

Децентралізація стала нашої можливістю для громад вирішити ті проблеми і питання, які роками висіли в повітрі через відсутності засобів і повноважень. Об'єднуючись, громади закладають важливі основи для свого економічного розвитку в перспективі. При об'єднанні громад обов'язково повинні враховуватися історичні, природні, етнічні, культурні і інші фактори.

Реформа децентралізації відповідає потребам створення розвинутої інфраструктури регіонів. В результаті фінансової децентралізації місцеві бюджети збільшаться, що дозволить отримати територіальні, земельні, демографічні і інші ресурси, і облаштувати інфраструктуру.

При вивченні соціальної динаміки в напрямку децентралізації, можна побудувати сукупність причинних зв'язків, які рухаються одне за одним по мірі розсіювання відносно людських факторів в область формування зовнішньої, по відношенню до суспільства, інфраструктури. Де перші пункти, найбільш піддані залежності від децентралізованого розподілу інформації, будуть, на сьогоднішній день, мати великий коефіцієнт кристалізації, зменшується в процесі вивчення до пунктів інфраструктурного характеру: децентралізована система освіти, системи самоорганізації суспільства, наука, енергетика, система комунікацій, система розподілу доданої вартості.

В зарубіжній практиці помітна закономірність того, що більш багаті країни, які ефективно функціонують розвинутою інфраструктурою, є більш децентралізованими. Тому децентралізація економіки є необхідною умовою досягнення розвинутої інфраструктури регіонів України, так як оновлення інфраструктури повинно бути одним з ключових пріоритетів в ході політики децентралізації економіки.

ЕФЕКТИВНИЙ РОЗВИТОК ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

О. В. НАЗАРЕНКО, канд. екон. наук, доц.,
доц. кафедри загальної економічної теорії
Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», м. Харків

Інфраструктура (від лат. *infra* – під, нижче, *structure* - будова, розташування) – дослівно означає частину будь-якого об'єкта, його основу, свого роду базу. Під виробничою інфраструктурою регіону слід розуміти сукупність галузей, які забезпечують нормальний хід суспільного виробництва через надання послуг з обміну результатами діяльності між

підприємствами матеріального виробництва. Зокрема, до інфраструктури належать підприємства і організації електро-, тепло- і газопостачання, транспортні підприємства різних видів, організації матеріально-технічного постачання і збуту продукції, інформаційного та ділового обслуговування тощо. Особливе місце у складі виробничої інфраструктури займає *енергетична інфраструктура*. Вона є невід'ємною частиною господарського комплексу територій усіх таксономічних рангів і включає в себе комплекс об'єктів і споруд електро-, тепло- і газопостачання, а також підприємства і організації, що виконують сукупність робіт енергоінфраструктурного профілю: проектні, будівельні, монтажні, пусконаладжувальні, ізоляційні, ремонтні, збутові.

Відомче регулювання енергетичної інфраструктури не повною мірою враховує функціональне призначення інфраструктурної діяльності. Кожне відомство має свої інтереси і часто не узгоджує їх з інтересами інших відомств, що управляють суміжними підрозділами. Тому висока ефективність будь-якого з підрозділів енергоінфраструктури не завжди означає, що потреби споживачів у продукції і послугах належно задовольняються. Підвищити ефективність енергетичної інфраструктури можна передусім при регіональному підході до її регулювання та організації управління. Найбільш ефективним способом реалізації цього підходу є розробка цільової комплексної програми розвитку енергоінфраструктури в країні.

Регулювання комплексного розвитку *транспортної системи регіону* дає змогу краще використати наявні ресурси, повніше задовольняти потреби господарського комплексу в перевезеннях. До транспортної системи належать: транспортні засоби; шляхи і споруди, що входять до галузевих видів транспорту; засоби технічного забезпечення функціональної готовності транспортної техніки; будівництво і забезпечення експлуатаційної готовності транспортної техніки; будівництво і забезпечення експлуатаційної готовності транспортних шляхів і споруд; система управління транспортними процесами і галузями транспортного комплексу.

Питання функціонування транспортних систем окремих регіонів України, погодження галузевого і територіального управління транспортом, госпрозрахункових взаємовідносин транспортних підприємств з територіальними органами поки що досліджені недостатньо. Дедалі гострішими стають транспортні проблеми на регіональному рівні, розв'язання яких вимагає посилення територіального підходу до управління транспортною системою. Зокрема, необхідно формувати організаційні структури, які відповідають принципу оптимального поєднання галузевого і територіального управління; впроваджувати госпрозрахункові відносини між транспортними підприємствами і територіальними органами управління.

Прогнозування регіонального розвитку транспорту має враховувати пропозиції всіх транспортних підприємств на території цього регіону, а також місцевих органів, що дасть змогу ув'язати показники галузевих і

регіональних прогнозів. Прогнози діяльності підприємств і об'єднань по всіх видах транспорту повинні ґрунтуватись на транспортних балансах регіонів і галузей за видами і напрямками перевезень вантажів. Це дає змогу оптимізувати транспортні зв'язки, створити сітьову модель потреб господарства в перевезеннях. Розробка територіальних балансів створює умови для прогнозування вантажних перевезень всіма видами транспорту за єдиною методологією. Основними показниками роботи транспортної системи регіону є вантажо- і пасажирообіг, кількість відправлень вантажів і пасажирів. На основі цих даних вивчають інші показники роботи транспорту на перспективу (потреба в рухомому складі, розвитку транспортної мережі, паливі, матеріалах та електроенергії).

До виробничої інфраструктури належить також *інвестиційно-будівельний комплекс*, підприємства та організації якого втілюють у життя регіональну інвестиційну політику. Основною формою управління цим комплексом є програмування. Регіональні інвестиційні програми визначають пріоритетні сфери вкладення інвестицій. При складанні програм важливе значення має інвестиційна привабливість регіонів.

Розвиток виробничих зв'язків у регіоні визначається темпами зростання продуктивних сил та характером їх розміщення, рівнем спеціалізації і кооперування виробництва. Основними показниками виробничих зв'язків є: обсяги валової продукції наданих послуг у натуральному вираженні; обсяги капітальних вкладень і введених у дію основних фондів; показники розвитку матеріально-технічної бази зв'язку (кількість відділень зв'язку, довжина ліній зв'язку, потужність міських і сільських АТС, кількість установлених телефонних апаратів та ін.).

Як і раніше, однією з важливих для регіонів залишається проблема мобілізації коштів на кардинальне оновлення і заміну зношеного і застарілого обладнання та інших елементів основного капіталу виробничої інфраструктури.

Ефективний розвиток інфраструктури регіону можливий тоді, коли високому рівню концентрації і спеціалізації основного виробництва відповідає такий самий рівень концентрації і спеціалізації підрозділів, які забезпечують загальні умови господарської діяльності. Однак, як свідчить досвід, собівартість експлуатації об'єктів виробничої інфраструктури при відомчому її управлінні в 1,5-2 рази вища, ніж при територіально-міжгалузевому. Проблеми, пов'язані з функціонуванням регіональної інфраструктури, слід розв'язувати, виходячи з міжвідомчих інтересів. Успіх їх розв'язання залежить і від координуючої ролі місцевих органів управління.