

РЕГІОНАЛЬНЕ УПРАВЛІННЯ ТА МІСЦЕВЕ САМОВРЯДУВАННЯ

Інна Валентюк,

кандидат наук з державного управління,
докторант кафедри регіонального управління,
місцевого самоврядування та управління містом НАДУ

Наталія Сич,

кандидат економічних наук,
доцент кафедри регіонального управління,
місцевого самоврядування та управління містом НАДУ

Валентина Сухенко,

головний спеціаліст деканату факультету
територіального управління
і соціально-економічного розвитку НАДУ

Регіональна інфраструктура: сучасний формат та інструменти розвитку

У статті з точки зору науково-практичного обґрунтування розглядаються питання визначення та структуризації регіональної інфраструктури, сучасний формат її розвитку та проблеми модернізації.

Ключові слова: регіон, регіональна інфраструктура, територія, регіональне управління, державне управління.

The article defines modern problems and possibilities of development of infrastructure sector in regions of Ukraine.

Key words: region, regional infrastructure, territory, regional administration, public administration.

Постановка проблеми, її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Сучасні тенденції розвитку процесів глобалізації, урбанізації та регіоналізації, зростаючий вплив кризових факторів, політична та економічна децентралізація в країні та гостра потреба у підвищенні ефективності системи державного та регіонального управління створюють передумови для зміни завдань та формування нових підходів до управління українським регіоном, зокрема такою його соціально-економічною підсистемою, як регіональна

інфраструктура. За сукупністю функціонального навантаження вона є фундаментом життєзабезпечення та розвитку регіону, що вимагає формування стратегічної політики управління нею.

Проблема удосконалення управління регіональною інфраструктурою та забезпечення її збалансованого розвитку пов'язана з такими важливими науковими завданнями, як формування науково-методичних засад інфраструктурної політики на рівні регіону, обґрунтування системи оцінних критеріїв у сфері пропорційності розвитку інфраструктурних підрозділів відповідно до наявного ресурсного потенціалу регіону, його спеціалізації та стратегії розвитку. Особливо актуальними практичними завданнями є впровадження сучасних механізмів та інструментів модернізації та збалансованого розвитку інфраструктури на місцевому та регіональному рівнях.

Аналіз досліджень і публікацій, де започатковано розв'язання проблеми та виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Різні аспекти регіонального розвитку, регіональної політики та системи управління територіями досліджують В.Вакуленко, В.Васильєва, Б.Данилишин, С.Дорогунцов, В.Кравченко, В.Куйбіда, О.Лебединська, В.Лобас, М.Пухтинський, І.Розпутенко, А.Чемерис та багато інших.

Останнім часом збільшилась кількість досліджень та публікацій, присвячених розв'язанню численних проблем окремих підрозділів інфраструктури на територіальному рівні. Серед вітчизняних науковців, які досліджують ці питання, не зменшуючи значущості внеску інших дослідників, слід відзначити роботи Б.Адамова, В.Бабаєва, В.Гончарова, Н.Гури, В.Дорофієнка, О.Ігнатенко, Г.Котлярової, Н.Олійник, М.Орлатого, О.Поважного, В.Рибака, В.Рибалка, Г.Семчука, Д.Стеченко, А.Халецької, О.Черниша, А.Ягодки та ін.

Однак наявні дослідження переважно стосуються виробничих, технологічних, екологічних аспектів функціонування підприємств виробничо-економічної інфраструктури, певних аспектів розвитку соціальної інфраструктури, проблем формування ринкової інфраструктури в Україні тощо, тобто мають фрагментарний характер. Меншою мірою досліджуються питання регіональної та місцевої інфраструктури як комплексного об'єкта управління, вироблення інфраструктурної політики на рівні регіону, організаційно-економічні механізми її розвитку.

Аналіз вітчизняних досліджень та публікацій, присвячених розв'язанню проблем виробничо-економічної, соціальної та ринкової інфраструктури, дає можливість констатувати, що на сьогодні особливо актуальним і складним предметом дослідження залишається наукове обґрунтування сучасних інструментів розвитку та модернізації регіональної інфраструктури, таких як проектний підхід, функціональне проектування, маркетинг інфраструктурних послуг на територіальному рівні та розробка маркетингових стратегій, організація публічно-приватних партнерств.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження, представленого у даній статті, є аналіз сучасних підходів до наукового визначення та управління регіональною інфраструктурою, науково-практичне обґрунтування комплексно-функціонального підходу та інструментів розвитку інфраструктури на рівні регіону. Досягнення мети здійснюється на основі аналізу сучасного формату проблем і тенденцій інфраструктурних підрозділів й доведення необхідності та особливої актуальності на даному етапі наукового узагальнення цих процесів.

Вклад основного матеріалу. Сьогодні кожний регіон в Україні намагається максимально ефективно використовувати наявні ресурси для подальшого розвитку, здійснює пошук нових можливостей використання свого потенціалу. Аналізуючи світові соціально-економічні тенденції, можна стверджувати, що одним із перспективних напрямів у цій сфері є прискорений розвиток регіональної інфраструктури та підвищення рівня інфраструктурної забезпеченості основних складових господарського комплексу регіону.

Водночас у Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21 червня 2006 р. № 1001, проблема нерозвинутості соціальної та виробничої регіональної інфраструктури визначається як одна з пріоритетних до вирішення у сфері державної політики регіонального розвитку [1]. На фоні всіх трансформаційних процесів та кризових явищ в Україні інфраструктурній тематиці не приділяється належної уваги як у практиці регіонального управління, так і у відповідному секторі наукових досліджень, що природно вимагає

створення адекватного методичного забезпечення, активізує необхідність теоретичних і науково-прикладних розробок.

Серед актуальних наукових проблем з тематики регіонального розвитку виділяються теоретико-методичні питання визначення регіональної інфраструктури як окремої категорії. Чітке визначення терміна "регіональна інфраструктура", а відповідно й "інфраструктурна забезпеченість регіону" має не лише академічно-наукове, а й прикладне значення.

Адже в сьогоденних умовах майже всі підрозділи інфраструктури регіону (крім деяких, зокрема інженерної інфраструктури паливно-енергетичного комплексу) перебувають або в комунальній власності, або в управлінні приватних суб'єктів господарювання. Останні працюють вже за ринковими та контрактними механізмами, суть яких об'єктивно вимагає більш чіткого, а в ряді випадків - встановленого на державному законодавчому рівні визначення низки термінів.

Водночас дослідження багатьох наукових джерел не дає підстави констатувати наявність таких визначень. Більше того, існує певна неврегульованість категорійного апарату у сфері регіональної інфраструктури і на законодавчому рівні.

Незважаючи на досить активне вживання цього терміна, ні в нормативно-правових та методичних документах, ні в практиці регіонального управління він не отримав однозначного визначення. Однією з основних причин цього є той факт, що термін не встановлений відповідним чином у сучасному законодавчому полі України.

Однак це важливо зробити з таких міркувань. Розкриття потенціалу регіону, його ефективне використання з урахуванням регіональних особливостей і економічної спеціалізації потребують підвищення ефективності функціонування всіх без винятку підрозділів регіональної інфраструктури. А це, у свою чергу, неможливо досягти без сучасного пізнання його соціально-економічної сутності, закономірностей формування та функціонування.

Термін "інфраструктура" в сучасному розумінні - це основа, підґрунтя, фундамент якоїсь економічної системи та її підсистем, її внутрішня будова, що забезпечує цілісність системи. Будь-який регіон є складним та багатомірним територіальним утворенням, яке потрібно розглядати як складну відкриту,

динамічну соціально-економічну систему з особливою природою та властивостями. Щоб забезпечити цілісність та збалансованість регіону як будь-якій складній системі, потрібен фундамент. Такі "фундаментальні" функції мають виконуватись численними підприємствами та організаціями, які в сукупності складають регіональну інфраструктуру. Завдяки інфраструктурі забезпечуються стійкість регіону та його розвиток. Виходячи з функцій та соціально-економічного змісту регіональну інфраструктуру можна визначити як комплекс підприємств та організацій, що забезпечують умови нормального функціонування економічної системи регіону та життєдіяльності населення на його території.

Якщо взяти за основу визначення системи як "... сукупності взаємодіючих елементів, що перебувають у відносинах одне з одним, складають цілісне утворення" [2, с. 160], то регіональну інфраструктуру доцільно розглядати як певну соціально-економічну підсистему регіону з різноманітними взаємозв'язками та пропорціями, яка обов'язково має пряму залежність від фактора регіональності.

Останній зумовлює різний склад та внутрішню структуру інфраструктури в кожному окремому регіоні, варіативність стандартизації та нормування послуг. Диференціація регіональної інфраструктури залежить від багатьох чинників, серед яких географічне положення та природно-кліматичні умови регіону, демографічна ситуація в регіоні та статеві-вікова структура населення, історико-культурні традиції регіону та національні особливості населення, політична ситуація в регіоні, ресурсний потенціал та економічна спеціалізація регіону. При цьому останні два чинники, справляючи суттєвий вплив на процеси формування та розвитку регіональної інфраструктури, у свою чергу, безпосередньо залежать від її стану.

Соціально-економічний зміст поняття "регіональна інфраструктура" полягає у забезпеченні найнеобхідніших умов як соціального, так і економічного розвитку регіону. Однією з найважливіших пропорцій при цьому є співвідношення між його господарсько-виробничим комплексом та інфраструктурою.

Відносини в інфраструктурі за своєю економічною суттю є відносинами створення послуг та мають споживчий характер. У свою чергу, послуга, що лежить в основі діяльності будь-якого інфраструктурного об'єкта, є специфічною економічною

категорією [3], що створює певні особливості інфраструктури як об'єкта управління, модернізації та реформування.

Зрозуміло, кількість інфраструктурних підрозділів, підприємств та організацій на рівні регіону буде досить значною. Вони різняться і за сферою діяльності, і за формою власності, і за організаційно-правовим механізмом функціонування, і за рівнем підпорядкованості. Тому склад її об'єктів та будову регіональної інфраструктури, яка є дуже складною, прийнято структурувати. Її структуризація на рівні регіону та окремого населеного пункту розглядається в багатьох наукових джерелах з інфраструктурної тематики, але одностайності бачення цього питання серед науковців немає. У даній роботі основними складовими регіональної інфраструктури виходячи із сучасних тенденцій її розвитку пропонується вважати:

соціальну інфраструктуру, у тому числі:

- соціально-побутову інфраструктуру;
- соціально-духовну інфраструктуру;

виробничо-економічну інфраструктуру;

ринково-інституційну інфраструктуру, у тому числі:

- ринкову інфраструктуру;
- інституційну інфраструктуру.

Соціальну інфраструктуру як категорію регіонального управління пропонується визначати як підрозділ регіонального господарського комплексу, інтегрованою ланкою якого є комплекс об'єктів, що об'єднує матеріальні та організаційні елементи обслуговування населення. У соціально-економічному розвитку регіону соціальна інфраструктура виконує важливі функції, які узагальнено, можна представити так:

демографічну (збереження і поліпшення здоров'я населення регіону та створення позитивних умов для покращання демографічної ситуації в регіоні, що є особливо актуальним сьогодні в українських регіонах);

відтворення робочої сили та людського потенціалу в цілому;

рекреаційну (збільшення вільного часу мешканців та сприяння його раціональному використанню);

підвищення рівня та вдосконалення структури зайнятості населення регіону;

формування особистості, громадської свідомості;

підвищення рівня активності територіальної громади регіону.

За складом та організаційно-економічними особливостями об'єктів, за характером послуг, що надаються ними, соціальну інфраструктуру розподіляють на соціально-побутовий (житлове господарство, комунальне господарство в частині обслуговування населення, транспортне обслуговування населення, торгівля, ресторанне господарство (громадське харчування), побутове обслуговування) та соціально-духовний підвиди (заклади освіти, охорони здоров'я, соціального забезпечення, культури, фізкультури та спорту).

Залежно від особливостей того чи іншого регіону, а також особливостей окремих територіальних громад на відповідній території можуть виокремлюватись інші підрозділи соціальної інфраструктури, послуги яких мають особливу місцеву значимість.

Класифікація соціальної інфраструктури на підвиди, звичайно, має дещо умовний характер, адже у створенні належних умов життєдіяльності населення регіону та задоволенні усього спектра його потреб беруть участь усі підрозділи соціальної інфраструктури. Але такий розподіл має значення при розгляді економічно-організаційного аспекту діяльності інфраструктурних об'єктів. А з цієї точки зору побутовий та духовний підрозділи соціальної інфраструктури відмінні.

Так, діяльність об'єктів соціально-побутової інфраструктури спрямована на створення повсякденних умов життєдіяльності населення. Послуги цих об'єктів (за деякими винятками) матеріальні та надаються на платній основі. Організаційно-правові форми підприємств цього підрозділу на сьогодні дуже різноманітні: від державного унітарного підприємства до приватного підприємця та корпоративних форм підприємництва.

Об'єкти соціально-духовної інфраструктури надають послуги здебільшого нематеріального характеру (підтримання здоров'я, розвиток фізичних здібностей, інтелектуальний розвиток тощо). Їх надання відбувається як на платній, так і на безоплатній основі. Організаційно-правова форма підприємств цього підрозділу соціальної інфраструктури також може бути різною, але на сьогодні це переважно так звані бюджетні

установи, комунальні унітарні підприємства. Фінансування їх господарської діяльності залежить від місцевого бюджету.

Такі організаційно-економічні відмінності мають суттєве значення в системі управління регіональною інфраструктурою, адже вони мають бути адекватно враховані при виборі технологій управління, системи їх утримання та фінансування. Крім того, порівняно з об'єктами соціально-духовної інфраструктури, підрозділи соціально-побутової інфраструктури на даному етапі є більш придатними до реформування, реструктуризації, залучення системи приватного управління.

До складу виробничо-економічної інфраструктури регіону входять комунальні служби в частині обслуговування виробничих споживачів, енергогосподарство, складське господарство, транспортно-виробнича інфраструктура, підприємства комунікаційно-інформаційного забезпечення, різноманітні сервісні центри та інші організації, що обслуговують регіональних суб'єктів господарювання.

Виділення таких підприємств та організацій в окремий підрозділ інфраструктури має значення з точки зору ефективності використання комунального (спільного) майна на рівні регіону (адже значна їх кількість належить саме до комунальної форми власності), а також для підвищення підприємницької активності в регіоні, оскільки належна діяльність виробничо-інфраструктурних об'єктів забезпечує необхідні умови організації будь-якої сфери підприємництва.

Саме на прикладі об'єктів виробничо-економічної інфраструктури зарубіжними дослідниками, зокрема американським ученим-економістом Д.Ашауером, доводиться безпосередній зв'язок між рівнем розвитку інфраструктури регіону (через показники валової вартості інфраструктури, динаміки обсягу державних капітальних вкладень саме в інфраструктурні підрозділи тощо) та рівнем активності його економічної складової, динамікою продуктивності праці, динамікою приватних інвестицій та, що особливо цікаво, динамікою норми прибутку в приватному секторі [4].

Так, дослідник вважає, що державні інвестиції в інфраструктуру та приватні капіталовкладення функціонально взаємопов'язані. Логіка його твердження зводиться до наступного: будівництво нових доріг, мостів, об'єктів дорожнього господарства та інших інфраструктурних об'єктів

прискорює транспортування товарів (просування) від виробника до споживача, а сучасно обладнані електростанції зменшують енерговитрати, а отже, і загальні витрати з виробництва на приватних підприємствах. Для підтвердження такої залежності (взаємодоповненості) Д.Ашауер демонструє зв'язок високих рівнів державних капіталовкладень в інфраструктуру з високою нормою прибутку в приватному секторі.

Учений також досліджує і доводить тісний взаємозв'язок між капіталовкладеннями в інфраструктуру та динамікою продуктивності праці, підтверджуючи висунуті положення міжнародними порівняннями (у 70-ті рр. минулого століття). Він наводить взаємозв'язки між динамікою продуктивності праці та часткою інвестицій в інфраструктуру у ВВП семи країн з розвинутою промисловістю: США, Японії, Німеччини, Франції, Канади, Великобританії та Італії. Результатом порівнянь є досить однозначна ситуація: Японія, яка значну частину ВВП спрямовує на розвиток інфраструктури, відрізняється високими темпами зростання продуктивності праці. У тих же країнах, де в інфраструктуру вкладається порівняно мало коштів, продуктивність праці зростає повільнішими темпами.

Практичні висновки з таких досліджень очевидні. У той час, як інші економісти уповільнення зростання продуктивності праці пояснюють різними чинниками (такими як високі ціни на енергоносії, недостатній обсяг витрат на науково-дослідні розробки, негативне ставлення до стимулів та мотивації праці), Д.Ашауер стверджує, що підвищення продуктивності праці може бути досягнуте лише на основі покращання стану інфраструктури. Він пише: "Переорієнтовуючи державні витрати на удосконалення і розвиток інфраструктури, ми можемо збільшити продуктивність праці в країні та підвищити конкурентоспроможність американських товарів на світовому ринку, який стає все більш відкритим" [4].

Ринкова інфраструктура регіону - це комплекс інститутів, служб, підприємств, організацій, які забезпечують нормальний режим безперебійного функціонування ринку на його території. Зрозуміло, що за специфікою своєї економічної діяльності такі служби можуть бути зосереджені в містах регіону. У складі ринкової інфраструктури регіону виділяють організаційно-технічний, фінансово-кредитний, регулятивний та науково-інформаційний підрозділи, які в комплексі мають забезпечувати:

підвищення оперативності та ефективності роботи суб'єктів ринку;

правове та економічне консультування підприємств;

захист інтересів суб'єктів підприємництва у державних та інших структурах;

страховий захист підприємницької діяльності;

забезпечення фінансової підтримки і кредитування підприємств;

створення умов для збільшення ділових контактів підприємств;

сприяння руху (просуванню) товарів та послуг;

регулювання руху робочої сили;

здійснення маркетингового, інформаційно-рекламного обслуговування ринку.

Важлива роль регіональної інфраструктури загалом впливає з її функцій, які умовно можна поділити на внутрішні (або спеціалізовані) та зовнішні (або загально-регіональні). Внутрішні функції регіональної інфраструктури - це низка важливих соціальних та економічних функцій, які виконуються кожним підприємством, елементом та підрозділом регіональної інфраструктури.

Зовнішні функції регіональної інфраструктури - це забезпечення комплексного, збалансованого розвитку регіону відповідно до його ресурсного потенціалу та спеціалізації. Групування зовнішніх функцій регіональної інфраструктури можна представити через її безпосередній вплив на:

рівень економічної активності в регіоні;

рівень використання ресурсного потенціалу регіону;

функціонування регіонального господарського комплексу;

забезпечення умов для вирішення пріоритетних соціально-економічних проблем регіону та дотримання стратегії розвитку;

рівень інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності регіону;

умови та якість життєвого середовища в регіоні;

ефективність системи надання громадських послуг;

функціонування ринкових механізмів та їх ефективність; інституційне забезпечення цивілізованих стосунків між суб'єктами підприємництва.

У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року відзначається пряма взаємопов'язаність можливостей того чи іншого регіону щодо прискореного економічного розвитку, залучення іноземних інвестицій та стану розвитку його інфраструктури. Значна диспропорція у сфері економічного розвитку регіонів спричинена проблемами, що впливають на конкурентоспроможність:

- незадовільний стан інфраструктури;
- низький рівень пристосування робочої сили до ринкових умов;
- недостатня підтримка розвитку підприємництва;
- відсутність інноваційної спроможності підприємств;
- деградації навколишнього природного середовища, як наслідок, низька інвестиційна привабливість територій.

У документі зазначено: "... іноземні інвестори надають перевагу регіонам урбанізованим, з розвинутою інфраструктурою, з наявністю кваліфікованих трудових ресурсів". Ключовою проблемою, яка потребує поетапного розв'язання, є низька конкурентоспроможність та інвестиційно-інноваційна активність регіонів. Серед багатьох факторів, що негативно позначаються на конкурентоспроможності, особливо (згідно із Державною стратегією регіонального розвитку) вирізняються три:

- інвестиційний клімат, далекий від рівня, необхідного для швидкої модернізації економіки;
- здебільшого нерозвинута виробнича інфраструктура;
- провідні галузі, зокрема фінансова та інформаційно-комунікаційна, які поки що не відіграють визначену їм роль в інноваційній діяльності та сприянні залученню інвестицій, суттєвого спрощення потребують регулятивні процедури, які застосовуються до малого і середнього бізнесу [1].

Зазначені фактори належать до функцій регіональної інфраструктури. Їх неналежне виконання сьогодні стримує економічний розвиток регіону. І хоча усунення їх певною мірою залежить від загальнодержавної нормативно-правової бази,

місцева та регіональна влада вже сьогодні має організаційні та інституційні можливості щодо прискореної роботи у цій сфері.

З метою покращання ситуації в інфраструктурі сьогодні багато сподівань регіональною та місцевою владою покладається на залучення зовнішнього інвестиційного капіталу як на найбільш перспективний напрям фінансування її модернізації. І слід зазначити, що ряд потужних зарубіжних та вітчизняних компаній, які мають досвід у вирішенні таких масштабних проблем, готові виступити інвесторами та впроваджувати кращі досягнення технічного й організаційного досвіду і в регіонах України. Але чи готові наші регіони для сприйняття цього досвіду? Адже для цього принаймні у регіональній інфраструктурі потрібно здійснити низку нормативно-організаційних та фінансово-економічних заходів.

Висновки. Таким чином, розглянуті у статті організаційно-методичні положення розвитку підрозділів регіональної інфраструктури на сучасному етапі доводять необхідність формування сучасних підходів до наукового визначення та управління регіональною інфраструктурою. Незважаючи на те, що прискорений розвиток інфраструктури та залучення для цього необхідних інвестицій для більшості українських регіонів сьогодні - одна з найактуальніших проблем, ця сфера поки що не є достатньо розробленою у науково-методичних джерелах.

Наведені вище дослідження зарубіжних фахівців дають уявлення про досить поширене вживання у світовій практиці таких понять, як валова вартість інфраструктури, обсяг інвестицій в інфраструктуру, динаміка державних капіталовкладень в інфраструктуру тощо та їх взаємозв'язок із показниками економічної активності, зокрема, у приватному секторі, що є підтвердженням усталеного застосування категорії "інфраструктура" в практиці бізнес-планування і територіального соціально-економічного планування та управління.

В Україні на фоні всіх трансформаційних процесів такий підхід до стану інфраструктури не дотримується, пріоритетність її розвитку не забезпечується. Натомість розвиток інфраструктури українських регіонів на даному етапі значно відстає від реальної потреби в їх продукті. Однією з основних причин цього відставання є успадкована Україною економічна система, спрямована на виробництво для виробництва чи мілітарних потреб, коли на інфраструктурні підрозділи, особливо

соціальної інфраструктури, кошти виділялись за залишковим принципом.

Таке ставлення до регіональної інфраструктури відображає і ступінь дослідження цієї соціально-економічної категорії в науковому середовищі. Проблеми розвитку інфраструктури комплексно взагалі не розглядаються. Інфраструктурну проблематику частіше розглядають у прив'язці до певної галузі або виду економічної діяльності: транспортна інфраструктура, фінансова інфраструктура, інфраструктура нерухомості тощо. Менше ця категорія досліджується як територіальне поняття, як категорія регіональної економіки та ще менше - як об'єкт регіонального управління. Як у наукових джерелах, так і в практиці управління прийнято розглядати регіональну економіку, регіональний господарський комплекс, соціальний розвиток регіону тощо, а от "регіональна інфраструктура" як окреме поняття поки що не є поширеною.

Перспективи подальших розвідок. Отже, інфраструктурна тематика займає особливе місце серед перспективних напрямів становлення національної школи регіонального управління, зокрема дослідження питань оцінки стану розвитку регіональної інфраструктури та його відповідності потребам і стратегії розвитку регіону, методології визначення показників інфраструктурної забезпеченості соціально-економічних підсистем регіону та системи критеріїв та індикаторів, що дали б змогу визначати відповідність динаміки розвитку інфраструктурних підрозділів та використання ресурсного потенціалу регіону та інші методологічні питання.

Крім того, сучасний формат розвитку підрозділів регіональної інфраструктури вимагає активізації розробки та наукового обґрунтування низки нових інструментів її розвитку та модернізації, що в сукупності становить науково-прикладний аспект інфраструктурних досліджень. Зважаючи на комплексний характер і багатогранність проблем ефективного розвитку регіональної інфраструктури та максимізації виконання нею зовнішніх функцій, на думку авторів, подальші розробки у цій сфері мають стосуватись кількох напрямів:

розвитку та поглиблення науково-методичного обґрунтування механізмів збалансованого розвитку регіональної інфраструктури;

обґрунтування методичних підходів до визначення рівня розвитку інфраструктури регіону, а також інфраструктурної забезпеченості регіону;

формування системи критеріїв оптимальності структури регіональної інфраструктури на сучасному етапі, зокрема за її майновими складовими, передусім об'єктів комунальної власності;

методики оцінки ефективності системи надання інфраструктурних послуг, визначення основних перешкод та напрямів удосконалення системи надання громадських послуг об'єктами регіональної інфраструктури;

методичних засад розробки та реалізації інфраструктурних проєктів, систематизації їх особливостей, обґрунтування системи управління інфраструктурними проєктами з використанням сучасних технологій проєктного підходу.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 черв. 2006 р. № 1001. - Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Державне управління в Україні: організаційно-правові засади : навч. посіб. / Н. Р. Нижник, С. Д. Дубенко, В. І. Мельниченко та ін. ; за заг. ред. проф. Н. Р. Нижник. - К. : Вид-во УАДУ, 2002. - 164 с.

3. Черниш О. І. Ринок послуг: механізми державного регулювання в трансформаційній економіці / О. І. Черниш, В. В. Дорофійенко (заг. ред.). - Донецьк : ТОВ "РВК-ПРОМО", 2005. - 410 с.

4. *Aschauer David*. Is the Public Capital Stock Too Low? / David Aschauer // Chicago Fed Letter. - 1987. - October.