

УДК 332.145:338.244.47

JEL: R10; R11; R58

DOI: 10.35774/rarrpsu2020.25.031

Алла МЕЛЬНИК

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту публічного управління та персоналу
Західноукраїнський національний університет
E-mail: a.melnyk@wunu.edu.ua
ORCID ID: 0000-0001-6033-7332

Іванна ШИМКО

магістр публічного управління і адміністрування
Тернопільська районна адміністрація

ІНФРАСТРУКТУРА АДМІНІСТРАТИВНОГО РАЙОНУ В УМОВАХ СЕКТОРАЛЬНИХ І АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ РЕФОРМ

АНОТАЦІЯ

Вступ. У статті порушено проблему відповідності стану інфраструктури адміністративного району завданням сталого розвитку і виявлення впливу на кількісні та якісні показники її розвитку секторальних й адміністративно-територіальної реформ в Україні.

Метою статті є оцінювання відповідності стану інфраструктури адміністративного району завданням його сталого розвитку та вироблення пропозицій щодо удосконалення інституційного супроводу процесу її розвитку в умовах секторальних й адміністративно-територіальної реформ в Україні.

Методи дослідження: для розв'язання проблеми застосовані: системний аналіз та синтез, метод декомпозиції, SWOT-аналіз, статистичний та індексний методи.

Результати: уточнено понятійний апарат, дано авторське визначення понять «інфраструктура адміністративного району», «інституціональне середовище» та «інституційний вплив»; з врахуванням інституційної компоненти охарактеризовано інфраструктуру адміністративного району як специфічної системи; проаналізовано середовище функціонування інфраструктури в адміністративному районі, виявлено його сильні та слабкі сторони, можливості й загрози; висновки про результативність інституційного впливу на інфраструктуру зроблено на основі оцінки її рівня розвитку шляхом розрахунку інтегральних індексів і порівняння їх з середньообласними; запропоновано систему механізмів інституційного впливу на активізацію розвитку інфраструктури, до яких віднесено розширення практики формування і реалізації стратегій територіальних громад, використання механізму публічно-приватного партнерства та проектного менеджменту.

Перспективи дослідження автори вбачають у розв'язанні проблеми формування комплексів інфраструктурних об'єктів у ОТГ.

Ключові слова: інфраструктура, адміністративний район, інституціональне середовище, інституційний вплив, секторальні реформи, адміністративно-територіальна реформа.

Формули 0; рис. 0; табл 2; бібл.14

Alla MELNIK, Ivanna SHYMKO

INFRASTRUCTURE OF THE ADMINISTRATIVE DISTRICT IN THE CONDITIONS OF SECTORAL AND ADMINISTRATIVE-TERRITORIAL REFORMS

ABSTRACT

Introduction. The article raises the issue of compliance of the state of the infrastructure of the administrative district with the task of sustainable development and identifying the impact on quantitative

and qualitative indicators of its development of sectoral and administrative-territorial reforms in Ukraine.

Goal. *This is an assessment of the compliance of the infrastructure of the administrative district with the task of its sustainable development and the development of proposals for improving the institutional support of the process of its development in the context of sectoral and administrative-territorial reforms in Ukraine.*

Methods: *system analysis and synthesis, decomposition method, SWOT-analysis, statistical and index methods are used to solve the problem.*

Results. *the conceptual apparatus is specified, the author's definition of the concepts «administrative district infrastructure», «institutional environment» and «institutional influence» is given; taking into account the institutional component, the characteristics of the infrastructure of the administrative district as a specific system are given; the environment of infrastructure functioning in the administrative district is analyzed, its strengths and weaknesses, opportunities and threats are revealed; conclusions about the effectiveness of the institutional impact on infrastructure are made on the basis of assessing its level of development by calculating integrated indices and comparing them with the regional average; the system of mechanisms of institutional influence on activization of infrastructure development is offered, to which expansion of practice of formation and realization of strategies of territorial communities, use of the mechanism of public-private partnership and project management is carried.*

The authors see the prospects of the study in solving the problem of forming complexes of infrastructure facilities in the united territorial communities.

Keywords: *infrastructure, administrative district, institutional environment, institutional impact, sectoral reforms, administrative-territorial reform.*

Formulas 0; Fig. 0; table 2; bibl.14

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями. Інфраструктура є основою, своєрідним каркасом економічного і соціального розвитку країни, регіону, адміністративно-територіальних одиниць нижчого рівня. Регіональна інфраструктура як одна із складових нині перебуває в умовах глибоких трансформацій інституціонального середовища, у зв'язку з проведенням низки секторальних реформ (реформ охорони здоров'я, освіти, енергетичного сектору, аграрної тощо) та реформи адміністративно-територіальної, що за відсутності достатньої гармонізації і збалансованості цих процесів супроводжується загостренням прояву накопичених нерозв'язаних технологічних, економічних, соціальних проблем, кризових явищ у цій сфері та потребує наукового забезпечення усіх управлінських дій на кардинальні зміни для формування такої інфраструктури, яка б поєднувала сучасні досягнення інформаційно-технологічного розвитку й найкращі практики іноземних моделей її організації. Особливо гостре це питання стосовно новоутворених адміністративних районів, які, ввівши у себе новий склад об'єднаних територіальних громад (ОТГ), мають упорядкувати структурно та функціонально свою інфраструктуру.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти формування інфраструктури регіонів у сучасних умовах загалом та її окремих складових досліджували вітчизняні і зарубіжні вчені П. Беленький, З. Герасимчук, А. Гриценко, В. Куценко, Н. Пігуль, С. Писаренко, У. Садова, Ю. Саєнко, Д. Стеченко, І. Школа та ін. Серед робіт зарубіжних економістів проблеми формування інфраструктури регіонів певною мірою висвітлені у працях Д. Ашауера, Р. Брейєра, Т. Кемпбелла, Р. Нудельмана, А. Пезенті, П. Розенштейн-Родана, Г. Хедткампа й ін. Але, незважаючи на значні дослідження та здобутки вчених у даній сфері, окреслені проблеми не знайшли відображення, не вирішеними залишаються питання щодо визначення оптимального співвідношення складових інфраструктури регіонів, які сприятимуть наповненню бюджету та виконанню повноважень місцевих органів влади, проблеми удосконалення її інституціонального середовища та інституціонального супроводу змін. На рівні адміністративних районів згадані проблеми є особливо актуальними і потребують дослідження, що обумовлює актуальність теми, конкретизацію її мети і завдань.

Метою наукової статті є оцінювання відповідності стану інфраструктури адміністративного району завданням його сталого розвитку та вироблення пропозицій щодо удосконалення

інституційного супроводу процесу її розвитку в умовах секторальних й адміністративно-територіальної реформ в Україні.

Методи дослідження: аналіз та синтез – для уточнення теоретичної сутності базових понять; декомпозиції – для визначення функціональних компонент інфраструктури регіону; табличний – для аналізу стану розвитку компонент інфраструктури адміністративного району; SWOT – аналіз – для багатофакторного системного аналізу впливу зовнішнього середовища на компоненти інфраструктури району; статистичний, індексний – для оцінювання результативності впливу інституалізації на розвиток інфраструктури району.

Виклад основного матеріалу дослідження. Серед актуальних наукових проблем із тематики регіонального розвитку виділяються теоретико-методологічні питання визначення регіональної інфраструктури як окремої категорії. Наявна певна неврегульованість категорійного апарату у сфері регіональної інфраструктури на законодавчому рівні. В науковому обігу активно вживають цей термін, але ні в нормативно-правових і методичних документах, ні у практиці він не отримав чіткого трактування.

Поняття інфраструктури у різноманітних літературних джерелах прийнято розглядати здебільшого як окремі складові, класифікують за галузевою приналежністю, а не як єдину цілісну систему, від рівня розвитку котрої залежить ефективність функціонування усіх підсистем економіки. Відсутність єдиної позиції щодо трактування цього поняття та класифікації елементів призводить до невдалих спроб управління розвитком інфраструктури, роль якої особливо посилюється сьогодні. Важливим є питання узагальнення та систематизації трактувань поняття «інфраструктура», як одного з найважливіших елементів ринкової економіки [2, с. 374].

Прийнято вважати, що термін «інфраструктура» увів у економічну науку в 1955 р. американський економіст П. Розенштейн-Родан [14]. На його думку, цей термін стосувався «всіх умов навколишнього суспільного середовища, необхідних для того, щоб приватна промисловість була спроможного зробити перший ривок». Загалом у науковому обігові це поняття з'явилося наприкінці 1940-х рр., і його використовували для позначення комплексу галузей, що обслуговують промислове та сільське господарство, а саме будівництво каналів, портів, мостів, доріг та ін. У дослідженнях українських учених останніми роками помітні нові підходи до визначення сутності інфраструктури та розвитку її специфічних особливостей, характерних для умов становлення ринкової економіки в Україні. Так, у роботах А. Гриценка та В. Соболева [3, с. 36] визначено, що інфраструктура у будь-якій соціально-економічній системі – це, насамперед, сукупність елементів, які забезпечують безперебійне функціонування взаємозв'язків об'єктів і суб'єктів даної системи. В. Алексієнко [1] зазначає, що інфраструктура – це складова частина загальної будови економічного життя, яка забезпечує нормальну діяльність економічної системи в цілому. Найбільш системно поняття «інфраструктура» потрактовано наприкінці 60-х рр. та на початку 70-х рр. ХХ ст. у роботах Д. Кларка, А. Маршала, А. Хіршмана [10, с. 37], де у галузі дослідження «соціального накладного капіталу» воно було розширене й охоплювало не лише галузі транспорту, зв'язку та матеріально-технічного забезпечення, а й складові невиробничих галузей та інституціональну інфраструктуру. Враховуючи процеси децентралізації, право говорити про регіональну інфраструктуру як систему з особливою природою та властивостями, здатністю виконувати функції фундаменту регіону. Завдяки інфраструктурі забезпечують стійкість регіону та його розвиток. Якщо взяти за основу визначення системи як «... сукупності взаємодіючих елементів, що перебувають у відносинах одне з одним, становлять цілісне утворення» [5, с. 98], то регіональну інфраструктуру доцільно розглядати як певну соціально-економічну підсистему регіону з різноманітними взаємозв'язками та пропорціями, яка обов'язково прямо залежить від фактора регіональності. Останній зумовлює різний склад та внутрішню структуру інфраструктури в кожному окремому регіоні, варіативність стандартизації та нормування послуг.

Враховуючи це, за основу аналізу візьмемо класифікацію за функціональною ознакою, виділяючи: інженерно-технічну, транспортну, соціальну, інфраструктуру зв'язку, житлово-комунального господарства, інституційну, інформаційну, інноваційну, екологічну, зовнішньоекономічну інфраструктури, вагомість яких регіональному розвитку полягає у створенні та сприянні відносин між господарюючими суб'єктами регіонів. У результаті

аналізування наукових джерел можемо стверджувати, що інфраструктура адміністративного району – це система, головним завданням якої є відповідне забезпечення функціонування і розвитку основної його структури (населення, підприємств, галузей, економіки в цілому).

Дослідження й аналізування елементів інфраструктури дасть змогу оцінити ступінь її впливу на відповідні об'єкти і в кінцевому результаті, за умов сприятливого інституціонального середовища, може сприяти стабільному і сталому розвитку адміністративного регіону. В цьому зв'язку вважаємо важливим зосередити емпіричний аналіз на розв'язанні двох важливих завдань: оцінювання інституціонального середовища функціонування інфраструктури району та визначення результативності впливу інституційного супроводу розвитку інфраструктури в ньому. Стосовно першого розглянемо стан інститутів та інституцій у сучасному адміністративному районі, тобто якість інституціонального середовища функціонування й розвитку компонент його інфраструктури. За другим завданням – результативність інституційного супроводу розвитку інфраструктури в сучасних умовах, яке важливо оцінювати з позицій як підвищення конкурентоспроможності регіону (району) у внутрішньо-українському просторі, так і ширини й глибини входження його у систему господарських зв'язків і процесів. Останнє залежить від характеру інституалізації регіонального розвитку, в основі якого принципи [12, с.116]: децентралізація; партнерство; субсидіарність; мобільність і адаптивність; принцип виділеної компетенції.

Грамотно організоване регіональне інституційне забезпечення функціонування і розвитку інфраструктури опирається, насамперед, на гнучку, збалансовану комбінацію централізації і децентралізації. Результатом цього стає підвищення ефективності управлінських впливів, утворення в регіональному співтоваристві зон спільної компетенції і взаємної відповідальності, партнерства, субсидіарності, подальшого взаємного делегування повноважень і перерозподілу функцій.

До переліку найважливіших завдань нинішнього розвитку інфраструктури адміністративного району можна віднести: зниження транспортних витрат в економіці району; підвищення якості надання житлово-комунальних послуг для населення; формування та реалізацію єдиної державної політики у сфері функціонування ринків електричної енергії і природного газу й в сфері теплопостачання; організація утримання в належному технічному стані та розвиток мережі автомобільних доріг загального та місцевого користування, мостів та інших штучних споруд і раціональному розвитку дорожньої інфраструктури; для охорони здоров'я – достатньо розгалужена мережа закладів усіх форм власності, які надають широкий спектр послуг жителям району; для освіти – урізноманітнення послуг із боку суб'єктів господарювання усіх форм власності, розгортання мережі позашкільних навчальних закладів; зростання обсягів надання послуг і розвитку засобів та мереж зв'язку, поступова реконструкція шляхом заміни застарілого аналогового обладнання на сучасне цифрове, розвиток ринку сучасних інформаційних технологій та послуг, мережі Інтернет.

Враховуючи розбіжності в підходах, методах, обсягах, термінах, оцінках, при практичному виконанні тих або інших завдань сьогодні можна стверджувати, що, незважаючи на триваючі наукові пошуки, наявні напрацювання й певний досвід, теорією і практикою регіонального управління поки не вироблені переконливі методологічні установки для повноцінного розв'язання назрілих і виникаючих проблем оцінювання регіонів на базі розвитку інфраструктурного забезпечення. Розв'язуючи дану проблему, проаналізуємо послідовно: стан нормативно-правової бази, ступінь адаптивності системи управління до вимог системного підходу в розвитку інфраструктури, зміни в адміністративно-територіальному устрої, фактори розвитку інфраструктури, систему інституціональних важелів впливу на її розвиток, їх результативність, обравши емпіричною базою Тернопільський адміністративний район Тернопільської області.

У результаті секторальних реформ у цьому районі сформувалася така мережа інфраструктури: 377 крамниць, 68 закладів громадського харчування, 71 багатоповерховий будинкок, 6 підприємств житлово-комунального господарства, 2 заклади зв'язку, мережа Інтернет, що охоплює 14,4 тис. абонентів, 2 типи закладів газо- і електропостачання, 16 закладів дошкільної освіти, 25 закладів загальної освіти, 2 КНП охорони здоров'я, 2 заклади позашкільної освіти, 37 бібліотек, 37 клубних установ. Протяжність автомобільних доріг становить 279 км. Якісна оцінка з урахуванням

інституціональної компоненти дозволяє стверджувати наступне.

1. Інфраструктура адміністративного району в сучасному вигляді є особливим комплексними об'єктом інституціональних впливів, зокрема: 1) багатогалузевою системою, із різним характером підпорядкованості її об'єктів, різними формою власності та правовим режимом майнового стану, організаційно-правовою формою господарювання й іншим, що, відповідно, спричиняє потребу в різних методах та інструментах її інституціонального забезпечення. 2) системою, яка за всієї різноманітності інфраструктурних підрозділів виробляє особливий продукт – послуги, що породжує суттєві особливості інфраструктури як об'єкта управління, модернізації та реформування; 3) системою, якій притаманна наявність суб'єктів природної та штучної монополії, комерційного та некомерційного секторів, підрозділів із різним ступенем можливої конкуренції та залученні форм делегованого приватного управління; 4) системою із збереженням провідного значення публічного, а в його складі – комунального підсектору.

2. У зв'язку з цим негативний вплив на розвиток інфраструктури адміністративних районів – має законодавча невпорядкованість багатьох питань у сфері функціонування та розвитку комунального сектору економіки, зокрема щодо суб'єктності територіальної громади у майнових та господарських правовідносинах, участі територіальних громад у корпоративних відносинах, щодо статусу комунальної та спільної комунальної форм власності (окремий законодавчий акт очікують із 1997 р.), особливостей правового режиму майна комунального унітарного підприємства та ін. Проблему спільної комунальної власності фахівці відносять до числа найсерйозніших проблемі місцевого самоврядування. Особливо це стосується об'єктів спільної сумісної власності територіальних громад, що відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [11] перебувають в управлінні обласних та районних рад. Оперативне ж управління такими об'єктами всупереч Конституції України практично здійснюють відповідні місцеві державні адміністрації.

3. Отже, зберігається багато суб'єктність управління. У територіальному аспекті інфраструктура адміністративного району є певною сукупністю «місцевої інфраструктури» – інфраструктури окремих адміністративно-територіальних одиниць та громад, кожна зі яких уже формується і формуватиметься на основі місцевих потреб та умов. При збереженні ієрархічності системи управління та фрагментарності нормативно-правового забезпечення процесів трансформації реформування окремих компонент інфраструктури виникають конфлікти, трапляється неповне дотримання правових норм, недовершеність секторальних реформ, зокрема в освіті, охороні здоров'я, загострення проблем просторового розвитку.

4. Територіальне розосередження об'єктів інфраструктури, переважно місцевий характері обслуговування спричиняють особливу роль органів місцевого самоврядування, які зіштовхуються з проблемою забезпечення гарантованого державою мінімуму послуги незалежно від платоспроможності населення та місця проживання. Недотримання частини правових нормативів та механізмів, або дія їх обмежено і викривлено призводять до поточної кризи інфраструктури, а нові соціальні формування і далі не дають результатів.

5. У зв'язку з цим вважаємо правомірним говорити не лише про інституціональне середовище, а й про інституціональний супровід розвитку інфраструктури. Якщо під інституціональним середовищем розвитку інфраструктури району розуміємо сукупність соціокультурних, політичних і правових інститутів та взаємозв'язків між ними, які впливають на характер формування й функціонування інфраструктури району, то під інституційним супроводом – застосування сукупності важелів для забезпечення недопущення кризових явищ у ній та модернізацію в умовах реформ і поширення інновацій. Ідеться про використання інструментів модернізації моделі управління територіями та їх інфраструктурно-просторової дислокації, моніторингу, стратегічного аналізу, проектного менеджменту тощо.

Сьогодні у країні триває процес удосконалення нормативно-правової бази моніторингу розвитку регіонів, однак на рівні як Міністерства інфраструктури України, так і регіонів немає комплексного оцінювання інституалізації інфраструктурного забезпечення регіону та його адміністративних районів. Аналіз різних методик оцінювання управління розвитком інфраструктури показав, що комплексної методики оцінювання всіх його складових не існує. Для

найбільші повної і достовірної оцінки результативності інституалізації розвитку інфраструктури адміністративного району доцільно використовувати системний підхід, що забезпечить максимальне врахування її елементів, потенційні можливості, достовірні вхідні та вихідні параметри.

Головною проблемою інституційного забезпечення розвитку територій України є несформованість системи інституцій, спроможних у взаємодії та координації ефективно реалізовувати завдання державної регіональної політики. Нинішня модель державного управління на територіальному рівні в Україні характерна численними внутрішніми суперечностями та неузгодженістю, організаційним і функціональним дуалізмом, що проявляються, з одного боку, в порівняно широкій компетенції районних державних адміністрацій без їх відповідного організаційного забезпечення, а з іншого — в дублюванні райдержадміністраціями повноважень територіальних підрозділів центральних органів виконавчої влади і навпаки. Тому вирішення питань щодо їхнього організаційно-правового вдосконалення обумовлює необхідність формування чіткої моделі регіонального управління в період реформування владних відносин.

Після завершення першого етапу реформи з 490 адміністративних районів утворили 138 на 28 тисяч населених пунктів. Тепер на них припадає 1469 ОМС базового рівня і 490 ОМС другого рівня. Як результат секторальних реформ утворилася нова система первинної медицини та відбувся, хоча й недовершений, процес зміни мережі освітніх закладів. Інституційно розвиток інфраструктури в досліджуваному регіоні забезпечують: обласна і районна ради; місцева державна адміністрація (у межах делегованих їм органами місцевого самоврядування повноважень); сільські, селищні, міська ради відповідно до їх компетенції; виконавчі органи місцевого самоврядування відповідно до їх компетенції, департамент архітектури, будівництва, житлово-комунального господарства та енергозбереження Тернопільської обласної державної адміністрації, відділ житлово-комунального господарства, містобудування, архітектури, інфраструктури, енергетики та захисту довкілля Тернопільської районної державної адміністрації. Інституційне забезпечення розвитку інфраструктури регулюється 16 документами регіонального і районного рівня (програмами, стратегіями) та схемою планування території області, схемою планування територій районів, генеральними планами населених пунктів, розробленими в ОТГ трьома стратегіями.

Основними можливими джерелами фінансування інвестиційних проєктів інфраструктури є [4]: кошти державного фонду регіонального розвитку (ДФРР); субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на формування інфраструктури ОТГ; субвенції із обласних бюджетів місцевим бюджетам на фінансування обласних конкурсів проєктів місцевого розвитку. Таким чином, інституційне забезпечення залишається на недостатньому рівні, а фінансування інвестиційних проєктів частково диверсифіковане. Створення ДФРР дало змогу започаткувати в Україні фінансування проєктів регіонального розвитку на конкурсній основі відповідно до регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації [6].

Водночас слід зазначити, що одним з найболючіших питань підтримки системи розвитку інфраструктури є відкладення впровадження змін до Конституції, а необхідна умова для повноцінного здійснення місцевої автономії. Такі зміни повинні передбачати зміну адміністративно-територіального устрою, надання органам місцевого самоврядування ширших повноважень, уточнення обов'язків місцевих державних адміністрацій. Ці зміни допоможуть закріпити форматі адміністративно-територіального устрою «грумада – район – регіон», розмежувати повноваження за принципом субсидіарної, переформатовати місцеві державні адміністрації в інститути префекта, а також утворити виконавчі органи при обласних і районних радах.

Оцінку умов і факторів функціонування та розвитку інфраструктури досліджуваного адміністративного району здійснено із застосуванням елементів стратегічного аналізу, зокрема SWOT-аналізу. Результативність впливу інструментів механізму управління розвитком інфраструктури визначено за методикою оцінювання рівня інфраструктурного забезпечення адміністративного району, опираючись на Методику розрахунку інтегральних регіональних індексів економічного розвитку, яку затвердила Державна служба статистики України, зокрема використання сукупності показників, поділивши їх на дві складові: виробнича інфраструктура і

соціальна інфраструктура, та дотримуючись наступного алгоритму: формування масиву показників за складовими інфраструктури, обчислення часткових показників, зведення отриманих даних до єдиного індексу шляхом середньої геометричної групових інтегральних індексів, аналіз отриманих результатів оцінки рівня розвитку інфраструктури [13]. Орієнтирами для аналізу взяті рівні інтегрального індексу розвитку інфраструктури регіонів України (табл. 1) та показники розвитку інфраструктури у середньому в області .

Таблиця 1

Рівні інтегрального індексу розвитку інфраструктури регіонів України

Рівні	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
$I_{\text{інф}}$	$0,96000 \leq I_{\text{інф}} \leq 1,04999$	$1,05000 < I_{\text{інф}} \leq 1,13999$	$I_{\text{інф}} > 1,14000$

Примітка. Сформували автори за [13].

Для визначення рівня розвитку інфраструктури адміністративного району за сукупністю показників [7, с. 23–25] проаналізовано тенденції розвитку окремих складових. Індеси розвитку інфраструктури Тернопільського району розраховано за обраною системою показників із наступним порівнянням з відповідними показниками у середньому в області. Результат розрахунків наведені у таблиці 2.

Таблиця 2

**Інформація
щодо показників індексів розвитку інфраструктури Тернопільського району та їх
порівняння з відповідними показниками в середньому по області**

Інтегральні індекси за складовими	Значення індексу	Рейтинг області	Значення індексу	Рейтинг районний
Індекс розвитку транспортної складової	0,9587	15	1,191	4
Індекс розвитку складової зв'язку	1,0358	14	1,31	3
Індекс розвитку природоохоронної складової	1,4175	5	1,004	13
Індекс розвитку рекреаційної складової	1,4293	3	1,051	10
Індекс розвитку складової ЖКГ	3,0551	2	2,284	1
Індекс розвитку освітньої складової	0,9877	7	1,008	3
Індекс розвитку медичної складової	1,0010	14	1,015	5
Індекс розвитку складової соціального забезпечення	1,0039	13	1,02	3
Індекс розвитку культурної складової	1,0376	9i	1,0	4

Примітка. Розраховано авторами за матеріалами Головного управління статистики в Тернопільській області

Інтегральний індекс транспортної підсистеми Тернопільського району становить 1,191, що відповідає середньому рівневі розвитку транспортного складника інфраструктури. У структурі підсистеми найбільше значення мають індекс щільності залізничних колій та індекс щільності автомобільних доріг – відповідно 0,95 та 1,22. Індеси вантажообігу й пасажирообігу становлять 0,86 та 0,97. Проблеми стану автомобільних доріг Тернопільської району обумовлені тривалою практикою фінансування галузі за так званим залишковим принципом. Після початку роботи Дорожнього фонду відновлення мережі доріг державного та місцевого значення Тернопільського району стало можливим.

Індекс зростання споживчих ціні на послуги зв'язку склав 1,11. Щільність мережі Інтернеті становить 1,578. У районі індекс мобільного зв'язку дорівнює 1,88. Відповідно до таких показників загальний індекс розвитку інфраструктури за показником «Зв'язок» становив 1,185, що відповідає високому рівневі розвитку цієї компоненти. Однією з проблемі функціонування підсистеми зв'язку в районі залишається якість наданим споживачам послуг, що не відповідають новим світовим стандартами та передовим технологіям.

Рівень навантаження на довкілля Тернопільського району є одним із найвищих в області – 15,1%. Рівень споживання води в досліджуваному районі становить 1,12. Індекс викидів забруднювальних речовин в атмосферу – 0,99. Загальний індекс розвитку інфраструктури за екологічним складником склав 1,0039 (13 місце у загальнообласному рейтингу), що відповідає середньому рівневі розвитку природоохоронної інфраструктури. Головною причиною цього є значна зношеність каналізаційних мереж, насосних станцій, очисних споруд, несвоєчасні поточні й капітальні ремонти, припинення експлуатації обладнання у зв'язку зі високою енергоємністю.

Загальний індекс розвитку туристичної інфраструктури дорівнює 1,05, що є середнім показником. Основні проблемні питання, що стримують розвиток туризму в районі: незадовільний стан під'їзних шляхів і території біля потенційно туристично привабливих об'єктів; відсутність розвиненої інфраструктури біля природних об'єктів (лісів, ставків) для можливості активного відпочинку; значна кількість власників об'єктів туристичної інфраструктури, які не мають між собою контактів; необхідність значних коштів для реставрації об'єктів архітектури, що є історично цінними; відсутність достатньої інформаційної підтримки туристичного потенціалу району в загальноукраїнських засобах масової інформації.

Показник індексу за складником «Житлово-комунальне господарство» у районі становить 2,28 і займає перше місце в рейтингу. Основною проблемою функціонування житлово-комунального господарства в адміністративному районі є невідповідність обсягів його фінансового забезпечення потребам функціонування об'єктів.

Індекс охоплення дітей дошкільними навчальними закладами – 0,98. Індекс учнівських місць становить 0,99. Індекс кількості учнів, які вчаться в ПТУ і коледжах – 1,0. Індекс кількості студентів – 1,06. Загальний показник індексу освітньої інфраструктури становить 1,008.

Найуживанішим показником медичної галузі є середня забезпеченість населення лікарями в розрахунку на 10 000 жителів. У Тернопільському районі даний показник дорівнює 1,015. Спостерігається зменшення кількості лікарів на 10. 0 тис. населення та збільшення відвідувань.

Складник соціального забезпечення оцінений за рівнем забезпеченості місцями в будинках-інтернатах, і склав 1,02. Основною причиною наявності великої чисельності дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування, залишається низький рівень життя населення і його соціального захисту, високий рівень безробіття.

Загальний індекс за компонентою «Культурний складник» склав 1,001. Основною проблемою функціонування закладів культури є низький рівень фінансування даної галузі та відсутність ресурсів на збереження і примноження культурно-історичної спадщини досліджуваного району.

Таким чином через наявність диспропорцій, недостатньо високі показниками інфраструктура адміністративного району не відповідає вимогам сталого розвитку, а результативність інструментів інституціонального впливу на рівень її розвитку є низькою. Індикатори причин цього: зменшення перевезень пасажирів, наявність автомобільних доріг з великою зношеністю покриття, зношеність електромережі, високий рівень викидів твердих побутових відходів населенням, низька екологічна свідомість, відсутність реальних заходів щодо зменшення енергоспоживання, зношена й застаріла матеріально-технічна база бібліотек та закладів культури, недостатність мережі дошкільних та позашкільних закладів, незавершеність проведення «медичної реформи» в межах держави, мала кількість приватних будинків-інтернатів для людей похилого віку та інвалідів.

З погляду місцевого розвитку досліджуваний район має значні конкурентні переваги, однак, попри порівняно вищий рівень розвинутої на даний час, його інфраструктура залишається на технічно низькому ступені.

Дослідження дає змогу стверджувати, що основними напрямками інституціонального супроводу розвитку інфраструктури новоствореного Тернопільського району мають стати: 1)

покращення умові і зручності проживання в адміністративному районі; 2) активізація бізнесу в громадах.

Стосовно першого, то, враховуючи результати аналізу, вважаємо за необхідне спрямувати управлінські дії на: поліпшення благоустрою території району; будівництво, ремонт залізничної і автобусної маршрутної мережі з метою забезпечення регулярного зв'язку між населеними пунктами та м. Тернополем; забезпечення населення загальнодоступними телекомунікаційними послугами, комп'ютеризацію сільських рад і забезпечення вільного доступу до мережі Інтернеті; розвиток соціальної інфраструктури адміністративного району.

Для активізації бізнесу в ОТГ району важливі такі дії в інституціональному середовищі: створення реєстру ділянок для інвестицій; спрощення процедури відкриття нового бізнесу; розроблення креативних інвестиційних проектів; надання преференцій для підприємництва у сфері енергозберігальних і ресурсозберігаючих технологій, відновлювальних джерел енергії, інновацій тощо; створення інформаційно-консультаційних центрів, бізнес інкубаторів, фондів підтримки розвитку підприємництва та інших.

Розв'язання цих проблем значною мірою можливе через імплементацію у практику інструментів проектного менеджменту, формування і реалізацію низки проектів, зокрема: 1) «Логістична інфраструктура, зорієнтована на систему змішаних перевезень», що дасть змогу збільшити транзит вантажів через адміністративний район, оптимізувати потоки вантажних і пасажирських перевезень, наростити обсяги інвестицій у район загалом; 2) проекти інфраструктурного забезпечення поведження з твердими побутовими відходами із застосуванням інноваційних технологій (на території Підгороднянської ОТГ); 3) проекти в галузі охорони навколишнього середовища, зокрема водойм, очищення стічних вод (проект спорудження каналізаційної очисної споруди В. Байковецькій ОТГ); 4) проекти промоції туристичного потенціалу (проект у с. Великі Гаї Реконструкція парку «Гай Кобзаря» із використанням театральньо-видовищної функції); 5) проекти, які б давали змогу людям похилого віку залишатись у громаді та отримувати допомогу (створення Центру інтегрованих соціальних служб як інноваційної моделі надання соціальних послуг для постійного або тимчасового проживання громадян, верстві населення на території Великобірківської ОТГ при Великобірківському стаціонарі центральної районної лікарні).

Великі перспективи для модернізації інфраструктури адміністративного району мають інституційні дії, спрямовані на створення інтелектуальних інформаційних систем, що забезпечують надання достовірних даних про житлово-комунальні послуги комунального господарства. Відповідно до розпорядження голови районної державної адміністрації від 12 лютого 2019 року № 46 – од у Тернопільському районі затверджені Концепцію запровадження системи енергетичного менеджменту [8]. Досвід європейських країн та українських міст щодо впровадження та функціонування системи енергетичного менеджменту свідчить про очікувану високу ефективність такого заходу, що пов'язано зі зниженням витрат на енергоресурси та підвищенням ефективності використання бюджетних і залучених коштів на модернізацію об'єктів інфраструктури, які споживають енергоносії. У кінцевому підсумку це дасть змогу визначати найбільш енергомісткі об'єкти і правильно виставляти пріоритети для інвестицій, що своєю чергою відповідає директиві ЄС 2012/27/ЄС і національному планові з енергоефективності, а також енергетичній безпеці нашої держави.

Місія регіональної політики полягає у забезпеченні технічної та соціальної інфраструктури для сприяння територіальній згуртованості країн, регіонів і громад, які становлять основу конкурентоспроможності. Таким чином, одними з головних завдань інституалізації розвитку інфраструктури мають стати підтримка, розвиток та модернізація ІКТ і телекомунікаційної інфраструктури, зокрема у сільській місцевості. В цьому контексті важливою є діджиталізація процесів управління транспортними потоками, враховуючи цінний і досвід реформування транспортної сфери у місті Жешув (Республіка Польща) шляхом автоматизації управління дорожнім рухом [9, с. 7–8.].

У контексті розвитку інституціональної інфраструктури високу результативність могло б забезпечити створення Центру підтримки підприємництва, інновацій і стартапів на території ОТГ

та започаткування низки проєктів публічно-приватного партнерства, наприклад, для розбудови чи модернізації інфраструктури у сфері освіти, дитячих або ігрових майданчиків, будівництва сміттепереробного заводу, відновлення роботи аеропорту, реконструкції та будівництва автомобільних доріг тощо.

Висновки та перспективи подальших розвідок. Інфраструктура адміністративного району є і залишається основою, каркасом функціонування й розвитку території та її адміністративно-територіальних одиниць. У періоді секторальних і адміністративно-територіальної реформ в Україні не синхронізовано процеси реформування, що створило дисбаланс між станом інфраструктури та інституціональним середовищем її функціонування. На особливу увагу заслуговують питання подальшого упорядкування інституціонального середовища й активізації вибору пріоритетів інституційного впливу на розвиток інфраструктури. Для адміністративних районів це мають стати: завершення реформування адміністративно-територіального устрою з відповідною інституціоналізацією функцій та повноважень щодо розвитку інфраструктури, продовження формування стратегій ОТГ, розширення практики ДПП і проєктного менеджменту. Інфраструктура адміністративного району має розвиватись як система спеціалізованих інститутів основного, допоміжного, організаційно-технічного або соціального призначення та їх територіально організованих мереж, які функціонують для оптимального використання його потенціалу й взаємоузгодження інтересів усіх учасників (жителів – бізнесу – влади), що свідчить про перспективи подальших досліджень.

Література

1. Алексєнко Л. М., Олексієнко В. М. Економічний тлумачний словник: власність, приватизація, ринок цінних паперів (українсько-англійсько-російський): навчальний посіб. для студентів. Тернопіль : Астон, 2003. 672 с.
2. Валентюк І., Сич Н., Сухенко В. Регіональна інфраструктура: сучасний формат та інструменти розвитку. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президенті України*. 2010. Вип. 1. С. 148–161.
3. Гриценко А., Соболев В. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова. *Економіка України*. 1998, № 4. С. 35–44.
4. Дем'яненко Л. Реформа адміністративно-територіального устрою: плани та перспективи. 2020. URL: http://nbuviar.gov.ua/images/praktuka_susp_peretvoren/2020/8.pdf.
5. Державне управління в Україні: організаційно-правові засади: навч. посіб. /за заг. ред. проф. Н. Р. Нижник. К.: Вид-во УАДУ, 2002. 164 с.
6. Державний фонд регіонального розвитку. URL: <http://dfrr.minregion.gov.ua/>
7. Інноваційний менеджмент: підручник /за ред. П. П. Микитюка. Тернопіль: Економічна думка ТНЕУ, 2019. 518 с.
8. Концепція запровадження системи енергетичного менеджменту. URL: <https://cutt.ly/OhvxshW>
9. Монастирський, Г. Борисяк О. Екологічні та енергоефективні підходи до забезпечення інноваційного розвитку муніципальної транспортної логістики. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2019. Вип. 4. С. 7–18.
10. Пігуль Н. Г. Сутність і значення соціальної інфраструктури. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер. : Економічні науки*. 2013. № 2. С. 37–41.
11. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР (редакція на 01.01.2017 р. підстава 1774-19). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>
12. Рябова Н.Н. Формирование и развитие системы инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности на фондовом рынке России: автореф. дис. на соискание науч. ступ. канд. экон. наук: спец. 08.00.05. Москва, 2007. 46 с.
13. Сотниченко Л. Л. Визначення рівня розвитку інфраструктури регіонів України. 2014. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fub_2014_1_37
14. An official website of the European Union URL: <http://europa.eu>.

References

1. Alekseienco L. M., Oleksiienco V. M. (2003). *Ekonomichni tlumachnyi slovnyk: vlasnist, pryvatyzatsiia, rynek tsinnykh paperiv (ukrainsko-anhliisko-rosiyskyi) [Economic explanatory dictionary: property, privatization, securities market]: navchalnyi posib. dlia studentiv*. Ternopil: Aston, [in Ukrainian].
2. Valentiuk I., Sych N., Sukhenko V. (2010). *Rehionalna infrastruktura: suchasnyi format ta instrumenty rozvytku [Regional infrastructure: modern format and tools of development]*. *Zbirnyk naukovykh prats Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy*. 1, 148–161 [in Ukrainian].
3. Hrytsenko A., Soboliev V. (1998). *Rynkova infrastruktura: sut, funktsii, budova [Market infrastructure: essence, functions, structure]*. *Ekonomika Ukrainy*. 4, 35–44. [in Ukrainian].
4. Demianenko L. (2020). *Reforma administratyvno-terytorialnoho ustroiu: plany ta perspektyvy [Reform of the administrative-territorial system: plans and prospects]*. URL: http://nbuviap.gov.ua/images/praktuka_susp_peretvoren/2020/8.pdf. [in Ukrainian].
5. *Derzhavne upravlinnia v Ukraini: orhanizatsiino-pravovi zasady (2002) [Public administration in Ukraine: organizational and legal principles]: navch. posib. /za zah. red. prof. N. R. Nyzhnyk. K.: Vyd-vo UADU* [in Ukrainian].
6. *Derzhavnyi fond rehionalnoho rozvytku [State Fund for Regional Development]*. URL: <http://dfrr.minregion.gov.ua>. [in Ukrainian].
7. *Innovatsiinyi menedzhment: pidruchnyk (2019) [Innovation management: a textbook] /za red. P. P. Mykytiuka*. Ternopil: Ekonomichna dumka TNEU [in Ukrainian].
8. *Kontseptsiiia zaprovadzhennia systemy enerhetychnoho menedzhmentu [The concept of implementing an energy management system]*. URL: <https://cutt.ly/0hvxshW> [in Ukrainian].
9. Monastyrskyi, H. Borysiak O. (2019). *Ekolohichni ta enerhoefektyvni pidkhody do zabezpechennia innovatsiinoho rozvytku munitsypalnoi transportnoi lohistyky [Ecological and energy efficient approaches to ensuring the innovative development of municipal transport logistics]*. *Visnyk Ternopilskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu*. 4, 7–18. [in Ukrainian].
10. Pihul N. H. (2013). *Cutnist i znachennia sotsialnoi infrastruktury [The essence and importance of social infrastructure]*. *Naukovyi visnyk Poltavskoho universytetu ekonomiky i torhivli. Ser. : Ekonomichni nauky*. 2, 37–41. [in Ukrainian].
11. *Pro mistseve samovriaduvannia v Ukraini [On local self-government in Ukraine]: Zakon Ukrainy vid 21.05.1997 № 280/97-VR (redaktsiia na 01.01.2017 r. pidstava 1774-19)*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>. [in Ukrainian].
12. Riabova N.N. (2007). *Formyrovanye y razvytye systemy ynfrastrukturnoho obespecheniia predprynymatelskoi deiatelnosti na fondovom rynke Rossyy [Formation and development of a system of infrastructural support for entrepreneurial activity in the stock market of Russia]: avtoref. dys. na soyskanye nauch. stup. kand. ekon. naukю* [in Russian].
13. Sotnychenko L. L. (2014). *Vyznachennia rivnia rozvytku infrastruktury rehioniv Ukrainy [Determining the level of infrastructure development of the regions of Ukraine]*. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fub_2014_1_37. [in Ukrainian].
14. An official website of the European Union URL: <http://europa.eu>.

Статтю отримано 2 листопада 2020 року

Article received November 2, 2020