

Як свідчить статистична інформація [3]: „13 інноваційно активних підприємств Львівщини вивели нову продукцію для ринку, а інші 61 – нову тільки для підприємства.” Необхідно, щоб нової продукції на ринку ставало більше, тому що це допоможе підприємствам досягти високої конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Для цього підприємствам потрібно залучити до НДДКР фахових конструкторів, інженерів, винахідників, науковців, – які б створювали інновації в лабораторіях, та менеджерів з інноваційної діяльності, маркетологів, логістів, – які б адаптували її до потреб ринку та можливостей підприємства.

1. *Александрова І.Є. та ін. Нарис історії приладобудування України: еволюція, сучасний стан: Монографія / І.Є. Александрова, Н.Г. Анненкова, Л.М. Бесов. – Харків. НТУ „ХПІ”, 2009. – 212с.* 2. *Промисловість Львівщини. Статистичний збірник // Державний комітет статистики України. Головне управління статистики у Львівській області. – Львів, 2010. – С. 151-157.* 3. *Інноваційна діяльність у Львівській області. Статистичний збірник // Державний комітет статистики України. Головне управління статистики у Львівській області. – Львів, 2010. – 97 с.*

А.Є. Буряченко

ДВНЗ “Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана”

ПРИНЦИПИ ОРГАНІЗАЦІЇ КОМУНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

© Буряченко А.Є., 2011

Комунальна інфраструктура є одним з важливих елементів, який багато важить для розвитку міста. Доцільно назвати деякі чинники конкурентоспроможності й інвестиційної привабливості міста в сучасних умовах. Це – наявність або, навпаки, брак підготовлених і забезпечених комунальною інфраструктурою майданчиків, а також чіткі, прозорі правила, що регламентують під'єднання до мережі комунальної інфраструктури, яка в майбутньому істотно вплине на кінцеву вартість комунальних послуг.

Коли розвиток комунальної інфраструктури для майбутніх будівельних ділянок організують і забезпечують забудовники, тоді необхідно, щоб відповідно до спеціальних технічних умов щодо приєднання до систем водопостачання, водовідведення, централізованого тепlopостачання, електро- та газової мережі об'єктів інженерної інфраструктури, які потребують певної реконструкції або перебувають у процесі будівництва, були забезпечені регламентована прозорість і узгодженість із комплексом планів розвитку міських територій.

Варто зазначити, що на сьогоднішній день існують певні труднощі, пов'язані з розвитком місцевої інфраструктури. Так, відповідно до змін, визначених Законом України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо сприяння будівництву”, прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів здійснюється на підставі сертифіката відповідності, який видається інспекціями державного архітектурно-будівельного контролю. Тобто будинок має бути завершений та відповідати всім державним вимогам та стандартам.

Однак часто виникає ситуація, коли планується здавати в експлуатацію будинок, не під'єднаний до системи комунальної інфраструктури. Таке під'єднання повинен забезпечити забудовник за власний кошт (наприклад, прокласти дорожньо-транспортних шляхи). Отже, на нашу думку, є цілком слушною необхідність додержання принципу організації розвитку комунальної інфраструктури, який полягає в тому, що будівництво локальних (внутрішньомайданчикових) інженерних мереж для під'єднання до об'єктів комунальної інфраструктури повинен здійснювати кожен конкретний забудовник з використанням кредитних та інших інвестиційних схем, тобто за власний кошт. Проте через значну вартість процесу забудови і у зв'язку з кризою до законодавства було внесено деякі зміни, покликані зменшити витрати забудовників, а саме: “...у разі якщо для створення можливості постачання електроенергії, газу за технічними умовами постачальника за рахунок споживача (інвестора, забудовника) або його силами збудовані додаткові мережі (об'єкти),

у договорах про постачання зазначеної продукції (послуг) передбачаються передача збудованих мереж (об'єктів) постачальнику і відшкодування забудовнику, інвестору витрат на їх будівництво”.

Далі забудовник намагається передати об'єкти комунальної інфраструктури на баланс комунальних підприємств, бо вони, звичайно, призначені для обслуговування не тільки об'єкта замовника, але й інших будівель і споруд. Утім комунальні підприємства часто відмовляються їх приймати, обґрунтовуючи це тим, що кошти на обслуговування даних об'єктів не були закладені в тарифи.

Отже, необхідно додержувати принципів організації комунальної інфраструктури:

По-перше, будівництво певних об'єктів, під'єднання їх до мережі об'єктів комунальної інфраструктури повинен здійснювати кожен забудовник окремо, тим самим створювати інвестиційні умови, залучати приватний сектор, використовувати кредитні можливості.

По-друге, підприємства комунального сектору, які здійснюють інженерне забезпечення земельних ділянок магістральними та розподільними мережами під житлове будівництво, несуть відповідальність за даний процес і роблять це за власний кошт.

По-третє, дальший розвиток та модернізація об'єктів комунальної інфраструктури для забезпечення нових споживачів відповідними ресурсами потребує фінансування з місцевих бюджетів, залучення позичкових коштів за допомогою створення інвестиційної привабливості та певних умов, а також закладення сум витрат у тарифи на оплату відповідних послуг.

Якщо завдання щодо фінансування комунальної інфраструктури цілком покладено на забудовника, то, знаючи обсяг коштів, необхідний для фінансування розвитку даного сектору, а також ринкову ціну об'єктів нерухомості, можна оцінити можливості покриття всіх витрат забудовників. Однак часто трапляється така ситуація, коли забудовник не в змозі профінансувати вартість розвитку комунальної інфраструктури, і споживачем послуг є не тільки забудовник, а й усе населення. У такому разі було б доцільним, щоб керівництво міста могло запровадити систему співфінансування за кошти інших джерел. Одним зі способів такого виду фінансування є внесення витрат у тарифи на комунальні послуги для споживачів. Утім такому співфінансуванню стає на заваді обмежена платоспроможність як забудовників, так і споживачів, тому фінансувати розвиток інфраструктури доводиться за кошти бюджету.

Добре відомо, що розвиток та модернізація комунальної інфраструктури для забезпечення нових об'єктів будівництва комунальними послугами потребує масштабних капіталовкладень. І тут постає проблема, пов'язана з платежами, які надійдуть від забудовників та споживачів лише після того, як комунальна інфраструктура буде підготовлена. Тобто існує закономірність: комунальне підприємство повинне виконати відповідні роботи відразу, а компенсацію воно одержить тільки після завершення будівництва та продажу об'єкта. Отже, виходить, що відстрочені платежі стимулюють потребу в залученні позичкових ресурсів.

Практичний досвід переконує, що використання інвестиційного потенціалу комунальних підприємств не дає змоги покрити дефіцит коштів, для цього необхідно використовувати інші механізми. Завдання полягає в тому, що потрібно поточні платежі, які покривають неефективність комплексу, перетворити на інвестиційні ресурси, для чого конче треба підвищувати ефективність бізнесу, його конкурентоспроможність, залучати приватний сектор, створювати сприятливі інвестиційні умови.

Для розвитку місцевої інфраструктури комунальні підприємства та органи місцевого самоврядування можуть залучати позичкові ресурси як від юридичних, так і від фізичних осіб, створюючи для вкладників інвестиційні переваги в майбутньому. Залучення позичкового капіталу дасть низку переваг комунальним підприємствам. Наприклад, якщо підприємство залучить кредит або випустить облігації, то одержить у своє розпорядження необхідні кошти, у результаті чого тариф підвищиться тільки в частині обслуговування боргових зобов'язань. А інакше підприємству довелося б збільшити тариф досить суттєво для забезпечення необхідного фінансування. Гарантією повернення позичкових ресурсів є кошти споживачів за надані їм послуги. Місцевий бюджет може виступити як гарант повернення позичкового капіталу комунальними підприємствами, а також може створювати власні проекти та залучати необхідний обсяг ресурсів для фінансування цих проектів. Залучення коштів може набувати форми випуску облігацій бюджетної позики, а також одержання кредитів у банках під проекти для місцевого розвитку. Перш за все можливість таких механізмів залежить від платоспроможності населення, рівня його доходів, довіри до органів влади, а також від стабільності фінансової ситуації, що є одним з головних чинників у фінансуванні розвитку комунальної інфраструктури.