

*Г. А. Жовтяк,  
к. е. н., доцент кафедри економіки підприємств міського господарства,  
Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, м. Харків*

## **ОЦІНЮВАННЯ ПРОСТОРОВОЇ АСИМЕТРІЇ РОЗМІЩЕННЯ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ В ЕКОНОМІЦІ РЕГІОНУ**

*Н. А. Zhovtiak,  
Kandidat in Economics, Principal lecturer of the Chair of Municipal Economy,  
O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkov, Kharkov*

### **ESTIMATION OF THE UNEVENNESS OF SPATIAL DISTRIBUTION OF PRODUCTIVE FORCES IN THE REGION'S ECONOMIC**

*Розвиток економічної науки у дослідженні закономірностей, принципів та факторів розміщення продуктивних сил в умовах ринкових трансформацій потребує вивчення явищ та чинників, які зумовлюють тісний взаємозв'язок між розміщенням продуктивних сил та розвитком економіки регіонів.*

*Метою статті є визначення теоретико-методичних засад оцінки взаємозв'язків між особливостями просторового взаємопозичування продуктивних сил та динаміки процесів соціально-економічного розвитку регіонів, в частині виокремлення протиріч розвитку транспортного комплексу та розташування продуктивних сил, переваг та недоліків їх концентрації.*

*У статті було здійснено уточнення видів асиметрії та запропоновано систему показників її оцінки. Досліджено окремі складові розвитку процесів асиметрії та розкрито необхідність їх державного регулювання.*

*The development of economic science in the research of regularities, principles and facts of productive forces distribution under the conditions of the market transformation requires studying phenomena and details which bring about a close interconnection between the spatial distribution of productive forces and the development of economic regions.*

*The aim of the articles is to define theoretical and methodical principles of the estimation of interconnection between peculiarities in spatial interpositioning of productive forces and dynamics of processes in regional socio-economic development. It concerns singling out contradictions in the development of transport complex and distribution of productive forces as well as advantages and disadvantages of their concentration.*

*The article has made a more precise definition of the types of the unevenness and has suggested a system of indices to estimate it. Some constituents of the development of unevenness processes have been studied and the necessity for a state regulation has been shown.*

**Ключові слова:** *економічний простір, просторова асиметрія, регіон, продуктивні сили, соціально-економічний розвиток, транспортна інфраструктура.*

**Keywords:** *economic freedom, spatial unevenness, region, productive forces, socio-economic development, transport infrastructure.*

**Постановка проблеми.** *Розвиток економічної науки у дослідженні закономірностей, принципів та факторів розміщення продуктивних сил в умовах ринкових трансформацій потребує вивчення явищ та чинників, які зумовлюють тісний взаємозв'язок між розміщенням продуктивних сил та розвитком економіки*

регіонів. Регіони з найбільш розвинутою інфраструктурою в ринковій економіці країни займають положення найбільш інвестиційно привабливих територій та мають додаткові умови для регіонального розвитку. Виникаючи диспропорції у територіальному розвитку чинять вплив на раціональне розміщення продуктивних сил, що підкреслює першочергове значення розвитку інфраструктури регіону, в першу чергу транспортної, яка сприяє організації економічного простору та забезпечує прискорення соціально-економічного розвитку територій. Саме тому потребує дослідження регіональна просторова асиметрія розвитку транспортної інфраструктури та її вплив на соціально-економічний розвиток.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вагомий внесок у становлення науки про розвиток та розміщення продуктивних сил, зокрема досліджено вплив територіальної організації продуктивних сил на регіональний розвиток, зробили такі науковці як І. Аксьонов [1], А. Вебер [2], К. Маркс [3], А. Льош [4] та інші. А. Льош вперше звернув увагу на вплив відстані та транспортних умов на економічний розвиток регіонів. А. Вебер у своїй роботі доводить значущість для розміщення виробництва транспортного фактору, наявності робочої сили та агломерацій підприємств. К. Маркс найбільш вагомими факторами розміщення продуктивних сил вважав соціальну та політичну організацію суспільства, а також спосіб виробництва. Наукові положення, обґрунтовані Марксом, започаткували впровадження адміністративно-планової економіки, що була орієнтована на централізоване планування виробництва, перерозподіл та споживання товарів і послуг, а також дозволяла централізовано керувати розвитком інфраструктури, у тому числі і транспортної.

Проблема асиметрії регіонального розвитку за останні десятиліття придбала вагоме значення на світовому рівні. Роботи багатьох авторів присвячені проблемам пом'якшення асиметрії соціально-економічного розвитку регіонів. Деякі автори (А. Льош [4], Т. Паландер [5]) пояснюють асиметрію нерівномірним розміщенням підприємств через близькість до ринків збуту, сировини та мінімізації оподаткування. Інші автори (Дж. Борте [6], Х. Зиберт [7], Г. Мюрдаль [8]) вказують у якості основних причин виникнення асиметрії соціально-економічного розвитку диспропорційний розподіл серед регіонів таких факторів виробництва, як праця, капітал, земля і технології.

**Постановка завдання.** Метою статті є визначення теоретико-методичних засад оцінки взаємозв'язків між особливостями просторового взаємопозиціонування продуктивних сил та динаміки процесів соціально-економічного розвитку регіонів, в частині виокремлення протиріч розвитку транспортної інфраструктури та розміщення продуктивних сил, переваг та недоліків їх концентрації.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Соціально-економічний розвиток регіонів країни, а також реалізація потенційних можливостей їх розвитку залежить від доцільної територіальної організації продуктивних сил, що призводить до мінімізації витрат виробництва, найбільш ефективного використання природних та трудових ресурсів, гнучкості галузевої структури, забезпечення екологічної та енергетичної безпеки. Крім того, розвиток та розміщення продуктивних сил сприяє виникненню ефективних економічних міжрегіональних зв'язків.

Ринкова економіка зумовлює виникнення диспропорцій у регіональному розвитку, тому однією з основних цілей державної економічної політики є боротьба з негативними явищами, зумовленими економічною неоднорідністю ринкового простору і асиметрією просторового розміщення продуктивних сил по регіонах.

Асиметрія регіонального розвитку є однією з найважливіших проблем економічної політики країн світу. Однак, з урахуванням того, що розвиток економічних інститутів носить характер спонтанної самоорганізації, регіональні економічні простори завжди мають відмінності. Економічна дійсність досить різноманітна й суперечлива, при цьому кожен регіон по-своєму унікальний та не схожий на інші, в умовах, що складаються, набуває актуальності питання про можливість побудови єдиного економічного простору.

Необхідно відзначити, що асиметрія соціально-економічного розвитку регіонів як така – явище звичайне й розповсюджене. Автор розділяє точку зору російських економістів А. С. Гребьонкіна й Д. Ф. Скрипнюка, яка полягає в тому, що природна асиметрія соціально-економічного розвитку регіонів навіть корисна, оскільки «сама вона вносить динамізм у економічне й соціально виправдане розміщення місць застосування праці, у структуру поселень, різну норму прибутку» [9, с. 182]. У той же час вони справедливо відзначають, що «негативні наслідки регіональної просторової асиметрії в багато разів перевищують позитивні моменти: різна наділеність регіонів соціально-економічними, природно-кліматичними й іншими ресурсами здатна сформуванати довгострокові джерела економічної відсталості й стати загрозою цілісності країни. Тому регулювання асиметрії соціально-економічного розвитку регіонів є обов'язковим» [9, с. 183].

Можна констатувати, що асиметрія сучасного регіонального розвитку, чинить вагомий вплив на конфігурацію економічного простору, його властивість неоднорідності стає подвійною: у місцях концентрації економічної діяльності (великі промислові і культурні центри) економічний простір має пікоподібну форму, на решті території він досить однорідний.

При вивченні феномену нерівномірності соціально-економічного розвитку окремих економічних районів України, що включають регіони з різним рівнем розвитку, пріоритетним є підхід у дослідженні нерівності за різними складовими соціально-економічного розвитку регіонів. На рівні регіону в якості вихідних показників для оцінки асиметрії автор пропонує розглядати наступні показники соціальної, економічної та територіальної асиметрії (рис. 1).

Найбільш великою групою є група показників *економічної асиметрії*. Економічний розвиток суспільства – багатоплановий процес, що охоплює всі сфери економічної діяльності. Показники динаміки

економічного розвитку численні, що визначає велику кількість різних показників економічної асиметрії. Серед показників економічної асиметрії було сформовано п'ять груп показників: виробничі, ресурсно-інфраструктурні, науково-технічні, інвестиційні та зовнішньоторговельні показники.

Виробничі показники оцінюються можливістю здійснювати виробництво продукції різного призначення, що відповідає встановленим вимогам. В їх основі лежать продуктивність праці, рівень розвитку виробництва і т.д., які знаходять своє втілення в кінцевому підсумку в системі забезпечення якості.

Ресурсні показники характеризують такі аспекти, як економічний стан підприємства, регіону, країни, наявність комплексу ресурсів, необхідних для функціонування виробництва і ступінь ефективності використання цих ресурсів (витрати виробництва, ціни і т.д.).

В даний час важливе значення набувають інфраструктурні показники. Це пов'язано насамперед з неухильним підвищенням частки витрат на транспортне обслуговування, енергоносії, сировину та матеріали. У зв'язку з цим стан і розвиток інфраструктури фактично характеризують регіональні можливості стабільного розвитку в перспективі й потенціал для зниження витрат виробництва.

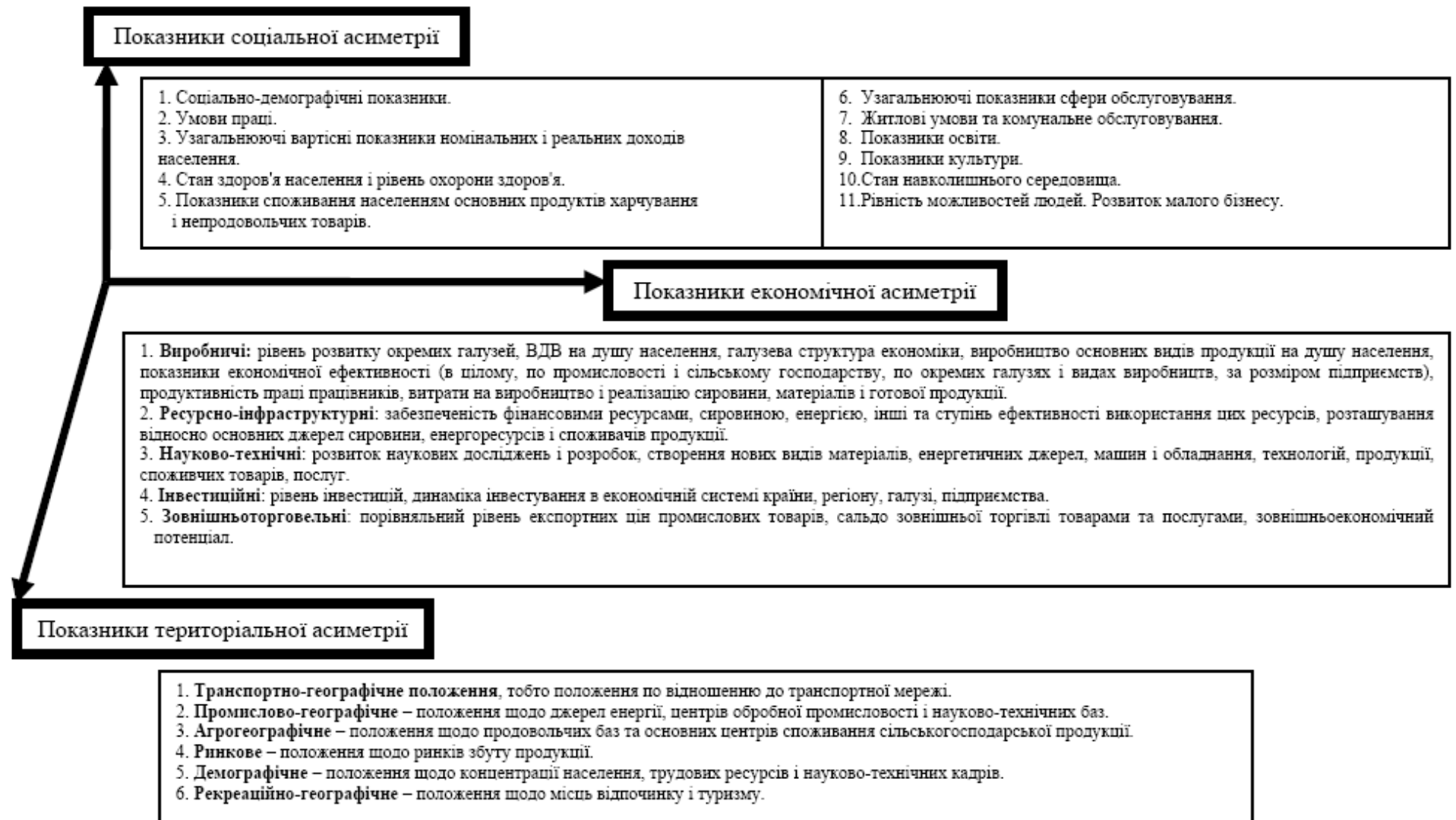


Рис. 1. Сутнісні характеристики асиметрії\*

\* Розроблено автором

Особливу роль у рівні розвитку продуктивних сил грають в даний час нематеріальні форми національного багатства й, насамперед, його інноваційний потенціал, що відображає науково-технічні фактори соціально-економічного розвитку. Зростання національного багатства все більшою мірою забезпечується за рахунок використання досягнень науки та техніки: винаходів, нової техніки й технологій, вдосконалення методів організації та управління.

Необхідною умовою розвитку економіки є висока інвестиційна активність. Вона досягається за допомогою зростання обсягів реалізованих інвестиційних ресурсів і найбільш ефективного їх використання в пріоритетних сферах матеріального виробництва та соціальної сфери.

Інвестиції формують виробничий потенціал на новій науково-технічній базі та визначають конкурентні позиції країн на світових ринках. Рівень інвестицій істотно впливає на обсяг національного доходу суспільства; від його динаміки буде залежати кількість макропропорцій в національній економіці.

Експортний потенціал регіону дозволяє порівняти потенційну ємність світового ринку експортованої продукції з обсягом продукції, що випускається підприємствами даного регіону у розглянутий період часу. Таке порівняння дає можливість потенційному інвестору розраховувати інвестиційну привабливість, прогнозувати просування своєї продукції на світові ринки. Для того, щоб міжнародна торгівля була взаємовигідною для її учасників, повинна скластися найбільш ефективна для кожної країни структура експорту та імпорту. На практиці ця ефективність визначається адекватною системою світових цін і міжнародних розрахунків.

Поряд з економічними характеристиками асиметрії доцільно розглядати *соціальні параметри*, за якими оцінюють ступінь розвитку регіону:

- Соціально-демографічні показники – показники, що характеризують динаміку чисельності та складу населення, коефіцієнти народжуваності, смертності, тривалість життя.
- Умови праці: чисельність працюючих, зайнятих важкою фізичною працею, кваліфікаційна структура робочих місць, тривалість робочого тижня, оплачуваної відпустки.
- Узагальнюючі вартісні показники номінальних і реальних доходів населення – заробітної плати, доходів від власності, соціальних виплат, тощо.
- Стан здоров'я населення і рівень охорони здоров'я: забезпеченість поліклініками, аптеками, лікарнями, діагностичними центрами і послугами швидкої допомоги, якість медичних послуг, стан здоров'я та його зміни по населенню в цілому і окремим соціальним групам.
- Показники споживання населенням основних продуктів харчування і непродовольчих товарів.
- Узагальнюючі показники сфери обслуговування: витрати населення на оплату послуг, індекс цін (тарифів) на певні види платних послуг населення.
- Житлові умови та комунальне обслуговування: середня забезпеченість населення житлом, забезпеченість основними видами комунального обслуговування, тощо.
- Показники освіти: рівень освіченості населення, чисельність учнів у школах, чисельність студентів ВНЗ і середніх спеціальних навчальних закладів, у тому числі на 10 тис. населення та ін.
- Показники культури: число бібліотек, театрів, музеїв, клубів, їх відвідуваність, тираж книг, журналів, газет.
- Стан навколишнього середовища – екологічні показники.
- Рівність можливостей людей. Розвиток малого бізнесу.

Щодо показників *територіальної асиметрії*, територіальний устрій може бути як симетричним, так і асиметричним. При симетричному територіальному устрої держави політико-територіальні одиниці, його безпосередньо складові, мають рівний статус. Симетричний устрій зустрічається рідко: столиці зазвичай мають дещо або суттєво інший статус в порівнянні з іншими територіальними одиницями вищого рівня.

Виділені групи показників територіальної асиметрії відображають становище регіону по відношенню до будь-яких поза його розташованим даностям, надають прямий або непрямий вплив на його розвиток: положення регіонів України щодо один одного, країн світу, джерел сировини і ринків збуту, положення щодо головних транспортних шляхів, положення по відношенню до паливно-енергетичних, металургійних і продовольчих баз, центрів переробки, розмір території, положення до основної смуги розселення населення.

Аналіз сукупності показників асиметрії наведених у роботі дає інтегровану (об'єднану) оцінку базових характеристик розвитку регіонів, що на даному етапі розвитку України є актуальною практичною задачею, адже розвиток регіону визначається, перш за все, його станом і потенційними можливостями, не володіючи інформацією про достовірність величин і можливості регіональних ресурсів, маючи диспропорції у їх використанні, неможливо виробити дієву соціально-економічну політику для досягнення сталого (збалансованого) розвитку. Під інтегрованою оцінкою в контексті даної роботи автор розуміє оцінку асиметрії регіонального розвитку, з позицій узгодженого поєднання трьох основних аспектів: соціального, економічного та територіального.

Однією з найважливіших тем в сучасних умовах розвитку територіальних комплексів України при оцінці асиметричності розвитку регіонів є питання розвитку транспортної інфраструктури.

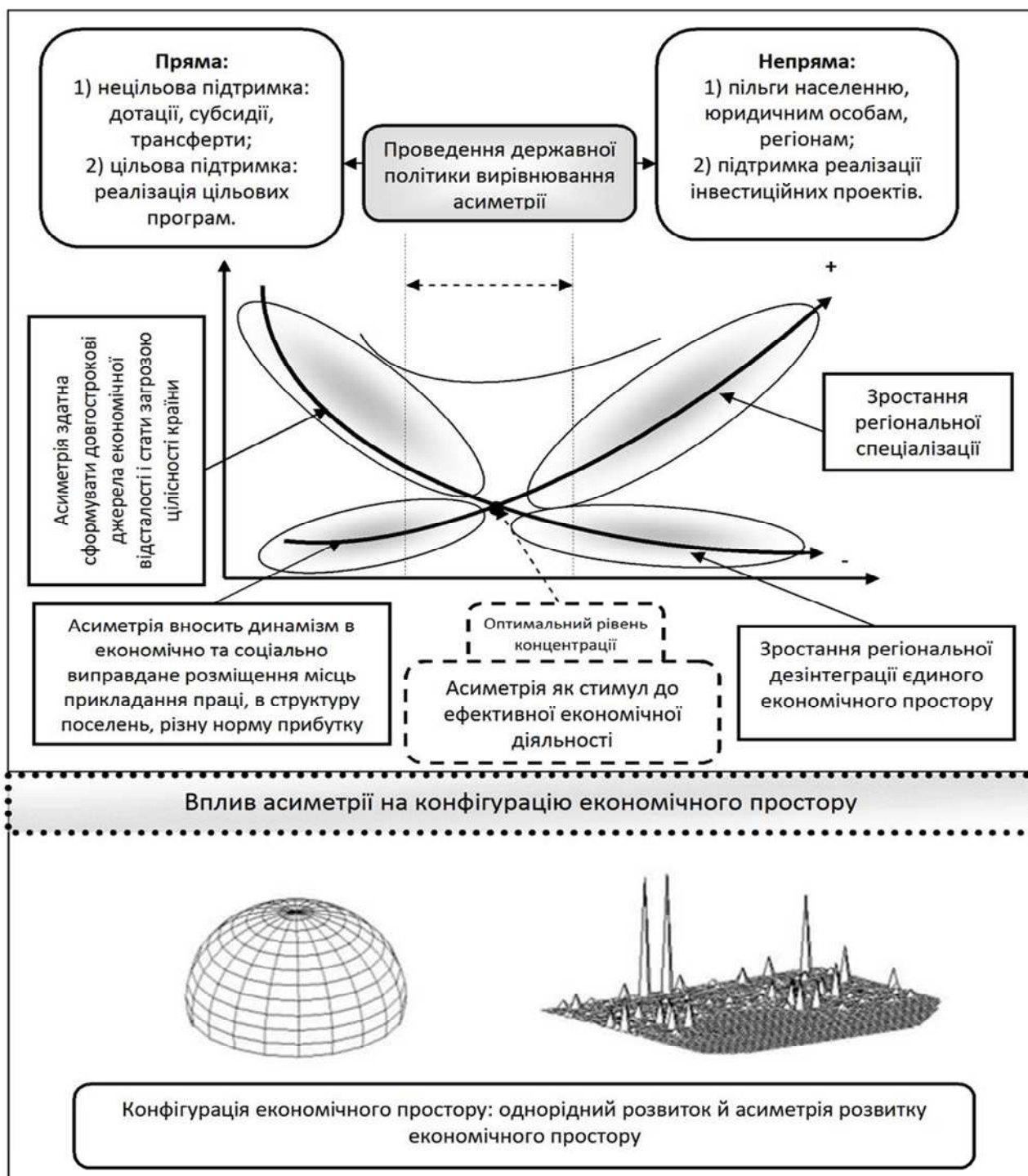
Транспортна інфраструктура є важливим чинником соціально-економічного розвитку регіону, забезпечуючи широкий обмін сировиною і продукцією, формуючи територіально-виробничі комплекси, впливаючи на спеціалізацію і темпи розвитку виробництва, на створення раціональної мережі транспортно-економічних зв'язків, на форми організації виробництва, господарську ефективність. Саме галузі інфраструктури дають найбільший вклад в економіку за межами своєї сфери.

Можна розглядати асиметрію як економічне явище, що відображає характер перетворень регіонального простору, які проявляються у відхиленні просторових параметрів соціально-економічного розвитку. А асиметрія розвитку транспортної галузі – це стійкі в часі і просторі відхилення в умовах та результатах розвитку економіки будь-яких рівнів адміністративно-політичного та економічного районування, скорочення яких сприяє соціальному та економічному розвитку в цілому.

Відмінність асиметрії розвитку транспортної галузі від асиметрії розвитку регіону в цілому полягає в тому, що на відміну від промисловості і сільського господарства транспорт не виробляє готової продукції, але збільшує її вартість. При цьому як би триває процес матеріального виробництва, але вже в сфері обігу з кінцевим його завершенням.

Переваги асиметрії розвитку регіону в цілому в умовах транспортної асиметрії можливо вважати недоліками, і навпаки (рис. 2). На рисунку приведені графічне обґрунтування необхідності державного регулювання асиметрії розвитку транспортної галузі задля досягнення оптимального рівня концентрації, який характеризується рівнем максимальних переваг асиметрії у цілому у соціально-економічному розвитку регіону та розвитку транспортної галузі. Зростання концентрації, як правило, пов'язане із зростанням результативності системи та із зменшенням її соціального комфорту.

Рівень концентрації економічної активності в регіонах визначає інтенсивність використання каналів взаємодії між осередками концентрації, якими і є транспортна інфраструктура.



**Рис. 2. Передумови державного регулювання асиметрії розвитку транспортної галузі\***  
Розроблено автором

Асиметрію розвитку транспортної галузі України на регіональному рівні можливо оцінити за пропонованою автором схемою (рис. 3), де представлено п'ять критеріїв, за якими можна оцінити розвиток транспортної галузі країни і виявити концентрацію розвитку транспорту в регіональному аспекті.



**Рис. 3. Критерії регіональної концентрації розвитку транспорту\***

\* Розроблено автором

**Висновки.** Таким чином, можна стверджувати, що прояви асиметрії соціально-економічних процесів є однією з ознак, що може відображати особливості процесів соціально-економічного розвитку. Тому, у роботі було здійснено уточнення видів асиметрії та запропоновано систему показників її оцінки.

На основі узагальнення світового досвіду можна зробити висновок, про існування залежності концентрації продуктивних сил та рівня економічного розвитку регіонів України. Отже, можна констатувати, що посилення концентрації в умовах високого рівня розвитку транспортної інфраструктури забезпечує активізацію соціально-економічного розвитку в регіонах.

#### Література.

1. Аксенов И. Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы / И. Я. Аксенов ; отв. ред. Т. С. Хачатуров. – М. : Наука, 1985. – 177 с.
2. Вебер А. Теория размещения промышленности / А. Вебер ; пер. с нем. – Л. ; М., 1926.
3. Маркс К. Капитал : в 3 т. Т. 2. Критика политической экономии / Карл Маркс. ; под ред. Фридриха Энгельса. – М. : Изд-во полит. лит., 1984. – 643 с.
4. Леш А. Географическое размещение хозяйства / А. Леш ; пер. с англ. – М. : Изд-во иностр. лит-ры, 1959. – 456 с.
5. Блауг М. Экономическая мысль в ретроспективе / М. Блауг. – М. : Дело Лтд., 1994. – 687 с.
6. Borts G. H. Economic Growth in a Free Market / Borts G. H., Stein J. I. – London : New York, 1964.
7. Siebert H. Regional Economic Growth Theory and Policy / Siebert H. – Scranton, 1969.
8. Myrdal G. Economic Theory and Under-developed Regions / Myrdal G. – London, 1957.
9. Гребенкин А. С. Асимметрия развития регионов: факторы возникновения и регулирование / А. С. Гребенкин, Д. Ф. Скрипнюк // Налоги, Инвестиции, Капитал. – 2005. – №1 - 3. – С. 182 – 189.

#### References.

1. Akse nov, I. Ja. (1985), *Transport: istorija, sovremennost', perspektivy, problemy* [Transportation: Past, Present, prospects, challenges], Nauka, Moscow, Russia, p.177.
2. Veber, A. (1926), *Teorija razmeshhenija promyshlennosti* [The theory of industrial location], L. ; M.
3. Marks, K. (1984), *Kapital, vol. 2, Kritika politicheskoy jekonomii* [Critique of Political Economy], Izd-vo polit. lit., Moscow, Russia, p.643.
4. Lesh, A. (1959), *Geograficheskoe razmeshhenie hozjajstva* [Geographic location Economy], Izd-vo inostr. lit-ry, Moscow, Russia, p.456.
5. Blaug, M. (1994), *Jekonomicheskaja mysl' v retrospektive* [Economic thought in retrospect], Delo Ltd., Moscow, Russia, p.687.
6. Borts G. H. Economic Growth in a Free Market / Borts G. H., Stein J. I. – London : New York, 1964.
7. Siebert H. Regional Economic Growth Theory and Policy / Siebert H. – Scranton, 1969.
8. Myrdal G. Economic Theory and Under-developed Regions / Myrdal G. – London, 1957.
9. Grebenkin, A. S. And Skripnjuk, D. F. (2005), “Asimmetrija razvitija regionov: faktory vozniknovenija i regulirovanie”, *Nalogi, Investicii, Kapital*, vol. 1 – 3, pp. 182 – 189.

Стаття надійшла до редакції 16.09.2015р.