

УДК 332.1:338.49

Гутафель В.В.

кандидат економічних наук,  
старший викладач кафедри економіки підприємства  
Чернівецького торговельно-економічного інституту  
Київського національного торговельно-економічного університету

## СУЧАСНИЙ СТАН І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ КАРПАТСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РЕГІОНУ

### THE CURRENT STATE AND TRENDS OF DEVELOPMENT OF THE ECONOMIC INFRASTRUCTURE OF CARPATHIAN ECONOMIC REGION

#### АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена дослідженню практичних аспектів сучасного стану економічної інфраструктури Карпатського регіону з метою визначення тенденцій та передумов забезпечення подальшого розвитку регіону. У статті проведено комплексне оцінювання основних складових елементів економічної інфраструктури Карпатського регіону.

**Ключові слова:** економічна інфраструктура, Карпатський економічний регіон, ринкова інфраструктура, транспортна інфраструктура.

#### АННОТАЦИЯ

Статья посвящена исследованию практических аспектов современного состояния экономической инфраструктуры Карпатского региона с целью определения тенденций и предпосылок обеспечения дальнейшего развития региона. В статье проведено комплексное оценивание основных составляющих элементов экономической инфраструктуры Карпатского региона.

**Ключевые слова:** экономическая инфраструктура, Карпатский экономический регион, рыночная инфраструктура, транспортная инфраструктура.

#### ANNOTATION

The article investigates the practical aspects of the current state of economic infrastructure in the Carpathian region in order to identify trends and preconditions for the further development of the region. This article provides a comprehensive assessment of the main component elements of economic infrastructure in the Carpathian region.

**Keywords:** economic infrastructure, Carpathian economic region, market infrastructure, transport infrastructure.

**Постановка проблеми.** Економічна інфраструктура регіону виступає сукупністю певних інституцій, що функціонують з метою створення сприятливих умов забезпечення розвитку Карпатського економічного регіону, шляхом здійснення специфічних функцій, що об'єднують та забезпечують ефективне функціонування галузей економіки, сприяють їх стабілізації і збалансованому розвитку, впливають на підвищення ефективності процесів товарного і грошового обігу, надають суб'єктам господарювання комплексу ринкових послуг. Відповідно, на сучасному етапі розвитку економічних відносин, враховуючи геополітичне розташування, сформована та розвинута економічна інфраструктура Карпатського регіону виступає передумовою та засобом залучення більшого обсягу інвестицій у реальний сектор економіки, зменшення рівня безробіття, ефективного використання економічного потенціалу регіону, зростання рівня доходів населення.

#### Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретичні аспекти поняття «інфраструктури» розглядали у своїх працях такі науковці, як А. Сміт, К. Маркс, Р. Йохімсен, П. Розенштейн-Родан, П. Самуельсон та інші. До основних російських вчених, що досліджували проблематику розвитку інфраструктури, можна віднести Р. Шніппера, А. Шаріпова, В. Стаханова, В.П. Федько, Н.Г. Федько, І. Беляєвського. Серед вітчизняних науковців, що приділяли увагу формуванню інфраструктури та визначали її вплив на розвиток економіки регіону, варто виділити Л. Кузьменко, І. Ковельську, І. Рекуненку, І. Бутирську, М. Коваленко, А. Ткача та інших.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Однак на сьогодні недостатньо вирішеними залишаються практичні аспекти, що стосуються дослідження сучасного стану та виявлення тенденцій розвитку економічної інфраструктури Карпатського регіону, що потребують комплексного оцінювання.

**Формулювання цілей статті.** Метою даної статті є розгляд практичних аспектів, що стосуються дослідження сучасного стану економічної інфраструктури Карпатського регіону з метою обґрунтування основних тенденцій її подальшого розвитку, шляхом проведення комплексного оцінювання основних складових інфраструктури регіону.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Комплексне оцінювання використання всіх структурних елементів економічної інфраструктури регіону та виявлення основних тенденцій, призведе до раціонального розміщення продуктивних сил, збільшення економічного і соціального розвитку регіону, зростанню економічного потенціалу, організації економічного простору, реалізації переваг територіального поділу праці і головне виступить однією з передумов створення економічного кластеру відповідної галузі. До основних структурних елементів інфраструктури, що забезпечать розвиток Карпатського економічного регіону доцільно віднести: ринкову інфраструктуру, транспортну інфраструктуру, інформаційно-аналітичну інфраструктуру, фінансову інфраструктуру, організаційно-складську інфраструктуру.

Відповідно, необхідно більш детально розглянути стан кожного структурного елементу з метою виявлення позитивної та негативної тенденції у забезпеченні розвитку економіки Карпатського регіону.

Стан ринкової інфраструктури. Варто зазначити, що ринкова інфраструктура забезпечує розвиток регіону через функціонування в першу чергу підприємств торгівлі. Відповідно, з метою розгляду загального стану ринкової інфраструктури Карпатського регіону доцільним є розрахунок системи показників.

Першим важливим етапом є розгляд у динаміці та порівняння роздрібного та оптового товарообігу в розрахунку на одне підприємство та на 1 м<sup>2</sup> (таблиця 1).

Проведений аналіз виявив загальне збільшення обсягу як роздрібного, так і оптового товарообігу Карпатського економічного регіону у 2011–2013 роках. Причому варто зазначити переважання обсягу оптового товарообігу над роздрібним, що свідчить про переважання перепродажу підприємствами товарів для їх подальшого використання або наступного продажу. Також проведений аналіз вказав про зростання напруженості роздрібного товарообігу, що було наслідком загального зменшення як кількості підприємств, так і зменшення торгової

площі підприємств регіону, що спричинило зростання обсягів товарообігу, що припадає на 1 тис. м<sup>2</sup> торговельних площ. Доцільно зазначити, що лідером по загальних обсягах роздрібного, оптового товарообігу, кількості підприємств та торгової площі Карпатського економічного регіону, безумовно, виступає Львівська область як наслідок розвиненості та загального площі даної області. Але варто зазначити, що за обсягами роздрібного товарообігу на 1 тис. м<sup>2</sup> торговельної площі лідером є Закарпатська та Чернівецька області та засвідчує концентрацію торгівлі на 1 тис. м<sup>2</sup>.

Далі доцільно провести інтегральний аналіз забезпеченості ринкової інфраструктури Карпатського економічного регіону. Для проведення даного аналізу можна використати модифікацію коефіцієнта Енгеля.

$$K_e = \frac{S}{\sqrt{O_{\zeta}^* \times \zeta}}, \quad (1)$$

де S – сумарна торговельна площа роздрібної мережі регіоні (міста, району), м<sup>2</sup>;

T<sub>з</sub> – загальна територія району, км<sup>2</sup>;

Ч<sub>з</sub> – загальна чисельність населення регіону, тис. осіб.

Розрахунок забезпеченості ринковою інфраструктурою Карпатського економічного регіону представлено у таблиці 2.

Таблиця 1

**Порівняння динаміки роздрібного та оптового товарообігу Карпатського економічного регіону за 2011–2013 роки\***

Показники / області	2011	2012	2013	Відхилення (%)	
				2013/2011	2013/2012
<b>Роздрібний товарообіг підприємств (тис. грн)</b>	<b>36926,7</b>	<b>39582,7</b>	<b>40663,1</b>	<b>10,12</b>	<b>2,73</b>
Закарпатська	7487	7709,2	8077,6	7,89	4,78
Івано-Франківська	6375,3	7099	7537	18,22	6,17
Львівська	18179,9	19698,3	19776,6	8,78	0,40
Чернівецька	4884,5	5076,2	5271,9	7,93	3,86
<b>Оптовий товарообіг підприємств (тис. грн)</b>	<b>59041,6</b>	<b>60893</b>	<b>63967,6</b>	<b>8,34</b>	<b>5,05</b>
Закарпатська	10139,8	8799,4	11151,6	9,98	26,73
Івано-Франківська	6345,7	7255,4	10558,7	66,39	45,53
Львівська	39393,1	41664	39196,3	-0,50	-5,92
Чернівецька	3163	3174,2	3061	-3,22	-3,57
<b>Кількість підприємств (тис. шт.)</b>	<b>8,4</b>	<b>7,9</b>	<b>7,4</b>	<b>-11,90</b>	<b>-6,33</b>
Закарпатська	1,7	1,4	1,3	-23,53	-7,14
Івано-Франківська	1,7	1,6	1,5	-11,76	-6,25
Львівська	4,1	3,9	3,7	-9,76	-5,13
Чернівецька	0,9	1	0,9	0,00	-10,00
<b>Торгова площа підприємств (тис. м<sup>2</sup>)</b>	<b>892</b>	<b>922</b>	<b>909</b>	<b>1,91</b>	<b>-1,41</b>
Закарпатська	185	187	177	-4,32	-5,35
Івано-Франківська	169	184	180	6,51	-2,17
Львівська	427	433	436	2,11	0,69
Чернівецька	111	118	116	4,50	-1,69
<b>Роздрібний товарообіг на 1 тис. м<sup>2</sup></b>	<b>41,40</b>	<b>42,93</b>	<b>44,73</b>	<b>8,06</b>	<b>4,20</b>
Закарпатська	40,47	41,23	45,64	12,76	10,70
Івано-Франківська	37,72	38,58	41,87	11,00	8,53
Львівська	42,58	45,49	45,36	6,54	-0,29
Чернівецька	44,00	43,02	45,45	3,28	5,65

\* Сформовано автором: [3; 4; 5]

Таблиця 2

## Оцінка забезпеченості ринковою інфраструктурою Карпатського економічного регіону за 2011–2013 роки\*

Показники	2011	2012	2013	Відхилення (+/-)	
				2013/2011	2013/2012
<b>Торгова площа підприємств (тис. м<sup>2</sup>)</b>	<b>892</b>	<b>922</b>	<b>909</b>	<b>30</b>	<b>-13</b>
Закарпатська	185	187	177	2	-10
Івано-Франківська	169	184	180	15	-4
Львівська	427	433	436	6	3
Чернівецька	111	118	116	7	-2
<b>Загальна територія регіону, тис. км<sup>2</sup></b>	<b>56,6</b>	<b>56,6</b>	<b>56,6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Закарпатська	12,8	12,8	12,8	0	0
Івано-Франківська	13,9	13,9	13,9	0	0
Львівська	21,8	21,8	21,8	0	0
Чернівецька	8,1	8,1	8,1	0	0
<b>Загальна чисельність населення регіону, тис. осіб</b>	<b>6077</b>	<b>6084,1</b>	<b>6085,9</b>	<b>7,1</b>	<b>1,8</b>
Закарпатська	1250,7	1254,4	1256,9	3,7	2,5
Івано-Франківська	1380,1	1381,8	1382,1	1,7	0,3
Львівська	2540,9	2540,7	2538,4	-0,2	-2,3
Чернівецька	905,3	907,2	908,5	1,9	1,3
<b>Коефіцієнт забезпеченості ринковою інфраструктурою (К<sub>е</sub>)</b>	<b>1,52</b>	<b>1,57</b>	<b>1,55</b>	<b>0,05</b>	<b>-0,02</b>
Закарпатська	1,46	1,48	1,40	0,01	-0,08
Івано-Франківська	1,22	1,33	1,30	0,11	-0,03
Львівська	1,81	1,84	1,85	0,03	0,01
Чернівецька	1,30	1,38	1,35	0,08	-0,02
<b>Забезпеченість населення торговою площею (м<sup>2</sup>/1 тис. осіб)</b>	<b>146,78</b>	<b>151,54</b>	<b>149,36</b>	<b>4,76</b>	<b>-2,18</b>
Закарпатська	147,92	149,08	140,82	1,16	-8,25
Івано-Франківська	122,45	133,16	130,24	10,70	-2,92
Львівська	168,05	170,43	171,76	2,37	1,34
Чернівецька	122,61	130,07	127,68	7,46	-2,39

\*Сформовано автором: [3; 4; 5]

Таблиця 3

## Порівняння динаміки зовнішньої торгівлі Карпатського економічного регіону за 2011–2013 роки\*

Показники	2011	2012	2013	Відхилення	
				2013/2011	2013/2012
<b>Обсяги експорту товарів, млн дол. США</b>	<b>3678,1</b>	<b>3675</b>	<b>3187,9</b>	<b>-490,2</b>	<b>-487,1</b>
Закарпатська	1397,6	1385,1	1300	-97,6	-85,1
Івано-Франківська	942	821,5	471,7	-470,3	-349,8
Львівська	1201,9	1343,5	1290,9	89	-52,6
Чернівецька	136,6	124,9	125,3	-11,3	0,4
<b>Обсяги імпорту товарів, млн дол. США</b>	<b>6431,5</b>	<b>6541,3</b>	<b>5454,8</b>	<b>-976,7</b>	<b>-1086,5</b>
Закарпатська	1997,9	2009,1	2062,5	64,6	53,4
Івано-Франківська	1068,3	983,8	578,3	-490	-405,5
Львівська	3202,3	3373,5	2655,9	-546,4	-717,6
Чернівецька	163	174,9	158,1	-4,9	-16,8
<b>Зовнішньоторговельний оборот, млн дол. США</b>	<b>10109,6</b>	<b>10216,3</b>	<b>8642,7</b>	<b>-1466,9</b>	<b>-1573,6</b>
Закарпатська	3395,5	3394,2	3362,5	-33	-31,7
Івано-Франківська	2010,3	1805,3	1050	-960,3	-755,3
Львівська	4404,2	4717	3946,8	-457,4	-770,2
Чернівецька	299,6	299,8	283,4	-16,2	-16,4
<b>Зовнішньоторговельне сальдо, млн дол. США</b>	<b>-2753,4</b>	<b>-2866,3</b>	<b>-2266,9</b>	<b>486,5</b>	<b>599,4</b>
Закарпатська	-600,3	-624	-762,5	-162,2	-138,5
Івано-Франківська	-126,3	-162,3	-106,6	19,7	55,7
Львівська	-2000,4	-2030	-1365	635,4	665
Чернівецька	-26,4	-50	-32,8	-6,4	17,2

\*Сформовано автором: [3; 4; 5]

Отже, загальний аналіз забезпеченості ринковою інфраструктурою Карпатського економічного регіону за 2011–2013 роки виявив тенденцію до зменшення торгових площ та збільшення загальної чисельності населення регіону. Відповідно, коефіцієнт забезпеченості ринковою інфраструктурою регіону у 2013 році відносно 2012 року зменшився, що є негативом, і, як вже зазначалося, було наслідком зменшення торгової площі та збільшенням чисельності населення Карпатського економічного регіону. Варто зазначити, що даний коефіцієнт забезпечення ринковою інфраструктурою є найбільшим у Львівській області та найменшим у Івано-Франківській та Чернівецькій областях. У свою чергу при загальній нормі забезпечення торговою площею 100-180 м<sup>2</sup> на 1 тис. населення, в цілому забезпеченість Карпатського економічного регіону торговою площею відповідає даних нормі.

Доцільним є дослідження поряд з внутрішню торгівлю і аналіз зовнішньої торгівлі (таблиця 3).

Варто зазначити, що протягом останніх років спостерігається негативна ситуація від'ємного зовнішньоторговельного сальдо, дана ситуація була наслідком постійного переважання обсягів імпорту над обсягами експорту як в по областях так і в регіоні в цілому. Ще одним негативним моментом можна визначити зменшення зовнішньоторговельного обороту як по областях, так і в регіоні в цілому. Лідерами по зовнішньоторговельному обороту виступають Львівська та Закарпатська області.

Стан транспортної інфраструктури регіону. Транспортна інфраструктура виконує важливу роль у забезпеченні економічного розвитку регіону та ефективності матеріального виробництва, адже за рахунок транспортної системи формується і функціонує переважна більшість матеріальних потоків товарів, що забезпечують соціально-економічний розвиток як усієї країни, так і окремого регіону.

Основною метою розвитку транспортної інфраструктури Карпатського регіону, є практична реалізація можливостей вигідного транспортно-географічного положення, активізація роботи із розбудови частини національної мережі міжнародних транспортних коридорів та її інтегрування у транспортні системи країн Європи і Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів.

Варто зазначити, що транспортування товарів у Карпатському економічному регіоні, згідно зі статистичними даними, на 25% здійснюється залізничним транспортом на 69% автомобільним транспортом та на 6% трубопровідним. Відповідно можна визначити автомобільні перевезення як пріоритетні у інфраструктурному забезпеченні економічного розвитку регіону.

Доцільним є проведення аналізу динаміки забезпеченості транспортною інфраструктурою Карпатського економічного регіону (табл. 4).

Проведений аналіз забезпеченості транспортною інфраструктурою по-перше показав загальний негативний момент зменшення кількості перевезення вантажів у млн.т, при чому найбільш суттєве зменшення припало на Львівську та Чернівецьку області. Але, позитивним

Таблиця 4

## Динаміка забезпеченості транспортною інфраструктурою Карпатського економічного регіону\*

Показники	2011	2012	2013	Відхилення (+/-)	
				2013/2011	2013/2012
<b>Перевезення вантажів (млн.т)</b>	<b>49,8</b>	<b>49,4</b>	<b>45,1</b>	<b>-4,7</b>	<b>-4,3</b>
Закарпатська	11,3	10,1	9,5	-1,8	-0,6
Івано-Франківська	9,2	9,8	9,3	0,1	-0,5
Львівська	22,2	23,4	21,4	-0,8	-2
Чернівецька	7,1	6,1	4,9	-2,2	-1,2
<b>Валовий регіональний продукт млн.грн.</b>	<b>108878</b>	<b>128818</b>	<b>131682</b>	<b>22804</b>	<b>2864</b>
Закарпатська	18054	21404	21400	3346	-4
Івано-Франківська	26752	32286	33196	6444	910
Львівська	52103	61962	63329	11226	1367
Чернівецька	11969	13166	13757	1788	591
<b>Вантажооборот млн.т/км</b>	<b>9309</b>	<b>10382,3</b>	<b>11030,6</b>	<b>1721,6</b>	<b>648,3</b>
Закарпатська	3097,2	3493,2	4149,5	1052,3	656,3
Івано-Франківська	1554,9	1565,5	1361,6	-193,3	-203,9
Львівська	3580,2	4198,6	4367,9	787,7	169,3
Чернівецька	1076,7	1125	1151,6	74,9	26,6
<b>Коефіцієнт забезпеченості транспортною інфраструктурою</b>	<b>0,09</b>	<b>0,08</b>	<b>0,08</b>	<b>-0,002</b>	<b>0,003</b>
Закарпатська	0,17	0,16	0,19	0,022	0,031
Івано-Франківська	0,06	0,05	0,04	-0,017	-0,007
Львівська	0,07	0,07	0,07	0,000	0,001
Чернівецька	0,09	0,09	0,08	-0,006	-0,002

\*Сформовано автором: [3, 4, 5]



моментом потрібно відмітити зростання вантажообороту у регіоні за виключенням Івано-Франківської області. Дані тенденції призвели до загального негативного моменту зменшення коефіцієнта забезпеченості транспортною інфраструктурою регіону протягом останніх років. Враховуючи проведений аналіз можливо визначити, основні позитивні та негативні сторони, розглянути потенційні загрози та можливості забезпечення економічного розвитку.

До основних моментів, що можливо віднести до сильних сторін транспортної інфраструктури регіону:

- це безперечно вигідне геополітичне положення регіону на шляху головних транзитних потоків між країнами Європи. Територією регіону проходять три Міжнародно-транспортні коридори (Критський № 3 (Львівська область на ділянці Краковець-Львів-Рівне і далі на Київ), Критський № 5 (Львівська і Закарпатська області (Косини-Чоп-Стрий-Львів), МТК «Європа-Азія» (Львівська область));

- густа мережа доріг;

- як наслідок присутня розвинена мережа транспортних комунікацій, що створює основу для формування великого торговельно-транспортного обороту.

До основних негативних сторін транспортної інфраструктури Карпатського регіону варто віднести:

- низька ефективність транспортної інфраструктури через високу зношеність її основних засобів, тобто поганий стан більшості дорожнього покриття;

- відсутня єдина транспортно-логістична система, що негативно позначається на об'ємах, швидкості і ефективності перевезень

- недостатній рівень інтегрування транспортних технологій з виробничими, торговельними, складськими, митними технологіями.

До основних можливостей розвитку транспортної інфраструктури, якими необхідно скористатися, з метою забезпечення розвитку економіки регіону є наступні:

- забезпечення адекватної транспортної інфраструктури (дороги, термінали та ін.) на території регіону та ліквідація так званих «вузьких місць» на кордонах за рахунок підвищення їхньої пропускної спроможності.

- освоєння передових форм транспортно-складських та торговельних послуг для завантаження незадіяних потужностей та ефективного використання технічних і технологічних можливостей всіх видів функціонуючої транспортної системи

- кооперацію з європейськими партнерами з реалізації й фінансування розвитку транспортної інфраструктури регіону.

Транспортна інфраструктура регіону повинна гарантувати необхідні умови для функціонування і розвитку основних галузей виробництва і забезпечувати максимально ефективно використання економічного і виробничого по-

тенціалу. Напрями розвитку регіону вбачаються у збільшенні та покращенні транскордонного руху та перевезенні товарів. Політика на рівні регіону повинна в першу чергу концентруватися на ефективному використанні цього руху.

Інформаційно-аналітична інфраструктура регіону виступає набором інструментів, інститутів та видів діяльності, що забезпечують та створюють умови для пошуку, оброблення, зберігання та використання необхідної інформації стосовно функціонування провідних галузей економіки регіону.

Варто зазначити, що вплив інформації на економічний розвиток регіону стає більш складним, різнобічним за рахунок розширення ринків, регіоналізації виробництва, та виходу підприємств регіону на міжнародні ринки за рахунок об'єктивних процесів інтернаціоналізації. Відповідно інформацію доцільно розглядати як інфраструктурне забезпечення матеріального виробництва регіону, тому що вона сприяє раціональному та ефективному використанню матеріальних, фінансових та трудових ресурсів регіону. А отже, для ефективного розвитку виробничої галузі неодмінно необхідний розвиток інформаційно-аналітичного комплексу, як інструменту передачі зростаючих обсягів інформації виробничої та торговельної діяльності підприємств регіону.

Фінансова інфраструктура це важливий складовий елемент інфраструктури регіону, що представлений фінансово-кредитними установами, фондовими біржами, страховими, юридичними, аудиторськими фірмами, банками, які забезпечують безперебійність розрахунків при купівлі-продажу товарів та послуг, фінансують створення необхідних товарних запасів та матеріальних резервів, а також акумулюють вільні фінансові ресурси з метою їх інвестування у розвиток матеріально-технічної бази підприємства, що в цілому сприяє сталому економічному розвитку регіону. Адже наявність фінансової інфраструктури з однієї сторони забезпечує якісний контроль за використанням вкладених фінансових ресурсів, а з іншої впливає на розвиток перспективних напрямів господарської діяльності в економіці регіону.

В цілому можна визначити негативний момент зменшення загального обсягу інвестицій в економіку карпатського регіону протягом останніх років. Головним джерелом інвестування протягом останніх років є власні кошти підприємств та організацій, але спостерігається зменшення їх частки. Наступним важливим джерелом виступають банківські позики, при чому частка їх зростає. Частка державних капіталовкладень, роль яких надзвичайно велика, складає лише 5-15% з загальної суми інвестицій, що безперечно є негативом, адже держава повинна виступати якщо не пріоритетним, то важливим джерелом фінансового забезпечення розвитку економіки Карпатського регіону. Також потрібно зазначити суттєве зменшення

обсягів іноземних інвестицій в інфраструктуру карпатського регіону за останні роки, враховуючи політичну та економічну нестабільність нашої країни.

Варто зазначити, що у кожному регіоні складається власна, притаманна тільки йому фінансова інфраструктура, яка має забезпечити відповідні умови розвитку всієї регіональної інфраструктури.

Організаційно-складська інфраструктура регіону є важливим структурним елементом, що забезпечує безперебійну роботу і зв'язок виробничих та торговельних підприємств шляхом здійснення збереження товарних запасів, постачання виробництва всіма необхідними матеріалами, доукомплектування товарів для подальшої їх постачання, організація видачі і доставки вантажів підприємствам та відвантаження готової продукції. До організаційно-складської інфраструктури відносяться складське господарство, таропакувальні системи, вантажно-розвантажувальні та транспортні системи.

**Висновки.** Проведене комплексне дослідження сучасного стану економічної інфраструктури Карпатського економічного регіону виявило як позитивні так і негативні аспекти. Основними негативними тенденціями, що були

виявлені є зменшення кількості підприємств торгівлі та зменшення торгових площ. Також було виявлено зменшення кількості перевезення вантажів. Дані негативні аспекти в цілому знижують виробничий потенціал Карпатського економічного регіону.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бутирська І.В. Інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку: проблеми та шляхи їх вирішення : Монографія / І. В. Бутирська. – Чернівці: Книги –XXI, 2006. – 238 с.
2. Журавлева Н. А. Развитие концепции инфраструктуры в экономической науке / Н. А. Журавлева // Проблемы современной экономики: Евразийский международный научно-аналитический журнал. – 2009. – № 4 (32) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2831>
3. Статистичний щорічник України за 2011 рік / За ред. О. Г. Осауленка; відповідальний за випуск О. Е. Остапчук. – К.: Август Трейд, 2012. – 559 с.
4. Статистичний щорічник України за 2012 рік / За ред. О. Г. Осауленка; відповідальний за випуск О. Е. Остапчук. – К.: Август Трейд, 2013. – 552 с.
5. Статистичний щорічник України за 2013 рік / За ред. О. Г. Осауленка; відповідальний за випуск О.А. Вишневська. – К.: Август Трейд, 2014. – 554 с.