

## ПРИСКОРЕННЯ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЦТВА ОБ'ЄКТІВ СОЦІАЛЬНОЇ ТА ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## ACCELERATION OF DEVELOPMENT OF PRODUCTION OF OBJECTS OF SOCIAL AND PRODUCTION INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Проаналізовано сучасний стан об'єктів соціальної та виробничої інфраструктури, визначена їхня важлива роль у соціально-економічному розвитку регіонів України. Зазначено той факт, що ці інфраструктури знаходяться на стику двох ключових проблем сучасного розвитку України, а саме: економічної та соціальної сфери. Виділено основні структурні складові частини соціальної і виробничої інфраструктури, які на сучасному етапі не повною мірою збалансовані, розвиваються не з належною інтенсивністю. Вивчено зарубіжний досвід розвитку соціальної і виробничої інфраструктури для встановлення можливості використання його в умовах сучасного розвитку України та її регіонів. Виділено і згруповані ключові проблеми в розвитку соціальної і виробничої інфраструктури, характерні для більшості регіонів країни, і запропоновано напрями їх подолання з використанням кластерного підходу, інструментарію ДПП, маркетингу регіону, державного і регіонального територіального брендингу, із залученням до цього процесу великих містоутворюючих підприємств, розташованих у регіонах із високорозвинутою корпоративною соціальною відповідальністю, задля прискорення розвитку позначених інфраструктурних складників.

**Ключові слова:** інфраструктура регіону, соціальна інфраструктура, виробнича інфраструктура, кластеризація економіки, державно-приватне партнерство, регіональний маркетинг, бренд регіону, корпоративна соціальна відповідальність.

*Проанализировано современное состояние объектов социальной и производственной*

*инфраструктуры, обозначена их важная роль в социально-экономическом развитии регионов Украины. Указан тот факт, что эти инфраструктуры находятся на стыке двух ключевых проблем современного развития Украины, а именно: экономической и социальной сферы. Выделены основные структурные составляющие социальной и производственной инфраструктуры, которые в настоящее время не в полной мере сбалансированы, развиваются не с должной интенсивностью. Изучен зарубежный опыт развития социальной и производственной инфраструктуры для установления возможности использования его в условиях современного развития Украины и ее регионов. Выделены и сгруппированы ключевые проблемы в развитии социальной и производственной инфраструктуры, характерные для большинства регионов страны, и предложены направления их преодоления с использованием кластерного подхода, инструментария ДПП, маркетинга региона, государственного и регионального территориального брендинга, с привлечением к этому процессу крупных градообразующих предприятий, расположенных в регионах с высокоразвитой корпоративной социальной ответственностью, для ускорения развития обозначенных инфраструктурных составляющих.*

**Ключевые слова:** инфраструктура региона, социальная инфраструктура, производственная инфраструктура, кластеризация экономики, государственно-частное партнерство, региональный маркетинг, бренд региона, корпоративная социальная ответственность.

УДК 338

**Голей Ю.М.**

асистент кафедри менеджменту та туристичного бізнесу

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

*The current state of social and industrial infrastructure facilities is analyzed, their important role in the socio-economic development of the regions of Ukraine is indicated. The main structural components of the social and production infrastructure, which at the present stage are not fully balanced, are not developed with the proper intensity. It was noted that the development of social infrastructure fully depends on the possibility and ability of the authorities (at the country and region level) to ensure its saturation with all necessary components using the available limited budgetary resources and products produced by national enterprises in order to reduce costs and stimulate national production. Key problems in the development of social and industrial infrastructure of Ukraine are identified and grouped, characteristic of most regions of the country, including: poor state of social and industrial infrastructure, high moral and physical deterioration of the material and technical base, uneven development depending on the region, insufficient budgeting, low level of incentives for representatives of the business community, etc. Studied foreign experience in the development of social and industrial infrastructure, to establish the possibility of using it in the conditions of modern development of Ukraine and its regions. The ways of overcoming problems are proposed, to accelerate the development of designated infrastructure components in the country, among which are particularly highlighted: expanding the boundaries of the cluster approach to use it in the development of social and production infrastructure, using public-private partnership to finance and manage development objects of social and industrial infrastructure, the use of regional (territorial) marketing to attract investment in the development of regions, stimulating the development of social corporate responsibility in enterprises of the region, through which the quality of social and production infrastructure is improved. The need for further development of cluster policy in Ukraine to accelerate the development of social and industrial infrastructure was highlighted.*

**Key words:** regional infrastructure, social infrastructure, production infrastructure, economic clustering, public-private partnership, regional marketing, regional brand, corporate social responsibility.

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку нашої держави не виникає сумніву щодо необхідності забезпечення системного інфраструктурного облаштування економіки України, послідовного та поступового підвищення його якості. У цьому питанні важлива роль відводиться соціальній та виробничій інфраструктурі країни загалом та її регіонів зокрема. Соціальна інфраструктура відіграє найважливішу роль у народному господарстві

будь-якої держави світу. Вона впливає на стан таких важливих економічних категорій, як якість життя і рівень добробуту населення країни, забезпечення можливості комплектацій підприємств кваліфікованими кадрами, підвищення рівня зайнятості, ефективного розселення населення для запобігання надмірній концентрації і вирівнювання рівня соціального й економічного розвитку регіональних територій. Крім того, зростання рівня і якості роз-

витку соціальної інфраструктури сприяє скороченню регіональної міграції, закріпленню трудових ресурсів і зниженню рівня плинності кадрів. У свою чергу, розвиток соціальної інфраструктури повною мірою залежить від можливості і здатності влади (на рівні країни та регіону) забезпечити її насичення всіма необхідними компонентами з використанням наявних обмежених бюджетних ресурсів і продуктів, вироблених національними підприємствами, з метою скорочення витрат і стимулювання національного виробництва. Отже, соціальна та виробнича інфраструктури знаходяться на стику двох ключових проблем сучасного розвитку України, а саме: економічної та соціальної. Так, економічна характеризується необхідністю розвитку і подальшого розміщення відповідних продуктивних сил, а, соціальна – необхідністю суттєвого підвищення якості та рівня життя всього населення України. Тому для підвищення якості соціально-економічного розвитку України та її регіонів необхідно вирішити наявні проблеми соціальної та виробничої інфраструктури в усіх регіонах, скоротити наявні диспропорції, забезпечити якісний управлінський вплив органів влади для прийняття ними ефективних програм і заходів, спрямованих на прискорення розвитку виробництва об'єктів соціальної та виробничої інфраструктури на підприємствах України.

Сучасний розвиток соціальної та виробничої інфраструктури в Україні має суттєві територіальні відмінності залежно від рівня розвитку того чи іншого регіону. Кожен окремих регіон вносить свій внесок у загальний рівень соціально-економічного розвитку, займаючи певне місце в територіальному поділі праці та виробничому комплексі країни. Дійсно, кожен окремих регіон розвивається в специфічних природно-кліматичних і геологічних умовах, характерних для його розташування, з можливостями освоєння тих чи інших природних ресурсів залежно від сформованості складників внутрішньої регіональної структури виробництва, з різними традиційними для регіону господарськими навичками, зосередженням навчальних і науково-технічних установ, соціальними умовами тощо [1, с. 81–82].

Для сучасної України забезпечення сталого розвитку є надзвичайно важливим питанням, яке тісно пов'язане з підвищенням рівня соціально-економічного розвитку через розвиток соціальної та виробничої інфраструктури. Усе зазначене вище зумовило високий ступінь актуальності теми статті, вимагає проведення в її межах системного аналізу стану соціальної та виробничої інфраструктури в їхньому взаємозв'язку, визначення наявних проблем і встановлення наявного потенціалу, для розроблення напрямів їх подальшого поступового розвитку, з метою підвищення якості і рівня життя громадян, забезпечення їх соціального благополуччя й економічного добробуту, а також для зростання рівня соціальної захищеності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Основні складники та стан соціальної інфраструктури досліджували такі українські автори, як О.А. Агарков, В.М. Вакуленко, О.С. Ігнатенко, І.Ф. Коломієць, Н.Є. Копер, М.К. Орлатий та ін. Ключові питання промислового розвитку країни та її базових галузей, структури та стану виробничої інфраструктури детально дослідженні Н.В. Івашовою, Є.І. Нагорним, О.С. Телетовим та ін. Сучасний стан, перспективи та напрями соціально-економічного розвитку України вивчали А.І. Бутенко, В.М. Василенко, І.Є. Вернер, В.М. Гейц, В.А. Голян, А.І. Даниленко, М.Г. Жулинський, Е.М. Лібанова, О.С. Онищенко та багато інших. Незважаючи на велику кількість праць та досліджень у напрямі вивчення питань стану, структури та подальших можливостей розвитку соціальної та виробничої інфраструктури, залишається не до кінця вирішеним питання їх взаємозалежності і прискорення розвитку для підвищення якості життя та нарощування ефективності національної економіки нашої країни.

**Постановка завдання.** Метою дослідження у статті є розроблення пропозицій та інструментарію щодо прискорення розвитку інфраструктури України. Досягнення мети здійснюється на основі системного аналізу сучасного стану соціальної та виробничої інфраструктури України, існуючого зарубіжного досвіду прискорення їх розвитку та виявлення можливості його застосування в сучасних умовах розвитку економіки нашої країни.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Особливими характеристиками сучасної інфраструктури є її комплексність та необхідність застосування системних заходів задля забезпечення поступового розвитку всіх її складових частин. Інфраструктура країни загалом включає в себе окремі складники, які відіграють вагомую роль у її розвитку. На рисунку 1 зазначено що входить до складу соціальної та виробничої інфраструктури країни і відіграє вагомую роль у її розвитку. Важливо зазначити той факт, що з погляду сфери матеріального виробництва країни виробнича інфраструктура відіграє одну з першорядних ролей, а соціальна інфраструктура – другою.

У 2017 році були опубліковані результати аналітичного дослідження «Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації», де вказано, що загальнодержавний показник динаміки розвитку інфраструктури України становить 6,15%. Такий показник загалом відносно непоганий [3, с. 13]. Але, незважаючи на це, слід зазначити, що нині не можна говорити про збалансований і поступовий розвиток інфраструктури України.

Цьому свідчать дані опублікованого традиційного щорічного рейтингу конкурентоспроможності країн світу Всесвітнього економічного форуму, згідно з яким у 2018 році порівняно з рейтингом

попереднього періоду (2017 року) Україна за параметром «інфраструктура» опустилася на 3 позиції – з 75 місця до 78 [4]. Загалом за останні п'ять років Україна опустилася в світовому рейтингу якості інфраструктури на 12 позицій [5].

Погіршенню ситуації сприяли наявні загальні проблеми інфраструктурного розвитку, а саме:

- більшість складників інфраструктури в Україні перебувають у незадовільному стані;
- високий рівень морального та фізичного зносу матеріально-технічної бази інфраструктури, як соціальної, так і виробничої, яка не відповідає сучасним вимогам;
- нерівномірність розвитку об'єктів соціальної та виробничої інфраструктури залежно від регіону;
- недостатність бюджетного фінансування;
- недостатність та недосконалість державного стратегічного планування, орієнтованого на прискорення розвитку інфраструктури країни;
- низький рівень стимулювання представників бізнес-спільноти до розвитку корпоративної соціальної відповідальності підприємств, одною з головних рис якої є активна участь у поліпшенні стану соціальної та виробничої інфраструктури країни тощо.

Розглянемо наявний досвід розвитку інфраструктури деяких країн світу, які у зазначеному вище рейтингу конкурентоспроможності країн світу 2018 року Всесвітнього економічного форуму знаходяться у першій десятці.

Перші місця в рейтингу за підсумками 2018 року займають країни з високим рівнем конкурентоспроможності, а саме: Гонконг, Данія, Ірландія, Люксембург, Нідерланди, ОАЕ, Сінгапур, США, Швейцарія і Швеція, для яких характерною рисою є високорозвинена і досконала інфраструктура. Проаналізувавши різні джерела й аналітичні матеріали, вдалося встановити, що основними інструментами успішного розвитку соціальної та виробничої територіальної інфраструктури найбільш успішних економік світу виступають:

- застосування кластерного підходу для розвитку економіки і всіх складників інфраструктури;
- застосування інструментарію державно-приватного партнерства для розвитку соціальної та виробничої інфраструктури;
- застосування інструментів маркетингу для розвитку регіонів та залучення в них ресурсів: інвестиційних, людських, фінансових, та ін.;
- державний і регіональний територіальний брендинг;
- стимулювання активного розвитку корпоративної соціальної відповідальності великих містоутворюючих підприємств, розташованих у регіонах.

Розкриємо сутність вказаних інструментів успішного розвитку соціальної та виробничої територіальної інфраструктури трохи докладніше.



Рис. 1. Внутрішня структура інфраструктури країни

Джерело: [2, с. 102]

Кластерний підхід. Насамперед кластер – це соціальне поняття, один з унікальних способів самоорганізації національної спільноти для отримання можливості виживання в умовах жорсткої міжнародної конкуренції. Кластер розглядається як особлива організація співробітництва на єдиній території підприємств і організацій, які об'єднуються навколо відповідного науково-освітнього центру, пов'язаних партнерськими відносинами з державними та муніципальними органами управління з метою підвищення конкурентоспроможності підприємств, регіону та національної економіки загалом. Кластер виступає як співтовариство близько розташованих і економічно тісно пов'язаних між собою підприємств суміжного профілю, взаємно сприяють загальному розвитку і росту конкурентоспроможності одне одного.

Процес кластеризації розглядається сьогодні як ринковий механізм якісного перетворення регіональних економічних, виробничих і соціальних систем. Ефективність кластерного підходу визначається тим, що долаються вузькогалузеві бачення економіки регіону. На відміну від традиційного галузевого підходу, за своєю суттю деформуючого конкуренцію за рахунок лобювання інтересів окремої галузі або компанії, наслідком чого є «перетікання» вигоди в одну з галузей, кластеризація дає змогу сформувати комплексний погляд на державну політику розвитку регіону з урахуванням наявного потенціалу конкретних регіональних економічних суб'єктів.

Застосування кластерного підходу вигідне для широкого спектра учасників соціальної і виробничої сфери, оскільки він має такі переваги:

- розширення мережі постачальників і споживачів, більш легкий доступ до ринку праці та капіталу (в тому числі і міжнародного);
- участь фінансових інститутів у кластері підвищує можливості залучення необхідних коштів на реалізацію інвестиційних проектів;

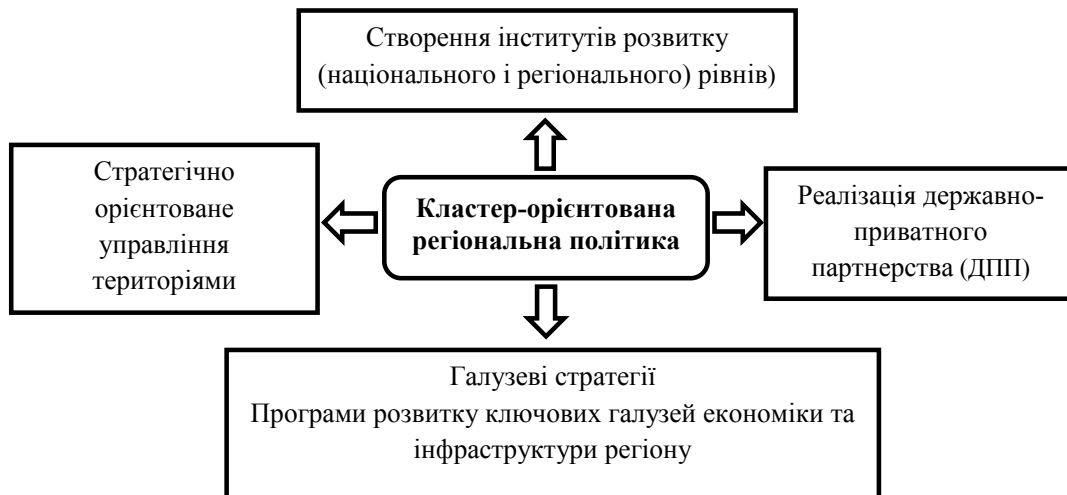


Рис. 2. Характерні риси кластер-орієнтованої регіональної політики

- досягнення ефекту масштабу і серйозна економія трансакційних витрат;
- спільна робота з органами державної та регіональної влади дає змогу більш ефективно відстоювати інтереси на законодавчому рівні, домогтися пільг і субсидій тощо.

Характерні риси кластер-орієнтованої регіональної політики наведені на рис. 2.

Позитивний вплив кластерів на національну економіку країни беззаперечний, так, наприклад, у США кластеризація дала змогу досягти понад 32% зайнятості (без урахування бюджетного сектору). У кластерах Швеції зайнято 39% усього працездатного населення (без урахування бюджетного сектору). У галузях, залучених у кластери продуктивність праці вище середнього станового показника на 44% [6].

Більше того, кластерний сектор, за твердженням фахівців Гарвардської школи бізнесу, є головною рушійною силою розвитку секторів, які обслуговують локальні ринки. Важливим є те, що чим більше розвинені кластери в окремій країні або її регіоні, тим вища конкурентоспроможність національних підприємств і рівень життя населення загалом.

Таким чином, розвинути і підвищувати інтенсивність виробництва об'єктів і продукції для оснащення соціальної і виробничої інфраструктури регіонів України можна на підставі кластеризації, використання якої для підвищення розвитку різних сфер в економіці країн світу вже має багато позитивних прикладів. Так, тролейбуси є важливим сегментом інфраструктури міст, що займає лівову частину пасажирських перевезень. Дотепер тролейбусний автопарк в Україні, як і раніше, в більшості своїй складається з транспортних засобів ще радянського періоду, які працюють понад нормативний термін, і тільки лише окремі міста змогли за час незалежності країни оновити основні фонди свого рухомого складу.

У нашій країні нині тільки п'ять підприємств працюють у сфері виробництва і поставки тролейбусів, а саме:

- Спільне українсько-німецьке підприємство ТОВ «Електротранс» (місце дислокації місто Львів);
- ТОВ «БКМ-Україна» офіційний дилер білоруського виробника тролейбусів АТ «Керуюча компанія холдингу» Белкоммунмаш» (місце дислокації місто Луцьк);
- ПрАТ «ЧАЗ» Чернігівський автозавод, одне з наймолодших українських автобусобудівних підприємств (місце дислокації – місто Чернігов);
- ЗАТ «Літан» генеральний дилер першого виробника українських тролейбусів – Державного підприємства «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. А.М. Макарова» (місце дислокації – місто Дніпро);
- Корпорація «Богдан», до складу якої входить ПАТ «Автомобільна Компанія «Богдан Моторс» (місце дислокації місто Київ).

При цьому жодне із зазначених вище підприємств не має сформованого повного циклу виробництва із застосуванням вітчизняних комплектуючих і витратних матеріалів. Саме у цьому полягає великий потенціал розвитку кластерів шляхом стимулювання інноваційної активності малого і середнього бізнесу задля залучення його у сферу виробництва комплектуючих і деталей для виробництва тролейбусів та інших соціально важливих транспортних засобів. Тому що у вказаних регіонах вже є важливі зачатки для розвитку кластера з виробництва необхідного для інфраструктури країни автотранспорту.

На сучасному етапі розвитку кластеру автомобілебудування в Україні рівень I сформований вказаними вище підприємствами, рівень II розвинений слабо (відсутня необхідна за кількістю та якістю мережа постачальників), рівень III частково розвинений (є деякі структурні проблеми).



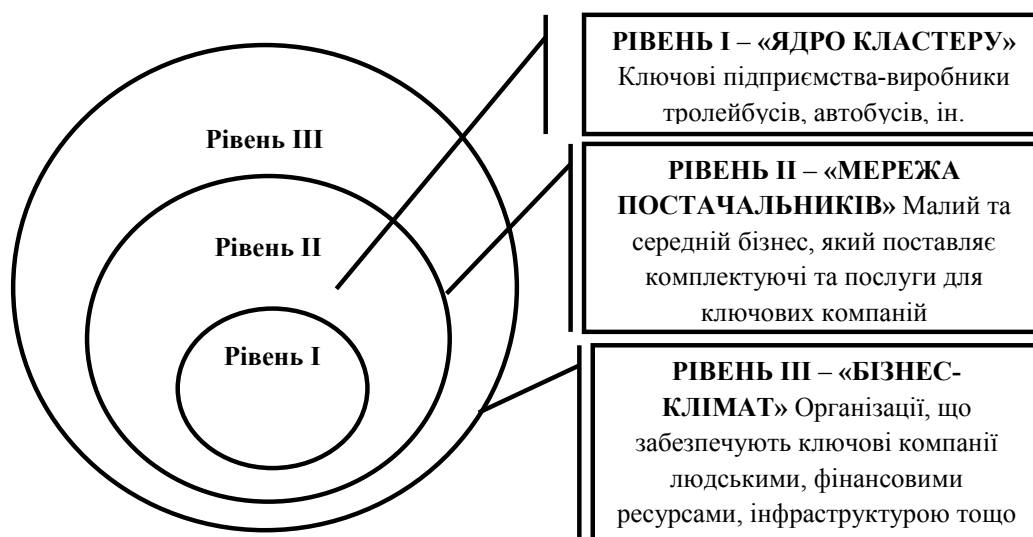


Рис. 3. Модель сформованої структури кластера автомобілебудування в Україні

Кожен кластер із погляду системного підходу має певний життєвий цикл, основні етапи якого – зародження, розвиток, зрілість і трансформація, і можна сказати, що кластери автомобілебудування в нашій країні, незважаючи на те, що формально і нормативно вони не оформлені, знаходяться на другій стадії – «розвиток». Тому мають перспективи подальшого розвитку, який можливий із чітким державним плануванням, формуванням кластерної політики, її своєчасної актуалізації та використанням інструментарію державного-приватного партнерства.

Державно-приватне партнерство (ДПП). Як вказано на рис. 2, характерною рисою кластер-орієнтованої регіональної політики виступає використання ДПП. Для формування та подальшого розвитку кластера як вельми успішної, ефективної і самодостатньої організації взаємодії виробників необхідна зацікавленість всіх його учасників. Саме державно-приватне партнерство сприяє кооперації, співпраці всього спектра учасників промислового кластера. Імплементация механізмів державно-приватного партнерства в межах кластерів стимулює більш активне залучення бізнесу в реалізацію різних великомасштабних, капіталомістких і ресурсномістких програм і проектів. Інститут державно-приватного партнерства у багатьох країнах світу допомагає реалізовувати суспільно значущі проекти у сфері розбудови та розвитку виробничої і соціальної інфраструктури, при цьому ДПП відводяться такі ролі в загальній системі економічних відносин у регіоні, як:

- створення нових методів управління;
- формування спільних інвестиційних ресурсів приватного та державного секторів задля 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 [7, с. 48–52].

У світовій практиці моделі ДПП, які довели свою ефективність, використовуються вже не одне десятиліття. Застосовується класифікація моделей ДПП, розроблена Світовим банком, що сприяє вибору не тільки основних форм реалізації інвестиційних проектів, але й принципів розподілу можливих ризиків між основними учасниками: державою і приватним сектором (рис. 4).

Наявні моделі здатні забезпечити потреби розвитку інфраструктури та її основних складників на основі взаємовигідного співробітництва влади і бізнесу. Для залучення коштів до розвитку соціальної і виробничої інфраструктури важливо застосовувати сучасні та ефективні інструменти маркетингу. Саме такими інструментами і виступають територіальний маркетинг або маркетинг регіону, який використовують на всіх етапах розвитку регіональної економіки, у тому числі для формування позитивного бренду території. У сучасній теорії державного управління визнано є необхідність стратегічного управління із застосуванням усього можливого аналітичного і планового інструментарію, у нашому разі маркетингу території або регіонального маркетингу.

Регіональний маркетинг являє собою систему заходів із залучення в регіон нових економічних агентів, характеризується комплексним підходом до вирішення виникаючих завдань інфраструктурного регіонального розвитку на підставі застосування концепції маркетингу, що містить елементи інтеграційного підходу. Саме маркетинг території спрощує визначення наявних сильних і слабких сторін у розвитку інфраструктури регіонів,

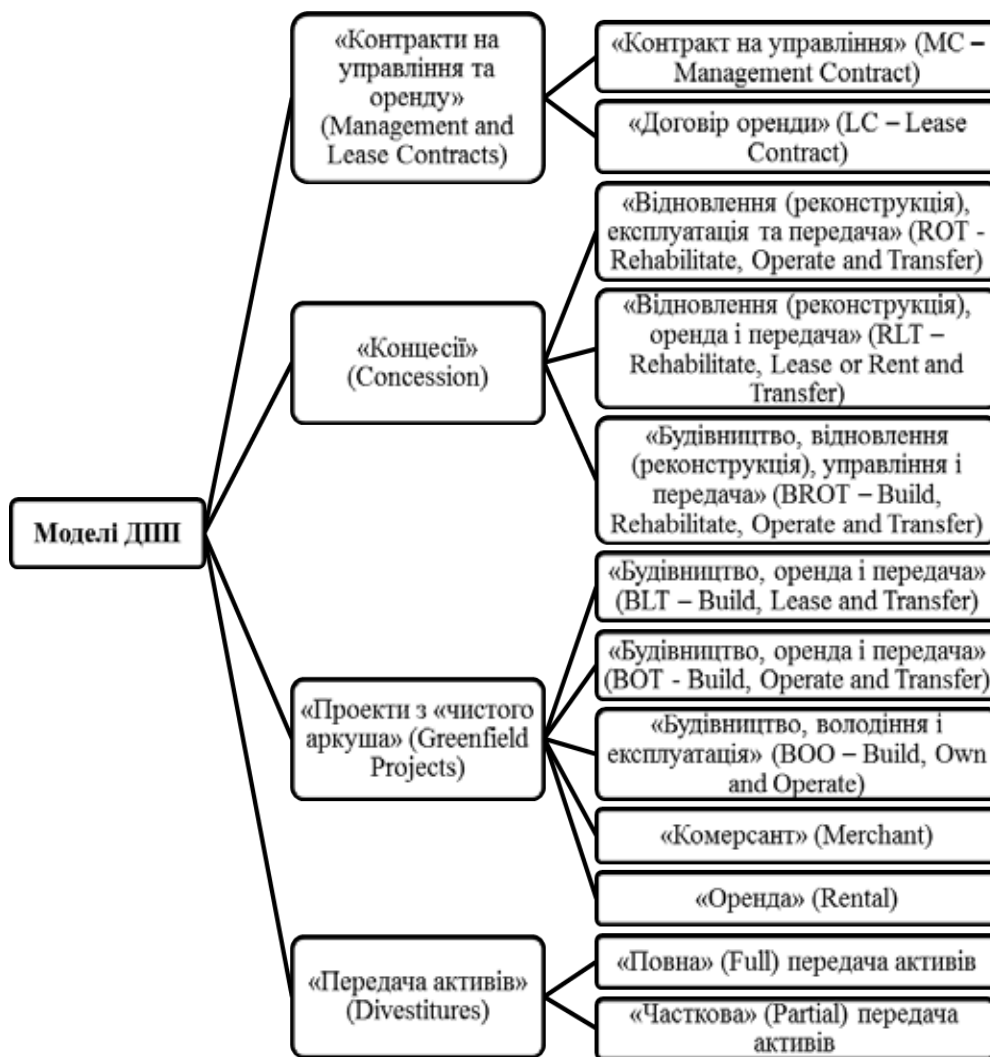


Рис. 4. Моделі ДПП згідно з класифікацією Світового банку

дає змогу позначити перспективні можливості та наявні загрози поступальному економічному зростанню [8, с. 46].

Територіальний маркетинг дає змогу позначити специфічний об'єкт управління – територію. Для самого терміна «територіальний маркетинг» характерні принципи масштабування, тобто можливість адаптувати методи і принципи класичного маркетингу стосовно будь-якої адміністративно-територіальної одиниці: міста, області, регіону, країни. Використання категорій «регіональний маркетинг» («маркетинг місця», «муніципальний маркетинг», «міський маркетинг», «маркетинг країни») дає змогу лише уточнити, щодо якого територіального об'єкта здійснюється управлінська діяльність, що може певним чином вплинути на коло вирішуваних завдань і способи їх вирішення. Основні напрями прикладання територіального маркетингу спрямовані на:

- розвиток престижу території через створення і підтримку іміджу (бренда);
- підвищення прибутковості регіонального бюджету;

- позитивну зміну інвестиційного клімату регіону;
- створення і підтримку якісної інфраструктури;
- реалізацію наявного потенціалу регіону;
- залучення в регіон ресурсів нематеріальних (трудових, інтелектуальних, тощо) та матеріальних (фінансових, інвестиційних);
- якісне виконання різноманітних соціальних регіональних програм [9, с. 2].

І нарешті, якісно новим і ефективним інструментом прискорення розвитку соціальної та виробничої інфраструктури виступає корпоративна соціальна відповідальність як особливий вид соціального партнерства. Однією з форм прояву розвиненості КСВ виступають соціальні інвестиції бізнесу. Дійсно, високий рівень розвитку корпоративної соціальної відповідальності характеризується тим, що містоутворюючі та великі підприємства регіону надають допомогу своїм містам у розвитку соціальної та виробничої інфраструктури (рис. 5).

Яскравим прикладом цього твердження може слугувати ПАТ «Северсталь», одна із провідних вертикально інтегрованих гірничодобувних і сталевих компаній України.

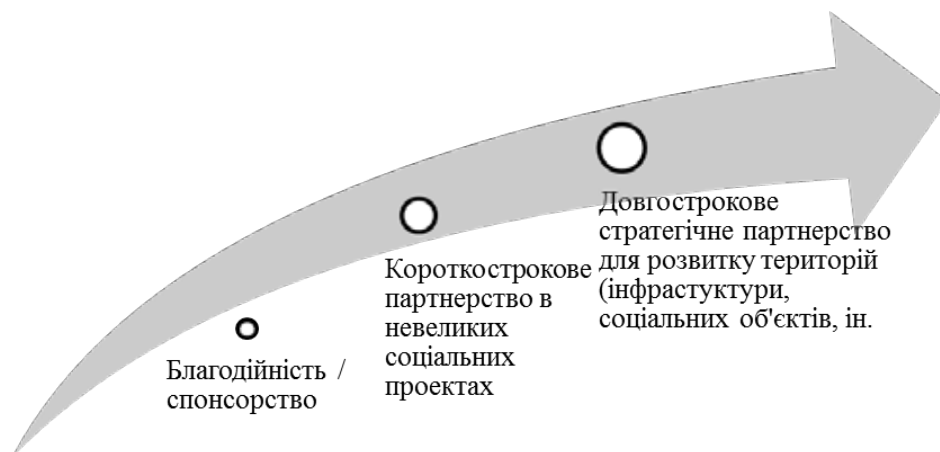


Рис. 5. Стадії розвитку КСВ підприємств України залежно від вкладу в розвиток регіону

ливарних компаній у світі, яка розглядає інвестиції в соціально-економічну інфраструктуру свого міста, а також освіту, спорт і культуру компанія сприймає як капітальні вкладення у власне майбутнє. Тому вважаємо за потрібне активно стимулювати розвиток КСВ серед підприємств України, що дасть змогу збільшити обсяг інвестицій у розвиток соціальної і виробничої інфраструктури, що сприятиме істотному прискоренню їхнього розвитку.

На підставі проведеного аналізу пропонуємо до реалізації таку управлінську модель процесу підвищення інтенсивності розвитку соціальної та виробничої інфраструктури України (рис. 6).

**Висновки з проведеного дослідження.** Необхідність подальшого розвитку та реалізації кластерної політики в Україні із застосуванням сучасного інструментарію має стратегічно важливе значення для прискорення розвитку соціальної і виробничої інфраструктури. Тому вкрай важливо докласти максимальних сукупних зусиль влади, бізнесу та громади для поступальної реалізації цього процесу. Інфраструктурне облаштування економіки України, з одного боку, залежить від загальних темпів модернізації країни, а з іншого – само виступає постачальником ресурсів, які використовуються для посилення економіч-



Рис. 6. Модель процесу підвищення інтенсивності розвитку соціальної та виробничої інфраструктури України

ного зростання. Стан соціальної та виробничої інфраструктури повною мірою визначає привабливість регіонів та поселень для громадян. Розміщення соціальної та виробничої інфраструктури відіграє важливу роль у просторовій організації суспільно та економічно важливого виробництва, зокрема у формуванні територіально-виробничих комплексів, що створює передумови розширення сфери докладання праці, стабілізації трудових ресурсів, а також регулювання міграційних процесів тощо. Кожний регіон в Україні сьогодні має потребу подальшого розвитку соціальної та виробничої інфраструктури з урахуванням наявних ресурсів та вже розвинутих складників. Одна з головних вимог до соціальної та виробничої інфраструктури як територіальних підсистем – їхня абсолютна комплексність, тобто необхідність одночасного взаємоузгодженого розвитку всіх ланок. За підсумками проведеного аналізу світового досвіду та наявних соціально-економічних тенденцій можна стверджувати, що найбільш перспективним напрямом у цій сфері є реалізація активних дій влади, бізнесу та громади у напрямі прискорення розвитку регіональної інфраструктури. Держава, місцеві органи влади та громада повинні разом розробляти ефективну стратегію розвитку інфраструктури країни та сприяти якісному досягненню її ключових цілей.

Подальші дослідження будуть спрямовані на поглиблення вивчення ролі різних суб'єктів господарювання у формуванні ефективної соціальної та виробничої інфраструктури, пошук інноваційних механізмів розвитку та фінансування об'єктів соціальної та виробничої сфери з урахуванням досвіду провідних у цій галузі країн, того інструментарію, який вже довів свою ефективність.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Тимарцев А.Ю. Старопромышленный регион как объект социально-экономического исследования. *Экономический вестник Донбасса*. Выпуск 4. 2008. С. 81–87
2. Голей М.Ю. Стратегія управління підприємствами виробничої та соціальної інфраструктури. Електронне наукове видання «Економіка та суспільство» Випуск № 15. 2018 С.100–107 URL: [http://economyandsociety.in.ua/journal/15\\_ukr/16.pdf](http://economyandsociety.in.ua/journal/15_ukr/16.pdf) (дата звернення: 02.09.2018)
3. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2017. – 108 с.
4. Рейтинг інфраструктури України в світі URL: [https://cfts.org.ua/infographics/rejting\\_infrastruktury\\_ukrainy\\_v\\_mire](https://cfts.org.ua/infographics/rejting_infrastruktury_ukrainy_v_mire) (дата звернення: 02.02.2019)
5. Україна просіла в рейтингу за якістю залізниць URL: <https://ukr.segodnya.ua/economics/transport/ukraina-prosela-v-reytinge-po-kachestvu-zheleznyh-dorog-1093617.html> (дата звернення: 02.02.2019)
6. Які існують види кластерів? URL: <https://unotices.com/page-answer.php?id=36653> (дата звернення: 05.02.2019)
7. Пашинська К. С. Форми державно-приватного партнерства: збірник наукових праць / за ред. В. А. Дерій. Тернопіль: Тернопільський національний економічний університет, 2015. Т. 22. № 1. С. 48–52.
8. Ергунова О. Т. Маркетинг території: навчальний посібник / О. Т. Ергунова; М-во освіти і науки Рос. Федерації, Урал. федер. ун-т. – Єкатеринбург: Изд-во Урал. ун-ту, 2017. 136 с.
9. Бессонова Л., Павлик А.Й. Територіальний маркетинг як важливий інструмент розвитку території. Міжнародна студентська науково – технічна конференція «Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання» URL: [http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/25237/2/MSNK\\_2018v2\\_Bessonova\\_L-Territorial\\_marketing\\_as\\_9-10.pdf](http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/25237/2/MSNK_2018v2_Bessonova_L-Territorial_marketing_as_9-10.pdf) (дата звернення: 15.02.2019)

#### REFERENCES:

1. Timartsev A. Yu. (2008) Staropromyshlennyj region kak obekt socialno-ekonomicheskogo issledovaniya [Old industrial region as an object of socio-economic research]. *Economic messenger of the Donbass (electronic journal)*, vol. 4, pp. 81–87 (in Ukrainian)
2. Goley Yu.M. (2018) Strategiya upravlinnya pidpriemstvami virobничoyi ta socialnoyi infrastrukturi [Strategy for managing industrial and social infrastructure enterprises]. *Economics and Society (electronic journal)*, vol. 15, pp. 100–107.
3. Sadchikova I., Koval M. (2017) Infrastruktura regioniv Ukraini. Prioriteti modernizaciyi. Analitichne doslidzhennya [Infrastructure of the regions of Ukraine. Priorities for upgrading. Analytical study]. Polissya Foundation for International and Regional Studies. Kiev. Friedrich Ebert Foundation.
4. Rejting infrastrukturi Ukraini v sviti [The rating of Ukraine's infrastructure in the world] (2018) Available at: [https://cft.org.ua/infographics/rejting\\_infrastruktury\\_ukrainy\\_v\\_mire](https://cft.org.ua/infographics/rejting_infrastruktury_ukrainy_v_mire) (accessed 2 February 2019)
5. Ukraina prosila v reytincu za yakistyu zaliznic [Ukraine has been in the ranking for the quality of railways]. Available at: <https://ukr.segodnya.ua/economics/transport/ukraina-prosela-v-reytinge-po-kachestvu-zheleznyh-dorog-1093617.html> (accessed 2 February 2019)
6. Yaki isnyuyut vidi klasteriv? [What types of clusters exists?] Available at: <https://unotices.com/page-answer.php?id=36653> (accessed 5 February 2019)
7. Pashynska K.S. (2015) Formi derzhavno-privatnogo partnerstva [Forms of public-private partnership]. Ternopil: Ternopil National University of Economics vol. 22, no. 1, pp. 48-52 (in Ukrainian)
8. Ergunova O.T. (2017) Marketing teritoriyi [Marketing territory]. Ekaterinburg: Ural University Press, p. 136 (in Russian)
9. Bessonova L., Pavlik A.Y. (2018) Territorialnij marketing yak vazhlij instrument rozvitku teritoriyi [Territorial marketing as an important tool for the development of the territory]. *International Student Scientific and Technical Conference* Available at: [http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/25237/2/MSNK\\_2018v2\\_Bessonova\\_L-Territorial\\_marketing\\_as\\_9-10.pdf](http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/25237/2/MSNK_2018v2_Bessonova_L-Territorial_marketing_as_9-10.pdf) (accessed 15 February 2019)



## ACCELERATION OF DEVELOPMENT OF PRODUCTION OF OBJECTS OF SOCIAL AND PRODUCTION INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

The article "Accelerating development of the production of objects of social and industrial infrastructure of Ukraine" addresses the problems of development of social and industrial infrastructure of Ukraine as a whole and its regions, in particular, with the identification of problems and ways to overcome them, to accelerate the development of the objects specified in the article.

The aim of the study is to develop proposals and tools for accelerating the development of Ukraine's infrastructure. Achievement of the goal is carried out on the basis of a systematic analysis of the current state of social and industrial infrastructure of Ukraine, the existing foreign experience of accelerating their development, and identifying the possibility of its application in the current conditions of development of our country's economy.

The urgency of the article is that social and industrial infrastructures are at the crossroads of two key problems of the modern development of Ukraine, namely: economic and social. Thus, economic is characterized by the necessity of development and further placement of the corresponding productive forces, and, social - by the necessity of a significant increase in the quality and standard of living of the entire population of Ukraine. Therefore, in order to improve the quality of socio-economic development of Ukraine and its regions, it is necessary to solve existing problems of social and industrial infrastructure in all corners of the country, to reduce existing imbalances, to provide high-quality management influence of the authorities for their adoption of effective programs and measures aimed at accelerating the development of production objects of social and industrial infrastructure at enterprises of Ukraine.

To achieve a specific goal, applied general scientific methods, comparative analytical, statistical and recommendation.

The need for the development of cluster policy in Ukraine with the use of modern tools is strategically important for accelerating the development of social and industrial infrastructure. Therefore, it is extremely important to maximize the combined efforts of authorities, businesses and communities to progressively implement this process. The infrastructure of the Ukrainian economy, on the one hand, depends on the general pace of modernization of the country, and, on the other hand, acts as the supplier of resources used to strengthen economic growth. The state of social and productive infrastructure fully determines the attractiveness of regions and settlements for citizens. Placement of social and industrial infrastructure plays an important role in the spatial organization of socially and economically important production, in particular the formation of territorial production complexes, which creates the preconditions for expanding the scope of application of labor, stabilization of labor resources, as well as the regulation of migration processes, etc. Every region in Ukraine today needs the further development of social and industrial infrastructure, taking into account available resources and already developed components. One of the main requirements for social and industrial infrastructure as a territorial subsystem – is their absolute complexity, that is, the need for simultaneously mutually agreed development of all units. Based on the analysis of world experience and existing socio-economic trends, it can be argued that the most promising direction in this area is the implementation of active government, business and community actions aimed at accelerating the development of regional infrastructure. The state, local authorities and the community must jointly develop an effective strategy for the development of the country's infrastructure and contribute to the qualitative achievement of its key objective.

As a result of the research, it was revealed that in order to significantly accelerate the development of objects of social and industrial infrastructure of Ukraine, according to the experience of the most successful economies of the world, it is necessary:

- apply a cluster approach for the development of the economy and all components of the infrastructure;
- apply the public-private partnership toolkit for the development of social and productive infrastructure; – apply marketing tools for the development of regions and attracting resources from them: investment, human, financial, etc .;
- to develop state and regional territorial branding;
- to stimulate the development of corporate social responsibility of large city-forming enterprises located in the regions.

The practical value of the article is the possibility of using its main achievements, conclusions and proposals in the practical activity of state authorities and large enterprises of the regions for the effective development of social and industrial spheres.