

## ФІНАНСОВА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ НАБЛИЖЕННЯ ДО НОРМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

*ЧЕРНЯВСЬКА Т.А. – к.е.н., доцент Новокаховського гуманітарного інституту*

**Постановка проблеми.** Сьогодні економічна ситуація характеризується стагнацією практично у всіх сферах народного господарства, а тому потребує задіяння всіх наявних та потенційних можливостей для подолання негативних посткризових явищ та стабілізації економіки.

Таким наявним, але не до кінця задіяним потенціалом є транспортно-дорожній комплекс (ТДК) України. Вигідне географічне положення країни, високий рівень транзитивності, наявний туристичний потенціал визначає стратегічну роль розвитку ТДК у стабілізації економічного стану. Транспорт вносить вагомий, з кожним роком зростаючий внесок у розвиток вітчизняної економіки. Його значення не обмежується прямим економічним ефектом. Він виходить за рамки транспортної сфери, впливаючи на весь господарський організм країни і нерідко виступаючи каталізатором соціально-економічного розвитку суміжних галузей і регіонів [3]. Поряд з цим, зношеність виробничих потужностей, низька якість наданих транспортних послуг вказують на сукупність невирішених проблем функціонування галузей транспортної системи та дорожнього господарства. Більшість таких проблем лежить у площині фінансів. Через брак коштів неможливе оновлення та модернізація основних засобів галузей ТДК, будівництво та реконструкція інфраструктури (автошляхів, аеропортів, вокзалів), підвищення якості наданих послуг конкурентоспроможного рівня тощо. Тому актуальними постають питання дослідження фінансової політики інноваційного розвитку ТДК, підвищення ефективності його функціонування з метою стабілізації його економічного стану та досягнення сталого рівня. Безперечно значущість стану та розвитку ТДК в економіці країни зумовлює необхідність формування державної стратегії розвитку та механізму її реалізації. Саме держава має регулювати та забезпечувати виконання стратегії розвитку ТДК. Так, Росія сформувала та впроваджує Транспортну стратегію РФ до 2030 року, в якій інноваційно-активний сценарій виступає в якості цільового для довгострокової державної транспортної політики [2].

**Постановка завдання.** У численних наукових працях вітчизняних і іноземних науковців, таких, як: І.Я. Аксьонов, О.П. Артинов, М.М. Біленький, М.М. Громов, В.П. Ільчук, Г.О. Кондрать'єв, В.Г. Коба, Ф.П. Кравець, В.І. Краєв, Б.М. Парохонський, Ю.С. Пашенко, Ю.М. Цветов, Є.М. Сич та ін. піднімались проблемні питання транспортної сфери, що пов'язувались з недостатнім фінансуванням, фізичним та моральним зносом основних фондів і та ін., проте низка проблем залишилась поза увагою вчених – дослідників.

**Результати дослідження.** Фінансове забезпечення виконання стратегії постає головною задачею та умовою досягнення генеральної мети. З цього випливає пріоритетність значення фінансової політики, фінансової стратегії і тактики інноваційного розвитку ТДК на макро- та мікрорівні. Формування фінансової політики інноваційного розвитку ТДК первинне по відношенню до розробки фінансової стратегії і тактиці. Як результат, дієвість реалізації фінансової стратегії розвитку

ТДК сприятиме досягненню конкурентоспроможного рівня транспортно-дорожньої системи країни, регіонів, стабілізації розвитку її галузей, фінансової стійкості суб'єктів господарювання – учасників транспортного процесу.

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських стандартів. Відсутність реформ фактично стримуватиме зміни і можливе зростання. Беручи до уваги це припущення, ми переконані, що зміни, які наблизили б Україну до держав ЄС і дозволили б краще скористатися її особливим географічним положенням, потенціалом і можливостями, слід підготувати та реалізувати якомога швидше [1].

Сучасна криза не є причиною для того, щоб відкладати проведення реформ, у тому числі й у сфері транспорту. Загальновідомо, що під час будь-якої кризи структурні зміни в економіці йдуть швидше. Економічні структури, які проявляють свої обмежені можливості до кризи та під час кризи, будуть тим більш неефективними у період посткризового зростання. Відсутність реформ фактично стримуватиме зміни і можливе зростання. Мета реформ – це залучення приватного капіталу до транспортно-дорожнього комплексу, значне прискорення модернізації українського транспорту, покращення якості послуг та збільшення доступу для звичайних споживачів.

Пропонуємо зосередитись на аналізі наявних причин та обґрунтуванні необхідності реформування транспортної політики по кожній складовій ТДК.

Так, для України *залізничний транспорт* на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів та пасажирів. У законодавстві України встановлені базові принципи управління залізничною сферою. Європейський Союз найбільшу увагу приділяє посиленню ролі залізничного транспорту та переорієнтації вантажопотоків з автомобільного транспорту на інші більш екологічно безпечні. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 8%, в Україні залізницею перевозиться до 60% вантажів (без урахування трубопроводу).

Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, запровадження системи розподілення потужності інфраструктури. В Україні питанням, що пов'язані з комерційною діяльністю залізниці, приділено набагато менше уваги, оскільки залізничний транспорт знаходиться у державній власності і питання про відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поки що не віднесено до актуальних. До речі, у законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення потужностей інфраструктури, як це потребує система ЄС [4].

Що стосується технічних стандартів залізничної транспортної галузі в Україні, то вони зараз знаходяться в процесі модернізації відповідно міжнародних стандартів. Оскільки Україна приєдналась до КОТІФ нещодавно, то практична

реалізація приведення технічних стандартів до вимог указаної Конвенції відповідно до вимог має тривати до 2015 року.

І в Україні, і в ЄС здійснюється державне фінансування розвитку інфраструктури, проте суттєва різниця полягає в тому, що в ЄС залучаються кошти і приватних перевізників, у той час як в Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається за державні кошти. Єдиним джерелом інвестицій у залізничний транспорт України можуть бути доходи транспортних підприємств у сучасних умовах функціонування галузі, оскільки коштів у Державному бюджеті для цього не передбачено. Держава має компенсувати Укрзалізниці збитки, пов'язані з забезпеченням соціальних перевезень, однак ці виплати відбуваються далеко не в повних обсягах. Єдиний фінансовий баланс залізниці передбачає покриття збитків від пільгових перевезень за рахунок прибутків від вантажних. Ця система, враховуючи монопольний стан залізниці та з огляду на недофінансування з боку держави, приводить до зниження якості надання послуг залізничного транспорту як для пасажирів, так і для вантажовласників. До цього ж, невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам призводить до зниження користування залізничним транспортом з боку іноземних перевізників, які обирають більш привабливі за часом та ціною маршрути транспортування.

Наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і діючий механізм розподілу доходів не дозволяють досягти необхідного рівня фінансової прозорості й реалізувати потенціал ринкових механізмів, а також установлювати обґрунтовані тарифи на перевезення вантажів та пасажирів. На наше переконання, розвиток інфраструктури має передбачати розділення залізничної мережі на пасажирське та вантажне сполучення, що дозволить деяким чином привести швидкісні показники роботи залізничного транспорту до європейських, покращити безпеку на залізничних шляхах та рівень надання сервісу як для пасажирів, так і для вантажовласників.

Таким чином, реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів.

Задля того, щоб фінансові потоки були б краще організованими та якомога прозорішими, необхідно запровадити комплекс дієвих заходів:

1. Слід поступово відмовлятися від принципу, за яким залізниці повинні формувати прибуток для державного бюджету. Цей принцип – один із чинників, які сприяють прогресуючому погіршенню стану залізниць. У той час, коли автомобільний транспорт несе лише мінімальні витрати, пов'язані з будівництвом інфраструктури, залізниці, які змушені самі фінансувати власні капіталовкладення, втрачають свою конкурентну перевагу. На наше переконання, державні ресурси слід розподіляти так, щоб і автомобільний, і залізничний транспорт брали участь у витратах на інфраструктуру, якою вони обидва користуються рівною мірою.

2. У результаті бюджет і зовнішні ресурси повинні перебрати на себе витрати на капіталовкладення та істотну модернізацію інфраструктури, як це відбувається у випадку автомобільного транспорту. Бюджет також повинен перебрати витрати на утримання тих ліній, які економічно не обґрунтовані, але необхідні через стратегічні причини, визначені урядом. Разом з тим, обсяг і можливість утримання таких ліній потребують ретельної перевірки.

---

3. Необхідно запровадити прозорість висвітлення інформації щодо економічного стану об'єктів залізничного транспорту, рентабельності їх функціонування, залежності від джерел фінансування, доходів діяльності.

4. Слід визначити масштаби внутрішнього субсидювання і за рахунок створення конкурентоспроможних суб'єктів – раціоналізувати тарифи.

5. У результаті проведення реформи тарифи повинні встановлюватися не адміністративними процедурами, а операторами залізниць і управляючим інфраструктури під наглядом регулятора.

6. У випадках, де державні субсидії виправдані, наприклад, через транспортну політику (пасажирський транспорт у містах, сприяння розвитку залізниць як елемента комбінованих перевезень), таке субсидювання слід запроваджувати поступово, на основі угод між органами влади та залізничними компаніями. У випадку регіональних або міських перевезень це мають бути органи місцевої влади. У кожному випадку ці кошти слід надавати не як базові фінансові субсидії та кошти на покриття збитків, а як додаткові виплати за послуги установаженого стандарту, причому лише за умови їхнього виконання.

7. Надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень з правом діяльності по всій країні сприятиме підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту. Існування навіть малих компаній і операторів поза межами структур „Укрзалізниці” – чинник обмеженої, але ефективної конкуренції, що змушує аналізувати власні витрати й оптимізувати організаційну структуру та механізм надання високоякісних послуг з перевезення.

Пріоритет розвитку *автомобільної галузі і дорожнього господарства* мають урахувати особливості автомобільного транспорту як швидкого, зручного, мобільного, соціально значущого виду транспорту, діяльність якого має певні ризики щодо безпечності та екологічності та підлягає регулюванню міжнародними нормативно-правовими актами. Галузь має високу частку приватної форми власності, яка обумовлює жорстку конкуренцію на ринку. У галузі рівень відповідності нормам праву ЄС є неоднорідним. Деякі сфери автомобільної галузі значною мірою відповідають праву ЄС та вимогам, а деякі – по середньому, а саме: відстає розвиток автомобільних доріг, особливо автобанів; недостатнім є інвестиції у розвиток шляхів і галузі; технічні стандарти автодоріг України не відповідають стандартам ЄС ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями, тому необхідно їх приводити до вимог ЄС; хоча в Україні розроблена нормативно-правова база стягнення платні за проїзд автомобільними дорогами, однак такі платні дороги поки що відсутні; вантажний автомобільний транспорт застосовує вільне ціноутворення, тоді як на пасажирському транспорті, особливо міському, тарифи залишаються фіксованими.

Хоча нормативно-правова база з безпеки дорожнього руху є досить розвинутою в Україні, сам рівень безпеки дорожнього руху на порядок нижче, ніж у європейських країнах. Українське законодавство не відповідає європейським вимогам щодо утворення бази даних ДТП, ременів безпеки для дітей тощо.

Головний акцент необхідно зробити на проведенні структурних та організаційних змін у системі автомобільного транспорту та дорожнього господарства в частині:

1. Слід забезпечити рівні умови конкуренції на ринку автотранспортних послуг шляхом: установаження рівного оподаткування всіх суб'єктів господарювання в галузі; забезпечення рівних та прозорих умов доступу операторів ринку з надан-

ня автотранспортних перевезень; запровадження ринкових механізмів, які знімуть потребу в тарифікації.

2. Підвищення ефективності перевезень і таким чином зниження транспортного складника собівартості продукції за рахунок: використання новітніх технологій, інтелектуальних транспортних систем, супутникових систем навігації, стеження та управління рухомими об'єктами, а також застосування методів транспортної логістики.

3. Забезпечення чіткого та прозорого фінансового та організаційного розділу між такими напрямками діяльності „Укравтодору”, як утримання доріг та інвестиції в будівництво нових доріг.

4. Упровадження гнучких і прозорих законів, які б дозволяли одержувати приватний капітал на будівництво автомагістралей, зокрема платних.

5. Децентралізація управління та фінансування доріг державного, регіонального і місцевого значення шляхом покладання необхідної відповідальності та фінансування на місцеві органи влади.

*Авіаційний транспорт* в Україні формувався ще за часів СРСР. Після здобуття незалежності та розвитку ринкових відносин, що вимагало змін структури авіаційної галузі, розмежування функцій аеропортів та авіакомпаній, утворення українських авіакомпаній та інше, було сформовано національну систему організації та управління авіаційним транспортом. Після значного спаду авіаперевезень у 90-х роках (з 15 млн. пасажирів у 1990 році до 1.3 млн. пасажирів у 1999 році), практичному зникненню ринку внутрішніх авіаперевезень, поступовому занепаду регіональних аеропортів, починаючи з 2000 року спостерігався розвиток ринку авіаперевезень в Україні, відбувся перерозподіл пасажирських потоків між аеропортами, поступово повернувся попит на внутрішні авіаперевезення та почали відроджуватися вантажні перевезення авіатранспортом [6].

На даний час в Україні функціонує понад 30 аеропортів різного типу, 16 з яких можна вважати основними. На ринку авіаційних перевезень, як внутрішніх, так і міжнародних працює близько 40 українських авіакомпаній для пасажирських та вантажних перевезень. Близько 50 іноземних авіакомпаній регулярно здійснюють рейси до України. Сьогодні, користуючись послугами авіаційного транспорту, можна дістатися майже в кожен з обласних центрів України, а також до 77 аеропортів у 50 країнах світу.

Українська авіатранспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для впровадження в Україні програми „Єдиного європейського неба” приведено у відповідність зі стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі.

Разом з позитивними зрушеннями потребує негайного вирішення низка проблем, пов'язаних з потребою оновлення парку літаків й модернізації та будівництва об'єктів інфраструктури авіаційної галузі. Так, у своїй більшості аеропорти України, як аеровокзальні комплекси, так і аеродроми були збудовані в 60-х та 80-х роках минулого століття. Останнім часом комплексна розбудова проводилася лише в аеропорту Бориспіль, деяка модернізація проводилася в аеропортах Донецьк, Одеса, Харків, Львів. Проте аеропортові технології, технічний стан споруд, будівель, систем та обладнання не відповідають сучасним вимогам, що не дозволяє повною мірою застосовувати новітні технології на рівні міжнародних стандар-

ртів щодо забезпечення якісного та безпечного обслуговування пасажирів і авіакомпаній. Крім того, спостерігається концентрація ринку пасажирських авіаперевезень, а саме дев'ять ключових аеропортів країни забезпечують близько 97% усіх обсягів пасажирських перевезень та майже 99% міжнародних авіаперевезень.

Фінансування розвитку інфраструктури аеропортів відбувається більшістю за рахунок власних коштів аеропортів. Виходячи з того, що регіональні аеропорти мають дуже незначний обсяг авіаперевезень, вони не мають достатньо коштів для розвитку. Це приводить до суттєвого дисбалансу у розвитку як аеропортової інфраструктури і термінальних комплексів, так і рівня сервісу та організації обслуговування пасажирів у регіональних аеропортах [4].

Крім рівня надання послуг та технічного стану, вузьким місцем є пропускна здатність аеропортів, зокрема, значна перевантаженість стратегічних аеропортів. Це питання досить детально вивчалось експертами УЕФА та Державіаадміністрацією під час аналізу існуючої ситуації та підготовки до футбольного чемпіонату Європи 2012 року. Відповідно до затвердженої Кабінетом Міністрів України Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу для приведення інфраструктури задіяних в обслуговуванні аеропортів необхідно близько 9468 млн. грн. За цінами 2007 року [5].

Аеропорти України перебувають у муніципальній та державній власності. До державних відносяться чотири аеропорти: Бориспіль, Дніпропетровськ, Львів та Запоріжжя. Решта аеропортів – у муніципальній власності. Концепцією розвитку аеропортів до 2020 року передбачається передача стратегічних аеропортів назад до державної власності. Таке рішення зумовлено тим, що це дозволить акумулювати кошти на розвиток аеропортів за рахунок обсягу авіаперевезень та забезпечити їх фінансування за рахунок держбюджету. Можна зазначити, що ця ідея знаходиться ще досить далеко від реалізації, а крім того, ураховуючи обмеженість коштів державного бюджету, навряд чи зміна власника з муніципального на державного суттєво вплине на розвиток аеропортів [7].

Окремої уваги заслуговує стан парку повітряних суден українських авіакомпаній. Навіть у провідних вітчизняних авіакомпаніях він є неконкурентним порівняно з новими, більш сучасними та економічно ефективними літаками європейських авіакомпаній. Знову ж таки, для використання нових можливостей на ринку ЄС українським авіакомпаніям доведеться понести значні витрати. Окрім того, більшість європейських авіаперевізників мають регіональні літаки (тобто невеликої ємності), які відсутні у вітчизняних авіаперевізників. Тому європейські авіакомпанії зможуть більш ефективно регулювати провізну ємність (частоти та кількість крісел) і вже наперед мають кращі позиції для конкуренції.

Монополія в наземному обслуговуванні та постачанні палива також знижує конкурентоспроможність українських авіакомпаній, які просто не мають альтернативи на відміну від європейських авіаперевізників.

Підсумовуючи все вищезазначене, можна дійти висновку, що інтеграція до Європейської авіаційної транспортної системи є об'єктивною необхідністю для подальшого розвитку авіаційної галузі України на всіх рівнях, а також якісного задоволення попиту на авіаційні перевезення. Піднявши українську авіацію на рівень, що відповідає системі ЄС, країна може повернути і захистити внутрішні і зовнішні інвестиції, полегшити утворення сприятливого інвестиційного клімату, зміцнити співробітництво з донорами і міжнародними фінансовими установами та стимулювати залучення приватного сектора до розвитку галузі в цілому.

**Висновок.** Для реалізації завдань фінансової політики розвитку та припливу фінансових потоків в економіку країни й ТДК зокрема призвели б такі заходи:

1. Реальним напрямом підвищення ефективності транспортної системи України є забезпечення більшої відкритості для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту (включаючи рухомий склад залізниць), залишаючи державне регулювання ринку лише для елементів, які неможливо елімінувати (монопольні структури) і, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки на транспорті. Для цього варто використати досвід інших країн щодо відкриття ринків транспортних систем для приватного капіталу.

2. Держава повинна здійснювати моніторинг ефективності роботи усіх видів транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними. На відміну від країн ЄС, які наразі занепокоєні повсюдною автомобілізацією, в Україні 80% вантажів перевозяться залізницею, що є певною перевагою, яку варто підтримувати.

3. Доцільно домагатися включення у ціну для споживачів оплати інших зовнішніх транспортних витрат, таких, як витрати на утримання доріг, усунення забруднення довкілля та ліквідацію наслідків дорожньо-транспортних пригод.

4. Проаналізувати правову систему, яка регламентує транспорт і пов'язане з транспортом будівництво, екологічні та інші питання на предмет їх відповідності законодавству ЄС, щоб при внесенні наступних поправок можна було здійснити необхідні зміни для більшої відкритості української транспортної системи та залучення приватного капіталу.

5. Транспортна політика також повинна утворювати основу для дій місцевих органів влади стосовно формування інтегрованих систем громадського транспорту в конурбаціях (на міських територіях, що розвиваються дуже швидко). Підтримання ключової ролі залізниці у пасажирському транспорті є особливо важливим у конурбаціях та навколо них.

6. Доцільно спонукати місцеві органи влади розробляти програми розвитку транспорту з урахуванням розвитку інфраструктури, але з наданням пріоритету громадському транспорту та належному використанню залізниць.

7. Доречно підготувати загальний план розвитку (Стратегію розвитку) транспорту України, ґрунтуючись на прогнозах обсягу руху, досвіді інших країн та науково-дослідній роботі, проведеній власними науковими установами країни.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:**

1. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ier.com.ua/>

2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.innovbusiness.ru/pravo/>

3. Транспортна система України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.djerelo.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3906&Itemid=151](http://www.djerelo.com/index.php?option=com_content&task=view&id=3906&Itemid=151)

4. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.

5. Інформація Міністерства економіки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua>

6. Інформація Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

7. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Гудима Р.Р. // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В.В.Прядко – Чернівці, 2009. – С.238–239.

УДК 330.341.1

## ЯКІСТЬ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ЯК ІНДИКАТОР СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

*ШАРАПА І.В.* – здобувач, Херсонська ОДА  
*МАКАРЕНКО С.М.* – к.е.н., Херсонська ОДА  
*ОЛІЙНИК Н.М.* – С.М. к.т.н., доцент, Херсонський НТУ

**Постановка проблеми.** За роки незалежності України загострилися й актуалізувалися проблеми, пов'язані з соціально-економічним розвитком регіонів та покращенням стану їх основних індикаторів. З огляду на це об'єктом посиленої уваги стає якість життя населення, рівень якої є основним критерієм розвитку країни та регіонів зокрема, а також передумовою розвитку людського капіталу та засобом посилення конкурентоспроможності національної економіки.

Для України питання підвищення рівня та якості життя її громадян особливо загострилися у зв'язку з розгортанням сучасної світової фінансової кризи, унаслідок впливу якої значно погіршився добробут населення, особливо сільських мешканців. У рейтингу з розвитку людського потенціалу в 2008 році Україна посіла 85 місце серед 182 країн світу та порівняно з 2005 роком погіршила свій показник на сім позицій [1]. Такі деструктивні зміни викликали посилення наукового інтересу до проблематики покращення якості життя населення.

Водночас тенденції, пов'язані з постійним зростанням ролі регіонів у різних сферах життя країни та посиленням мотиваційного механізму самоорганізації місцевого розвитку, вимагають перенесення акцентів у вирішенні проблем підвищення якості життя на мезорівень.

**Стан вивчення проблеми.** Різні аспекти проблеми підвищення якості життя населення активно обговорюються і висвітлюються в літературі, зокрема в роботах Буднікевич І., Парфенової Н., Рімашевської Н., Філіпчук Н. та інших науковців [1-4]. Незважаючи на вагомий напрацювання, є проблеми, що потребують додаткового наукового аналізу.

**Завдання і методика досліджень.** Метою дослідження є аналіз рівня життя населення Херсонської області й обґрунтування необхідності формування оптимальної стратегії економічного розвитку і підвищення якості життя громадян. Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких завдань: провести диференціацію життєвого рівня населення Херсонської області, визначити недоліки наявних методик оцінки якості життя населення та обґрунтувати необхідність розробки оптимальної стратегії економічного розвитку регіону і підвищення якості життя населення.

Для досягнення сформульованої мети і вирішення встановлених завдань використано такі методи дослідження: теоретичне узагальнення і порівняння – для