — використанням в якості компоненту відносного показника індексу капітальних інвестицій у житлове будівництво. Зростання обсягів прийнятого в експлуатацію житла додало 62,7%. Індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво у 2015 р. зріс на 193,1%. 6 місце в рейтингу з показником -118,4%.

Незначне зменшення індексу розвитку освітньої складової зумовлене негативними демографічними тенденціями, зростанням цін на навчання у ВНЗ, перерозподілом завдяки ЗНО кращих абітурієнтів у ВНЗ «освітніх центрів» (переважно м. Київ та м. Львів), зростаючою популярністю навчання за кордоном. Незважаючи на закриття деяких малочисельних шкіл Герцаївського та Путильського районів, охоплення дітей середньої освітою вдалось зберегти за рахунок організації підвезення дітей до найближчих навчальних закладів. Охоплення дітей дошкільними навчальними закладами залишається незадовільним, особливо у сільській місцевості. За областю 13 сходинка в загальноукраїнському рейтингу з показником -1,9%.

Індекс розвитку медичної складової практично не змінився внаслідок сталості його компонентів. Ситуація відповідає загальноукраїнським тенденціям, 18 місце в рейтингу. Аналогічно залишився майже незмінним індекс розвитку соціальної складової, який базується на рівні забезпеченості інтернатними заклада-

ми – 16 місце рейтингу за показником. На зменшення індексу рівня культурної складової найбільший вплив мав рівень відвідування закладів культури (-3,3%). 21 місце рейтингу області (-1,3%), хоч і не є позитивним сигналом, проте не є відображенням тенденції та підставою для тривоги.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9591	14
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,1233	9
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,3344	8
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	1,1507	10
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	2,1842	6
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9809	13
Медична підсистема	ІРм.с.	0,9973	18
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	0,9974	16
Культурна підсистема	ІРк.с.	0,9870	21
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,1487	3

Висновки

На основі отриманих при розрахунках показників необхідно зробити відповідні висновки стосовно розвитку окремих складових інфраструктури та виокремити найпроблемніші із складових та запропонувати рекомендації щодо покращення їх стану розписані по виконавцям (місцева влада, КМУ і т.д.).

Хоча з інтегрованим індексом динаміки інфраструктури 1,149 Чернівецька область і вийшла на 3 місце в Україні, проте деякі складові вимагають пильної уваги. Зокрема, такої уваги вимагає транспортна складова. Чернівецька область є прикордонним регіоном, має транзитний потенціал, добре забезпечена транспортною інфраструктурою на душу населення, проте стан транспортної інфраструктури не відповідає потребам області. Вимагає покращення якості дорожнього покриття доріг різного значення, необхідне відновлення

кількості поїздів, що сполучають Чернівецьку область з іншими регіонами. Особливу вагу мають питання будівництва залізничних гілок в обхід Молдови по маршрутах Чернівці–Хотин–Кам'янець–Подільський та Мамалига–Ларга, що сприятиме кращій інтеграції Чернівецької області у міжнародні транспортні коридори та дозволить розкрити транзитний потенціал, а також забезпечити національну безпеку. Очевидно, що питання такого будівництва має бути включено до порядку денного КМУ та ВРУ якнайшвидше, хоча проблема існує та обговорюється вже десятиліттями. Чернівецький аеропорт, який відновив свою роботу у 2016 р., показує наявність попиту на авіаційні перевезення. Втім, найближчі міста Румунії Сучава та Яси вже зараз значно випереджають Міжнародний аеропорт «Чернівці» по всім характеристикам і не збираються зупинятись у своєму розвитку, тому для забезпечення конкурентоспроможності Міжнародного аеропорту «Чернівці» необхідні активні дії та фінансові вливання з боку держави для приведення інфраструктури аеропорту до необхідного рівня. Місцевій владі та депутатам ВРУ міжфракційного об'єднання «Буковина» варто активніше лобювати інтереси області в транспортній сфері.

Не зважаючи на наявність програм розвитку туризму в області та обласному центрі, туристичний потенціал Чернівецької області реалізований не повною мірою. Крім поганої ситуації в сфері транспортної інфраструктури, проблемами є відносно низький рівень сервісу, відсутність супутньої інфраструктури (наприклад, стоянок для туристичних автобусів), значна тінізація сфери послуг, поганий стан музеїв та негнучкість їх режиму роботи. Частина цих питань може бути розв'язана на рівні обласної влади та органів місцевого самоврядування через консультації з туристичними операторами та залученням їх до розробки цільових програм, скасування неефективних заходів, включених до програм, покращення доступності закладів культури, які перебувають у комунальній власності.

В сфері освіти в області нагальним є налагодження взаємодії навчальних закладів та бізнесу як в сфері формування навчальних програм, так і в сфері впровадження наукових розробок у виробництво. Для цього обом сторонам варто робити кроки на зближення у т.ч. застосовуючи зовнішні ресурси, наприклад програму Horizon 2020. Додатковою конкурентною перевагою для місцевих професійно-технічних та вищих навчальних закладів може стати міжнародна співпраця за програмою Erasmus+ в сфері налагодження академічних обмінів та запровадження подвійних дипломів. При цьому не варто забувати про необхідність реорганізації малочисельних шкіл, організацію підвозу дітей до опорних шкіл та інтеграцію дітей, які навчаються мовою національних меншин. Потребує уваги органів виконавчої влади та місцевого самоврядування поганий доступ до дитячих садків, особливо у сільській місцевості. Необхідно залучати ресурси, які дає децентралізація у т.ч. ДФРР для відновлення мережі дитячих дошкільних закладів.

Чернігівська область

Вступ

Чернігівська область розташована на півночі України, займає площу 31,865 тис. кв. км (третє місце серед інших областей України), межує на заході з Київською, на півночі – з Гомельською областю Республіки Білорусь і з Брянською областю Російської Федерації, на сході – з Сумською, на півдні – з Полтавською областями України. Загальна кількість населення станом на 01 жовтня 2016 року становила 1037,733 тис. осіб, щільність населення – 32,57 осіб/кв. км (входить до групи областей з найнижчим показником). Адміністративним центром є м. Чернігів.

Основним документами, що регламентують інфраструктурні зміни Чернігівській області є:

- Програма економічного і соціального розвитку області на 2016 рік;
- Програма розвитку туризму в Чернігівській області на 2013-2020 роки;
- Обласна Програма розвитку малого і середнього підприємництва на 2015-2016 роки;
- Програма охорони навколишнього природного середовища Чернігівської області на 2014-2020 роки;
- Програма соціальної підтримки учасників антитерористичної операції та членів їх сімей у Чернігівській області на 2015-2016 роки;
- Стратегія сталого розвитку Чернігівської області на період до 2020 року;
- Програму розвитку інвестиційної, зовнішньоекономічної та виставково-ярмаркової діяльності Чернігівської області на 2016-2020 роки «Чернігівщина – конкурентоспроможний регіон» та інші.

Загальні тенденції та індекс розвитку інфраструктури

Транспортна мережа області за 2015 р. включала 7717,8 км автомобільних доріг загального користування, з них 93,7% – з твердим покриттям, 851 км експлуатаційної довжини залізниць та 106,7 км тролейбусних шляхів.

У загальних обсягах вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні питома вага Чернігівської області складає 1,0%; автомобільним транспортом

– 2,2%. Упродовж 2015р. вантажний автотранспорт області, з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями, перевіз 10,3 млн. т вантажів, вантажооборот виконано в обсязі 719,4 млн. т км. Це, відповідно, на 11,9% та 13,0% менше, ніж у 2014р. Фізичні особи-підприємці на власному автотранспорті виконали 5,8% загального обсягу вантажоперевезень та 26,4% вантажообороту.

У 2015р. пасажирський транспорт області перевіз 96,3 млн. пасажирів, що становить 89,1% рівня 2014р. Пасажироборот скоротився на 8,8% і становив 810,7 млн. пас. км. Пасажирський автотранспорт, з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями, перевіз 48,4 млн. пасажирів (78,6%). Обсяги пасажирських перевезень автотранспортом фізичних осіб-підприємців становили 22,1 млн. пасажирів (74,0%).

Інтегральний індекс розвитку транспортної складової становить 0,9354.

У 2015р. споживачам реалізовано послуг пошти та зв'язку на 1084,0 млн. грн., що на 11,9% більше, ніж у 2014р., в тому числі населенню – на 742,8 млн. грн., що на 6,8% більше. У 2015р. зросли доходи від надання послуг мобільного зв'язку – на 19,2%, комп'ютерного зв'язку – на 14,6%.

Зменшилися доходи від надання послуг телеграфного зв'язку на 29,7%, міжміського (включаючи міжнародний) телефонного зв'язку – на 19,1%, спеціального і фельдзв'язку – на 16,3%, дротового мовлення – на 7,0%, телефонного міського – на 3,2%, поштового – на 2,6%, телефонного сільського – на 1,3%. У 2015р. зменшено доставку телеграм на 35,1%, надання міжміських телефонних переговорів (включаючи міжнародні) на 20,2%, поштових переказів і пенсійних виплат – на 11,5%, листів – на 8,7%. Кількість абонентів мобільного зв'язку станом на 1 січня 2016р. становила 1460,7 тис., що на 14,7% менше, ніж на 1 січня 2015р.

Інтегральний індекс розвитку складової зв'язку становить 1,0956.

Індекс розвитку природоохоронної складової є одним з найнижчих серед інших регіонів України та становить 1,257298568. Протягом 2015р. в атмосферу надійшло 73,3 тис. т забруднюючих речовин від стаціонарних та пересувних джерел забруднення. Більше 46% небезпечних речовин, що потрапили в повітря, припало на стаціонарні джерела забруднення підприємств. Від них в атмосферу надійшло 33,9 тис. т забруднюючих речовин, що на 8,0 тис. т (на 19,0%) менше, ніж у 2014 році. Кількість спожитої прісної води в регіоні зменшилась на 25% в порівнянні із 2014 р.

Інтегральний індекс є одним з найнижчих по Україні (1,2573).

За наявними рекреаційними ресурсами Чернігівщина значно відстає від багатьох провідних областей України. Згідно з наявною статистичною інформацією,

коефіцієнт використання місткості за 2015 рік зменшився та склав 0,24 у порівнянні з 2014 роком (0,25). Зазначене стало наслідком зменшення кількості туристів, що відвідали область: 7052 осіб (2015 рік) проти 7689 осіб (2014 рік).

Індекс розвитку рекреаційної складової становить 0,9383.

Незважаючи на поглиблення кризових явищ в економіці країни, темп зростання прийнятого в експлуатацію житла протягом 2015 року в порівнянні з 2014 роком збільшився і становить 158,4% (проти 63%). При цьому, основними чинниками виступають запровадження державних і регіональних програм забезпечення житлом військовослужбовців-учасників АТО, вихід на регіональний ринок будівництва житла потужних інвесторів з відповідними ресурсами. Про це також свідчить факт збільшення індексу капітальних інвестицій у житлове будівництво (140,7% у 2015 році проти 70,5% у 2014 році).

Загальний індекс складової ЖКГ становить 2,2401.

Згідно з наявними статистичними даними, рівень охоплення дітей дошкільними навчальними закладами (далі – ДНЗ) в області складає 65% проти 63% у 2014 р. Протягом останніх двох років спостерігається тенденція до зменшення кількості учнів ПТУ та студентів I-IV рівнів акредитації на 1000 населення. Для ПТУ вказаний показник складає 6,1 учня за 2015 рік (6,5 за 2014 рік), для ВНЗ – 21,4 осіб за 2015 рік (23,3 за 2014 рік). При цьому, індекс учнівських місць становив у 2015 році 918 осіб на 1000 населення, а у 2014 р. – 864 осіб.

Загальний індекс розвитку освітньої складової становить 0,9859.

Рівень забезпеченості лікарями мешканців області змінився і становив 37,0 лікаря на 10 тис. населення області у 2015 році проти 36,6 лікарів у 2014 році. Водночас, збільшилась планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів за кількістю відвідувань: 25232 у 2015 році проти 25166 у 2014 році.

Загальний індекс розвитку медичної складової становить 1,0119.

Кількість місць у будинках-інтернатах для забезпечення відповідних категорій населення за 2015 р. становила 2018 місць, а у 2014 р. – 2015 місць. на все населення області. Загальний індекс розвитку складової соціального забезпечення становить 1,0117.

Протягом 2015 року незначним чином зменшилась кількість закладів культури та мистецтва: 769 у 2015 р. проти 773 у 2014 р. Проте, незважаючи на зазначене, рівень відвідування театрів, музеїв, концертів збільшився і становив 1267,1 тис. осіб у 2015 р. проти 1114,6 тис. осіб у 2014 р.

Загальний індекс розвитку культурної складової становить 1,06346.

Загальний рейтинг області наведений у табл. 1.

Таблиця 1 – Розраховані індекси розвитку інфраструктури

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,9354	20
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,0956	12
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,2573	10
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,9383	17
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРс.жкг	2,2401	3
Освітня підсистема	ІРо.с.	0,9859	8
Медична підсистема	ІРм.с.	1,0119	5
Підсистема соціального забезпечення	ІРс.с.з.	1,0117	4
Культурна підсистема	ІРк.с.	1,0635	2
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури	ІРінф.	1,1259	6

Висновки

Згідно з проведеним дослідженням на основі даних, отриманих з Головного управління статистики у Чернігівській області, за показником індексу розвитку інфраструктури Чернігівський регіон посідає шосте місце серед всіх областей України. Водночас, існує низка проблем, невирішеність яких значним чином впливає на подальші перспективи розвитку.

Зокрема, проблемами транспортної підсистеми є: недосконала тарифна політика, зокрема, відсутність компенсацій перевезення пільгових категорій населення; неможливість оновлення рухомого складу; недосконалість рухомого складу (зношеність, недостатність автобусів великої та надвеликої місткості); непристосованість до обслуговування людей із обмеженими фізичними можливостями. Пріоритетними напрямками вирішення вказаних проблем є підготовка і реалізація обласної програми оновлення рухомого складу (компетенція місцевої влади); перехід до схеми обслуговування: забезпечення стабільності роботи міського транспорту.

У регіоні висока щільність охоплення дротовим телефонним зв'язком. Одночасно, головною проблемою залишається відсутність якісного швидкісного доступу з використанням технологій 3G в обласному центрі та інших районах.

У природоохоронній складовій основний акцент необхідно зробити на очистці р. Стрижень та р. Десна, оновлені систем водопостачання для зменшення втрат цього природного ресурсу; використання закордонного досвіду очистки стічних вод та запобігання потраплянню в атмосферу забруднюючих речовин шляхом встановлення відповідних фільтрів та застосування очисного обладнання.

Таким чином, з урахуванням викладеного, основна діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування має спрямовуватись на подальшому розвитку та вдосконаленні існуючої інфраструктури шляхом залучення як державних так і інвестиційних коштів, реалізації спільних з європейськими партнерами проектів, запровадження інноваційних підходів до розвитку, розбудови та модернізації соціальної і виробничої інфраструктури.

Висновки

Отже в процесі даного дослідження нами було здійснено: аналіз сучасного стану основних складових інфраструктурного комплексу нашої країни, а саме: транспортної складової, складової зв'язку, природоохоронної (екологічної) складової, рекреаційної складової, складової житлово-комунального господарства, освітньої складової, медичної складової, складової соціального забезпечення та культурної складової; виявлено ряд ключових проблем та загроз для нормального функціонування інфраструктури; дано характеристику перспектив розвитку складових інфраструктури в розрізі окремих регіонів України; запропоновані рекомендації, які дозволять покращити стан певних складових інфраструктури.

Аналіз рівня розвитку інфраструктури дозволив згрупувати регіони України по певним рівням її розвитку та виявити специфічні риси.

Можна зробити висновок, що практично в кожному регіону нашої країни всі складові інфраструктури знаходяться в незадовільному стані. Особливо це стосується *транспортної складової*, 14 областей (Дніпропетровська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Львівська, Миколаївська, Одеська, Сумська, Тернопільська, Харківська, Чернівецька та Чернігівська) в своєму дослідженні виділили транспортні проблеми як ключовими, що здатні впливати на рівень розвитку всієї інфраструктури, основними серед яких є: незадовільний стан доріг та низька якість дорожнього покриття доріг різного призначення; високий рівень морального та фізичного зносу матеріально-технічної бази, яка не відповідає сучасним вимогам; недосконала тарифна політика, зокрема, відсутність компенсацій перевезення пільгових категорій населення; неможливість оновлення рухомого складу; недосконалість рухомого складу (зношеність, недостатність автобусів великої та надвеликої місткості); непристосованість до обслуговування людей із обмеженими фізичними можливостями.

Для вирішення вказаних необхідно вжити ряд заходів, а саме:

- покращити якість дорожнього покриття доріг різного значення,
- вдосконалити тарифну політику;
- підготовка і реалізація обласної програми оновлення рухомого складу (компетенція місцевої влади);
- перехід до схеми обслуговування: один район – один базовий перевізник; розвиток транспортно-пересадочних вузлів (спільна компетенція), забезпечення стабільності роботи міського транспорту;

- будівництво нових станцій метро у м. Києві та у м. Дніпро;
- оновлення зупиночних комплексів;
- проведення прозорих конкурсів з відбору перевізників;
- проведення замірів пасажиропотоку для формування маршрутної мережі;
- визначення реальних обсягів компенсації за перевезення пільгової категорії пасажирів;
- запровадження єдиного електронного квитка для усіх видів транспорту;
- забезпечення суворого контролю за дотриманням перевізниками Правил дорожнього руху.

Другою за масштабністю проблемою є у *природоохоронній (екологічній) складовій* розвитку інфраструктури, 11 областей (Вінницька, Житомирська, Запорізька, Київська, Кіровоградська, Львівська, Одеська, Тернопільська, Харківська, Хмельницька та Чернігівська) мають такі проблеми в цій складовій є: не достатній контроль за дотриманням нормативів викидів найбільшими вже існуючими промисловими забруднювачами, а також відсутній постійний облік відходів; не завжди дотримання санітарно-епідеміологічних норм при будівництві нових об'єктів, а також належна фінансова підтримка заходів направлених на покращення навколишнього природного середовища; забруднення навколишнього середовища відходами, які від роботи підприємств так від людської діяльності.

Основний акцент, який необхідно зробити для покращення стану природоохоронної складової інфраструктури це:

- забезпечення належного фінансування із Державного бюджету обласної програми «Питна вода», для цього необхідно на регіональному рівні розробити схеми оптимізації систем централізованого водопостачання населених пунктів, а також реконструкція та будівництво очисних споруд каналізації населених пунктів (Вінницька область);
- очистка водосховища «Відсічне» на річці Тетерев, оновлені систем водопостачання для зменшення втрат цього природного ресурсу (компетенція місцевої влади); використання закордонного досвіду очистки стічних вод та запобігання потраплянню в атмосферу забруднюючих речовин шляхом встановлення відповідних фільтрів та застосування очисного обладнання (Житомирська область);
- розробити план заходів в розрізі кожного місцевого бюджету області щодо здійснення попереджувальних дій для запобігання погіршенню екологічної

ситуації в регіоні, виникнення техногенних катастроф, покращення сучасного екологічного стану. Запровадити публічне звітування голів місцевих державних адміністрацій два рази на рік перед громадськістю з питання виконання таких заходів (Запорізька область);

- запровадити дієву систему збору, сортування та утилізації відходів, впровадити комплексні заходи екологічної модернізації існуючих промислових підприємств та втілити заходи щодо зменшення впливу урано-добувного комплексу на довкілля. Такі заходи можуть бути втілені у рамках виконання комплексних програм за умови державної підтримки і в рамках державно-приватного партнерства (Кіровоградська область);
- доцільно залучати довготермінові іноземні кредити в будівництво сміттєпереробних та сміттєспалювальних заводів (Харківська область);
- ліквідація стихійних сміттєзвалищ, розробка документації та паспортизація комунальних сміттєзвалищ, запровадження системи роздільного збору побутових відходів від населення (Одеська та Тернопільська область);
- використання закордонного досвіду очистки стічних вод та запобігання потраплянню в атмосферу забруднюючих речовин шляхом встановлення відповідних фільтрів та застосування очисного обладнання (Чернігівська область).

Третьою ключовою проблемою розвитку інфраструктури міститься в таких складових: *освітня складова* – 10 областей (Закарпатська, Кіровоградська, Івано-Франківська, Полтавська, Рівненська, Харківська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська та Чернігівська), *медична складова* (9 областей – Івано-Франківська, Кіровоградська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Херсонська та Черкаська) та *культурна складова* (8 областей – Волинська, Запорізька, Кіровоградська, Одеська, Сумська, Херсонська, Хмельницька та Черкаська). Об'єднання цих складових обумовлено тим, що вони є суб'єктами бюджетної сфери і мають схожі проблеми такі як: недофінансування даних галузей, брак висококваліфікованих кадрів, низька обізнаність населення стосовно послуг, які надають ці складові, відірваність навчання від сучасних потреб ринку праці, відсутність або недосконалість лабораторій, дослідницьких центрів при вишах та сучасних навчально-виробничих структур при професійно-технічних навчальних закладах, низький рівень взаємодії вищих навчальних закладів і підприємств областей.

Вирішення проблем в *освітній складовій* можливе шляхом:

- розширення мережі дошкільних навчальних закладів відповідно до потреб населення,
- покращення матеріально-технічного забезпечення, оптимізація шкільної мережі,

- запровадження інклюзивної освіти у загальноосвітніх навчальних закладах задля більшого охоплення навчання дітей з особливими освітніми потребами;
- забезпечити системний підхід до підготовки кваліфікованих робітників з урахуванням соціально-економічного розвитку області та покращення якості професійного навчання у професійно-технічних навчальних закладах;
- налагодження співробітництва з промисловими підприємствами області, а також налагодження взаємодії навчальних закладів та бізнесу як в сфері формування навчальних програм, так і в сфері впровадження наукових розробок у виробництво.
- підвищення кваліфікації науково-педагогічних працівників.

Для підвищення рівня *медичної складової* необхідно:

- залучити кошти міжнародних донорів у сфері медицини, збільшити кількість медичних закладів, або кількості місць в таких закладах;
- збільшити фінансування галузі та поповнити обласні лікувальні заклади сучасною діагностичною апаратурою;
- суттєве оновлення медичного устаткування, у тому числі і через запровадження на державному рівні обов'язкового медичного страхування та розвиток державно-приватного партнерства на місцевому рівні;
- подальший розвиток мережі амбулаторій загальної практики сімейної медицини та освоєння нових методик, продовження створення умов роботи сімейного лікаря, забезпечення закладів сімейної медицини сучасним діагностичним обладнанням, транспортом та житлом;
- оснащення сімейних амбулаторій відповідно до таблицю оснащення;
- оптимізація ліжкового фонду, подальше удосконалення роботи денних стаціонарів;
- оптимізація мережі лікувальних закладів в межах області, завершення проведення «медичної реформи» в межах держави.

Що стосується заходів, які будуть направлені вирішення проблем у *культурній складовій*, вони включають наступне:

- сприяти розвитку культур національних меншин через запровадження регіональних програм для виконання на місцевому рівні з залученням культурних громадських організацій та представників національних меншин.

- виділяти кошти з місцевих бюджетів на розвиток культури (модернізація будівель в районі, технічного оснащення для будинків культури);
- покращення матеріально-технічного стану закладів культури; формування регіональних особливостей культурного відпочинку, створення нових продуктів «подієвого туризму» та їх промоція в межах України.

Наступною складовою, проблеми якої необхідно вирішувати є *складова соціального забезпечення*, а саме: розвиток підсистеми соціального забезпечення гальмує роздроблення фінансових ресурсів на здійснення пільгових виплат в незначних розмірах великій кількості пільговиків, враховуючи при цьому матеріальні затрати на здійснення нарахування та перерахування пільг; незадовільний стан будинків-інтернатів для людей похилого віку.

Основні напрямки вирішення проблем даної складової – це:

- модернізація інтернатних закладів освіти і закладів для людей похилого віку та інвалідів за рахунок державних та донорських коштів. Через співпрацю із громадськими організаціями впровадити систему соціалізації дітей-сиріт та дітей позбавлених батьківського піклування;
- покращення матеріально-технічного стану закладів соціальної інфраструктури.
- розробка та реалізація програми стимулювання та підтримки дитячих будинків сімейного типу.
- розширення мережі приватних будинків-інтернатів для громадян похилого віку та інвалідів.

Основними проблемами *складової зв'язку* (6 областей – Дніпропетровська, Рівненська, Житомирська, Львівська, Тернопільська, Хмельницька) виступає зношеність основних фондів, а також недостатній рівень покриття мережею Інтернет в певних областях, особливо в сільській місцевості.

Що стосується *складової житлово-комунального господарства* (5 областей – Івано-Франківська, Київська, Миколаївська, Сумська та Черкаська), то проблемами, що гальмують її нормальний розвиток, є недостатній рівень фінансування даної галузі, що унеможливує використання сучасних технологій у процесі роботи. Окрім того, необхідно провести заходи щодо зменшення споживання природного газу підприємствами теплоенергетики.

Рекреаційна складова теж має ряд проблем (7 областей – Дніпропетровська, Київська, Одеська, Рівненська, Харківська, Черкаська та Чернігівська). Дані проблеми пов'язані з: відсутність регіональної цільової програми для стимулювання розви-

тку рекреаційного потенціалу й створення підприємств у цій галузі; недостатній розвиток засобів розміщення відпочиваючих; недостатня промоція туристичних маршрутів областей; низька якість туристичних послуг та ін.

Основні заходи задля покращення ситуації в рекреаційній складовій направлені на:

- відкриття нових туристичних маршрутів до визначних місць. Також варто передбачити поширення інформації про лікувальні та мінеральні води, рекреаційні можливості 22 районів Дніпропетровської області, створення туристично-інформаційних центрів у містах;
- зменшення залежності підприємств в курортних зонах від корупційного впливу органів місцевого самоврядування, через притягнення до відповідальності винних (Одеська область);
- впровадження Програми або Стратегії розвитку туристичного потенціалу регіону, яка допоможе визначити проблемні моменти розвитку туризму та визначити сторони, що мають бути посилені з ефективним виділенням коштів та залучення інвесторів, оцінка територій (Дніпропетровська та Одеська область);
- розвиток засобів розміщення відпочиваючих (бази відпочинку, кемпінги, агросадиби тощо) та екологічних маршрутів для туристів у північних районах області. Джерела фінансування: приватні кошти, грантові кошти (програма ООН «Розвиток, орієнтований на громаду, покращить якість життя в Україні») (Рівненська область).
- розвиток внутрішньобласного рекреаційного та «родієвого» туризму, як галузі малого та середнього бізнесу та розвиток внутрішнього в'їзного туризму. З цією метою Уряд і місцеві органи влади мають залучати як державні капіталовкладення, так і приватні інвестиції, а також систему пільгового кредитування малого і середнього бізнесу (Харківська область).

Отже для вирішення вказаних проблем були запропоновані рекомендації щодо покращення стану деяких підсистем в розрізі областей України.

Головними бенефіціарами розроблених рекомендацій є Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України і Міністерство інфраструктури України. Пріоритетами діяльності Міністерства інфраструктури України у даному контексті є реформа морських портів, автодорожнього комплексу та залізниць. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України відповідає як за секторальні реформи (будівництво та архітектура, житловий фонд, комунальне господарство), так і загалом за регіональний розвиток.

Автори:

Вадим Жигadlo, Громадська організація «Подільська агенція регіонального розвитку» (Вінницька область)

Дмитро Безвербний, Луцька міська громадська організація «Центр політичного аналізу та виборчого консалтингу» (Волинська область)

Олексій Літвінов, Дніпропетровська обласна громадська організація «Дніпропетровський координаційно-експертний центр з питань регуляторної політики» (Дніпропетровська область)

Сергій Гончарук, Житомирський державний університет імені Івана Франка (Житомирська область)

Святослав Бабіля, Закарпатська обласна організація «Громадянська мережа «ОПОРА» (Закарпатська область)

Дмитро Арабаджієв, громадська організація «Запорізьке міське товариство німців «Відродження» (Запорізька область)

Христина Зелінська, ГО «Центр «Антикорупційна платформа» Інститут політичної освіти (Івано-Франківська область)

Володимир Купрій, ГО «Лабораторія досліджень ТЦК» (Київська область)

Ольга Гріднева, Громадська організація «Прес-клуб реформ» (Кіровоградська область)

Олександр Неберикут, Львівська обласна організація Всеукраїнської громадської організації «ОПОРА» (Львівська область)

Денис Барашковський, Центр антикорупційних розслідувань (Миколаївська область)

Світлана Гудь, Регіональний аналітичний центр (Одеська область)

Анжеліка Саїдова, Полтавська обласна громадська організація «Аналітичний центр «Бюро економічних та соціальних досліджень» (Полтавська область)

Віталій Лебедюк, Острозька міська громадська організація «Школа політичної аналітики «Поліс» (Рівненська область)

Володимир Харченко, Сумська міська громадська організація «Центр досліджень регіональної політики» (Сумська область)

Ігор Гірчак, Тернопільська обласна громадська організація «Дослідницький центр соціальних технологій» (Тернопільська область)

Віктор Козоріз, громадська організація «Харківський громадський Фонд місцевої демократії» (Харківська область)

Володимир Коробов, Херсонська міська громадська організація «Центр досліджень південноукраїнського прикордоння» (Херсонська область)

Олег Черненко, громадська організація «Хмельницька ініціатива» (Хмельницька область)

Любов Ропало, Громадська організація «Академія стратегічних досліджень» (Черкаська область)

Микола Ляхович, Чернівецька обласна громадська організація «Буковинська агенція регіонального розвитку» (Чернівецька область)

Ірина Садчикова, Громадська організація «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень» (Чернігівська область)

Погляди, висловлені в даній публікації, не обов'язково відображають погляди Фонду імені Фрідріха Еберта або організацій, де працюють автори.

Комерційне використання будь-яких матеріалів, надрукованих Фондом ім. Фрідріха Еберта, без письмового дозволу ФФЕ заборонено.

Контакти

Фонд ім. Фрідріха Еберта. Представництво в Україні
вул.Пушкінська, 34, м. Київ, 01004, Україна

Тел.: +38-044-234-00-38 | +38-044-451-40-31

Всі тексти доступні за веб-адресою:

<http://www.fes.kiev.ua>

Замовлення/контакти: mail@fes.kiev.ua