

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Резнікова Н.В. Перспективи укладання і потенційні економічні ефекти регіональних торговельних угод в Південно-Східній Азії: аспекти незалежності в контексті нового регіоналізму / Н.В. Резнікова, О.А. Іващенко // Інвестиції: практика та досвід. – 2015. – № 21. – С. 29-34.
3. Резнікова Н.В. Стратегічне партнерство як нова форма економічної інтеграції: аспекти незалежності ЄС та КНР / Н.В. Резнікова, О.А. Іващенко // Економіка та держава. – 2015. – № 12. – С. 6-9.
4. Іващенко О.А. Напрями диверсифікації торговельних зв'язків України в умовах глобальної економічної розбалансованості / О.А. Іващенко // Стратегія розвитку України: економічний та гуманітарний виміри: матеріали науково-практичної конференції, 16 жовтня 2015 р. – К.: ДП «Інформ.-аналіт. агентство». – С. 78-83.
5. Іващенко О.А. Місце КНР у світовому інтеграційному просторі / О.А. Іващенко // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірник наукових праць. Випуск 108. Частина II (у двох частинах). К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2012. – С. 18–24.

О. В. Ханова,

*кандидат географічних наук, доцент кафедри
міжнародних економічних відносин
Харківського національного університету
імені В.Н. Каразіна, м. Харків*

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ КРАЇН СВІТУ

При вивченні рівня розвитку інфраструктури є сенс використовувати як загальнонаукові методи, так і спеціальні методи дослідження інфраструктури.

Серед спеціальних методів дослідження інфраструктури можемо виділити саме системний підхід. Системний підхід являє собою сукупність логічних прийомів, методичних правил і принципів теоретичного і практичного дослідження, при якому кожний об'єкт розглядається як система. Система – це сукупність елементів, пов'язаних прямими і зворотними зв'язками, які можуть бути жорсткими і гнучкими. Елемент системи – це така її частина, яка не підлягає подальшому поділу, щоб не порушувалися виконувані їм функції. Розвиток інфраструктури на певній

території залежить від безлічі факторів. Тому її дослідження часто базується на системному підході [1; 2, с. 127].

Система інфраструктури є галузевою економічною системою в інтеграційній системі країни, регіонів різних рівнів і більш дрібних одиниць. Система інфраструктури має прямі та зворотні зв'язки з системами розселення, виробництва, природно-територіальними комплексами через матеріально-технічне постачання, забезпечення її кадрами, поїздки населення з культурно-побутовими, оздоровчими, екскурсійними та іншими цілями.

Інфраструктура як система володіє такими властивостями, як цілісність, ієрархічність, стійкість, динамічність, автономність у поведінці. Структурними елементами системи інфраструктури є підприємства та установи, продукція яких – послуги. За допомогою вивчення структури можна пізнати складні системи, користуючись методом послідовних наближень, тобто розкладанням в нескінченний ряд за структурами досліджуваної цілісності. Система інфраструктури динамічна і неперервна у часі; динамічна, але дискретна у просторі; піддається кількісним та якісним змінам [3, с. 25; 2, с. 129].

При системному дослідженні інфраструктура розглядається як певна множина елементів, взаємозв'язок між якими забезпечує її цілісність. Причому не тільки об'єкт, але і сам процес дослідження виступає як складна система.

Використання системного підходу передбачає таку послідовність в організації дослідження: визначення об'єкта дослідження; визначення мети та завдань дослідження; визначення критеріїв вивчення досліджуваного об'єкта; визначення структури системи; визначення та класифікація зовнішніх зв'язків між елементами досліджуваного об'єкта; вивчення кожного елемента системи; вивчення принципів взаємодії системи з середовищем її функціонування на основі аналізу зовнішніх зв'язків; виявлення закономірностей зміни та розвитку елементів досліджуваного об'єкта; виділення основних причинно-наслідкових зв'язків між елементами, що забезпечують упорядкованість системи; виявлення кінцевої структури та організації системи, на основі чого складається її модель; аналіз основних принципів поведінки системи; вивчення процесу управління системою [4, с. 141].

Можна виділити кілька видів простих показників рівня розвитку інфраструктури:

1. Забезпечення населення, площі або території послугою (O_i^m). Цей показник може розраховуватися на 1, 1000, 10000 чол.

$$O_i^m = \frac{F_i^m}{H_i}, \quad (1) [2, с. 133]$$

де i – територіальна одиниця, для якої визначається рівень обслуговування; m – галузь (вид) обслуговування; F^m – потужність чи обсяг послуг; H – чисельність населення.

2. Показник доступності установ інфраструктури.

Допускаючи, що заклади інфраструктури рівномірно розподілені по території, середню теоретичну відстань (d) можна знайти за формулою:

$$\bar{d}_i^m = \sqrt{\frac{S_i}{n_i^m}}, \quad (2) \quad [5, \text{с. 71}]$$

де S – площа території; n – кількість об'єктів даного виду.

Показник \bar{d}_i^m – “Негативний”. Тому для того, щоб привести його до прямого виду зводять у ступінь -1:

$$k_i^{\bar{d}^m} = \frac{1}{\bar{d}_i^m}. \quad (3) \quad [5, \text{с. 71}]$$

3. Охоплення населення (А) або площі (О) певною послугою:

$$A_i^m = \frac{N_i^m}{H_i}, \quad (4) \quad [2, \text{с. 135}]$$

де N – число фактичних споживачів; H – чисельність населення;

4. Динаміка розвитку галузей інфраструктури. Оцінюється в основному за двома показниками – темпом зростання за певний період часу та середньорічним приростом (у відсотках, як за абсолютними, так і за відносними даними). За допомогою динамічних рядів можна виявити основні тенденції у розвитку галузей інфраструктури [2, с. 135].

5. Синтезуючі показники. До синтезуючих показників відносяться: соціальна щільність послуг; ємкість території; швидкість розвитку територіальної системи інфраструктури.

5.1. Соціальна щільність послуг (P_i) розраховується за формулою:

$$P_i = \frac{S}{H}, \quad (5) \quad [6, \text{с. 51}]$$

де S – об'єм наданих послуг; H – чисельність населення.

5.2. Швидкість розвитку територіальної системи інфраструктури (V):

$$V = \frac{T_s}{T_h}, \quad (6) \quad [6, \text{с. 52}]$$

де T_s – темпи зростання наданих послуг; T_h – темпи зростання населення.

Показник менше одиниці означає невідповідність системи обслуговування потребам населення або виробництва. Коефіцієнт, рівний одиниці відповідає пропорційному зв'язку двох показників. Якщо коефіцієнт більше одиниці, то це означає, що система обслуговування розвивається більш швидкими темпами, ніж зростає населення [6, с. 52].

Існують різні способи оцінки територіальних відмінностей у рівні обслуговування населення та виробництва. Інтегральні показники обслуговування можуть розраховуватися як за однією галуззю, так і за всіма галузями.

Для характеристики інтегрального рівня розвитку певної галузі інфраструктури, як правило, використовуються прості індекси, що характеризують окремі її сторони.

1. Ступінь забезпеченості транспортною інфраструктурою можна визначити за допомогою коефіцієнта Енгеля (∂_e).

$$\partial_e = \frac{L}{\sqrt{SH}}, \quad (7) [7, \text{с. 105}]$$

де L – довжина доріг; S – площа території; H – чисельність населення.

2 «Ваги послуг». У житті населення різні послуги відіграють різну роль. Одні з них необхідні кожен день, інші полегшують ведення домашнього господарства, треті необхідні для відпочинку і т. д. Тому просте підсумовування індексів при розрахунку показників інтегрального рівня обслуговування представляється деякими авторами не виправданим. У зв'язку з цим пропонується використання «ваг», тобто коефіцієнтів, відповідних важливості розглянутих галузей інфраструктури. Для визначення ваг пропонується використання експертних оцінок, що даються фахівцями та представниками місцевих органів влади, а також опитувань населення [2, с. 142–143].

Список використаних джерел

1. Общенаучные методы и приемы познания [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.booksite.ru/localtxt/koh/ano/vsky/35.htm>.
2. Юрченко С.А. Инфраструктура мира: Учебное пособие / перевод с украинского / С.А. Юрченко. – Х.: ХНУ имени В.Н. Каразина, 2006. – 328 с.
3. Голиков Н. Ф. География инфраструктуры. / Н.Ф. Голиков. – К.: Вища школа, 1984. – 124 с.
4. Сидоренко В.К. Основы научных исследований. Навчальний посібник для вищих педагогічних закладів освіти / В. К. Сидоренко, П. В. Дмитренко. – К.: РНЦ «ДІНІТ», 2000. – 259 с.
5. Алексеев А.И. География сферы обслуживания. / А.И. Алексеев, С. А. Ковалев, А. А. Ткаченко. – Тверь: Твер. Гос. Ун-т, 1991. – 117 с.
6. Меркушева Л.А. География сферы обслуживания населения (теория и методология). / Л. А. Меркушева. – Красноярск: Красн. Гос. Ун-т, 1989. – 184 с.
7. Маергойз И.М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. / И. М. Маергойз. – М: МГУ, 1981. – 137 с.