

## Формування системи показників оцінки міжрегіональних соціально-економічних зв'язків та взаємодій

В статті запропоновано систему статистичних показників для оцінки міжрегіональних соціально-економічних зв'язків та взаємодій, яка включає групи показників по міжрегіональній торгівлі; міжтериторіальному руху капіталів та інвестицій, фінансово-кредитних засобів, інформаційних потоків; міжрегіональній міграції населення. Виявлено найважливіші внутрішні прояви просторової дезінтеграції української економіки та проаналізовано їх.

**система показників, соціально-економічні зв'язки, інвестиції, міжрегіональна торгівля, інвестиції, фінансово-кредитні засоби**

В Концепції державної регіональної політики, затвердженої Указом Президента України від 25 травня 2001 року, одним з основних завдань задекларовано “зміцнення економічної інтеграції регіонів з використанням переваг територіального поділу і кооперації”. Пов'язано це з розумінням того, що одним з основних чинників стійкого економічного зростання України є посилення інтеграційних тенденцій між її регіонами. Адже лише інтеграційний розвиток регіонів держави може забезпечити підвищення ефективності використання переваг територіального поділу праці, реалізації природно-ресурсного та науково-виробничого потенціалу регіонів, а отже, сприяти економічному розвитку України в цілому.

Інтеграція та дезінтеграція – це процеси, які характеризують внутрішню пов'язаність простору. При міжрегіональній інтеграції учасниками інтеграційного процесу виступають регіони, а поняття міжрегіональної інтеграції можна трактувати як процес взаємодії та зближення регіональних господарських систем, встановлення між ними сталих цілеорієнтованих взаємовідносин з метою формування і ефективного функціонування інтеграційної структури за умови максимально можливого узгодження цілей розвитку її складових

Надзвичайно актуальними на сьогоднішній день є питання, пов'язані з оцінкою соціально-економічної взаємодії регіонів України. Парадоксальним, на нашу думку, є те, що відкриваючи статистичний щорічник України чи будь-якої області, ми можемо отримати вичерпну інформацію про їх торговельні, фінансові, інвестиційні, міграційні тощо зв'язки з будь-якою країною світу, однак відсутня інформація про ці ж зв'язки між областями України. В зв'язку з цим доцільним є розгляд проблеми формування системи показників, які б характеризували різні напрямки та форми міжрегіональних економічних та соціальних взаємодій.

В цій системі в особливу групу слід виділити показники, які б характеризували міжрегіональну торгівлю. Для цього доцільно поряд із поняттями експорту регіону та імпорту регіону, які характеризують торгівлю регіону із іншими державами, ввести поняття міжрегіонального вивозу та ввозу, які б характеризували внутрінаціональні міжрегіональні торговельні взаємозв'язки, а також поняття сукупного вивозу регіону та сукупного ввозу регіону:

- експорт регіону - товари та послуги, вироблені в даному регіону та продані покупцям в інших державах;
- міжрегіональний вивіз - товари та послуги, вироблені в даному регіоні та продані покупцям в інших регіонах цієї ж держави;
- сукупний вивіз регіону - товари та послуги, вироблені в даному регіоні та продані покупцям як в інших країнах, так і в інших регіонах цієї ж держави. Тому, сукупний вивіз регіону є сумою експорту регіону та міжрегіонального вивозу;
- імпорт регіону - куплені в інших державах та ввезені в даний регіон товари та послуги;
- міжрегіональний ввіз - куплені в інших регіонах цієї ж держави та ввезені в даний регіон товари та послуги;
- сукупний ввіз регіону - куплені в інших державах і в інших регіонах цієї ж держави та ввезені в даний регіон товари та послуги. Сукупний ввіз регіону - це сума імпорту регіону та міжрегіонального ввозу.

Запропонований підхід дозволить врахувати в статистиці особливості торговельних зв'язків регіону в залежності від його торгового партнера (іншого регіону країни чи іншої держави).

За аналогією із статистикою міжнародних економічних відносин доцільним, на нашу думку, буде введення на регіональному рівні такого показника як зовнішньоторговельний оборот. Під зовнішньоторговельним оборотом регіону розуміють суму вартостей імпорту та експорту за певний проміжок часу. Однак, на регіональному рівні слід говорити й про міжрегіональний оборот (чи товарооборот) певного регіону за певний проміжок часу. Під міжрегіональним оборотом регіону будемо розуміти суму міжрегіонального ввозу та вивозу за певний період (місяць, квартал, рік). Сукупний торговельний оборот регіону - це сума сукупного ввозу в регіон та сукупного вивозу із регіону за певний період часу.

Отже, група статистичних показників, які характеризують міжрегіональну торгівлю, включає значно більше показників, ніж аналогічна група показників, що характеризують міжнародну торгівлю. Важливим для оцінки внутрідержавної міжрегіональної взаємодії є показник міжрегіонального товарообороту країни, який визначається сумуванням міжрегіонального товарообороту кожного її регіону. Саме ця величина характеризує на макрорівні взаємозв'язок всіх регіонів країни не лише в торговельній сфері, а й рівень заінтегрованості внутрішнього ринку країни. В групу показників, які характеризують внутрішню торгівлю, слід також включити показники товарної структури та географічного розподілу міжрегіональної торгівлі, показники торгового балансу регіону. При чому, всі показники слід розглядати не лише в статистиці, а й в динаміці.

Поряд з фізичними потоками товарів на міжрегіональному рівні не менш важливими є грошові та комунікаційні потоки. Саме тому, в систему статистичних показників міжрегіональних соціально-економічних зв'язків, необхідно включити групи показників, які відображають міжтериторіальний рух капіталів та інвестицій, фінансово-кредитних засобів, інформаційних потоків. Ряд показників для оцінки даних потоків повинен бути сформований подібно показників торговельних потоків регіону. Так, показник сальдо руху капіталів та інвестицій враховує притік та відтік капіталів з регіону. Очевидно, що інвестування капіталів з інших країн (іноземне інвестування) та регіонів даної країни (міжрегіональне інвестування) в певний регіон означає притік капіталу, так само як і розміщення облігацій та акцій в інших регіонах та країнах і отримання короткострокових позик ззовні. Навпаки, інвестування капіталів, створених в даному регіоні, в інші країни чи регіони цієї ж країни, купівля підприємствами та населенням регіону облігацій, акцій в інших країнах чи регіонах, а також надання

короткострокових позик економічним суб'єктам в інших регіонах формує відтік капіталу з регіону. Дані показники повинні обов'язково включати оцінку руху капіталів та інвестицій між регіонами країни в галузевому та територіальному розрізі.

Важливою формою економічних відносин регіонів поряд із міжрегіональними потоками товарів, капіталів та інформації є міжрегіональна міграція населення, в тому числі трудова. Дана група показників є найбільш розробленою в національній статистиці серед інших груп показників міжрегіональних соціально-економічних зв'язків. Тут виділяють такі показники як кількість вибулих з регіону за певний період (в тому числі в працездатному віці), кількість прибулих в регіон, сальдо міграції, частка прибулих та вибулих в загальній чисельності населення регіону тощо. Однак, потребують доопрацювання показники власне внутрідержавної трудової міграції в розрізі галузей та регіонів.

Безпосередній вплив на рівень та ефективність міжрегіональних взаємодій має транспорт, як пасажирський, так і вантажний. Тому, в статистиці міжрегіональних соціально-економічних зв'язків слід виділити показники по транспорту. Адже, багато з них мають безпосереднє відношення до аналізу та характеристики міжрегіонального обміну. Для прикладу, показники транспортної статистики, які характеризують результати основної діяльності транспорту щодо переміщення створеного продукту чи пасажирів із одного регіону в інший, коефіцієнт рівномірності перевезень за напрямками та ряд інших. Аналіз пасажиропотоків дозволяє чітко визначити інтегрованість соціального простору певних макрорегіонів чи країни в цілому.

Таким чином, система показників, які характеризують міжрегіональні соціально-економічні взаємодії та господарські взаємозв'язки повинна включати такі блоки, групи показників: показники міжрегіональної торгівлі, міжрегіонального руху капіталів та інвестицій, фінансово-кредитних засобів, міжрегіональної міграції населення, транспорту.

Зважаючи на вище названі проблеми, нами зроблена спроба оцінки інтегрованості (дезінтегрованості) внутрішнього економічного простору України на основі наявних статистичних даних. Найважливішими внутрішніми проявами просторової дезінтеграції української економіки можна вважати: значне скорочення міжрегіональних торгово-економічних зв'язків; незадовільне функціонування грошово-фінансової системи; послаблення виробничої інфраструктури; скорочення міжрегіональних соціальних контактів.

Ознакою дезінтеграції українського товарного ринку є швидше падіння міжрегіонального обміну продукцією у порівнянні з падінням обсягів виробництва. Частка міжрегіонального обороту по відношенню до ВВП складала в 1990 році 29,2%. В 1995 році вона знизилась до 20,6%, а в 2001-2002 роках складала близько 17%.<sup>31</sup> (Даний показник є значно меншим частки міждержавного товарообігу між членами ЄС. Зокрема, в ЄС частка поставок між країнами-членами в 2000 році достигла 62% експорту та 61% імпорту.) Таке співвідношення темпів виробництва та міжрегіонального торговельного обміну є властивим для стадії економічної рецесії, коли стискається ємність ринку. На стадії економічного підйому типовим є випереджаючий ріст торговельного обміну у порівнянні із ростом виробництва, що підтверджує практика багатьох країн. Мінімальне значення міжрегіонального торговельного обміну досягається раніше, ніж мінімум об'єму виробництва. А далі індекс росту товарообміну перевищує індекс виробництва. Тому проходження точки  $t_B$  (яка відповідає мінімальному індексу торговельного обміну  $B_0$ ) є одним із індикаторів початку економічного підйому (рис.1).

<sup>31</sup> Розрахунки автора за інформацією наданою обласними державними адміністраціями (дані щодо внутрішньодержавного міжрегіонального обміну надали 19 облдержадміністрацій) та даними статистичних щорічників України. Подальші розрахунки

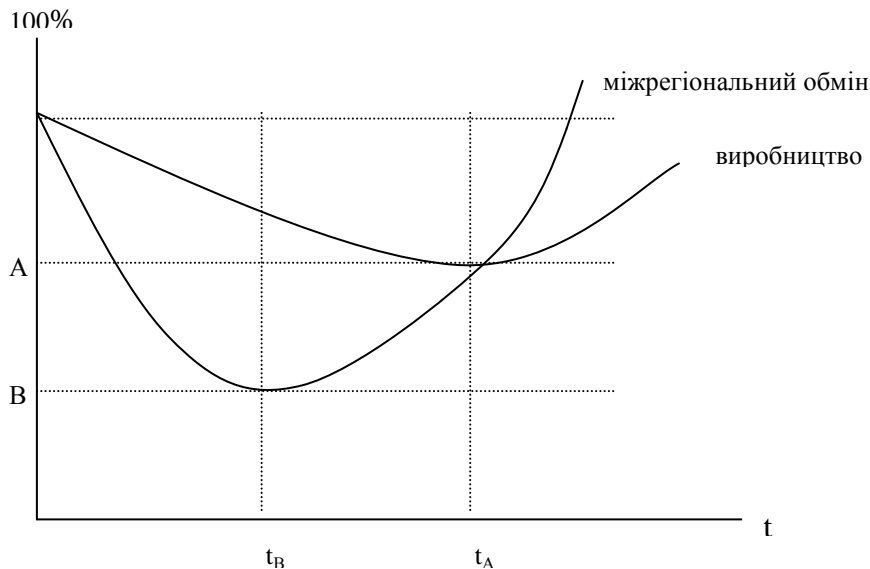


Рисунок 1 – Співвідношення індексів об'єму виробництва та міжрегіонального обміну

Поряд із скороченням виробництва та загальної ємності товарного ринку швидке падіння міжрегіонального обміну спричинене значними змінами вартісних співвідношень продукції, що обмінюється, і втратою конкурентоспроможності багатьох виробництв на внутрішньому ринку.

Негативний вплив спричинив також ріст транспортних тарифів, який значно випереджував ріст цін на продукцію, що перевозилась. Так, на кінець 2002 року співвідношення росту залізничних тарифів та росту цін на продукцію, що перевозилась (в порівнянні з кінцем 1990 року) склало 2,3:1, автомобільних тарифів – 1,5:1. Відносне подорожчання транспорту призвело до того, що деякі економічні зв'язки стали неефективними. Об'єм роботи транспортної системи України за 1990-2001 роки скоротився більше, ніж скоротились об'єми виробництва: перевезення вантажів – в 3,9 разу, вантажооборот – в 2,64 разу; об'єм роботи трубопровідного транспорту також зменшився, хоча і в меншій мірі - в 2,1 разу (рис.2). Лише протягом 2001-2003 років можна констатувати збільшення навантаження на транспортну систему України (близько 3% за рік).

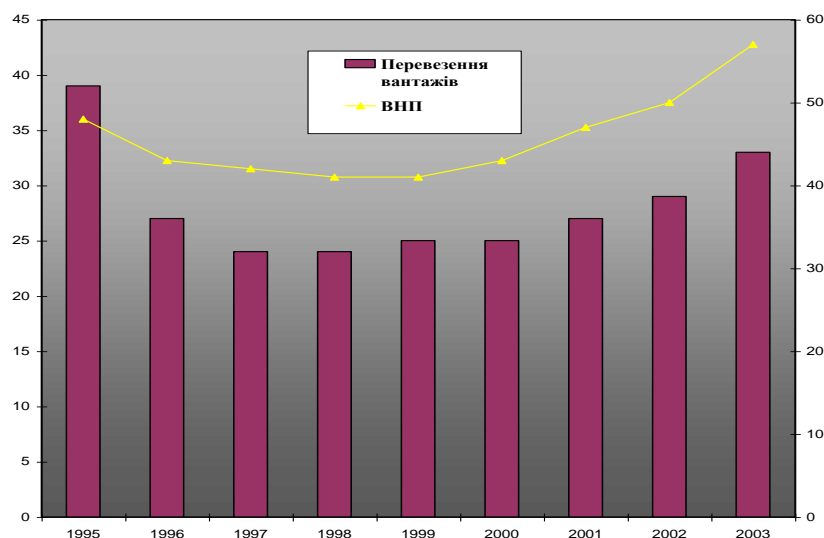


Рисунок.2 – Порівняння індексів обсягу ВВП та перевезення вантажів (відсотків до 1990 року)

На сьогоднішній день не до кінця вивченим залишається вплив процесів приватизації на динаміку міжрегіональних зв'язків. В результаті невизначеного становища, в якому знаходились більшість керівників підприємств, що приватизувались, суттєво знизилась дисципліна виконання договірних зобов'язань та посилилось бажання керівного корпусу вивести частину майна з підприємств до їх приватизації. На нашу думку, це завдало коопераційним зв'язкам між підприємствами, а в результаті і міжрегіональним зв'язкам, подвійного удару у вигляді скорочення масштабів поставок при одночасному підвищенні ризиків через погіршення фінансового становища підприємств.

Однак, не можна будь-яке скорочення міжрегіонального обміну вважати негативною тенденцією. Перехід до ринкових відносин дозволив ліквідувати значну кількість нераціональних та штучних зв'язків (для прикладу, кооперовані поставки між підприємствами одного відомства, які віддалені одне від одного на тисячі кілометрів), зменшити залежність споживачів від підприємств-монополістів, надав можливість регіонам розгорнути власну зовнішньоекономічну діяльність, що дозволило прикордонним (периферійним) регіонам працювати на ринках сусідніх країн. Головним позитивним результатом стало те, що почав діяти такий інтеграційний фактор, як зацікавленість товаровиробників у подоланні регіональних обмежень попиту та розширенні ринку збуту продукції. Ця зацікавленість обов'язково повинна бути підтримана регіональними органами влади, оскільки розширення виробництва та збуту збільшує доходи бюджету і населення, а також зменшує безробіття в регіоні.

В сучасних умовах міжрегіональний товарообмін, як чинник економічної інтеграції, зберігає домінуюче значення. Бурхливий, але хаотичний розвиток в Україні фінансового ринку мало посприяв міжрегіональній інтеграції. Мало того, домінуюча тенденція концентрації фінансового капіталу в Києві та ще кількох фінансових центрах України посилила деформацію економічного простору держави.

Недосконалість грошово-фінансової системи держави стала суттєвим фактором дезінтеграції. Величина протермінованих неплатежів постачальникам, що перевищила річний обсяг ВВП, звичайно була перепоною для нормалізації та збільшення міжрегіональної торгівлі, сприяла бартеризації угод.

Новою важливою тенденцією, що мала місце в роки реформ, стало співробітництво елементів ринкової інфраструктури: створені в столиці та регіонах України валютні, фондові та товарні біржі, комерційні банки, страхові організації, іпотечні та клірингові центри, промислово-фінансові групи тощо шукали нові форми співпраці із своїми партнерами та клієнтами. Процес цієї взаємодії на першому етапі реформ мав у більшості випадків стихійний та нерегульований характер, а його результати були малоефективними.

Дезінтеграція соціального простору України найбільш яскраво проявляється в скороченні пасажирських перевезень між регіонами віддаленими один від одного. Головними причинами цього можна назвати падіння реальних доходів у значній частини населення держави, а також ріст транспортних тарифів.

В 2002 році пасажирооборот транспорту загального користування зменшився в 1,95 разу в порівнянні з 1990 роком. Ситуація на повітряному транспорті взагалі вражаюча: в 2002 році його послугами скористалось лише 8% пасажирів від кількості пасажирів 1990 року. Поряд із загальним скороченням пасажирообороту проходить зміна його просторової структури: збільшується частка міського та приміського сполучення і суттєво скорочується частка міжміського сполучення, що можна вважати ознакою дезінтеграції регіональних соціумів (рис.3).

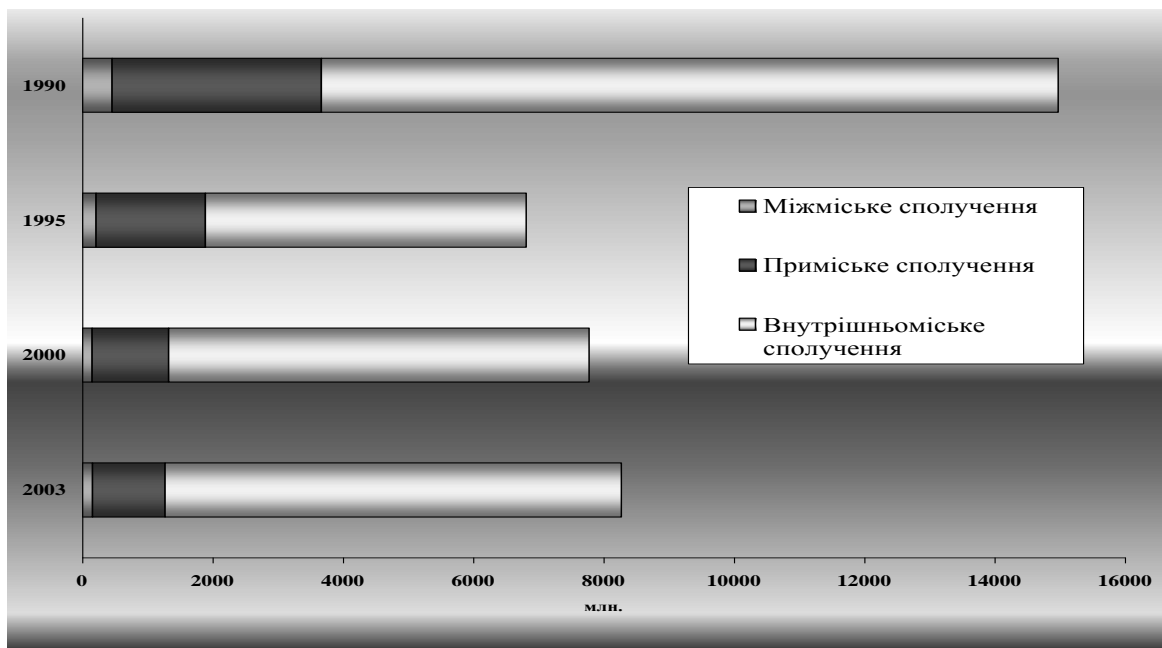


Рисунок .3 – Динаміка структури відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення

Однак, наведена оцінка міжрегіональних соціально-економічних взаємодій лише опосередковано дозволяє робити певні висновки. Зважаючи на гостроту питання внутрідержавної міжрегіональної інтеграції України в умовах проведення адміністративно-територіальної реформи, введення до основних показників офіційної статистики системи показників оцінки міжрегіональних соціально-економічних взаємодій та зв'язків є доцільним та необхідним.

В статті пропонується системі статистических показателів для оцінки міжрегіональних соціально-економічних зв'язків і взаємодій, котора включає групи показателів по міжрегіональній торгівлі; міжтериторіального руху капіталів і інвестицій, фінансово-кредитних засобів, інформаційних потоків; міжрегіональної міграції населення. Виявлено важливі внутрішні прояви просторової дезінтеграції української економіки і проаналізовано їх.

In the article are offered sistem statistical indexes for estimation of megregionalnih socio-economic communications and co-operations, which includes the groups of indexes on megregionalnoy trade; megteritorialnogo motions of capitals and investments, finansovo-kreditnih facilities, informative streams; megregionalnoy migration of population. The major internal displays of spatial disintegration of the Ukrainian economy are exposed and they are analysed.