

## РОЗДІЛ 4. РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

### ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ З УРАХУВАННЯМ ВИМОГ ГЛОБАЛЬНОЇ ВОДНОЇ БЕЗПЕКИ МАЙБУТНЬОГО PROBLEMS OF THE REGIONAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT WITH CONSIDERATION OF THE REQUIREMENT OF GLOBAL WATER SECURITY

УДК 330.342:332.133.6

**Федулова С.О.**

к.е.н., доцент,  
в.о. завідувач кафедри теоретичної  
та прикладної економіки  
Український державний хіміко-  
технологічний університет

**Комірна В.В.**

д.е.н., доцент, професор кафедри  
теоретичної та прикладної економіки  
Український державний хіміко-  
технологічний університет

*У статті розглянуто проблеми розвитку регіональної інфраструктури з урахуванням вимог глобальної водної безпеки майбутнього. Визначено роль та місце інженерно-технічної інфраструктури у сучасних умовах розвитку регіональної економіки. Розглянуто дієві та перспективні методи управління розвитком регіональної інфраструктури.*

**Ключові слова:** регіональна інфраструктура, глобальна водна безпека, інженерно-технічна інфраструктура, регіональний розвиток, галузі інженерно-технічної інфраструктури, водопровідно-каналізаційне господарство.

*В статье рассмотрены проблемы развития региональной инфраструктуры с учетом требований глобальной водной безопасности будущего. Определены роль и место инженерно-технической инфраструктуры в современных условиях развития региональной экономики. Рассмотрены действенные и перспективные*

*методы управления развитием региональной инфраструктуры.*

**Ключевые слова:** региональная инфраструктура, глобальная водная безопасность, инженерно-техническая инфраструктура, региональное развитие, отрасли инженерно-технической инфраструктуры, водопроводно-канализационное хозяйство.

*In the article the problems of regional infrastructure development has been considered taking into account the requirements of global water security of the future. The role and place of the engineering and technical infrastructure in the current conditions for the development of the regional economy have been determined. Effective and promising methods of managing the development of regional infrastructure have been considered also.*

**Key words:** regional infrastructure, global water security, engineering and technical infrastructure, regional development, industries of the engineering and technical infrastructure, water and sewerage economy.

**Постановка проблеми.** Інфраструктура займає ключове місце в розвитку економіки, оскільки її існування пов'язане зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці, а також ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. Інфраструктурне облаштування економіки країни з одного боку залежить від темпів модернізації, а з іншого – саме виступає постачальником економічного зростання [1].

Звернення до теми інфраструктурного розвитку регіонів України є дуже актуальною темою, зважаючи на той факт, що наразі Україна крокує шляхом втілення широкого спектру реформ, спрямованих на покращення в першу чергу добробуту населення України. Складові інфраструктури регіону є головними елементами, що спроможні вивести нашу державу на новий рівень розвитку та модернізаційного оновлення.

Розвиток інфраструктури залежить від специфіки галузей і регіонів і здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері. Враховуючи, що інфраструктура має істотний вплив на ефективність функціонування господарюючих суб'єктів через участь виробничих та соціальних послуг у створенні споживної вартості і ціни продукту.

Прискорений доступ до інформаційних ресурсів, розвиток сучасних телекомунікаційних систем, збільшення обсягів вантажопотоків усіма видами транспорту, облаштування транспортних коридорів, розвиток транзитного потенціалу, формування логістичних платформ є потужним каталізатором модернізації не лише національної економіки, а й її регіонів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Наявність прямого зв'язку між розвитком регіональної економіки і ступенем інфраструктурного розвитку країни або окремої території для сучасних економістів і вчених є загальноприйнятою нормою. Сьогодні є чітке розуміння необхідності інфраструктурного розвитку для успішного функціонування різних сфер діяльності. Інфраструктура є обов'язковою складовою будь-якої цілісної економічної системи. Об'єкти інфраструктури не тільки локально прив'язані один до одного але і в більшості своїй безпосередньо функціонують для задоволення потреб конкретної території, бізнесу і населення. Тому особливу значимість набуває проблема організації ефективної інфраструктури на рівні регіону.

Інфраструктурне облаштування регіонального ринку є першочерговим завданням поряд

з такими процесами, як: приватизація, прийняття антимонопольного законодавства, вдосконалення ціноутворення, стримування інфляції і т.п. Процес формування інфраструктури досить тривалий і він нерозривно пов'язаний з певними ресурсами, жорстко прив'язаний до території, і багато в чому залежить від територіальної організації сфери виробництва і сфери обігу в кожному конкретному регіоні. У перехідний період змінюється роль і місце інфраструктури в економіці регіону, її функціонування здійснюється на інших принципах, в абсолютно інших умовах, що й обумовлює особливості формування і розвитку інфраструктури регіону в даний час. На жаль, сьогодні інфраструктурі приділяється недостатньо уваги, тому її розвиток відбувається в багатьох випадках стихійно і лише частково відображає потреби регіональних суб'єктів ринкових відносин. Багато публікацій стосовно проблеми інфраструктури, описують, що термін «інфраструктура» з'явився у військовій термінології для позначення допоміжних служб і систем. Вказується, що в економічну літературу цей термін увів в 1955 р. американський вчений П. Розенштейн-Родан. Він визначив інфраструктуру, як комплекс загальних умов, що забезпечують сприятливий розвиток приватного підприємництва в основних галузях економіки та задовольняють потреби всього населення [2]. Також він виділив два основних види: господарську (або виробничу) і соціальну інфраструктуру.

Найбільша частина досліджень з теорії інфраструктури з'явилася в кінці 60-х – на початку 70-х років ХХ ст. Серед них слід відзначити роботи Р. Йохимсона, Е. Симоніса, Ж. Штолера, В. Михальського, Д. Рея та ін. Більшість цих авторів трактують інфраструктуру, як сукупність галузей зв'язку, транспорту, матеріально-технічного постачання, сфери послуг та інституційну сферу (органи юстиції, нотаріат, муніципалітет і т.п.). Серед вітчизняних науковців, які досліджують ці питання, слід відзначити роботи Б. Буркинського, Н. Олійник, О. Поважного, В. Симоненко, Г. Семчука, Л. Сотниченко, Д. Стеченко, Шкулик та ін. Ряд авторів, серед яких В.Н. Василенко, В.І. Захарченко, С.Б. Колодинський, В.М. Лисюк, розглядають інфраструктуру, як сукупність галузей господарства, які визначають відносини, пов'язані з виробництвом товарів і наданням послуг, спрямованих на створення умов для ефективного функціонування господарюючих суб'єктів в системі «виробництво – споживання». Інші автори, серед яких Б.В. Буркинський, Н.А. Микула, З.В. Герасимчук, Л.Л. Ковальська, В.Н. Стаханов, В.С. Платонов, М.П. Бутко, розглядають функціонування інфраструктури регіону в залежності від розвитку кожної інфраструктурної складової окремо і таким чином інфраструктуру регіону ототожнюють з ринковою інфраструктурою.

Однак, наявні дослідження, на наш погляд, мають фрагментарний характер та переважно стосуються виробничих, технологічних, екологічних аспектів функціонування підприємств виробничо-економічної інфраструктури, певних аспектів розвитку соціальної інфраструктури, проблем формування ринкової інфраструктури в Україні тощо.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є визначення ролі та місця інженерно-технічної інфраструктури у сучасних умовах розвитку регіональної інфраструктури.

**Виклад основного матеріалу.** Інфраструктура багато в чому обумовлює темпи зростання продуктивних сил регіону. Для нашої країни з її територією, на якій нерівномірно розміщені природні, трудові, фінансові та матеріальні ресурси, це має виключно важливе значення. Інфраструктура – це насамперед характеристика загальних умов ефективного розвитку матеріального виробництва і соціального життя, а не просто сукупність певних галузей. Саме створення найкращих умов для виробництва товарів, їх вільного руху і особистого споживання в певних регіонах і є те головне, що відрізняє інфраструктуру від інших видів діяльності.

Необхідно відзначити, що державне регулювання і планування розвитку інфраструктури в регіонах та в країні в цілому знаходяться у центрі уваги урядів практично всіх країн з розвиненою ринковою економікою.

Більшість вчених відзначають, що активна державна участь у розвитку виробничої інфраструктури підвищує конкурентоспроможність національного виробництва на світовому ринку.

Необхідність розвитку інфраструктури для розвитку економіки будь-якої держави незаперечно доведена. Провідні світові економіки (у тому числі США, Китай) почали ХХІ століття з багатомільярдних інвестицій в інфраструктуру. Позитивний ефект вкладень в інфраструктуру доведений – за розрахунками головного економіста компанії Moody's Есопому М. Занді, кожен долар, інвестований в інфраструктурний проект, викликає мультиплікативний ефект в розмірі 1,59 дол. [3].

На початку 80-х рр. з'явився термін «ринкова інфраструктура», що визначає самостійну підсистему, яка обслуговує сферу обігу. У період ринкових перетворень у нашій країні увага до ринкової інфраструктури підсилася, оскільки її створення стало однією з умов переходу до ринку. В економічній теорії ринкова інфраструктура розглядається, як один з найважливіших факторів формування сучасного ринкового господарства поряд зі світовим господарством і державним регулюванням [4]. Зв'язок між формуванням ринкової економіки й ринковою інфраструктурою обумовив її трактування в цей період саме, як «комплекс галузей, підгалузей і сфер діяльності, головне завдання

яких зводиться до доведення товарів від виробника до споживача» [5].

Достатньо повну таблицю визначення цього терміна подала дослідник Сотниченко Л.Л. у своїй праці «Забезпечення конкурентоспроможності регіону на засадах розвитку його інфраструктури» (2015 р., табл. 1).

Безліч визначень «інфраструктури», що подані у таблиці 1, розкривають сутність та зміст поняття

«інфраструктура», на основі яких дослідник Л.Л. Сотниченко сформулювала авторський підхід до визначення поняття «регіональна інфраструктура»: «під регіональною інфраструктурою слід розуміти сукупність усіх відповідних детермінант таких, як: інституціональні правила й інструкції, що законодавчо регулюють соціально-економічну діяльність регіону, усілякі види капіталу, які він має в наявності і які загалом визначають рівень розви-

Таблиця 1

**Визначення змісту терміна «інфраструктура» у роботах закордонних й вітчизняних дослідників [4]**

Автори	Зміст терміна «інфраструктура»
П. Розенштейн-Родан (1943 р.) [6]	Поняття «інфраструктура» застосував до «усіх умов навколишнього суспільного середовища, необхідних для того, щоб приватна промисловість спромоглася зробити перший ривок». До елементів відносить: дороги, дамби, залізниці, інші підприємства комунального господарства.
Р. Нурксе (1953 р.) [7]	Включає в інфраструктуру «базові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв'язок), розвиток яких передеє тим, які більш швидко повертають вкладений капітал і ефективним інвестиціям».
А. Самуельсон (1954 р.) [8]	«Багато інвестицій, що впроваджуються тільки державою закладають передумови для успішного розвитку приватного сектору. Такі капіталовкладення називаються суспільним накладним капіталом («overhead capital») і становлять великомасштабні проекти, що розчищають шлях для виробництва й торгівлі (наприклад, дороги, іригаційні системи та ін.)».
В. Льюїс (1955 р.) [9]	Включає підприємства комунального обслуговування, порти, водопостачання, електрику й спеціфікації інфраструктури.
А. Хіршман (1958 р.) [10]	Інфраструктура охоплює ті основні потужності, без яких неможливе функціонування виробництва. Включає в інфраструктуру всі суспільні послуги, починаючи з юрисдикції, охорони громадського порядку, виховання, охорони здоров'я й, закінчуючи транспортом, зв'язком, енерго- і водопостачанням.
Б. Хіггінс (1959 р.) [11]	Включає транспорт, підприємства комунального обслуговування, школи, лікарні.
Я. Тинберген (1962 р.) [12]	Уводить відмінність між інфраструктурою (дороги й освіта) і супер структура (включення виробництва, сільськогосподарських і добувних дій).
Р. Йохимсен (1966 р.) [13-14]	Сукупність матеріальних, персональних і інституціональних видів діяльності і їх організацій, що сприяють створенню господарської єдності на території й вирівнюванню винагороди за однакові вкладення доцільно витрачених ресурсів, тобто, що роблять можливими повну інтеграцію й високий рівень господарської діяльності.
Р. Джонсон (1988 р.) [15]	Інфраструктура визначена як сума матеріальних, інституціональних і персональних послуг і інформації, які є в розпорядженні економічних агентів і сприяє реалізації зрівноважування порівняльної оплати входів у випадку підходящого розподілу ресурсів. Є повною інтеграцією й максимальним рівнем ділової активності.
А. Янгсона (1967 р.) [16]	Не проводить чіткої межі між послугою й інфраструктурою, наділяє її низкою ознак, які може містити основний капітал: джерело зовнішньої економії й забезпечений у більших одиницях випереджальний попит.
С. Хейнман (1969 р.) [17]	Розглядає інфраструктуру матеріального виробництва як «групу галузей, від яких великою мірою залежить безперервність і ефективність усього суспільного виробництва в цілому. До інфраструктури відносить: транспорт усіх видів – залізничний, водний, автомобільний, повітряний і трубопровідний, зв'язок, матеріально-технічне постачання й складське господарство, а також галузі, пов'язані з обслуговуванням і управління процесом суспільного виробництва.
В. Жамин (1977 р.) [18]	«Інтегральний елемент продуктивних сил, що включає допоміжні, додаткові галузі, види виробництв або види діяльності, що обслуговують безпосередньо основне виробництво (виробнича інфраструктура), а також такі галузі, підгалузі невиробничої сфери, які опосередковано пов'язані із процесом виробництва (соціальна інфраструктура)».
І. Маєргойз (1979 р.) [66, 19]	Інфраструктура розглядається як система просторово виражених елементів матеріально-технічного характеру, що утворюють найбільш загальні передумови господарювання на якій-небудь території. У його розумінні, такі елементи необхідні і людям, і виробництву й завжди готові обслужити клієнтуру.
І. Чернявский (1979 р.) [20]	«Поняття інфраструктури зводиться головним чином до перерахування елементів, які входять у її сферу. Важлива не тільки проста сукупність її складових частин, але й та їхня обумовленість, яка характеризує інфраструктуру як елемент продуктивних сил. При цьому дуже важливо враховувати у визначенні поняття цієї категорії весь комплекс ознак, що характеризують її».
П. Нийкемп (2000 р.) [21, 22]	Говорить про інфраструктуру як матеріальний суспільний капітал (дороги, залізниці, (повітря) порти, трубопроводи.) і надструктура значення несуттєвого суспільного капіталу (мережі знання, комунікація, освіта, культура).

тку й конкурентоспроможність регіонального економічного потенціалу [4].

Поняття «регіональна інфраструктура» з'явилося у вітчизняній науці й практиці в 60-ті роки і набуло бурхливого розвитку. Вважається, що поштовхом для цього стало створення раднар-госпів економічних районів. І хоча до середини 60-х років раднаргоспи були ліквідовані, проте, ідея регіональної економіки стала прогресувати [23, с. 18].

У 80-х роках вітчизняний учений О. Алімов запропонував такі складові інфраструктури, як: виробнича, соціальна (соціально-побутова й соціально-духовна) та інституціональна [24].

На думки низки економістів, інфраструктура поглинає значну частину капіталів території, тому велику роль має відіграти розміщення на ній таких виробництв, які найбільш ефективно використовують створену інфраструктуру й місцеві умови [25, 26, 27].

Але ж уважаємо за потрібне взяти до уваги світові тенденції просторового розвитку, що задекларовані у Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року, та яких не уникнути Україні. Серед них виокремлюється проблема обмеженості водних ресурсів.

Відповідальність за забезпечення достатньої кількості води для задоволення соціальних, економічних і екологічних потреб традиційно покладається на тих, хто безпосередньо бере участь в її видобутку, заборі та використанні, тобто на представників водного сектора.

Однак, доступність води протягом усього гідрологічного циклу залежить від багатьох факторів, безпосереднього які не контролюються водоохоронними органами. Ефективне і стає управління водними ресурсами та їх розподілом вимагає співпраці і узгоджених дій між різними зацікавленими сторонами і секторальними відомствами.

Як зазначено у 4-й доповіді про освоєння водних ресурсів світу (WWDR4) в рамках Програми оцінки водних ресурсів ООН, у майбутньому світові водні ресурси можуть піддатися підвищеному тиску. Попит на воду зростає і очікується, що кліматичні зміни поставлять під загрозу її доступність [28]. Вода не обмежується політичними кордонами.

Виділяють чотири основних джерела попиту на воду: сільське господарство, виробництво електроенергії, промислове використання і побутове споживання.

Енергія і вода пов'язані найтіснішим чином. Вода – незамінний виробничий ресурс для постачальників первинної енергії і електрики, що використовується при видобутку сировини, охолодженні в теплових процесах, очищенні, вирощуванні культур для біопалива і приведення в дію турбін. Енергія потрібна для забезпечення доступності та використання водних ресурсів людиною

через їх відбір, транспортування, очистку, опріснення і зрошення.

Існує прямий зв'язок між водою і виробництвом продовольства. Вирощування сільськогосподарських культур і тваринництво – процеси водоемні. На сільське господарство припадає 70% всієї води, відібраної сільськогосподарським, муніципальним і промисловим (включаючи енергетику) секторами. Зростаючий попит на продукти тваринництва, зокрема, збільшує попит на воду. Це також позначається на якості води, що в свою чергу знижує її доступність. Відповідальне управління водними ресурсами в сільському господарстві стане важливим внеском у глобальну водну безпеку майбутнього [28].

Передбачається, що до 2050 року світовий попит на продовольство збільшиться на 70%. Однак, прогнозування попиту на воду в сільському господарстві загрожує невизначеністю і залежить від використовуваних методик і припущень. Попит залежить від чисельності населення, конкретного типу харчування і обсягів споживання. Види культур, урожайність і продуктивність сільського господарства також впливають на кількість необхідної води, а кліматичні зміни додають невизначеності.

Згідно з експертними оцінками, до 2050 року світове споживання води сільським господарством (як зрошуваних, так і незрошуваних) виросте приблизно на 19%. Зростання водоспоживання для зрошення в значній мірі доведеться на регіони, які вже страждають від нестачі води [28].

Вода є невід'ємною частиною багатьох виробничих процесів, і активізація господарської діяльності призведе до зростання попиту на воду для промислового використання.

Для ефективного управління водними ресурсами вирішальне значення має розуміння просторово-часового розподілу і руху води. Територіально і за часом запаси прісної води розподілені вкрай нерівномірно.

Водні ресурси є однією з найбільш регульованих сфер законодавства ЄС про навколишнє середовище. Базуючись на необхідності фундаментального перегляду законодавчої бази з метою розроблення нової політики ЄС у галузі використання водних ресурсів, а також на підставі проведених консультацій з широким колом спеціалістів, Європейська економічна комісія запропонувала нову рамкову директиву, яка отримала назву Директива 2000/60/ЄС Європейського Парламенту і Ради про встановлення рамок діяльності Співтовариства в галузі водної політики від 23 жовтня 2000 року (перед тим і надалі – Водна рамкова директива, ВРД). ВРД закріплює райони річкових басейнів, визначені не відповідно до адміністративних чи політичних кордонів, а згідно з межами річкового басейну як природного гідрографічного цілісного об'єкту. Управління кожним виділенням

річковим басейном здійснюється на основі Плану управління річковим басейном, який повинен містити аналіз стану басейну та чіткі механізми (програму заходів) для досягнення у встановлені терміни цілей, визначених для цього басейну [29].

У межах території України виділено дев'ять районів річкових басейнів та ще дев'ять суббасейнів [30]. Існують наступні райони річкових басейнів: 1. Вісли (Західного Бугу та Сяну); 2. Дунаю; 3. Дністра; 4. Південного Бугу; 5. Дніпра; 6. Дону; 7. Річок Причорномор'я; 8. Річок Приазов'я; 9. Річок Криму.

Гідрографічне районування території України – відповідно до вимог Водної рамкової директиви Європейського Союзу, поділ території України на гідрографічні одиниці – райони річкових басейнів та суббасейнів з метою розробки планів інтегрованого управління річковими басейнами.

Розроблено гідрографічне районування території України у 2013 році вченими Київського національного університету імені Тараса Шевченка та Вінницького національного технічного університету разом з фахівцями Держводагентства України. Авторським колективом є: В.В. Гребінь, В.Б. Мокін, В.А. Сташук, В.К. Хільчевський, М.В. Яцюк, О.В. Чунарьов, Є.М. Крижановський, В.С. Бабчук, О.Є. Ярошевич.

Україна ще у 2000 році, затверджуючи Концепцію розвитку водного господарства України постановою Верховної Ради України від 14.01.2000 року визначила, що існуючий в Україні потужний господарський комплекс за структурою і рівнем територіально-галузевого водоспоживання, технологій водокористування і водоохорони є водоемним, незбалансованим, а за екологічними параметрами не відповідає можливостям відновлення водних ресурсів, а також необхідності включення екологічних пріоритетів до соціально спрямованих заходів ринкової економіки.

Сучасні водогосподарські та екологічні проблеми набули не тільки загальнодержавного, але й міжнародного значення, стали одним з головних чинників національної безпеки України. Концепція визначила основні принципи та напрями розвитку водного господарства, які включають рекомендації щодо дозвільної системи; особливого значення набуває проблема реалізації пілотних проектів з імплементації передового закордонного досвіду організації водогосподарського та водоохоронного підприємництва у вітчизняну практику з метою посилення екологічної спрямованості водогосподарської діяльності [31].

Серед галузей економіки України найбільшими водоспоживачами є енергетика, металургійна, хімічна та нафтохімічна промисловість, які одночасно належать до основних забруднюючих галузей у промисловому секторі економіки.

Таким чином, проведене нами дослідження та світові тенденції розвитку господарювання

дають можливість надати пріоритетного значення розвитку інженерно-технічній інфраструктурі (за функціональною ознакою) як найголовнішій інфраструктури життєзабезпечення регіональної соціально-економічної системи. У свою чергу, ми вважаємо, що галузями інженерно-технічної інфраструктури можуть бути наступні (рис. 1):

- транспорт (залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний, трубопровідний);
- зв'язок (телефонно-телеграфний, радіорелейний, електронний, стільниковий);
- комунальне господарство (газопостачання, електропостачання, водопостачання, тепlopостачання, каналізація);
- складське господарство;
- ремонтне господарство;
- тарне господарство;
- сервісне обслуговування.

Повертаючись до гострого питання обмеженості водних ресурсів, сконцентруємо наше дослідження саме на комунальному господарстві щодо водопостачання та водовідведення (каналізації).

Підприємства водопостачання та водовідведення (водопровідно-каналізаційні підприємства) є органічною частиною сучасних міст і поселень, без яких неможливе їх існування та розвиток. Вони забезпечують населення та організації питною водою та разом з цим здійснюють відведення стоків з каналізаційних об'єктів за межі міських територій.

Сучасне водопровідно-каналізаційне господарство (ВКГ) з розвитком міст стає досить складною технічною системою, експлуатація якої потребує глибоких інженерних знань, а також з питань знань економіки господарської діяльності цієї галузі [32]. Підприємства водопостачання та водовідведення є складовою частиною житлово-комунального господарства міст і селищ.

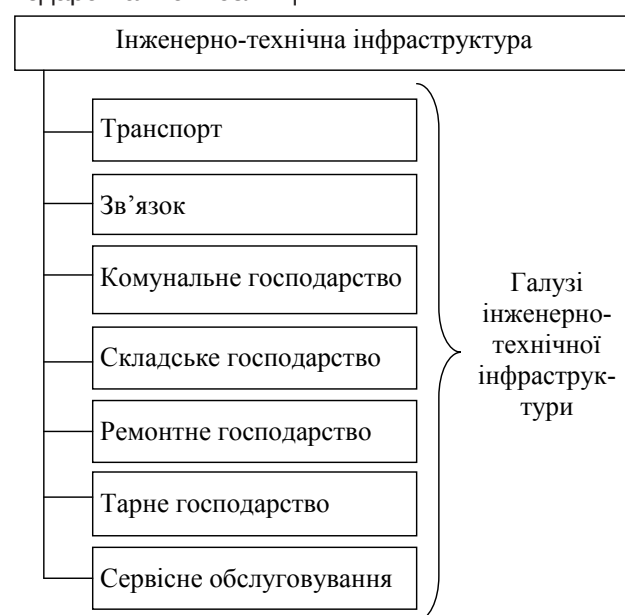


Рис. 1. Галузі інженерно-технічної інфраструктури\*

\* складено автором

Треба відзначати, що сьогодні немає чіткого визначення як на законодавчому, так і на науковому рівні поняття «житлово-комунальне господарство». Термін «житлово-комунальне господарство» використовують законодавці при регламентації державного нагляду та контролю за використанням і утриманням житлового фонду й об'єктів комунального господарства. «Житлово-комунальне господарство» – це вкрай важлива соціальна галузь, що забезпечує підприємства, організації й населення такими життєво необхідними житлово-комунальними послугами та суттєво впливає на розвиток економіки України [33].

Житлово-комунальне господарство має найбільшу питому вагу у складі міського господарства, що містить взаємозалежні, але водночас досить автономні підприємства й організації соціальної та виробничої сфери. До нього включаються житловий фонд, комунальні підприємства та споруди міського благоустрою. Дослідник Н.О. Ружинська [34] систематизувала склад житлово-комунального господарства наступним чином (рис. 2).

У сучасних умовах для забезпечення ефективної роботи підприємств водопостачання та водовідведення необхідно здійснити масштабні заходи щодо технічного оновлення існуючих магістральних мереж. Це дозволить істотно продовжити терміни служби мереж, принципово знизити кількість

аварій і негативні наслідки відключень (перебоїв в подачі і погіршення якості води при виході системи на робочі режими), стабілізувати режими водопостачання.

Одним із механізмів залучення коштів у державний сектор є державно-приватне партнерство, як механізм взаємовигідної співпраці бізнесу і влади. Він стає все більш затребуваним у сучасних реаліях. Це викликано не тільки поточною ситуацією, пов'язаною з обмеженістю бюджетів усіх рівнів, а й необхідністю продовження структурних реформ, спрямованих на активізацію конкурентних сил в економіці. Досить гостро стоїть це питання у сфері модернізації водопровідно-каналізаційного господарства [35].

Тривалий період дозволяє реалізувати в комунальній сфері великі інвестиційні проекти, використовуючи для цього як бюджетне фінансування, так і кредити інститутів розвитку. При цьому місцева влада зберігає важелі впливу на підприємства комунального комплексу.

У регіонах України потреба в державно-приватному партнерстві відбивається в пропонуваній владою інфраструктурних проектах. Регіони гостро потребують масштабної модернізації сфери водопостачання та водовідведення. Ще одним із механізмів залучення коштів у державний сектор є концесія.

Концесія – договір про передачу природних багатств, підприємств, інших господарських об'єктів, що належать державі чи територіальній громаді, у тимчасову експлуатацію іншим державам, іноземним фірмам, приватним особам.

Також концесія – надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [36].

Будь-які інфраструктурні проекти, будь то будівництво автомагістралі або лікарні, відрізняються



Рис. 2. Склад житлово-комунального господарства України [34]

тривалими термінами окупності і значною капіталоемністю, тому традиційно вони є об'єктами державного фінансування в силу своєї непривабливості для приватного інвестора. Зростаюче у всьому світі розуміння необхідності вливання величезних коштів в інфраструктуру міст і регіонів, а також усвідомлення недостатності обсягів бюджетних інвестицій змушує держави шукати альтернативні механізми фінансування значущих об'єктів інфраструктури із залученням приватних капіталів.

Питання взаємини держави і бізнесу завжди знаходилися в центрі пильної уваги будь-якої сучасної правової держави. Співпраця держави і приватного сектора у вирішенні суспільно значущих завдань має давню історію. І в останні роки в усьому світі спостерігається тенденція посилення цього співробітництва. Пов'язано це перш за все з тим, що з одного боку через ускладнення соціально-економічного життя ускладнюється виконання державою суспільно значущих функцій; а з іншого – з тим, що бізнес зацікавлений у нових об'єктах для інвестування. У цих умовах державно-приватне партнерство набирає величезної ваги і є найбільш перспективною формою реалізації великих інвестиційних проектів. Державно-приватне партнерство (ДПП) вже отримало широке поширення в усьому світі.

**Висновки з проведеного дослідження.** Проведене дослідження дає можливість визнати водопровідно-каналізаційне господарство України галуззю регіональної інфраструктури. Незадовільний стан даної галузі унеможливує подальший сталий розвиток національного господарства. Водне господарство має значний вплив на інші галузі України.

Дана галузь присутня в усіх регіонах. Вона не формує потенціалу регіону, але є галуззю інфраструктури, без якої неможливе існування та розвиток регіональної економіки.

Проблема водопостачання та водовідведення для України повинна набувати особливого значення. Україна за ступенем водозабезпечення займає одне з останніх місць серед країн Європи, а за водоемністю валового суспільного продукту випереджає їх. Постанови і закони, прийняті Верховною Радою і урядом України, зокрема, Загальнодержавна програма «Питна вода України» на 2006-2020 рр. спрямовані на раціональне використання, економну витрату води й запобігання виснаженню водних резервів. Великого значення необхідно надавати охороні водних джерел від забруднення і виснаження та створенню автоматизованих систем управління водогосподарськими комплексами.

При цьому, треба сконцентрувати увагу на необхідності прискорення темпів будівництва водоохоронних об'єктів, збільшення потужності систем оборотного і повторного використання вод,

розроблення і впровадження на підприємствах безстічних систем водокористування, поліпшення якості питної води.

Треба зазначити, що сьогодні ДПП є одним з дієвих засобів залучення коштів для реконструкції, модернізації та будівництва об'єктів, зокрема, і у сфері житлово-комунального господарства. ДПП – це нова модель взаємодії бізнесу і влади, яка кардинально змінює звичні «правила гри», так як дозволяє створювати проекти з цінністю одночасно для трьох сторін та відкриває нові можливості як для бізнесу (додаткові джерела та природа прибутку, довгостроковість проекту) та для влади (пришвидшення розвитку територій, підтримка громади), так і для суспільства (новий рівень якості комунальних послуг та життя в цілому).

Але не слід ідеалізувати концесіонера, він – не благодійник, а бізнесмен, який прийшов на ринок послуг заробляти гроші. І здійснювати інвестиції у водогосподарські мережі він буде в першу чергу для того, щоб тримати систему водопостачання та водовідведення у працюючому стані і отримувати з неї якомога більше прибутків. Вклавши певні кошти у зношені мережі та устаткування на початку дії концесійного договору, інвестор робить це виключно для себе.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження / ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. – Київ, 2017. – 108 с.
2. Викиверситет [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://ru.wikiversity.org/wiki/Инфраструктура\\_территории](https://ru.wikiversity.org/wiki/Инфраструктура_территории)
3. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста // Рос. предпринимательство. – 2010. – № 11. – Вып. 2(171). – С. 29-36.
4. Сотниченко Л.Л. Забезпечення конкурентоспроможності регіону на засадах розвитку його інфраструктури: дис. ... докт. екон. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / Л.Л. Сотниченко. – Одеса, 2015. – 548 с.
5. Каренов Р.С. Терминология рыночной экономики и бизнеса / Р.С. Каренов. – Алматы, 1994 – 312 с.
6. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theory of the «Big Push». – Economic Development for Latin America. – 1961 – № 4. – P. 60.
7. Nurske R. 1953. Problems of capital formation in underdeveloped countries. New York: Oxford University Press.
8. Самуэльсон П. Экономика / П. Самуэльсон. – М.: Машиностроение: НПО «АЛГОН», 1994. – Т. 2. – 415 с.
9. Lewis W.A. 1955. Strategy of economic growth. London: Allen and Unwin.
10. Hirschman A.O. 1958. Strategy of economic development. New Haven, Conn., U.S.A.: Yale University Press.

11. Higgins B. 1959. Economic development. New York: Norton.
12. Jan Tinbergen. 1962. Shaping the World Economy, Suggestions for an International Economic Policy. The Twentieth Century Fund, New York.
13. Jochimsen R. 1966. Theorie der Infrastruktur, Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung, J C B Mohr (Paul Siebeck), Tübingen.
14. Jochimsen R., Gustafsson K. 1970. Art. Infrastruktur. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. Aufl, Gebrüder Jänecke Verlag, Hannover, pp. 1318-1335.
15. Johnson T.G., Deaton B.J. and Segarra E., eds. 1988. Local infrastructure investment in rural America. Boulder, Colo., U.S.A.: Westview Press.
16. Youngson A.J. 1967. Overhead Capital, A Study in Development Economics. Edinburgh University Press, Edinburgh.
17. Хейнман С.А. Научно-техническая революция и структурные изменения в экономике СССР / С.А. Хейнман // Коммунист. – 1969. – № 14. – С. 74.
18. Жамин В. Инфраструктура при социализме / В. Жамин // Вопросы экономики. – 1977. – № 2. – С. 14-34.
19. Теоретико-методологічні основи регулювання економічних процесів: від кризи до сталого розвитку. Колективна монографія / за заг. ред. О.В. Кендюхова. – К.: Вид-во «Центр навчальної літератури», 2015. – 217 с.
20. Методологічні засади розробки стратегій регіонального розвитку / Романюк С.А., Внукова Н.М., Лимонова Л.О., Лямець В.І. – Харків: ХНУРЭ, 2001. – 20 с.
21. Nijkamp P. 1986. Infrastructure and Regional Development: A Multidimensional Policy Analysis. Empirical Economics 11: 1-21.
22. Nijkamp P. 2000. Infrastructure and Suprastructure in Regional Competition: A Deus Ex Machina In: Batey P W J, Friedrich P. (eds.) Regional Competition. Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, New York, pp. 87-107.
23. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. – Харків: ХНАМГ, 2007. – 341 с. 201.
24. Алымов А.Н. Социально-экономическая сущность инфраструктуры // Социальная инфраструктура: вопросы теории и практики / А.Н. Алымов. – К.: Наук. Думка, 1982. – С. 7-34.
25. Макаренко М.В. Конкурентоспроможність регіонів: теорія, методологія, практика: Монографія / М.В. Макаренко. – Донецьк: ТОВ «Східний видавничий дім», 2012. – 323 с.
26. Марова С.Ф. Концепція стійкого розвитку регіону: напрямки реалізації // Менеджер. 2006. – № 3(37). – С. 163-169.
27. Фишер С. Экономика / С. Фишер, Р. Дорнбуш, Р. Шмалензи. – М.: ЛТД, 1995. – 864 с.
28. Управление водными ресурсами в условиях неопределенности и риска / Обзор важных сообщений 4-го доклада об освоении водных ресурсов мира (WWDR4) // Документ опубликован в рамках Программы оценки водных ресурсов ООН. – UNESCO-WWAP, 2012. – 16 с.
29. Якість води та управління водними ресурсами: короткий опис Директиви ЄС та графіку їхньої реалізації [http://buvrtysa.gov.ua/newsite/download/Water\\_brochure.pdf](http://buvrtysa.gov.ua/newsite/download/Water_brochure.pdf)
30. Методики гідрографічного та водогосподарського районування території України відповідно до вимог Водної Рамкової Директиви Європейського Союзу / В.В. Гребінь, В.Б. Мокін, В.А. Сташук, В.К. Хільчевський, М.В. Яцюк, О.В. Чунарьов, Є.М. Крижановський, В.С. Бабчук, О.Є. Ярошевич – К.: Інтерпрес ЛТД, 2013. – 55 с.
31. Принципи Acquis Communautaire як передумова покращення водного законодавства України / Демиденко А., Шутяк С. (розділ 2 та Додаток 1), Дьяков О., Закорчевна Н. (розділи 3, 4), Шутяк С. (розділи 1, 5, 6 та Додатки 1, 2, 3, 4). За заг. ред. Кравченко О. – Львів, 2014.
32. Економіка водопровідно-каналізаційних підприємств: навч. посіб. / Г. К. Агаджанов; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – 2-е вид., перероб. та доп. – Х.: ХНАМГ, 2010. – 392 с.
33. Соколовська О. Зміст та особливості поняття «житлово-комунальне господарство» / О. Соколовська // Адміністративне право. – 2009. – № 10. – С. 175.
34. Ружинська Н.О. Особливості житлово-комунального господарства України, його сутність та структура / Н.О. Ружинська // Сталий розвиток економіки. Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – 2012. – № 3. – С. 278-281.
35. Федулова С.О. Проблеми інноваційно-інвестиційного розвитку водопровідно-каналізаційного господарства / С.О. Федулова / Інноваційно-інвестиційні засади стійкого розвитку базових галузей національного господарства: колективна монографія / за заг. ред. В.П. Ільчука. – Чернігів: Чернігів. нац. технол. ун-т, 2016. – 396 с. [п. 4.6. – С. 224-233].
36. Про концесії: Закон України від 16.07.1999 № 997-XIV / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/997-14> (зі змінами та доповненнями на 21.02.17).