

УДК 338

## Проблеми сучасного стану об'єктів інфраструктури та заходи щодо вдосконалення управління в межах регіонів

Голей Ю.М.

асистент

Дніпровського національного університету  
імені Олеся Гончара

У статті досліджено сучасний стан об'єктів виробничої та соціальної інфраструктур. Виявлено незадовільне технічне оснащення об'єктів виробничої інфраструктури в процесі обслуговування основного виробництва та реалізації готової продукції. Обґрунтовано формування заходів щодо розвитку машинобудівної галузі для відтворення технологічного оновлення основних засобів на об'єктах виробничої інфраструктури та заходів щодо використання затверджених загальнодержавних довгострокових програм розвитку об'єктів соціальної інфраструктури.

**Ключові слова:** виробнича і соціальна інфраструктури, машинобудівна галузь, транспорт, об'єднання співвласників багатоквартирних будинків.

Голей Ю.Н. ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ И МЕРЫ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ В ПРЕДЕЛАХ РЕГИОНОВ

В статье исследовано современное состояние объектов производственной и социальной инфраструктур. Обнаружено неудовлетворительное техническое оснащение объектов производственной инфраструктуры в процессе обслуживания основного производства и реализации готовой продукции. Обосновано формирование мероприятий по развитию машиностроительной отрасли для воспроизведения технологического обновления основных средств на объектах производственной инфраструктуры и мероприятий по использованию утвержденных общегосударственных долгосрочных программ развития объектов социальной инфраструктуры.

**Ключевые слова:** производственная и социальная инфраструктуры, машиностроительная отрасль, транспорт, объединения совладельцев многоквартирных домов.

Goley Yu.M. PROBLEMS OF CURRENT STATE OF INFRASTRUCTURE FACILITIES AND EVENTS TO DEVELOP MANAGEMENT IN THE BORDER OF REGIONS

Analysis of current condition of objects' industrial and social infrastructure is researched. Unsatisfactory technical equipment of objects' industrial infrastructure in a service process of primary production and realisation of finished product is discovered. An event formation of machine building industry's development for reproduction of technology update of permanent assets in the objects of industrial infrastructure and events where are used some consequences of asserted nationwide long-term program of development of objects' social infrastructure is established.

**Keywords:** industrial and social infrastructure, machine building industry, transport, unities of co-owners' multiple dwelling.

Постановка проблеми. Важливою ознакою відтворення об'єктів інфраструктури є структурна перебудова машинобудівної галузі, яка забезпечує виробництво інноваційної продукції відповідно до міжнародних стандартів. У статті використано методи порівняльного, структурного аналізу та синтезу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням проблем управління об'єктами виробничої та соціальної інфраструктур присвячено наукові праці вітчизняних та зарубіжних учених, зокрема: Б.М. Данилишина, А.В. Лугового, О.І. Маслак, Л.В. Попкової, О.Й. Шевцової, І.В. Покуци, Т.Д. Таукешової, Т.П. Юр'євої та ін. Негативні явища викорис-

тання об'єктів виробничої інфраструктури та надання послуг об'єктами соціальної інфраструктури є предметом обговорення та прийняття рішень на законодавчому та виконавчому рівнях. Проте ці рішення не повністю втілено в практичну дію в регіонах та потребують подальшого дослідження.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою дослідження є необхідність аналізу сучасного стану об'єктів виробничої та соціальної інфраструктури. Для досягнення поставленої мети необхідно:

а) провести аналіз стану машинобудівної галузі та розробити заходи щодо вдосконалення управління на підприємствах машино-

будівної галузі для відтворення технологічного оновлення основних засобів на об'єктах виробничої інфраструктури;

б) розробити заходи щодо покращення використання затверджених загальнодержавних довгострокових програм розвитку об'єктів соціальної інфраструктури.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності регіонів України спрямоване на залучення позитивних наслідків глобалізації. Глобалізація в межах регіонів визначається тим, наскільки в кожному регіоні виробляється експортоорієнтована продукція та експортуються послуги інтелектуального капіталу, відтворюються відповідні рівню європейської інтеграції об'єкти виробничої та соціальної інфраструктур. На жаль, Україна належить до периферійних держав глобалізації, що зумовлено рівнем її соціально-економічного розвитку, гострими екологічними проблемами та негативними явищами соціальної інфраструктури в регіонах тощо.

Зростання виробництва якісної конкурентоспроможної продукції суб'єктів господарювання країни залежить від технічного стану допоміжних та обслуговуючих процесів, які утворюють інфраструктуру підприємства. Незаперечною є констатація науковцями визнання об'єктів виробничої інфраструктури для забезпечення нормального виробничого процесу [1, с. 181]. Технічне оснащення, комплексну механізацію та автоматизацію процесів виробництва забезпечує машинобудівний комплекс України.

Машинобудування є багатогалузевим комплексом, у складі якого знаходяться машини і устаткування загального призначення, для сільського, лісового господарства, житлово-комунального господарства; верстати, інші машини та устаткування спеціального призначення, побутові прилади тощо [2].

За повідомленнями Державної служби статистики України, у січні-жовтні 2016 р. індекс промислової продукції машинобудування становив 100,4%, у т. ч. машин і устаткування загального призначення – 87%, для сільського та лісового господарства – 114,4%, металургії – 110,4%, добувної промисловості і будівництва – 105,6%; виробництва інших машин і устаткування загального призначення – 115,6%, автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів – 102,7% порівняно з аналогічним періодом 2015 р. [2].

Аналіз виробництва продукції машинобудування свідчить про те, що в наявних ста-

тистичних даних Держкомстату занадто згрупована номенклатура транспортних засобів і устаткування та не виокремлено номенклатуру для всіх галузей і сфер народного господарства, зокрема об'єктів виробничої та соціальної інфраструктур, тобто устаткування та механізми для міського електротранспорту, для газо-, водопостачання у сфері житлово-комунального господарства (ЖКГ), хоча в товарній структурі імпорту прослідковується більш детальна номенклатура придбання, зокрема виділяються залізничні та трамвайні локомотиви, наземні транспортні засоби.

До негативних наслідків виробництва застарілої номенклатури вітчизняної продукції машинобудування слід віднести також зростання частки машинотехнічної продукції в структурі імпорту, де переважають види продукції побутового споживання населення.

Доцільно запропонувати, щоб у структурі імпорту зайняли чільне місце види машинобудівної продукції, які б сприяли технічному переоснащенню об'єктів виробничої та соціальної інфраструктур: для оновлення основних фондів міського автомобільного та електротранспорту, також устаткування для водопровідних, каналізаційних та теплових мереж у сфері ЖКГ.

До виробничої інфраструктури підприємства належать підрозділи, які забезпечують не тільки переміщення сировини, матеріалів, виробництво продукції та виконання робіт, а також їх реалізацію зовнішнім споживачам.

Слід відзначити загострення проблем у зв'язку зі зростанням обсягів робіт із обслуговування основного виробництва, яке потребує підвищення рівня механізації та автоматизації. Для забезпечення підвищення такого рівня необхідно постійно освоювати нову номенклатуру інструменту, оснастки та пристосувань. Ці процеси можуть бути відтворені тільки шляхом інноваційного розвитку в одній із найпріоритетніших галузей – машинобудуванні.

До виробничої інфраструктури належить внутрішній транспорт підприємства. Об'єкти рухомого складу значно зношені та застаріла матеріально-технічна база у цілому. Для створення умов якісних внутрішньовиробничих зв'язків між підрозділами доцільно забезпечити технічне переоснащення транспортних засобів та модернізацію всієї матеріально-технічної бази.

Відомо, що транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, тому втручання держави в його діяльність є необхідним. Для

перевезення вантажів по всій території України використовуються переважно іноземні технічні засоби: на автомобільному транспорті – за рахунок збільшення об'єктів оперативного лізингу, а на залізничному транспорті ще досить багато задіяно старих вагонів близького зарубіжжя.

За даними Державної служби статистики, у січні-жовтні 2016 р. підприємствами транспорту перевезено 511,5 млн. т вантажів, що становить 103,8% від обсягу січня-жовтня 2015 р. Підприємствами автомобільного транспорту порівняно із залізничним за аналогічний період перевезено вантажів на 14,2% більше, тоді як залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт на 0,7% менше [2].

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в три-п'ять разів перевищує відповідний показник розвинутих європейських країн [3].

Подоланню негативних тенденцій у розвитку об'єктів виробничої та соціальної інфраструктур сприяє затверджений на загальнодержавному рівні Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 р., пріоритетним напрямом якого є необхідність створення транспортної моделі в Україні для кращого планування потреб суспільства в перевезеннях та управління ними. Розроблена національна транспортна модель повинна почати працювати з 2020 р. [4].

Позитивною ознакою діяльності органів місцевого самоврядування є проекти оздоровлення транспортної інфраструктури в межах регіону. До речі, у міськраді м. Дніпро першочергово планується переоснащення міського електротранспорту. Для практичного реформування транспортної інфраструктури в кінці 2016 р. затверджено проект на 2017 р. під назвою «Рік транспорту» та заплановано витрати на реформування в межах 340 млн. грн., зокрема для імпортування тролейбусів із Білорусі [5]. Документальне оформлення імпортичних засобів та сплата мита значно збільшує їх вартість.

На нашу думку, доцільно було б замість імпортування тролейбусів відновити випуск їх в м. Дніпро на ДП «ВО «Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова», де раніше

було освоєно виробництво тролейбусів і трамваїв та реалізація їх по всій Україні, що сприяло б відновленню робочих місць колишніх фахівців.

На вітчизняних машинобудівних підприємствах в інших регіонах (у Харкові, Львові та Запоріжжі) необхідно відновити виробництво автобусів; підвищити рівень завантаження виробничих потужностей шляхом відновлення виробництва запасних частин та комплектуючих для міського автомобільного транспорту, інших основних засобів спеціального призначення та електротранспорту.

За даними міжнародних експертів про глобальну конкурентоспроможність країн у сфері транспорту, осуджені повільні дії виконавчої влади держави щодо ремонту міжміських шляхів та доріг у містах. Міжнародна організація «Всесвітній економічний форум» визнала, що дороги в Україні є одними з найгірших у світі. Згідно зі звітом про глобальну конкурентоспроможність країн, у сфері транспорту Україна посіла 75-е місце [6]. В Україні 50 тис. км доріг потребують ремонту. На теперішній час процес ремонтних робіт не відповідає зарубіжним нормам, у великих містах переважає ямковий ремонт [7]. Якісний ремонт у містах та приміських шляхах передбачає гарантію до п'яти років, а в наших регіонах, за висловами урядових посадовців, – три місяці.

На нашу думку, протягом останнього року Державне агентство автомобільних доріг досить стримано виконувало урядове рішення з ремонту шляхів. Посадовці стверджували наперед, що з початку необхідно провести аудит найпроблемніших ділянок, хоча, за словами міжнародних експертів, негативні висновки були зазначені раніше, тому не треба зволікати, а швидше впроваджувати рішення в дію та знаходити додаткові кошти. За даними Мінінфраструктури, для цього необхідно від 50 до 100 млрд. грн. на рік протягом 10 років [7].

Згідно з рішеннями Кабінету Міністрів, буде впроваджуватися проект «Міський громадський транспорт України». На ремонт доріг у 2017 р. планується більше 30 млрд. грн., а на будівництво нових доріг – ще до 40 млрд. грн. [8].

Позитивною ознакою дій законодавчої та виконавчої влади стало рішення про створення Дорожнього фонду. Надходження у цей фонд заплановано з акцизів на пальне й автомобілі, а також із кредитів і грантів іноземних донорів. У 2018 р. туди планують спрямувати 50% усіх зборів з палива та авто, у 2019 р. –

75%, а в 2020 р. – 100% [9]. Є надія, що надходження в Дорожній фонд можна пожвавити. Прикладом можуть слугувати нові правила розмитнення транспортних засобів, зокрема влітку 2016 р. знижено мито на оформлення імпортованих автомобілів. Проте існує джерело поповнення коштів за рахунок альтернативного розмитнення під час перетину кордону легковими автомобілями з іноземними номерами: у 2016 р. імпортовано 9 тис. нових автомобілів із повним розмитненням, а 560 тис. з іноземними номерами переткнули кордон напівлегально. На нашу думку, слід підтримати введення розробленого закону про поступове розмитнення щорічного тимчасового ввезення автомобілів з іноземними номерами, що, своєю чергою, збільшить надходження коштів до державного бюджету.

Покращенню надання якісних послуг населенню країни сприятиме вдосконалення управління установами соціальної інфраструктури.

Соціальна інфраструктура – це сукупність установ, які забезпечують умови для нормальної життєдіяльності громадян суспільства, що є невід’ємним складником регіональної політики.

Об’єкти соціальної інфраструктури, які надають послуги населенню в містах є власністю приватних підприємств, проте значна частина їх ще залишається у власності житлово-комунальних господарств.

Житлово-комунальне господарство – найважливіша галузь господарського комплексу міста, яка повинна надавати якісні послуги населенню, а відшкодування вартості яких давало б змогу отримувати прибутки для подальшого розвитку інфраструктури міст.

Протягом 2009–2014 рр. у країні проводиться реформа у сфері ЖКГ відповідно до загальнодержавної програми. Приводом для прийняття цієї програми визнано надзвичайно негативне становище житлового фонду в державі та незадовільне господарювання житлово-експлуатаційних установ.

Для подолання проблем господарювання у сфері ЖКГ прийнятий Закон України «Про особливості здійснення права власності у багатоквартирному будинку» від 14.05.2015 № 417-VIII, який набрав чинності 1 липня 2015 р. Закон № 417-VIII, присвячений особливостям прийняття рішень у багатоквартирних будинках, цілком відповідає європейському досвіду. Об’єднання співвласників багатоквартирного будинку (ОСББ) створюються відповідно до Закону України № 417-VIII та є неприбутковими організаціями і не

мають на меті одержання прибутку для його розподілу між співвласниками.

Значною перевагою управління в ОСББ є можливість самостійно визначати суму вартості послуг на утримання та експлуатацію спільного майна; можливість отримувати кредити та використовувати їх на потреби об’єднання, а також отримати у власність або довгострокове користування прибудинкову територію, що захищає її від появи небажаних споруд, та ін.

Слід відзначити не тільки позитивні зміни в отриманні послуг ОСББ, а й те, що є випадки негативних явищ, які неодноразово вказуються в засобах масової інформації. Зокрема, у м. Дніпро констатуються факти незадовільного надання послуг «Жилсервіс» двом діючим ОСББ в осінньо-зимовий період та необґрунтованого підвищення тарифів за тепло та електропостачання.

Органи місцевого самоврядування в останні роки здійснюють позитивні дії для заохочення мешканців житлового фонду до створення ОСББ: надають безкоштовні консультації, виділяють кошти з місцевих бюджетів на підтримку діючих ОСББ, надають податкові пільги, якщо ці кошти спрямовують на утримання та поліпшення спільного майна.

Доцільно запропонувати органам місцевого самоврядування прийняти рішення, щоб у період створення ОСББ районні органи Державної фіскальної служби проводили безоплатний аудит, оскільки в ОСББ бракує коштів на залучення до проведення аудиту фахівців діючих незалежних аудиторських фірм.

**Висновки з цього дослідження.** Важливими важелями вдосконалення державного управління об’єктів інфраструктури є проведення послідовної політики, яка ґрунтується на вдосконаленні підходів до фінансового забезпечення розвитку об’єктів інфраструктури, узгодженні інтересів держави, місцевих органів влади та суб’єктів господарювання, ефективному використанні бюджетних коштів, упровадженні механізмів залучення позабюджетних коштів.

Перспектива подальших досліджень потребує:

- аналізу використання можливостей залучення внутрішніх інвестицій та залучення коштів міжнародних фінансових організацій, у т. ч. на умовах співфінансування для розвитку транспортно-дорожнього комплексу в межах регіонів;
- аналізу діяльності діючих ОСББ у регіонах та розроблення пропозицій щодо усунення недоліків їх діяльності.

## ЛІТЕРАТУРА:

1. Луговой А.В., Маслак О.І. Проблеми розвитку соціально-економічної інфраструктури регіону / А.В. Луговой, О.І. Маслак // Вісник КДУ імені М. Остроградського. – 2010. – № 5. – С. 181–184.
2. Офіційний сайт державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Інформація про українські залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>.
4. Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/files.rtf>.
5. Дніпро вечірній [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dv-gazeta.info/dneprnews>.
6. Дороги в Україні гірші, ніж у Мозамбіку. Рейтинг країн 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dorogi/dorogi-v-ukraine-huzhe-chem-v-mozambike-rejting-stran-2016-317985.html>.
7. Кому пощастило: Стало відомо, які дороги в Україні відремонтують у 2016 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://patrioty.org.ua/economic/komu-poshchastylo-stalo-vidomo-iaki-dorohy-v-ukraini-vidremontuiut-u-2016-rotsi-112792.html>.
8. На ремонт доріг у 2017 році виділять до 40 млрд. грн. – Гройсман [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.5./susilstvo/na-remont-dorih-u-2017-rotsi-vydiliat-do-40-mlrd-hryven-hroisman-126230.html>.
9. На ремонт доріг у 2017 році виділять 20 млрд. гривень [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dorogi/na-remont-dorog-v-2017-godu-vydelyat-20-mlrd-griven-331787.html>.