

найкращими – у СНАУ (2,10). Останній факт опосередковано підтверджує значну геодемографічну роль фактору урбанізації – як з позицій впливу на народжуваність, так і на напрямок міграцій.

Висновки. Отже, отримані дані певною мірою є пессимістичними. Для досягнення стандартів хоча б простого відтворення населення треба, щоб коефіцієнт фертильності перевищував 2,15. Сучасна молодь має дещо нижчі демографічні установки.

Для стимулювання якомога більшої народжуваності серед молоді з боку держави треба внести певні зміни в демографічну політику і реалізувати їх якомога швидше. До цих змін можна віднести: збільшення кількості місць працевлаштування для випускників ВНЗ, покращення житлових умов молодих сімей, збільшення розмірів матеріальної допомоги при народженні дитини (особливо – третьої та наступних), жорсткий контроль екологічної ситуації, доступне та якісне медичне обслуговування населення, а також суттєве поліпшення соціальної інфраструктури. Не слід забувати і про роль зовнішніх і внутрішніх міграцій у регулюванні чисельності населення та його статево-вікової структури, а також у забезпеченні господарського комплексу країни якісними трудовими ресурсами.

Література

1. Огнєв В.А. Соціально-психологічні особливості способу життя студентів і їх вплив на здоров'я [Текст] / В.А. Огнєв, Н.О. Галічева, К.М. Сокол // Експериментальна і клінічна медицина. – Харків: Харківський національний медичний університет, 2012. – № 1 (54). – С. 164-169.
2. Сюткін С.І. Географія населення: Курс лекцій для студентів природничо-географічних факультетів педагогічних інститутів. – Суми: СумДПУ ім. А.С. Макаренка, 2002. – 80 с.

Summary

S.P. Skorohod, S.I. Siutkin. **Geogemographic Guidelines od Students in Sumy Region.**

The article outlines some aspects of demographic forecasting, such as preferences of students for the future residence, average age of marriage, expected birth rate and the impact of financial status of parental family on the amount of children in young families.

УДК 911.3:338.47:303.7

Є. В. Ігнатенко

ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВИХ ПОГЛЯДІВ НА СУТНІСТЬ ПОНЯТТЯ «ІНФРАСТРУКТУРА»

В даній статті зроблена спроба розкрити зміст поняття “інфраструктура” на основі аналізу вже існуючих підходів. Проводиться аналіз еволюції наукової думки щодо розуміння сутності поняття «інфраструктура».

Постановка проблеми. Термін «інфраструктура» сьогодні широко використовується в суспільно-географічних, економічних, логістичних

дослідженнях в різних трактовках, через що існує певна невизначеність у тому, який зміст вкладається у це поняття. Неоднозначним є питання, що саме включати до переліку об'єктів інфраструктури. Окрім того, введення до інфраструктури різних галузей її складових приводить до різного трактування даного поняття. В роботах окремих західних авторів в зміст “інфраструктури” включаються всі соціальні послуги: законодавство, охорона здоров'я, транспорт, зв'язок, енергетика, водопостачання, система меліорації тощо.

Аналіз останніх наукових досліджень. Проблеми розвитку інфраструктури прямо або опосередковано досліджували у своїх роботах Абалкіна Л.І., Алаєв Є.Б., Бенсон Д., Голіков Н.Ф., Дронов В.П., Жамін В.А., Зінгер Х., Іваничка К., Йохімсен Г., Кларк Д., Краснопольський Б.Х., Красовський В.П., Маєргойз І.М., Маркс К., Маршалл А., Нурске Р., Пробст А.Є., Рей Д.Р., Розенштейн-Родан П.Н., Самуэльсон П.Е., Симоніс Є., Сміт А., Уайтхед Д., Ульянов А.Д., Уотерс Д., Утьонков Н.А., Хватов С.І., Хейнман С.А., Шипка Є., Шліхтер С.Б., Шотлер Є., Юрченко С.А.

Мета роботи заключається у спробі з'ясувати сутність поняття “інфраструктура” як важливої суспільно-географічної категорії.

Викладення основного матеріалу дослідження Інфраструктура (від лат. *infra* – нижча, під і *structura* – будова, розташування) – сукупність галузей народного господарства, що обслуговують матеріальне виробництво, невиробничу сферу і безпосередньо людину [2]. Термін “інфраструктура” з’явився в будівельній справі і означав основу, фундамент, нижню будову. В переносному значенні це слово стало позначати сукупність зовнішніх по відношенню до розглянутого виробництва (галузі) споруд, а у військовій термінології – допоміжних служб і систем. В авіації під інфраструктурою розуміють сукупність наземних споруд – аеродром, ангари, майстерні, на залізному транспорті – сукупність станційних і пристанційних споруд. Проте спроби дати визначення даного терміну були ще в роботах вчених XIX ст. Одна з них – в праці А.Сміта, де він наголошував необхідність створення «загальних споруд та установ, необхідних для суспільного виробництва, але невигідних для приватного капіталу». Друга – в роботі К. Маркса “Капітал”, в якій він наголошував наявність матеріальних умов праці як невід’ємної складової процесу праці: «Прямо вони не входять в нього, але без них він або абсолютно неможливий, або може відбуватися лише у недосконалому вигляді. Прикладом можуть слугувати...робочі будівлі, канали, дороги тощо» [3].

Немає єдиної думки щодо засновника терміну “інфраструктура”. Більшість вчених вважають, що вперше застосував даний термін в економічних

дослідженнях американський вчений *П. Розенштейн-Родан* (1955 р.). Згідно Голікова А.П., термін «інфраструктура» вперше з'явився в працях *A. Маршалла* (1910 р.) і *Д.Кларка* (кін. 40-х рр.). Вони встановили, що суспільні витрати на виробництво товарів значно перевищують витрати індивідуальних виробників. Різницю між цими витратами вони назвали «соціальним накладним капіталом», а ефект його присвоєння – «зовнішньою економією», тобто економією, яку дістають через присвоєння корисного ефекту від діяльності інфраструктурних галузей [2; 8]. В окремих працях крім П.Н. Розенштейн-Родана вказано на німецького економіста *X. Зінгера*, також поряд з П.Н. Розенштейном-Роданом згадують, ще *P. Нурске* [2; 8]. Юрченко С.А. авторами терміну “інфраструктура” вважає *A. Янгсона*, поряд з X. Зінгером та П.Н.Розенштейном-Роданом [8].

Розглянемо основні підходи щодо визначення поняття «інфраструктура». Так, П.Н. Розенштейн-Родан визначив інфраструктуру як комплекс умов, що забезпечують сприятливий розвиток підприємництва в основних галузях економіки та задовольняють потреби населення. Він виділив два основних види: господарську (або виробничу) і соціальну інфраструктуру. Okрім того, він виділяв в соціальній інфраструктурі так звану інституційну інфраструктуру, маючи на увазі органи управління. На думку інших дослідників (С.А.Дебабова), управління не є обслуговуючою системою і не може бути відірване від сфери або галузі господарства, в рамках яких воно функціонує.

Пробст А.Е. визначає інфраструктуру як «фундамент для розвитку всіх інших галузей господарства, як базу, що обслуговує і забезпечує їх функціонування і розвиток, як базу для подальшого господарського освоєння території і створення на ній відповідних виробничо-територіальних комплексів». Він і ряд інших авторів включають до складу інфраструктури також низку галузей матеріального виробництва (енергетика, будівництво та ін.), які самі часто є профілюючими сферами територіально-виробничого комплексу [3].

За Алаєвим Е.Б. «інфраструктура визначається як поєднання діючих споруд, будівель, мереж та систем, що прямо не відносяться до виробництва матеріальних благ, але необхідних як для самого процесу виробництва (виробнича інфраструктура – транспорт, зв’язок, мережі енергопостачання, водопостачання тощо), так і для забезпечення повсякденного життя населення (соціальна інфраструктура – підприємства охорони здоров’я, освіти, культури, побутового обслуговування» [1].

Ульянов А.Д. і Хватов С.І. (1971 р.) до складу інфраструктури включають споруди та об'єкти галузей, які забезпечують виробничо-технічну сторону суспільного виробництва, але самі безпосередньо в ньому не беруть участь. До неї вони відносять також «споруди, підприємства та установи, що в сукупності створюють матеріальні та культурно- побутові умови для нормального життя населення та сприяють залученню робочої сили в район».

Утьонков Н.А. (1971 р.) розглядає рівень розвитку інфраструктури в районі як досить суттєвий момент для перспективного розвитку території і безпосереднього впливу на сучасний рівень економічного і соціального розвитку. Вільні потужності галузей інфраструктури, на його думку, – важливий фактор розміщення нових промислових підприємств і розвитку міст.

Шипка Є. (1981 р.) приходить до висновку, що система інфраструктури в цілому обслуговує людину як продуктивну силу, а продукція інфраструктури спрямована на всеобще матеріальне, культурне, політичне задоволення потреб людини – виробника всіх цих благ [5].

Хейман С.А. розглядає інфраструктуру матеріального виробництва як «групу галузей, від яких у значній мірі залежить безперебійність і ефективність всього суспільного виробництва в цілому. Сюди відноситься, передусім, транспорт всіх видів – залізничний, водний, автомобільний, повітряний і трубопровідний, зв'язок, матеріально-технічне оснащення і складське господарство, а також галузі, пов'язані з обслуговуванням і управлінням процесом суспільного виробництва».

Чернявський І.Ф. вважає, що поняття інфраструктури зводиться, головним чином, до перерахування елементів, які, на думку авторів, входять в її сферу. Переваги такого підходу в його простоті і доступності. Але, мабуть, одного перерахування галузей, виробництва і об'єктів, що входять в інфраструктуру буде недостатньо. Важливою є не тільки проста сукупність її складових частин, але і та їх особливість, що характеризує інфраструктуру, як елемент виробничих сил. При цьому, важливо враховувати у визначенні поняття даної категорії весь комплекс ознак, що її характеризують.

Жамін В. визначає інфраструктуру як «інтегральний елемент виробничих сил, що включає допоміжні галузі, види виробництв або види діяльності, що обслуговують основне виробництво (виробнича інфраструктура), а також такі галузі, підгалузі невиробничої сфери, які опосередковано пов'язані з процесом виробництва (соціальна інфраструктура)» [7].

Проте не всі вчені однозначно сприймають визначення і використання самого терміну “інфраструктура” і пропонують своє бачення. Так, Дронов В.П.

пропонував «розділити інфраструктуру (деяку частину фондів країни), інфраструктурні роботи, тобто діяльність з її створення, ремонту і процес експлуатації інфраструктури» та говорить про принцип багатоступеневості побудови системи міждисциплінарних визначень даного терміну. «Трактування інфраструктури як сукупності споруд, будівель і систем, тобто іммобільної частини основних фондів – більш географічне. Для географів інфраструктура – один з факторів територіального розвитку, розміщення функціонування виробництва, територіальної організації суспільства. В цьому випадку основна увага приділяється матеріально-технічним обслуговуючим елементам, прив'язаних до певної території: дорогам, ЛЕП, інженерним мережам і т.д. Інфраструктура при цьому активно впливає на спеціалізацію території, її вигляд, умови життедіяльності населення» [4].

В свою чергу Маєргоіз І.М. пропонував взагалі замінити термін “інфраструктура” на “спільнофондову базу території” (або коротко “спільнофондову базу”), тобто систему просторово виражених елементів матеріально-технічного характеру, що утворюють найбільш спільні передумови господарювання на певній території (“територіальна спільнофондова система”); характер і спосіб взаємодії елементів системи складають структуру спільнофондової бази (“територіальна спільнофондова структура”). У запропонованому Маєргоізом І.М. формулюванні маються на увазі: а) фонди (основні, а не оборотні, які не можуть бути ні спільними, ні базовими); б) фонди, які передусім у вигляді будівель, споруд, пристройів, мереж і т.д. “прикріплені” до землі як плацдарму всієї господарської діяльності на даній території, тому вже з даної причини це в своїй основі територіальне поняття; в) фонди загального (спільного) значення, в цьому сенсі базові, що займають своє особливе місце в процесі всього виробництва – будь-яких його галузей, а також і споживання. Елементи спільнофондової бази (або інфраструктури) не можна змішувати ані з виробництвом матеріальних благ, ані з ресурсами; спільнофондова база – проміжна ланка між ними, причому розуміється, в першу чергу, так звані загальнонеобхідні або загальнотериторіальні ресурси – трудові і природні (наприклад, вода або земля як плацдарм людської діяльності), які необхідні всім галузям, а не ті види сировини, які потрібні тій чи іншій галузі. Таким чином, найголовніша функція спільнофондової бази зводиться до того, що вона – спільна, постійно необхідна передумова матеріального виробництва і споживання, а також інших різних форм суспільної діяльності на даній території [6].

Всі перераховані автори сходяться на думці, що інфраструктура включає об'єкти різних галузей народного господарства. Зазвичай в таких інтерпретаціях інфраструктури є нечіткою межа між поняттями «транспорт» та «інфраструктура», «комунальне господарство» та «інфраструктура».

Висновок Таким чином, інфраструктура має міжгалузеве, міждисциплінарне використання. Її роль полягає не тільки в тому, що вона прискорює або уповільнює процеси суспільного виробництва і покращує умови життя суспільства, але і в тому, що вона концентрує і матеріалізує результати людських знань. Саме функціональна цілісність інфраструктури зумовлює її роль як об'єкта досліджень, важливого для практичного життя. Наслідками функціональної цілісності інфраструктури є властивості еластичності, адаптивності та взаємозамінності. Вивчення інфраструктури як системи орієнтоване на розкриття цілісності об'єкта, на виявлення різноманітних типів зв'язків (історичних, територіальних та ін.) і зведення в єдину картину [5]. Таке розуміння інфраструктури близьке до поняття абстрактної системи. Однак поняття "інфраструктура" виникло раніше, ніж з'явився системний аналіз, і, крім того, воно має свій конкретний історичний і просторовий зміст (виробнича та соціальна інфраструктура). У сучасних умовах з'являються нові види інфраструктури – інформаційна, екологічна, логістична, роль яких на даному етапі розвитку суспільства зростає. Рівень розвитку інфраструктури впливає на життя суспільства і хід суспільного виробництва і є для них зовнішнім чинником розвитку. Після введення системного підходу в географію були висловлені пропозиції ввести термінологічні зміни. Наприклад, Алаєв Е.Б. вважав, що правильніше дане поняття іменувати не інфраструктурою, а *інфрасистемою*, Маєргойз І.М. пропонував називати *спільнофондою базою території*. На нашу думку, «інфраструктура» досить вдале поняття, яке набуло широкого використання у різних науках, тому маломовірно, щоб термін «інфраструктура» був замінений. Можливим є подальший розвиток і ускладнення структури складових інфраструктури в умовах розвитку постіндустріального інформаційного суспільства.

Література

1. Алаев Е. Б. Социально-экономическая география : понятийно-терминологический словарь. – М. : Мысль, 1983. – 350 с.
2. Географічна енциклопедія України : в 3-х т. Т. 2. З-О / відп. ред. О. М. Маринич. – Київ : Українська Радянська Енциклопедія ім. М.П.Бажана, 1990. – 480 с. : іл.
3. Голиков Н. Ф. География инфраструктуры / Н. Ф. Голиков. – К. : Вища школа, 1984. – 124 с.
4. Дронов В.П. Инфраструктура и территория России:географические аспекты теории и российской практики / В.П. Дронов. – М. : Изд-во МПГУ, 1998. – 246 с.
5. Иваничка Коломан. Социально-экономическая география / К. Иваничка; Пер. со словац. Е.Л. Грибановой. – М. : Прогресс, 1987. – 388 с. : ил.
6. Маєргойз И.М. Территориальная

структурна народного хозяйства и некоторые подходы к ее исследованию в свете социалистической интеграции / И.М. Маергойз // Вестн. МГУ. Сер. 5. География. 1975. – №4. – С. 3-21. 7. Чернявский И.Ф. Инфраструктура сельскохозяйственного производства: (Вопросы теории и практики) / И.Ф. Чернявский. – М.: Экономика, 1979. – 232 с. 8. Юрченко С.А. Инфраструктура мира : Учебное пособие. – Х. : ХНУ им. В.Н. Каразина, 2006. – 328 с.

Summary

Ignatiенко Y.V. Evolution of scientific attitudes on the nature of the concept "infrastructure".

In this article attempt to clarify the meaning of "infrastructure" based on analysis of existing approaches. The analysis of the evolution of scientific thought on understanding of the concepts of "infrastructure".

УДК 911.9:504.062

О.В. Бєлік

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ІНДИКАТОРІВ, ЯК ВАЖЛИВОЇ СКЛАДОВОЇ КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

За останнє десятиліття у світі все ширше починає розповсюджуватися «індикаторне мислення». Необхідність інструментальної оцінки процесів, що відбуваються, дати їм ретроспективний аналіз і спробувати зазирнути в майбутнє, вимагає формування відповідних індикаторів і кількісних показників. Ці тенденції яскраво проявили себе в концепції сталого розвитку. Індикатори сталого розвитку повинні використовуватися для різних структур влади, осіб, що приймають рішення, широкій громадськості як своєрідний барометр екологічного стану світу, країн і регіонів, процесів і тенденцій розвитку що відбуваються в них.

Постановка проблеми та актуальність дослідження. Оскільки людство є частиною природи, то його інтереси і потреби можна вважати такими, що не суперечать інтересам і потребам розвитку природи, навпаки, розвиток людства, опанування ним нових знань, отримання нових можливостей можна розглядати як етапи природної еволюції. Однак, зазначене може бути справедливим лише за умови дотримання людством певних правил поведінки в природі, які мають базуватися на знанні законів розвитку природи. Існуюча на сьогоднішній день теоретико-методологічна база не дає змоги чітко визначити науково обґрунтовані межі, масштаби і напрями людського втручання в хід природних процесів на планеті в цілому та в межах її окремих регіонів.

Аналіз попередніх досліджень. Сьогодні актуальним є вивчення взаємодії суспільства і природи, пізнання законів, закономірностей цієї взаємодії, механізмів їх дії, як основи для здійснення коеволюційних змін у природі й суспільстві на шляху досягнення збалансованого розвитку на планеті. Цей напрям найменш досліджений. Від ступеня повноти й успішності його