

Водночас дуже глибокого дослідження потребує визначення напрямків формування теоретичної та методичної бази менеджменту екотуристських підприємств. Особливу увагу слід звернути на розкриття системоформуючої ролі менеджменту в екотуризмі та змісту фахової діяльності менеджера екотуризму.

Їх специфіка полягає в тому, що прагнення до отримання прибутку від екологічного туризму має органічно сполучатися з формуванням і реалізацією комплексу різноманітних заходів, які мають саме природоохоронні цілі. Власне має в цьому виявляється унікальна гармонізуюча роль екотуристської діяльності, що покликана досягти компромісу між притаманним ринковій економі-

ці прагненням до прибутку і життєво важливим захистом навколишнього природного середовища в тому числі і від негативного впливу традиційних видів туристської діяльності.

1. Дмитрук О.Ю. Екологічний туризм: сучасні концепції менеджменту і маркетингу: Навч. посіб. – К.: Альтерпрес, 2004. 2. Заповідники і національні природні парки України / Мінекобезпеки України. – К.: Вища шк., 1999. 3. Кекушев В.П., Сергєєв В. П., Степаницкий В. Б. Основы менеджмента экологического туризма: Учеб. пособие. – М., 2001. 4. Чиждова В.П., Петрова Е.Г., Рыбаков А.В. "Учебные тропы" как одна из форм природоохранного образования // Природоохранное образование в университетах. – М., 1990. – С. 37–47. 5. Храбовченко В.В. Экологический туризм: Учеб.-метод. пособие. – М.: Финансы и статистика, 2003.

Надійшла до редколегії 25.04.08

УДК 911.3

І. Смирнов, д-р геогр. наук

## ТЕРИТОРІАЛЬНИЙ ЧИННИК В АГРОПРОМИСЛОВІЙ ЛОГІСТИЦІ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД

*Розглянуто європейський досвід агрологістики на прикладі Голландії та значення територіального чинника. Проаналізовано ключові принципи урядової програми "Бачення агро логістики" та основні проекти "Платформи агрологістики" які виконуються в даний час.*

*Considered European experience of agrologistics (Holland's example), Analyzed key principles of Dutch government Program "Vision Agrologistics" and major projects of "Platform Agrologistics", which are under execution now.*

**Постановка наукової проблеми.** Агрологістика новітній прикладний напрямок логістики, пов'язаний із застосуванням її положень та методів у сфері агропромислового виробництва. В Україні цей напрямок на даний час перебуває на початковому етапі розвитку. Натомість у розвинених країнах світу – США, Канаді, Західній Європі, Австралії та інших, давно оцінили високу ефективність застосування логістичних підходів у агробізнесі. Нині ініціативну роль щодо впровадження логістичних засад у діяльність агропромислових підприємств у багатьох країнах європейського союзу беруть на себе урядові структури. Так, у Голландії за безпосереднього участю Міністерства сільськогосподарського господарства та Міністерства транспорту розроблена урядова програма "Бачення агрологістики" (англ. – Vision Agrologistics) в контексті виконання якої було створено "Платформу агрологістики" (англ. – Platform Agrologistics).

**Наукові джерела та публікації** з теми статті в Україні поки ще не численні та представлені публікаціями І. Смирнова [1; 2; 3; 4; 5 та ін.], Т. Косаревої, [1], І. Кіщак [6], та інші. Голландські джерела в основному охоплюють урядові та бізнесові Інтернет-сайти.

**Метою статті** є ознайомити українську аудиторію з європейським досвідом агро логістики на прикладі голландської, показати різноманітні напрямки та високу ефективність застосування логістики в сфері агропромислового виробництва, а також екологічну спрямованість багатьох агрологістичних проектів у цій країні.

**Виклад основного матеріалу.** Ще не так давно майже вся сільськогосподарська продукція в Голландії доставлялася на ринок на фермерських возах, пізніше – автопричепах. Також для цього використовувалися річкові біржі та інші подібні засоби. Нині ж, м'ясо до рагу (баранячі реберця) доставляється літаками в Голландію з Африки, банани перевозяться в морських контейнерах – рефрижераторах з центральної Америки, а насіння олійної пальми надходять вантажними кораблями з Азії. У той же час квітами, які виставляються на ранкових торгах в Голландії, будуть вечери того ж дня насолоджуватися їхні покупці в Нью-Йорку чи в Токіо.

Але крім зростання відстаней між виробниками сільськогосподарської продукції та її кінцевими споживачами, в сучасних умовах також спостерігається розши-

рення асортименту цієї продукції в продажі. В результаті отримуємо значне збільшення обсягів транспортної роботи при перевезенні сільськогосподарської сировини та готової харчової продукції. Так у Голландії за останні двадцять років подвоїлися обсяги перевезення сільськогосподарської продукції автомобільним транспортом. Якщо цей тренд збережеться, то наступне збільшення цих обсягів удвічі відбудеться через наступні двадцять років. Подібне збільшення обсягів транспортної роботи веде до зростання кількості автотранспортних засобів на дорогах, автозаторів у містах та на автобанах, а також до погіршення екологічної ситуації. Щоб вирішити цю проблему, голландські аграрні підприємці, логістичні компанії та навчально-дослідні центри (університети та науково-дослідні інститути) об'єднали зусилля та створили за участю та допомогою урядових структур тзв. "Платформу агрологістики". Вона має метою залучити всіх учасників аграрного ринку (а саме фермерів, переробних підприємств, посередників та роздрібну торгівлю, а також логістичних операторів) до пошуку інноваційних рішень з підвищення ефективності логістичного забезпечення агробізнесу в Голландії. "Платформа" буде підтримувати відповідні проекти не тільки консультативно, але і фінансово.

Такі проекти, якщо їх буде схвалено, отримують кожен свого відповідального менеджера-консультанта, який опікуватиметься учасниками проекту да допомагати їм протягом всього часу його реалізації, в т.ч. в подоланні різноманітних перешкод, пов'язаних з регуляційними протиріччями тощо.

Як каже Франс Тільройль, голова "Платформи агрологістики": Ви не можете заборонити людям застосовувати вантажівку для доставки продукції. Але якщо ви прагнете зменшити дорожній рух та усунути затори, необхідно розібратися з їхніми причинами та вплинути на учасників цього процесу, з тим, щоб вони бачили трохи далі свого носа. Тільки за цієї умови можна говорити про підвищення ефективності логістичного ланцюжка "Полеприлавок". Досвід показує, що саме за такого підходу виробники сільгоспродукції залишаються у вигаши [7].

Діяльність "Платформи агрологістики" повинна підтримувати урядову програму "Бачення агрологістики" (Vision Agrologistics), опубліковану в 2002 р. та підготовле-

ну спільно Міністерством сільського господарства та Міністерством транспорту Голландії. Ключовими положеннями цієї програми є: 1. Кастеризація. 2. Зв'язаність. 3. Організація.

Кластеризація передбачає галузево-територіальні об'єднання аграрних підприємств з метою попередження просторового розповзання сфер сільськогосподарського виробництва, переробки та дистрибуції аграрної продукції. Крім мінімізації транспортних потреб, кластери також сприятимуть розвитку "галузевої екології", шляхом створення можливостей до повторного використання супутніх продуктів та відходів. Також обмеження руху рослин та тварин у межах кластеру зменшить ризик розповсюдження їхніх хвороб.

Зв'язаність означає забезпечення ефективного міжкластерного сполучення, при цьому передбачається використання транспортних зв'язків між кластерами з постачання сировини та матеріалів також до транспортування готової продукції та напівфабрикатів. Подібні "насичені" лінії постачання забезпечать економію "пробігу" в розрахунку на одну вантажівку та нададуть можливості до застосування інших видів транспорту (залізниці, річкових суден, чи навіть трубопроводів).

Організація та управління прикладаються до потоків сільськогосподарських продуктів, причому необов'язково тільки до тих з них, що проходять через Голландію. Сучасні інформаційні та комунікаційні технології відкривають можливості нових сфер кооперації в Європейському та навіть, глобальному мірілі, таким чином покращуючи не тільки показники ефективності, але й продовольчої безпеки.

Розглянемо головні проекти "Платформи агрологістики", які нині знаходяться в стадії реалізації.

**1. Молочний парк.** Цей проект реалізується на базі кооператива з виробництва сиру "DOC", який знаходиться на північному сході Голландії. Це, за голландськими мірками, середнього розміру підприємство, яке переробляє щоденно 600 млн. літрів молока, а виробляє з нього сири, порошок та сироватку. Значну частину сирів відправляють на подальшу переробку, решта – це "зрілі" сири. До 2003 р. процес "дозрівання" сиру здійснювався в декількох різних пунктах біля міста Хогевен. З точки зору логістики така організація виробничого процесу була далекою від ідеальної та обмежувала можливості подальшого зростання фірми. Тому кооператив "DOC" вирішив територіально зосередити свою діяльність на ділянці, що знаходиться біля автодороги, таким чином маючи на увазі поліпшення доступності до споживачів, у тому числі за кордоном – у Німеччині. Нова локалізація підприємства сприяла підвищенню ефективності виробництва в сенсі логістики, економічному використанню води та енергії. Плани подальшого розвитку "Молочного парку" пов'язані з використанням "супутніх" видів бізнесу, таких як нарізка та пакування сиру. Зосередження всіх потужностей кооператива "DOC" в одному місці – "Молочному парку" дозволило скоротити зв'язки між ланками виробничого ланцюжку з виробництва сиру, що значно знизило обсяг транспортної роботи на підприємстві. Також досягнуто екологічного ефекту за рахунок повторного використання у виробництві сиру води, яка отримана з побічного продукту при виробництві сироватки методом мембранної сепарації. На додаток з метою зменшення енергоспоживання в "Молочному парку" застосовано спеціальне устаткування, яке дозволяє повторне використання тепла, отриманого в ході виробничого процесу.

**2. Агріпорт А7.** На північному заході Голландії розкинулися поля, де симетричні рядки зеленої та білої капусти чергуються з "кучерявою" капустою кольрабі та

брокколи. Шляхом створення кластеру "АгріпортА7" компанії – його засновники мають за мету довести, що ці "капустяні візерунки" мають бути не тільки гарними для ока, але й економічно та екологічно ефективними. Метод досягнення цього полягає в зосередженні в одному місці операцій з сортування та пакування овочів, що вирощуються в навколишніх полях та теплицях, та транспортувати їх споживачам за засадою "Точно вчасно". Оскільки процес вирощування та збирання овочів охоплює значну територію, то необхідні значні обсяги транспортування пустої тари та готової продукції. Шляхом створення Агріпорту, де можуть розвиватися і сукупні види діяльності, компанії-засновники намагаються знизити екологічне навантаження, у той же час підвищити ефективність виробництва та зменшити собівартість продукції. Застосування кластерного підходу скорочує потреби в транспорті на 20%. Разом із екологічними та економічними перевагами, кластеризація також істотно зменшує число вантажівок, що з гуркотом проїжджали через малі села округи. Комбінування потоків готової продукції дозволяє скоротити до мінімуму час між замовленням та доставкою продукції в супермаркет. На додаток, співпраця між різними компаніями в "Агріпорті" допомагає комбінувати різні види діяльності, наприклад, автоматизувати мийку металевих та пластикових місткостей чи складання коробок, що має результатом зменшення витрат виробників.

**3. Флора Голланд.** Якщо говорити про вирощування квітів, рослин у горщиках та дерев, то для північного сходу Голландії – це новий вид бізнесу, який проте швидко розвивається. Хоча найближчі ринки для цієї продукції знаходяться в Німеччині та Скандинавії, виробники на даний час змушені везти свій крам на продаж в Західну Голландію, де знаходяться головні аукціонні центри. Це призводить до значного обсягу нерациональних перевезень та порожніх рейсів між північною та західною частинами країни.

Організатор аукціону "Флора Голланд" в м. Ельде разом з виробниками, логістичними компаніями та регіональними владами шукають шляхи підвищення ефективності перевезень з та до Північної Голландії. Середнє завантаження вантажівок нині становить 70%, іноді навіть менше. Щоб підвищити цей показник, пропонується застосувати "човникову" службу. Але для цього потрібний ефективний менеджмент на засадах централізованого планування перевезень вантажів. Його запровадження вже підняло ефективність логістики на 15%. Подальше поліпшення ситуації пов'язане з співпрацею постачальників та споживачів, які оперують різною сільськогосподарською продукцією. "Флора Голланд" нині являє ланку в міжнародному логістичному ланцюжку з доставки декоративних рослин. Передбачається, що в найближчому майбутньому вона стане місцем підготовки, перевірки та пакування цих рослин.

**4. Мережа "свіжої логістики".** Відомо, що Голландія є важливим виробником такої сільськогосподарської продукції, як квіти, м'ясні та молочні вироби. Але також вона відіграє значну роль в міжнародній торгівлі як своєю сільськогосподарською продукцією, так і імпортною. Зокрема в цьому сенсі Голландія приймає на себе роль міжнародного посередника, який пов'язує виробників готової сільськогосподарської продукції в усьому світі з її європейськими споживачами, переважно у вигляді великих ланцюгів супермаркетів. Мережа "свіжої логістики" має метою подальше зміцнення цієї важливої міжнародної функції Голландії в сфері агробізнесу шляхом підвищення ефективності процесу транспортування готової продукції на підставі відокремлення відповідних інформаційних потоків від потоків товарів. Останні мо-

жуть направлятися безпосередньо від виробника (постачальника) до споживача (отримувача), але інформаційний потік продовжує проходити через Голландію. Якість та ефективність продовольчих товарів може бути поліпшена шляхом створення "центрів консолідації", де ці товари можуть зберігатися (в т. ч. в охолодженому вигляді в холодильниках), пакуватися, поділятися за якістю (сортуватися) та проходити контроль на різні патології рослин. Такі центри можуть розміщуватися як в районах виробництва продукції, так і біля споживчих ринків. Крім цього, на базі центрів консолідації" створюється інформаційна мережа з обміну торгівельної інформації та обробки замовлень між постачальниками, покупцями та зовнішньоторгівельними менеджерами. Поділ продуктивних та інформаційних потоків має результатом значне скорочення попиту на транспортні послуги, у той же час досягається істотне полегшення доступу на європейський ринок для фермерів з країн, що розвиваються.

**5. "Олійний пором".** Південний берег річки Ніуве Маас в самому центрі Роттердаму вже понад 100 років є місцем розміщення маргаринової фабрики відомої транснаціональної компанії "Юнілевер" (Голландія-Велика Британія). Щорічно тут виробляється понад 200 тис. тон маргарину, що розфасовується в 600 млн. пачок. Основною сировиною для виробництва маргарину є ріпакове масло, яке надходить на маргаринову фабрику від його виробника, олійного заводу фірми Арчер Деніелз Мідленд (США), що знаходиться в тзв. Європорті (15 км на захід від Роттердаму). За традиційною схемою, яка використовувалась раніше, доставка ріпакової олії здійснювалася автоцистернами (55 тис. літрів щорічно). Це потребувало понад 3 тис. автопоїздок щорічно, або 10 поїздок щоденно. Така практика сприяла збільшенню автомобільного навантаження на дороги в цьому регіоні, які і без цього є в перенавантаженому стані. Щоб зменшити автомобільний рух на дорогах Роттердаму, компанія Юнілевер вирішила перейти на річкову доставку олії. Так народилася ідея "олійного порому". Відповідно необхідно було спорудити причали для річкових поромів, для чого збудували набережну. А щоб можна було безперервно завантажувати олію з поромів, було зведено трубогін довжиною 400 метрів. Відповідно цей трубогін з'єднав поромні причали на річці Ніуве Маас та два 250-тонні цистернісховища, що були споруджені на території маргаринового заводу. "Олійний пором" – човниковий сервіс з доставки олії на основі використання річкових поромів на р. Ніуве Маас – здійснює транспортування 500 тонн олії два рази на тиждень від Європорту до центру Роттердаму. Цей "поромний проект" почав функціонувати в квітні 2005 р. і виявився дуже успішним як з економічної, так і з екологічної точки зору. Він не тільки дозволив зменшити автомобільний рух на дорогах Роттердаму, але й сприяв поліпшенню екологічних умов проживання населення в південній частині цього міста. Так, обсяг викидів CO<sub>2</sub> від автотранспорту зменшився на 25%.

**6. Система контролю руху агро продукції, що орієнтована на якість.** Для Голландії величина втрат сільськогосподарської сировини під час її руху від виробника до споживача становить 10% (в Україні цей показник за "обережними" (офіційними) оцінками складає 1/3, за "необережними" – понад 50%). Щоб зменшити ці втрати, запроваджується "система контролю руху продукції" на основі застосування "електронних міток", які дозволяють прослідкувати просування поставок продовольчих товарів. "Електронні мітки" використовують технологію RFID (радіочастотної ідентифікації). Оскільки вартість RFID-технологій за останні роки істо-

тно зменшилася, стає економічно вигідним застосувати її для контролю руху продовольчих поставок. Проект "Система контролю руху агропродукції" передбачає використання радіочіпу, що кріпиться до упаковок з продовольчими товарами (пакети, коробки, тару-устаткування, тощо). Подібний пристрій надає можливість проконтролювати час доставки "свіжої" продукції від постачальника в магазин та зафіксувати можливі затримки через зміну маршруту чи авто затори. Додатково упаковки споряджуються спеціальним датчиком, який постійно надає дані про рівень температури та вологості середовища, де перебуває "свіжа" продукція під час її транспортування. Зазначені показники істотно впливають на тривалість і без того невеликого терміну придатності різних видів свіжої сільськогосподарської продукції. "Система контролю руху агропродукції" дозволяє виявити "вузькі місця" в ланцюжку її доставки від поля до прилавку (а вони істотно впливають на якість свіжої продукції). Також вона передбачає створення комп'ютерної програми, якою можуть користуватися торговельні заклади з тим, щоб визначити обсяг та якість свіжої продукції, що пропонується покупцям.

До інших проектів "Платформи агрологістики" належать:

**1. Санітарний контроль агроторговельних потоків.** Сутністю цього проекту є те, що Голландія, як важливий імпортер та експортер аграрної сировини та готової харчової продукції в глобальному масштабі, також повинна нести відповідальність щодо контролю цих зовнішньоекономічних товарів на різні патогени (комахи, грибки, пліснява тощо), які фахівці називають "безквитковими пасажирками".

**2. Логістичний ланцюжок виробництва курятини.** Виробництво м'яса птиці (в т. ч. курятини) є високоспеціалізованою галуззю, де різні компанії виконують різні функції в логістичному ланцюжку виробничого циклу. Скорочення цього ланцюжку пов'язане з просторовою концентрацією всіх цих функцій в одній локації, що принесе такі користі, як зменшення потреб у транспортуванні (тобто значну економію транспортних витрат) та поліпшення "самопочуття" пташини.

**3. Кластеризація в свинарстві.** Проект передбачає територіальне об'єднання чотирьох-п'яти родинних свиноферм у межах спеціалізованого бізнес-парку, де відбуватиметься увесь процес вирощування свиней, починаючи від виведення нових порід до відкорму свиней для промислової переробки. Мета проекту полягає в мінімізації транспортних витрат та створенні можливостей для централізованого збирання та використання органічних добрив.

**4. Протеїновий коридор A1.** Проект передбачає концентрацію виробництва та переробки протеїну тваринного походження в декількох пунктах уздовж шосе A1, яке з'єднає Голландію з Німеччиною. Мета проекту – зменшити транспортне навантаження та оптимізувати енерго та водопостачання на підставі комбінування різних видів агропромислової діяльності.

**5. Нове змішане фермерство.** Проект передбачає об'єднання птахохерми з свинофермами та фермами з вирощуванням овочів та грибів шляхом створення нового типу "змішаного фермерства". Мета проекту – створити екологічно безпечний агропромисловий комплекс з оптимальним режимом енерго, водо та матеріалоспоживання, який буде функціонувати в гармонії з навколишнім природним середовищем.

**6. Єдина доставочна мережа.** Проект пов'язаний з використанням переваг різних видів транспорту в єдиному процесі доставки агропродукції в глобальному масштабі через Голландію. Координація різних видів транспорту здійснюється на базі сучасних інформацій-

них та телекомунікаційних технологій. Наприклад, це перевезення імпортованих фруктів з Іспанії до Голландії морським транспортом та їхня подальша дистрибуція в країні та в Європі за допомогою внутрішніх водних шляхів та автодоріг.

**Висновки.** Європейський досвід агрологістики на прикладі Голландії та врахування територіального чинника, розглянуті в статті, доводять високу ефективність, екологічність та різноманітність застосування геологістики в сфері агропромислового виробництва цієї однієї з найвисокорозвинутіших країн Європейського союзу. Досягнутий високий рівень розвитку агробізнесу в Голландії не відвертає урядові підприємницькі та науково – дослідні структури цієї країни від пошуку подальших шляхів підвищення ефективності та екологічності агропромислового виробництва, зокрема застосування геологістичних підходів та методів. "Агрологістика голландською" усвідомлюється та підтримується на найвищому рівні керівництва країни, що знайшло вираз у розробці та прийнятті Урядової програми "Бачення агрологістики" та створенні "Платформи агрологістики", метою яких є державна підтримка ефективних агрологістичних проектів, серед яких "Молочний парк", "Агріпорт А7",

"Флора Голланд", "Мережа свіжої логістики", "Олійний пором", "Система руху агропродукції, орієнтована на якість" та інші. Без сумніву передовий досвід Голландії з врахування територіального чинника в агрологістичі буде вельми корисний і цікавий українським логістам та фахівцям у сфері агропромислового комплексу.

1. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Логістична інфраструктура АПК: теорія та практика // Агроінком. – 2003. – №5-6. – С. 24-27. 2. Смирнов І.Г. Інтегрована логістика АПК та її транспортна складова // Географія та сучасність: 36. наук. пр. НПУ імені М.П. Драгоманова. – 2007. – Вип. 17. – С. 20-31. 3. Смирнов І.Г. Логістика зберігання як складова інтегрованої логістики АПК // Соціально економічні проблеми розвитку українського села і сільських територій: Матер. 7-х річн. зб. Всеукраїнського конгр. вчен. економістів – аграрників. – К.: ННЦ "ІАЕ", 2005. – С. 124-126. 4. Смирнов І.Г. Логістика тарного господарства агропромислового комплексу // Матер. І Міжнар.наук.-практ.конф. "Наука: теорія та практика – 2006". – Т.6. Економ. науки. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2006. – С. 3-7. 5. Смирнов І.Г. Логістика фінансово-банківських послуг в АПК // Фінансові проблеми формування і розвитку аграрного ринку: Матер. 9-х річн. зб. Всеукраїнського конгр. вчен. економістів – аграрників. – К.: ННЦ "ІАЕ", 2007. – С. 227-231. 6. Кіщак І.Т. Логістика тарно-транспортного господарства комбікормового виробництва // Фінансові проблеми формування і розвитку аграрного ринку: Матер. 9-х річн.зб. Всеукраїнського конгр. вчен. економістів-аграрників. – К.:ННЦ "ІАЕ", 2007. – С. 388-395.

Надійшла до редколегії 27.09.08

УДК 911.3:33

М. Барановський, канд. геогр. наук

## ДЕПРЕСИВНІ ТЕРИТОРІЇ ЯК ОБ'ЄКТ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД І МОЖЛИВОСТІ ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ

*Розглянуто етапи становлення світової регіональної політики, визначено їх часові рамки та змістовну сутність. Проаналізовано еволюцію регіональної політики країн ЄС, розкрито її напрями та цілі у контексті розв'язання проблем депресивних територій. Висвітлено особливості політики країн ЄС стосовно розвитку сільських територій.*

*Stage of the formation of the world regional policy are considered, their timetable and substantial essence are defined. The evolution of the regional policy of EU's countries is analyzed; its directions and aims in context of solving the problem of the depressed territories are divulged. The peculiarities of policy of the EU's countries concerning the development of the country territories are shown.*

**Постановка проблеми.** Регіональна політика держави як основний інструмент територіального управління, набуває особливого значення у період економічних криз, оскільки останні посилюють неоднорідність економічного простору, його поляризацію та асиметричність. Одним із негативних наслідків економічних трансформацій 90-х років ХХ ст. в Україні є утворення депресивних територій. Відсутність в управлінців та практиків досвіду вирішення регіональних проблем стала причиною того, що до сьогодні багато аспектів розвитку депресивних територій, насамперед механізми їх санації, залишаються маловивченими. Пошук шляхів розв'язання проблем депресивних територій має базуватися на глибокому аналізі історичних аспектів їх виникнення, тенденцій розвитку та існуючих у світовій практиці шляхів їх соціально-економічного відродження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічні засади регіональної політики ґрунтовно викладені у наукових працях М. Долішнього, О. Топчієва, М. Пістуна, Я. Олійника, М. Чумаченка, Л. Шевчук, Д. Стеценка. Загальнотеоретичні та прикладні аспекти розвитку депресивних територій, які є важливим об'єктом регіональної політики, знайшли відображення в роботах Ф. Заставного, В. Коломийчука, З. Герасимчук, І. Прокопи. Попри значну кількість публікацій з проблематики депресивних територій, багато аспектів їх розвитку лишилися поза увагою науковців. У контексті пошуку ефективних заходів стимулювання розвитку депресивних територій варто звернутися до світового досвіду вирішення аналогічних проблем.

**Виклад основного матеріалу.** Проблемність розвитку окремих територій проявилася у розвинених країнах світу ще у ХІХ ст., що було пов'язано з промисловою революцією. Вона обумовлювала приривидшений

розвиток одних галузей і занепад інших. Таким чином регіони з переважанням застарілих галузей поступово перетворювалися на стагнучі території. Першість у запровадженні заходів регулювання територіального розвитку належить В. Британії, де для вирішення проблем окремих територій ще 1835 р. була запроваджена практика цільових трансфертів.

Усвідомлення значущості регіональної політики найбільш чітко проявилось під час подолання наслідків "великої депресії". Перші елементи політики управління територіальним розвитком, зокрема програми подолання стану депресивності окремих територій, з'явилися наприкінці 20-х та на початку 30-х років ХХ ст. Очевидно, вперше у світовій практиці у 1928 р. уряд В. Британії створив Управління з переміщення промисловості. Основним його завданням була організація переміщення робітників, зокрема шахтарів, забезпечити зайнятість яких у регіонах проживання було неможливо. Саме поява цього документа, на думку В. Фатєєва, вважається початком становлення регіональної політики не лише у В. Британії, а й серед усіх економічно розвинених країн [10, с. 55]. У 1934 р. у "Доповіді про дослідження стану промисловості в деяких депресивних регіонах" (В. Британія) було вжито термін "депресивна територія", який надалі почав широко використовуватися у багатьох наукових дослідженнях і при прийнятті управлінських рішень. Таким чином у світовій практиці депресивні (проблемні) території стали об'єктом державної регіональної політики ще на початку 30-х років ХХ ст.

Аналіз наукових досліджень з проблематики регіональної політики країн світу [1, 10] дає підстави визначити щонайменше п'ять етапів її становлення, змістовна сутність яких викладена у табл. 1.