

Стратегія управління підприємствами виробничої та соціальної інфраструктури

Голей Ю.М.

викладач

Дніпровського національного університету
імені Олеся Гончара

У статті досліджено сучасний стан виробничої та соціальної інфраструктури України, її вплив на соціально-економічний розвиток країни, пріоритети розвитку на державному рівні та реалізації фактичного стратегічного управління на рівні регіонів країни (зокрема, Дніпровського регіону). Проведено аналіз сучасного стану основних складників інфраструктурного комплексу, визначено основні можливості та напрями стратегічного управління його розвитком. Виявлено ключові проблеми та на підставі світового досвіду викладено рекомендації для подальшої зміни ситуації на краще.

Ключові слова: інфраструктурний комплекс, виробнича інфраструктура, соціальна інфраструктура, інфраструктурні елементи, стратегічне управління, децентралізація, регіональний розвиток, державно-приватне партнерство.

Голей Ю.М. СТРАТЕГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В статье исследованы современное состояние производственной и социальной инфраструктуры Украины, ее влияние на социально-экономическое развитие страны, приоритеты развития на государственном уровне и реализации фактического стратегического управления на уровне регионов страны (в частности, Днепропетровского региона). Проведен анализ современного состояния основных составляющих инфраструктурного комплекса, определены основные возможности и направления стратегического управления его развитием. Выявлены ключевые проблемы и на основании существующего мирового опыта изложены рекомендации для дальнейшего изменения ситуации к лучшему.

Ключевые слова: инфраструктурный комплекс, производственная инфраструктура, социальная инфраструктура, инфраструктурные элементы, стратегическое управление, децентрализация, региональное развитие, государственно-частное партнерство.

Goley Yu.M. STRATEGY OF MANAGEMENT OF MANUFACTURING AND SOCIAL INFRASTRUCTURE ENTERPRISES

The article examines the current state of industrial and social infrastructure of Ukraine, its impact on the country's socio-economic development, the directions of development priorities at the state level, and the implementation of actual strategic management at the level of the regions of the country (in particular, the Dnipro region). The analysis of the current state of the components of the infrastructure complex was carried out, the main opportunities and directions of strategic management of its development were determined. The key issues are identified, and based on the existing world experience, recommendations are given for further changing the situation for the better.

Keywords: infrastructure, industrial infrastructure, social infrastructure, infrastructure elements, strategic management, decentralization, regional development, public-private partnership.

Постановка проблеми у загальному вигляді. У сучасному суспільстві на тлі істотного зростання міжнародної відкритості економік та інтенсивної глобалізації немає практично жодної країни світу, яка не проголосила б підвищення конкурентоспроможності одним із пріоритетних завдань своєї національної політики у сфері економічного розвитку. І Україна не є винятком.

Для підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки нашої країни, яка порівняно недавно встала на шлях євроінтеграції, урядом встановлено основні орієнтири і визначено цілі сталого розви-

тку (ЦСР), досягнення яких можливо тільки шляхом забезпечення стійких і високих темпів розвитку країни у цілому її регіонів зокрема [1].

Згідно з Методикою Всесвітнього економічного форуму, рівень розвитку конкурентоспроможності країни оцінюється за вісьмома групами агрегованих факторів (що включають 381 показник), а саме таких як: внутрішній економічний потенціал країни; зовнішньоекономічні зв'язки; державне врегулювання; кредитно-фінансова система; система управління; науково-технічний потенціал; трудові ресурси та інфраструктура.

Конкуренентоспроможність країни характеризується, зокрема, рівнем розвитку всієї інфраструктури, яку прийнято розділяти на виробничу, яка забезпечує процес виробництва, та соціальну, яка забезпечує нормальну життєдіяльність всієї сукупності громадян. За недостатнього розвитку виробничої та соціальної інфраструктури росте незадоволення громадян унаслідок падіння нормального рівня життя, невирішеність багатьох соціальних проблем, виникає соціальна нестабільність у суспільстві, що у цілому негативно означається на розвитку країни. На думку багатьох зарубіжних дослідників, успіх економічного та соціального розвитку країни повною мірою залежить від загальної політики у рамках усієї держави та регіональної політики, цілеспрямованих бюджетних коштів і власних ресурсів регіону (фінансових, людських, ін.), націлених у своїй сукупності на всебічний розвиток задля досягнення високого рівня конкурентоспроможності регіональної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Критичний аналіз останніх робіт та публікацій сучасних учених та аналітиків дав змогу зробити висновок, що розгляду питань розвитку соціальної та виробничої інфраструктури приділено достатньо багато уваги.

Питання сутності, сучасного стану та особливостей розвитку соціальної інфраструктури та фактори її впливу на економіку регіонів України розглянуто в роботах таких авторів, як: Н.Г. Пігуль, І.П. Кінаш, О.В. Перепелюкова, Т.В. Пепа, Л.Г. Чернюк, М.К. Орлатий, О.С. Ігнатенко, В.В. Соляр, А.В. Луговой, О.М. Пригодюк, В.І. Дубницький, В.В. Комірна, І.П. Ганжела, С.О. Кириченко та ін. Питання сутності, сучасного стану та особливостей розвитку виробничої інфраструктури, її впливу на економіку регіонів України аналізували такі науковці, як: С.І. Гречана, І.К. Чукаєва, В.П. Овчинникова, Г.О. Власенко, О.Г. Загній, Є.М. Ахромкін, О.Ю. Кудріна, С.В. Тарабановська, О.І. Хмельницька, Б.З. Піріашвілі, Б.П. Чиркін, О.І. Никифорок, В.М. Карпов та ін. За наявності стількох робіт недостатньо розробленим залишається питання стратегічного управління розвитком соціальної та виробничої інфраструктури як у межах регіонів, так і в межах країни у цілому.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Сучасний стан виробничої та соціальної інфраструктури більшості регіонів країни залишає бажати кращого. При цьому для позитивних змін у напрямі сталого розвитку конче необхідно проведення ана-

лізу сучасного стану соціальної та виробничої інфраструктури, наявних проблем та позитивного досвіду їх вирішення, встановлення особливостей реалізації найкращої практики стратегічного управління для подальшого її використання у практичній діяльності органів влади задля підвищення їх результативності. У зв'язку із цим основне завдання статті – проаналізувати сучасний стан інфраструктури регіонів (виробничої і соціальної), визначити основні проблеми, а також перспективи та інструменти їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасній економічній літературі існує багато визначень інфраструктури, зокрема виробничої та соціальної. Так, інфраструктура – це сукупність установ і підприємств господарського комплексу країни, які обслуговують основні галузі виробничої сфери та сфери послуг, а також безпосередньо самих громадян. Надаючи послуги, такі установи і підприємства дають змогу здійснювати необхідні виробничі, економічні, організаційні зв'язки між складовими частинами господарства, тим самим забезпечують гідні умови для життя громадян країни.

До визначення терміну «соціальна інфраструктура» існує також багато підходів, які в 2013 р. детально розглянув П.О. Кобилін у статті «Підходи до визначення поняття «соціальна інфраструктура» [2, с. 137–142]. Проаналізувавши викладенні автором визначення, можемо дати узагальнююче поняття: соціальна інфраструктура являє собою діючу матеріально-технічну базу сукупності взаємопов'язаних об'єктів, розташованих у межах певної території, діяльність яких спрямована на створення якісних та достойних умов проживання населення, задоволення наявних потреб громадян у відповідних послугах.

Виробнича інфраструктура – це комплекс галузей, які забезпечують зовнішні умови забезпечення безпосередніх процесів виробництва. Наявність на певній території комплексної та діючої інфраструктури, яка відповідає наявним потребам основного виробництва, призводить до суттєвого підвищення продуктивності праці, пришвидшує оборот капіталу, а отже, сприяє підвищенню конкурентоздатності певної території, забезпечує гідний рівень життя населення. Крім того, на думку В. Орешіна [3, с. 21–27], діюча інфраструктура виступає ключовим елементом стійкого зростання і розвитку.

Особливими характеристиками сучасної інфраструктури є її комплексність та необ-

хідність застосування системних заходів для забезпечення поступового розвитку всіх її складників. Інфраструктура країни у цілому включає у себе окремі складники, котрі відіграють велику роль у її розвитку (рис. 1).

З позиції економічного розвитку регіони України, згідно з результатами моніторингу соціально-економічного розвитку регіонів у

період січня-червня 2017 р., розташувалися так (рис. 2).

До першої п'ятірки регіонів-лідерів із погляду економічної ефективності увійшли Полтавська, Дніпропетровська, Житомирська, Запорізька й Київська області.

Що стосується розвитку інфраструктури регіонів, то ситуація дещо протилежна. Згідно



Рис. 1. Структура інфраструктури країни [4]

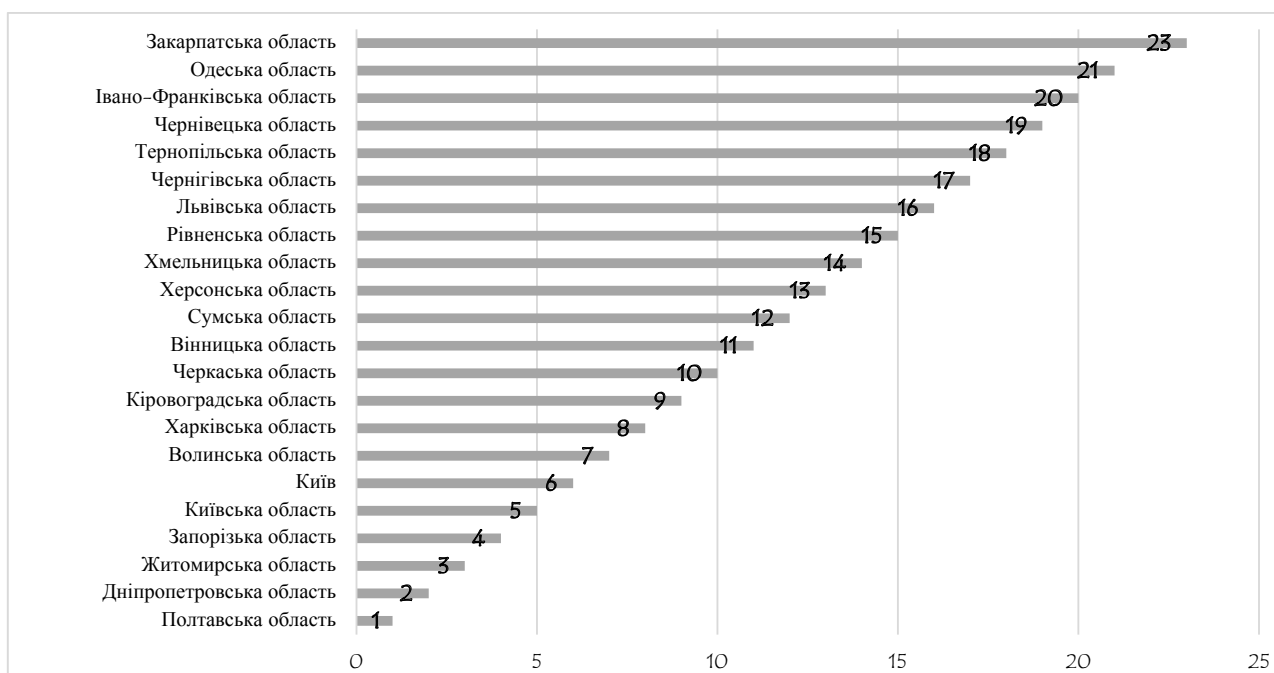


Рис. 2. Позиція регіону за економічною ефективністю [5]

з отриманими результатами оцінки інтегрального індексу динаміки розвитку інфраструктури, регіони країни отримали такі показники (рис. 3) [4].

Так, найбільший індекс розвитку інфраструктури отримали Кіровоградська, Тернопільська, Чернівецька, Житомирська і Черкаська області. За двома проаналізованими показниками лідирує Житомирська область.

При цьому слід зазначити, що представлений показник є інтегральним, тому не дає чіткої картини.

Для розгляду стану інфраструктури того чи іншого регіону необхідно проаналізувати стан його базових складників, указаних на рис. 1, відносно Дніпропетровської області, які, на нашу думку, продемонструють якість стратегічного управління на регіональному рівні, тому що з моменту початку децентралізації (одного з найважливіших напрямів реформування сучасної України) більше повноважень і можливості розпоряджатися фінансовими ресурсами передано в самі регіони для прийняття управлінських рішень на місцях щодо їхнього розвитку.

Дніпропетровська область (друга за територією в Україні після Одеської) розташована в південно-східній частині України, займає площу 31,9 тис. км (або 5,3% площі всієї території України). Це важливий індустріальний регіон, питома вага промисловості якого ста-

новить 18,4% (324,4 млрд. грн.) усієї реалізованої промислової продукції України [6, с. 4]. Напрями стратегічного розвитку інфраструктури Дніпропетровської області регламентовано в такому важливому стратегічному документі, як «Стратегія розвитку Дніпропетровської області на період до 2020 року», яка забезпечує радикальне реагування, спрямоване на досягнення нових установлених цілей у широкій концепції розвитку регіону та припинення застою у сфері розвитку, головним чином, за економічними, соціальними та екологічними вимірами. Крім наведеного, вказаний документ включає різноманітні програми розвитку відносно всіх складників інфраструктури регіону. У табл. 1 розраховано індекси розвитку окремих складників інфраструктури Дніпропетровської області.

Так, серед усіх областей України в Дніпропетровській області найкраще розвинені медична, культурна та житлово-комунальна підсистеми. Далі в табл. 2 наведено основні показники, які характеризують сучасний стан інфраструктурних елементів. Дані наведено починаючи з найкраще розвинутого складника інфраструктури до найгірше розвинутого порівняно з іншими областями.

Треба підкреслити те, що Дніпропетровщина сьогодні – регіон-лідер з переведення в електронну форму найпопулярніших у населення адміністративних послуг. Нині близько

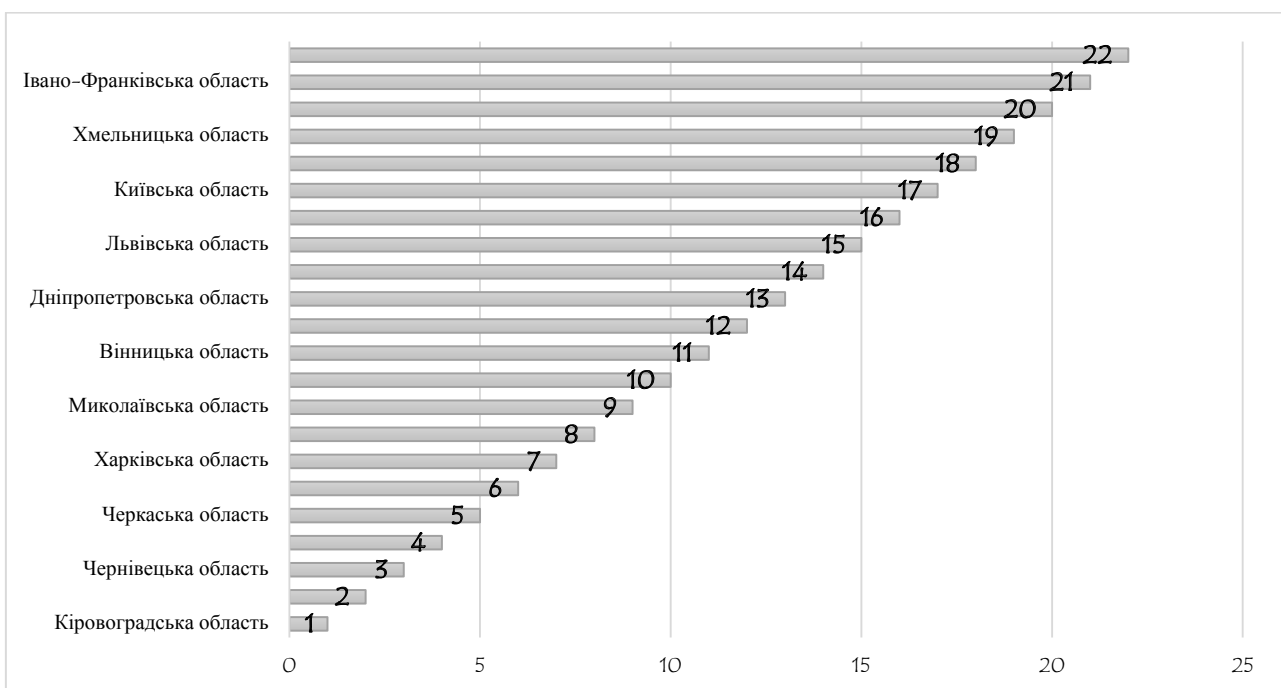


Рис. 3. Перелік регіонів України згідно з інтегральним індексом динаміки розвитку інфраструктури [5]

Таблиця 1

Індекси розвитку інфраструктури Дніпропетровської області, 2015 р.

Складові інфраструктури (підсистема)	Індекс	Значення індексу	Місце в Рейтингу
Транспортна підсистема	ІРт.с.	0,8873	22
Підсистема зв'язку	ІРс.з.	1,054	14
Екологічна (природоохоронна) підсистема	ІРп.с.	1,084	17
Рекреаційна підсистема (туризм)	ІРр.с.	0,8098	21
Підсистема житлово-комунального господарства	ІРсжкг	2,184	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.	1,0723	13

Таблиця 2

Основні характерні показники розвитку інфраструктурної підсистеми Дніпропетровського регіону, 2015–2017 рр.

Складники інфраструктури (підсистема)	Основні показники підсистеми
Медична підсистема	Єдина регіональна оперативно-диспетчерська служба (два центри Дніпро та Кривий Ріг), Лікарняні заклади – 141 Медичні центри – 53, Амбулаторії загальної практики – сімейної медицини – 414 (у містах – 176, у сільських районах – 238) Інші загальні амбулаторно-поліклінічні заклади 450
Культурна підсистема	Театрів – 13, Філармоній – 1, Кінотеатрів – 20, Бібліотек – 800, Клубів – 571, Музеїв – 26.
Підсистема житлово-комунального господарства	Понад 250 підприємств і організацій, котрі надають понад 40 видів послуг підприємствами житлово-комунального господарства, об'єднання співвласників багатоквартирних будинків (ОСББ) – 2638
Підсистема зв'язку	магістральні та супутникові канали телекомунікаційного зв'язку, поштовий зв'язок та ін.
Освітня підсистема	Вищі навчальними закладами I – II рівнів акредитації – 29, Вищі навчальними закладами III – IV рівнів акредитації – 24, Професійно-технічних навчальних закладів – 58, Денних загальноосвітніх навчальних закладів – 968, Навчально-виховних закладів (інтернатів) – 164, Вечірніх шкіл – 15, Дошкільних навчальних заклади різних типів та форм власності – 970
Екологічна (природоохоронна) підсистема	Регіональні органи влади, громадські формування з охорони навколишнього середовища (Еко-патруль), організації з охорони навколишнього середовища, та ін.
Підсистема соціального забезпечення	Установи міської влади та міські ради, Соціальні служби (пенсійний фонд, соцстрах, зайнятість), Опікунські ради тощо.
Рекреаційна підсистема (туризм) та спорт	Готелів – 87, Мотелів – 4, Хостел – 1, Гуртожитків для приїжджих – 11, інших місць для тимчасового розміщування – 36, Санаторіїв – 6, Дитячих санаторіїв – 10, Дитячий заклад оздоровлення цілорічної дії – 1, Санаторіїв-профілакторіїв – 15, Пансіонатів відпочинку – 2, Баз відпочинку – 80, Стадіонів – 80, Спортивних залів – 1237, Майданчиків – 5304, Плавальних басейнів – 53, Приміщень для фізкультурно-оздоровчих занять з тренажерним обладнанням – 594
Транспортна підсистема	Залізничний транспорт – головний в області Автомобільний, Річковий транспорт та Повітряний транспорт (2 міжнародні аеропорти), Трубопровідний

90% (найвищий показник в Україні) найбільш затребуваних громадянами послуг вони можуть отримати онлайн. Також область є лідером у впровадженні реформи місцевого самоврядування. В області на початок 2017 р. було створено 34 об'єднані територіальні громади, які власним прикладом довели ефективність реформи, оскільки відбулося значне збільшення доходів громад, отримано міжнародні та державні гранти.

В області на розвиток інфраструктури об'єднаних територіальних громад за рахунок усіх бюджетних джерел було спрямовано майже 1 млрд. грн., що дало змогу реалізувати в об'єднаних територіальних громадах області майже 250 інфраструктурних проєктів, структура фінансування наведена на рис. 4.

Основними напрямками використання вказаних коштів стали освіта та житлово-комунальне господарство.

Незважаючи на досить сформовані структурні елементи виробничої та соціальної інфраструктури та суттєве поліпшення їх стану в останні роки, поки що залишається низка невирішених стратегічних питань:

- надзвичайно високий рівень зношеності рухомого складу, який потребує оновлення;
- недостатній рівень інформатизації малих населених пунктів;
- подальша електронізація адміністративних послуг для мешканців віддалених населених пунктів;

– недоступність багатьох публічних закладів (органів влади, закладів освіти та культури, торгівлі та ін.) для різноманітних груп маломобільних громадян, відсутність у громадському транспорті можливостей для таких громадян та ін.

Для подальшого розвитку в Дніпропетровській області соціальної та виробничої інфраструктури має бути досягнена чітка координація зусиль регіональних органів влади, органів місцевого самоврядування, представників бізнесу регіону та суспільства у цілому з використання інституту державно-приватного партнерства (ДПП) [7, с. 3–7].

Інститут державно-приватного партнерства у багатьох країнах світу допомагає реалізовувати суспільно значущі проєкти у сфері розбудови та розвитку виробничої та соціальної інфраструктури, при цьому ДПП відводяться такі ролі в загальній системі економічних взаємовідносин у регіоні, як:

- створення нових методів управління;
- формування спільних інвестиційних ресурсів приватного та державного секторів для досягнення значущого суспільного результату;
- підвищення ефективності використання об'єктів державної власності на основі підприємницької мотивації;
- створення доданої вартості для споживачів і суспільства загалом;
- об'єктивне визначення потреб ринку;
- оптимальне використання усього спектру ресурсів [8, с. 48–52].

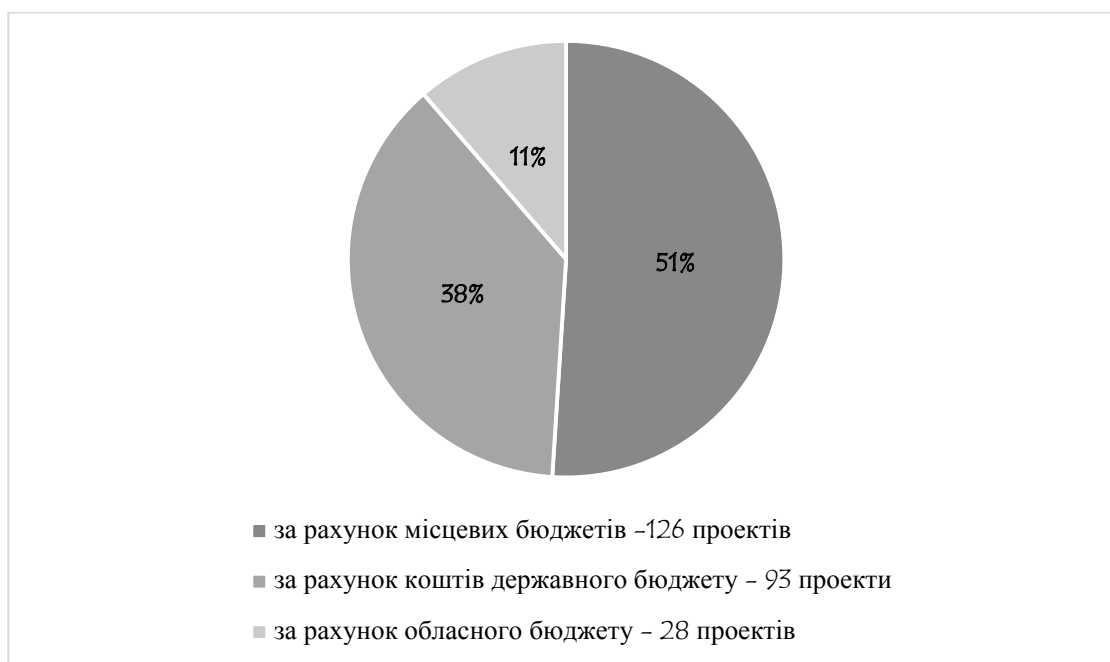


Рис. 4. Структура фінансування проєктів інфраструктурного розвитку в 2017 р.

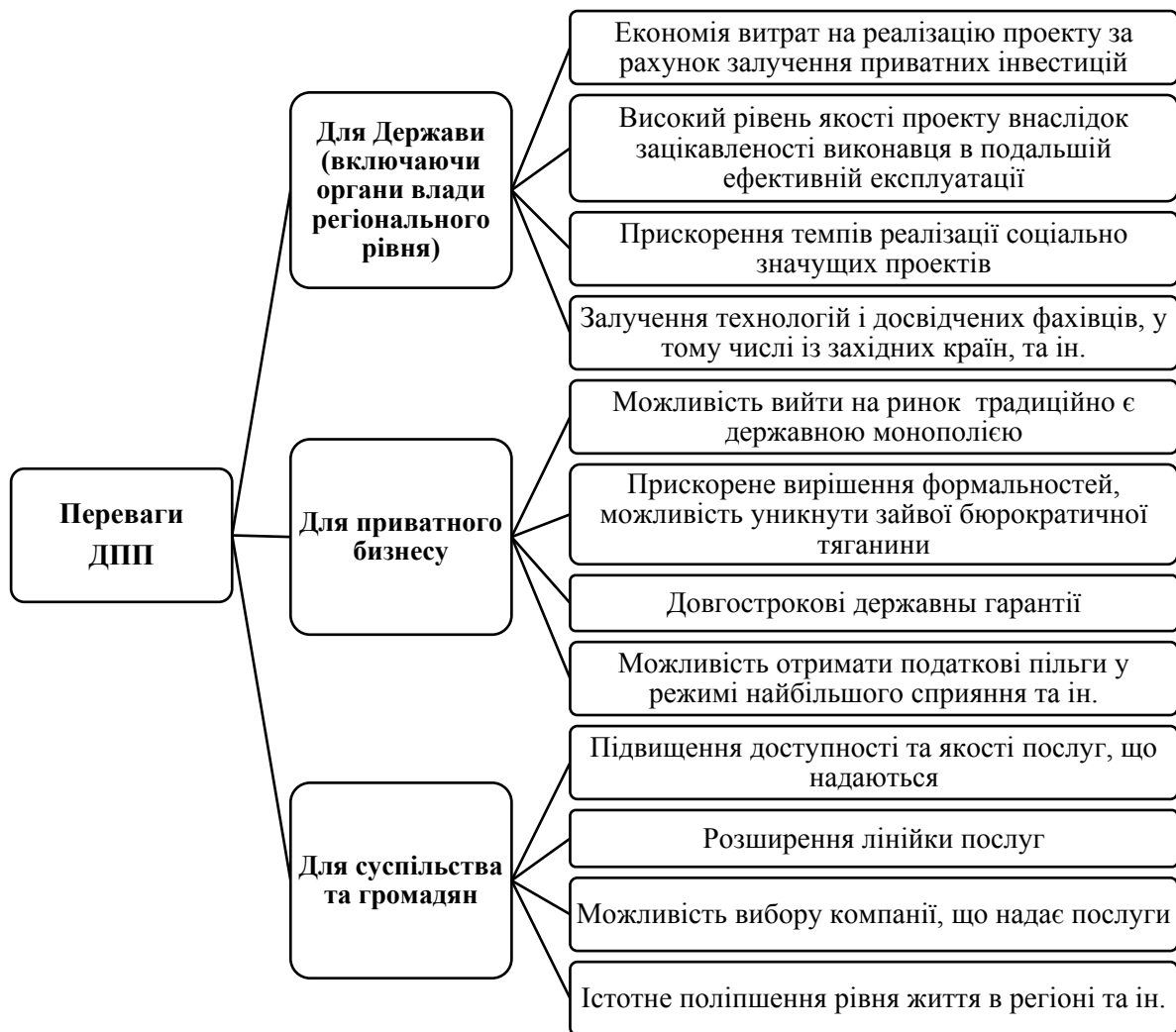


Рис. 5. Головні переваги державно-приватного партнерства

Основні переваги використання державно-приватного партнерства для різних сторін взаємодії вказано на рис. 5.

Крім указанного, суттєвою перевагою використання державно-приватного партнерства для держави та приватного бізнесу є рівномірний розподіл ризиків між сторонами взаємодії.

Висновки з цього дослідження. Отже, вважаємо, що доцільно розвивати в регіоні інструментарій державно-приватного партнерства [9, с. 145–148], який уже довів свою ефективність у багатьох країнах із перехідною економікою та здатен сприяти підви-

щенню конкурентоспроможності області, що дасть змогу більш ефективно та результативно використовувати наявні ресурси партнерів для якісного подальшого розвитку інфраструктури регіону [10].

Перспектива подальших досліджень потребує розроблення різноманітних моделей залучення бізнесу до розвитку інфраструктури регіонів, формування стимулюючого інструментарію для залучення інвестицій та ін. задля ефективного стратегічного розвитку в короткостроковій і довгостроковій перспективах.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Цілі сталого розвитку України 2016–2030. URL: <http://www.un.org.ua/ua/tsili-rozvytku-tysiacholittia/tsili-staloho-rozvytku> (дата звернення: 12.03.2018).
2. Кобилін П.О. Підходи до визначення поняття «соціальна інфраструктура». Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. 2013. № 1084. Вип. 39. С. 137–142.
3. Орешин В. Розвиток інфраструктури та модернізація. Економіст. 2012. № 12. С. 21–27.

4. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження. ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2017. 108 с.
5. Моніторинг соціально-економічного розвитку регіонів січень-червень 2017. URL: <http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/09/Reytingova-otsinka-za-sichen-cherven-2017-roku-prezentatsiyini-materiali.pdf> (дата звернення: 10.03.2018).
6. Паспорт Дніпропетровської області. URL: <http://old.adm.dp.gov.ua/OBLADM/obldp.nsf/index> (дата звернення: 10.03.2018).
7. Чукаєва І.К. Роль державно-приватного партнерства в модернізації виробничої інфраструктури. Формування ринкових відносин в Україні. 2013. № 6 (145). С. 3–7.
8. Пашинська К.С. Форми державно-приватного партнерства: зб. наук. праць; за ред. В.А. Дерій. Тернопіль: Тернопільський національний економічний університет, 2015. Т. 22. № 1. С. 48–52.
9. Чукаєва І.К. Державно-приватне партнерство – сучасний механізм залучення інвестицій до інфраструктурних галузей. Інтернаука. 2017. № 2 (24). Т. 2. С. 145–148.
10. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення: 14.03.2018).
11. Бенчмаркінг конкурентоспроможності Дніпропетровської області. URL: http://uipp.org.ua/uploads/news_message/at_file_uk/0073/22.pdf (дата звернення: 07.03.2018).
12. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України. URL: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfraSTRUKTURA.pdf> (дата звернення: 07.03.2018).

REFERENCES:

1. Cili stalogo rozvytku Ukrai'ny 2016-2030 [The goals of sustainable development of Ukraine 2016-2030] URL: <http://www.un.org.ua/ua/tsili-rozvytku-tysiacholititia/tsili-staloho-rozvytku> (data zvernennja: 12.03.2018).
2. Kobylin P. O. (2013) Pidhody do vyznachennja ponjattja "social'na infrastruktura" [Approaches to the definition of "social infrastructure"]. Visnyk Harkivs'kogo nacional'nogo universytetu imeni V. N. Karazina [Bulletin of Kharkiv National University named after V.N. Karazin] vol. 39, no. 1084, pp. 137-142.
3. Oreshyn V. (2012) Rozvytok infrastruktury ta modernizacija [Infrastructure development and modernization] Ekonomist [Economist] no.12., pp. 21-27.
4. Fond imeni Fridriha Eberta [Friedrich Ebert Foundation] (2017) Infrastruktura regioniv Ukrai'ny. Priorytety modernizacii'. Analitychne doslidzhennja. [Infrastructure of the regions of Ukraine. Priorities for upgrading. Analytical study] GO "Polis'kyj fond mizhnarodnyh ta regional'nyh doslidzen'» [NGO "Polissya Foundation for International and Regional Studies"]. Kyi'v
5. Monitoryng social'no-ekonomichnogo rozvytku regioniv sichen'-cherven' 2017 [Monitoring of socio-economic development of regions January-June 2017] URL: <http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/09/Reytingova-otsinka-za-sichen-cherven-2017-roku-prezentatsiyini-materiali.pdf> (data zvernennja: 10.03.2018).
6. Pasport Dnipropetrovs'koi' oblasti [Passport of Dnipropetrovsk region] URL: <http://old.adm.dp.gov.ua/OBLADM/obldp.nsf/index> (data zvernennja: 10.03.2018)
7. Chukajeva I.K. (2013) Rol' derzhavno-pryvatnogo partnerstva v modernizacii' vyrobnychoi' infrastruktury. Formuvannja rynkovykh vidnosyn v Ukrai'ni [The role of public-private partnership in upgrading industrial infrastructure. Formation of market relations in Ukraine] no. 6 (145). pp. 3-7
8. Pashyns'ka K. S. (2015) Formy derzhavno-pryvatnogo partnerstva [Forms of public-private partnership] zb. nauk. prac' / za red. V. A. Derij. Ternopil's'kyj nacional'nyj ekonomichnyj universytet [Ternopil National Economic University] vol. 22, no. 1, pp. 48-52.
9. Chukajeva I. K. (2017) Derzhavno-pryvatne partnerstvo – suchasnyj mehanizm zaluchennja investycij do infrastrukturyh galuzej [Public-private partnership – a modern mechanism for attracting investments to infrastructure industries] Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal "Internauka" [International scientific magazine] no. 2 (24), t. 2, pp. 145-148
10. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo [About public-private partnership] Law of Ukraine Zakon Ukrai'ny vid 01.07.2010 № 2404-VI / Verhovna Rada Ukrai'ny URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (data zvernennja:14.03.2018)
11. Benchmarking konkurentospromozhnosti Dnipropetrovs'koi' oblasti [Benchmarking of the competitiveness of the Dnipropetrovsk region] URL: http://uipp.org.ua/uploads/news_message/at_file_uk/0073/22.pdf (data zvernennja: 07.03.2018)
12. Stan ta perspektyvy rozvytku infrastruktury regioniv Ukrai'ny [The state and prospects for the development of the infrastructure of the regions of Ukraine] URL: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfraSTRUKTURA.pdf> (data zvernennja: 07.03.2018)