

Krzysztof Witkowski

Uniwersytet Zielonogórski

INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE W ROZWOJU LOKALNYM

1. Wstęp

Celem artykułu jest przedstawienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego w zakresie gospodarowania infrastrukturą dla zapewnienia rozwoju lokalnego. Wpływ infrastruktury na rozwój lokalny i regionalny jest niezaprzeczalny. Podobnie jak to, że rozwój lokalny warunkuje rozwój infrastruktury. W artykule zostanie wykazana rola infrastruktury w rozwoju gminy oraz działania władz lokalnych w rozwoju infrastruktury.

Istotną cechą samorządu gminy jest zaspokojenie potrzeb lokalnej społeczności, samorząd bowiem odpowiada za wszystkie sprawy publiczne dotyczące życia mieszkańców w obrębie jednostki terytorialnej. Władze samorządowe są odpowiedzialne za zaspokajanie potrzeb mieszkańców. Od umiejętności gospodarowania zasobami i od tego, jak gmina będzie wykorzystywać swoje szanse, zależy jej rozwój. Wejście Polski do Unii Europejskiej i rozwój gospodarczy wymagają od samorządów coraz bardziej kreatywnego myślenia w zakresie przyciągania nowych inwestorów, ale przede wszystkim inwestowania w infrastrukturę. Jest to również szansa na rozwój gminy. Rozwinięta infrastruktura warunkuje rozwój społeczno-gospodarczy gminy, województwa i całego kraju. Infrastruktura stanowi kombinację wielu cech, bez których nie jest możliwy rozwój gospodarczy jednostki lokalnej i wyższy standard życia społeczności lokalnej.

Ustawa o samorządzie gminnym przyjmuje w art. 1, że przez gminę należy rozumieć wspólnotę samorządową oraz odpowiednie terytorium¹. Artykuł 7 ustawy samorządowej ustala, że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Zadania własne gminy można podzielić na pewne kategorie, a mianowicie zadania z zakresu:

¹ *Prawo administracyjne*, red. J. Boć, Wydawnictwo Kolonia, Wrocław 2004, s. 185-186.

- infrastruktury technicznej gminy (gminne drogi, ulice, mosty, place, wodociągi, kanalizacja, usuwanie i oczyszczanie ścieków komunalnych; utrzymywanie czystości, utrzymywanie urządzeń sanitarnych; wysypiska oraz utylizacja odpadów komunalnych; zaopatrzenie w energię elektryczną i ciepłą; komunalne budownictwo mieszkaniowe; lokalny transport zbiorowy; targowiska i hale targowe; gminne obiekty i urządzenia użyteczności publicznej oraz obiekty administracyjne);
- infrastruktury społecznej (ochrona zdrowia, pomoc społeczna, oświata, kultura, kultura fizyczna);
- porządku i bezpieczeństwa publicznego (organizacja ruchu drogowego, porządek publiczny, ochrona przeciwpożarowa, bezpieczeństwo sanitarne);
- ładu przestrzennego i ekologicznego (planowanie przestrzenne, gospodarka terenami, ochrona środowiska).

Innymi słowy, zadania i kompetencje należące do zakresu działania gminy obejmują wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone na rzecz innych podmiotów (domniemanie kompetencji).

Intencją władz gminy jest dążenie do większej aktywności gospodarczej i poprawa warunków życia ludności. W tym celu podejmowane są różne działania zmierzające do zapewnienia rozwoju lokalnego. Do najważniejszych działań w tym zakresie należy poprawa infrastruktury gminy, m.in. wodociągów i kanalizacji, telefonizacji obszarów wiejskich, oczyszczalni ścieków, utrzymanie dróg.

2. Infrastruktura

W działaniach władz lokalnych skierowanych na budowanie trwałego rozwoju lokalnego jedno z ważniejszych miejsc zajmuje szeroko pojmowany rozwój infrastruktury.

Określenie „infrastruktura” odwołuje się do łacińskiego źródła (*infra, struktura*) i wskazuje podstawę jakiegoś układu czy konstrukcji. Określenie stosowane jest w ekonomii, i w wielu innych dyscyplinach naukowych, a także poza obszarem nauki². Interpretacja pojęcia „infrastruktura” stanowi punkt wyjścia do bardzo zróżnicowanych poglądów na definicję infrastruktury, jej zakres rzeczowy czy też zbiór cech charakterystycznych. Pojęcie ma bardzo wiele znaczeń i można je różnie definiować.

W szerokim ujęciu infrastruktura to suma wszystkich czynników współuczestniczących w procesie świadczenia usług (kapitał – praca) wraz z efektami ich działalności lub ogół środków i warunków niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania państwa³.

² M. Ratajczak, *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo AE, Poznań 1999, s. 7.

³ *Gospodarka miejska*, red. E. Żbik, SGH, Warszawa 1995, s. 81-88.

E. Bittnerowa uważa, że infrastruktura ułatwia, a nawet warunkuje należyte funkcjonowanie procesów produkcyjnych. Ponadto limituje możliwości zaspokojenia potrzeb ludności⁴. A. Piskozub określa infrastrukturę jako stworzone przez człowieka, trwale zlokalizowane liniowe i punktowe obiekty użytku publicznego, stanowiące podbudowę życia społeczno-gospodarczego, z uwagi na ich funkcję przemieszczania osób i ładunków (transport), wiadomości (łączność), energii elektrycznej (energetyka) i wody (gospodarka wodna)⁵. Natomiast w ujęciu encyklopedycznym infrastruktura to podstawowe urządzenia instytucje usługowe niezbędne do funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa⁶.

W literaturze przedmiotu znaleźć można następujące definicje infrastruktury⁷:

- Urządzenia i instytucje usługowe (transport, oświata, ochrona zdrowia), niezbędne do należytego funkcjonowania społeczeństwa i produkcyjnych działów gospodarki.
- Materialno-techniczne wyposażenie danego terytorium w powszechne urządzenia transportowe, komunikacyjne, telekomunikacyjne, osadnicze, oświatowe, energetyczne, wodne, ochrony zdrowia itp.
- Podstawowe urządzenia i instytucje usługowe niezbędne do funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa. Względnie stałe środki i instytucje usługowe niezbędne do funkcjonowania gospodarki. Infrastruktura zwykle zawiera: drogi, linie kolejowe, inne sieci komunikacyjne, zasoby energii i wody, a także obiekty edukacyjne. Niektóre definicje obejmują również obiekty związane z ochroną zdrowia i rozrywką.

Jest ona niezbędna do prawidłowego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa, ponieważ jako część majątku narodowego wspiera działalność produkcyjną, służy rozwojowi produkcji, choć sama nie bierze bezpośredniego udziału w produkcji⁸.

Zdaniem autora, specyficznym rodzajem infrastruktury może być też kapitał ludzki, bez którego istnienia nie można mówić o rozwoju działalności produkcyjnej ani o poprawie warunków bytowych mieszkańców danego terenu. Jest obszarem działania i przedmiotem badań w logistyce miejskiej. Działania te mają za zadanie zapewnienie optymalnych warunków do funkcjonowania miasta, przy uwzględnieniu kosztów, wydajności usług realizowanych względem podmiotów miejskich, biorąc pod uwagę aspekty ochrony środowiska, a celem ich jest podwyższenie ja-

⁴ *Infrastruktura techniczna a rozwój miasta*, red. D. Stawasz, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2005, s. 4-5.

⁵ A. Piskozub, *Funkcja przemieszczania jako cecha wspólna infrastruktury*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1977 nr 2, s. 25.

⁶ *Wielka encyklopedia – tom 12*, red. J. Wojnowski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 134.

⁷ J. Brdulak, *Rozwój elementów infrastruktury życia społeczno-gospodarczego*, SGH, Warszawa 2005, s. 165-166.

⁸ www.wikipedia.pl/infrastruktura 26.11.2007.

kości życia społeczeństwa lokalnego⁹. Zasób infrastrukturalny przyczynia się do aktywizacji gospodarczej regionów, spójności określonego terytorium, zmniejsza opór w pokonywaniu przestrzeni.

3. Podział infrastruktury

Stosowane są różne podziały infrastruktury, zależnie od przyjmowanych kryteriów klasyfikacyjnych. Zasadniczo można podzielić infrastrukturę na dwa duże zbiory: materialną i niematerialną. Do infrastruktury niematerialnej zaliczane są takie elementy, jak poziom wykształcenia społeczeństwa, jego tradycje, kultura, zdyscyplinowanie, gospodarność, poczucie odpowiedzialności, jak również prawno-organizacyjne warunki działania jednostek gospodarczych. Infrastrukturę materialną dzieli się na dwie grupy¹⁰:

- infrastrukturę społeczną, obejmującą urządzenia i instytucje świadczące usługi w zakresie kształcenia i wychowania, nauki, ochrony zdrowia, rekreacji, kultury i pomocy społecznej, zaspokajające potrzeby człowieka o charakterze jednostkowym, niezbędne dla tworzenia i funkcjonowania sfery produkcyjnej w sposób bezpośredni i pośredni;
- infrastrukturę techniczno-ekonomiczną, obejmującą urządzenia i obiekty transportu i łączności, zaopatrzenia w wodę i energię, a także urządzenia służące kształtowaniu i ochronie środowiska naturalnego.

Urządzenia infrastruktury techniczno-ekonomicznej zaspokajają potrzeby sfery produkcyjnej i nieprodukcyjnej, a także potrzeby indywidualne i zbiorowe ludności.

Bank Światowy, przykładając ogromną wagę do problemów rozwoju infrastruktury i jej roli w życiu gospodarczym, definiuje infrastrukturę przez podanie jej rodzajów. Według Banku Światowego – co jest zgodne z poglądami takich ekonomistów, jak P. Rosenstein-Rodan, R. Nurkse, A. Hirshman – termin „infrastruktura” jest „parasolem” dla wielu kategorii nazywanych społecznym kapitałem stałym (*social overhead capital*). Na infrastrukturę składają się infrastruktura gospodarcza (*economic infrastructure*) i infrastruktura społeczna (*social infrastructure*)¹¹.

G. Gorzelak i B. Jałowiecki, rozpatrując infrastrukturę w aspekcie gospodarczym, zaliczają do infrastruktury technicznej: infrastrukturę transportową (drogi kołowe, koleje, lotniska i korytarze powietrzne oraz rurociągi), linie energetyczne, łączność, infrastrukturę wód śródlądowych (śródlądowe szlaki wodne, zbiorniki retencyjne, zabezpieczenie przed powodzią itp.), porty morskie, przejścia granicz-

⁹ M. Szymczak, *Logistyka miejska*, [w:] *Kompendium wiedzy o logistyce*, red. E. Gołomska, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa – Poznań 1999, s. 294-295.

¹⁰ Z. Mikołajewicz, *Rola przemysłu w rozwoju infrastruktury techniczno-ekonomicznej regionu na przykładzie przemysłu wapienniczego w regionie opolskim*, PWN, Warszawa – Wrocław, 1980.

¹¹ *Infrastructure for Development*, World Development Report 1994, Oxford University Press, Oxford 1994, s. 2, 13, za: K. Brzozowska, *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadach Project Finance*, CeDeWu, Warszawa 2005, s. 14.

ne, infrastrukturę komunalną (infrastrukturę transportu miejskiego, oczyszczalnie ścieków, składowanie i utylizowanie odpadów, sieć wodną i energetyczną, drogi lokalne)¹².

Podsumowując przegląd podanych definicji oraz biorąc pod uwagę charakterystyczne cechy obiektów i usług infrastrukturalnych, za infrastrukturę publiczną należałoby uznać dobra publiczne mające charakter dóbr podstawowych o strategicznym znaczeniu dla całej gospodarki i społeczeństwa, umożliwiające przemieszczanie mediów (energii, pojazdów, wody, informacji), osób i rzeczy, udostępnianie bezpłatnie lub za odpłatnością częściową, pozostające w gestii władz publicznych (państwowych lub lokalnych), na których spoczywa obowiązek tworzenia infrastruktury i utrzymywania jej w odpowiednim stanie. Na całość infrastruktury publicznej składają się infrastruktura gospodarcza (zwana inaczej ekonomiczną, techniczną, techniczno-ekonomiczną) oraz infrastruktura społeczna, odgrywające różne funkcje – tak samo ważne dla kraju, jak i dla społeczeństwa¹³.

4. Rozwój lokalny i rozwój zrównoważony

Rozwój lokalny można zdefiniować jako zharmonizowane i systematyczne działanie społeczności lokalnej, władzy lokalnej oraz pozostałych podmiotów funkcjonujących w gminie, zmierzające do kierowania nowych i poprawiania istniejących walorów użytkowych gminy, tworzenie korzystnych warunków dla lokalnej gospodarki oraz zapewnienie ładu przestrzennego i ekologicznego¹⁴.

Według literatury amerykańskiej rozwój lokalny kojarzony jest z rozwojem gospodarczym, który, gdy zaistnieje, jest przyczyną ogólnego wzrostu. Europejscy badacze rozwoju kładą jednak nacisk na aspekt całościowy, tzn. rozwój będzie skuteczny i nieodwracalny wtedy, gdy oprócz zmian gospodarczych zaistnieje również zmiana jakościowa na polu społecznym i kulturalnym¹⁵.

Efekty rozwoju lokalnego obserwowane są w sferze zasobów materialnych w postaci tzw. atrakcyjnych lokalizacji o charakterze twardym, tj. uzbrojonych terenów, nieruchomości oferowanych inwestorom, a także atrakcyjnych lokalizacji o charakterze miękkim, takich jak umiejętność, wiedza, kwalifikacje, dobrej jakości środowisko naturalne¹⁶.

Rozważania na temat rozwoju lokalnego nie powinny pomijać idei *sustainable development*, czyli rozwoju zrównoważonego. Rozwój zrównoważony to taki pro-

¹² G. Gorzelak, B. Jałowiecki, *Strategie polskich regionów w procesie integracji europejskiej*, „Samorząd Terytorialny” 1999 nr 1-2, s. 48, za: K. Brzozowska, *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadach Project Finance*, CeDeWu, Warszawa 2005, s. 14-15.

¹³ K. Brzozowska, wyd. cyt., s. 18.

¹⁴ R. Brol, *Ekonomika i zarządzanie miastem*, Wydawnictwo AE, Wrocław 2004.

¹⁵ www.administracja.info/rozwój.pl.

¹⁶ T. Markowski, D. Stawasz, *Ekonomiczne i środowiskowe aspekty zarządzania rozwojem miast i regionów*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2001, s. 137-149.

ces wzrostu i zmian, który zapewnia zaspokojenie istniejących potrzeb bez ograniczania przyszłym generacjom możliwości zaspokajania ich własnych potrzeb. Celem każdej gminy winien być rozwój zrównoważony i trwały, tj. ekonomiczne realny, społecznie akceptowany i ekologicznie bezpieczny.

5. Infrastruktura w rozwoju lokalnym

W zależności od jej rodzaju infrastruktura w rozwoju lokalnym pełni określone funkcje. Podstawowe funkcje infrastruktury mają makroekonomiczny, makrospołeczny wymiar i dlatego należy traktować infrastrukturę jako jeden z podsystemów systemu społecznego. W przypadku infrastruktury społecznej jednostki samorządu terytorialnego w zakresie polityki społecznej wykonują działania zmierzające do kształtowania ogólnych warunków bytu ludności, prorozwojowych struktur społecznych oraz stosunków społecznych opartych na równości, sprawiedliwości społecznej, sprzyjających zaspokajaniu potrzeb społecznych na dostępnym mie¹⁷.

Rola infrastruktury w życiu społeczno-gospodarczym też określana jest rozmaicie. Wśród wielu poglądów i publikacji spotkać można krańcowo różne stanowiska: od traktujących problem infrastruktury w sposób marginesowy, uznających jej rozwój za wtórny w wyniku ogólnego rozwoju społeczno-gospodarczego, zwłaszcza zaś sfery produkcyjnej, do poglądów diametralnie odmiennych, przypisujących infrastrukturze twórcze, wiodące funkcje w mechanizmie wzrostu gospodarczego.

Do opisu poszczególnych rodzajów infrastruktury można wykorzystać charakterystykę inwestycji infrastrukturalnych i ich efektów (zob. tab. 1).

Omawiając rolę infrastruktury w rozwoju lokalnym, warto zwrócić uwagę na wskazanie wielu podmiotów rozwoju lokalnego oraz celu ich działania, odnoszącego się zarówno do poprawy warunków życia i gospodarowania, jak i do pozycji konkurencyjnej układu terytorialnego. Ważna jest też próba zwięzłego określenia efektów, jakie uzyskuje się w procesie rozwoju lokalnego. Są nimi, według Klasika i Broła, nowe wartości w postaci nowych firm i miejsc pracy oraz usług i dóbr zaspokajających popyt lokalny i ponadlokalny¹⁸. Wynikiem bezpośrednim inwestowania w infrastrukturę będzie zaspokojenie bieżących potrzeb lokalnej społeczności w zakresie pracy, wypoczynku. Skutkiem pośrednim będzie tworzenie popytu na kolejne potrzeby. Mieszkańcy, którzy zdobędą pracę w powstałych firmach, muszą gdzieś mieszkać, muszą mieć dokąd pójść na spacer, znaleźć miejsce do wypoczynku, rekreacji. Będą wydawać zarobione pieniądze w swoim miejscu pracy i mieszkania. Gmina za zarobione pieniądze – poza tym, że może utrzymać szkoły i przedszkola – może zainwestować w tereny sportowo-rekreacyjne, aby jeszcze silniej związać mieszkańców i przedsiębiorców z regionem.

¹⁷ A. Kurzynowski, *Polityka społeczna*, SGH, Warszawa 2003, s. 11.

¹⁸ R. Broł, *Rozwój lokalny – nowa logika rozwoju gospodarczego*, [w:] *Gospodarka lokalna w teorii i praktyce*, red. M. Obrębalski, Wydawnictwo AE, Wrocław 1998, s. 45.

Tabela 1. Charakterystyka inwestycji infrastrukturalnych i ich efekty

Cechy inwestycji i obiektów infrastrukturalnych	Cechy efektów infrastrukturalnych	Cechy rynku infrastrukturalnego
Wysoka kapitałochłonność	Efekty o charakterze usługowym	Nierównomierność i zmienność – czasowa i przestrzenna – popytu
Długi okres realizacji	Efekty o charakterze dóbr szczególnie cennych	Niemożliwość odraczania popytu
Długi okres dojrzewania	Efekty o charakterze dóbr publicznych bądź zbliżonych do publicznych	Ograniczona suwerenność konsumenta
Długi okres użytkowania	Niemożliwość magazynowania efektów	Duży wpływ czynników pozaekonomicznych na popyt
Wolny przebieg procesu starzenia moralnego	Brak substytutów	Ograniczone możliwości konkurencji
Ograniczone możliwości przekształceń	Wielogłęziowe znaczenie	Ograniczone możliwości lub brak wykluczenia z dostępu do infrastruktury
Wysoka niepodzielność nakładów	Efekty zewnętrzne (w tym przestrzenne efekty zewnętrzne)	Ograniczona rola regulacji cenowej
Ograniczone możliwości etapowania inwestycji	Efekty sieciowe	Wysokie bariery wejścia i wyjścia z rynku
Wysokie nakłady progowe	Efekty makroekonomiczne i mikroekonomiczne (niekiedy częściowo sprzeczne)	Subaddytywność i rosące przychody (monopol naturalny)
Długi okres zwrotu	Nieostrość granic wzrostu świadczenia usług	Rynek niekwestionowalny (bezsportny) lub o ograniczonej kwestionowalności
Duży udział kosztów stałych i ogólnych	Efekty długookresowe o niekiedy odroczoneym charakterze	Istotna rola państwa i/lub instytucji regulujących działanie rynku
Skokowe narastanie kosztów	Ogólnogospodarcze i ogólnospołeczne znaczenie efektów	Ograniczone możliwości, a w pewnych przypadkach brak możliwości zastosowania regulacji rynkowej
Duży udział kosztów utopionych (nieodwracalnych)		
Immobilność przestrzenna		
Wysoka specyficzność nakładów		
Niemożliwość importowania infrastruktury		
Znaczna współzależność części składowych (znaczną komplementarność)		
Korzyści skali		
Wysokie ryzyko inwestycyjne		

Źródło: M. Ratajczak, wyd. cyt., s. 11.

W ostatnich latach dość powszechna jest ewolucja poglądów na rzecz przypisywania infrastrukturze coraz większej roli w całym rozwoju społeczno-gospodarczym. Przyjmując tezę o istotnym wpływie istniejących urządzeń infrastruktury na warunki, skalę, tempo i lokalizację inwestycji przemysłowych, spodziewać się można również oddziaływania w kierunku odwrotnym, czyli wpływu sfery produkcyjnej, a szczególnie przemysłu, na rozwój poszczególnych elementów infrastruktury. Można podać wiele przykładów nowych inwestycji w miejscach, gdzie najpierw stworzono infrastrukturę w postaci wodociągów, kanalizacji, sieci energetycznej i gazowniczej oraz pobudowano drogi. Takie gminy, które dodatkowo zachęcały niższymi podatkami, stały się obiektem zainteresowania wielu przedsiębiorstw.

Reasumując, infrastruktura jest najważniejszym instrumentem oddziaływania podmiotu polityki na procesy gospodarcze, ponieważ dostosowana jest do potrzeb

użytkownika gminy, stwarza również szanse na zwiększenie jej dynamiki i rozwój. Od umiejętności gospodarowania zasobami infrastruktury, od umiejętności zdobywania funduszy na infrastrukturę zależy wielkość i tempo rozwoju lokalnego.

Literatura

- Brdulak J., *Rozwój elementów infrastruktury życia społeczno-gospodarczego*, SGH, Warszawa 2005.
- Brol R., *Ekonomika i zarządzanie miastem*, Wydawnictwo AE, Wrocław 2004.
- Brol R., *Rozwój lokalny – nowa logika rozwoju gospodarczego*, [w:] *Gospodarka lokalna w teorii i praktyce*, red. M. Obrębalski, Wydawnictwo AE, Wrocław 1998.
- Brzozowska K., *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadach Project Finance*, CeDeWu, Warszawa 2005.
- Gospodarka miejska*, red. E. Żbik, SGH, Warszawa 1995.
- Gorzela G., Jałowiecki B., *Strategie polskich regionów w procesie integracji europejskiej*, „Samorząd Terytorialny” 1999 nr 1-2.
- Infrastructure for Development*, World Development Report 1994, Oxford University Press, Oxford 1994.
- Infrastruktura techniczna a rozwój miasta*, red. D. Stawasz, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2005.
- Kurzynowski A., *Polityka społeczna*, SGH, Warszawa 2003.
- Markowski T., Stawasz D., *Ekonomiczne i środowiskowe aspekty zarządzania rozwojem miast i regionów*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2001.
- Mikołajewicz Z., *Rola przemysłu w rozwoju infrastruktury techniczno-ekonomicznej regionu na przykładzie przemysłu wapienniczego w regionie opolskim*, PWN, Warszawa – Wrocław 1980.
- Piskozub A., *Funkcja przemieszczania jako cecha wspólna infrastruktury*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1977 nr 2.
- Prawo administracyjne*, red. J. Boć, Wydawnictwo Kolonia, Wrocław 2004.
- Ratajczak M., *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo AE, Poznań 1999.
- Szymczak M., *Logistyka miejska*, [w:] *Kompendium wiedzy o logistyce*, red. E. Gołębska, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa – Poznań 1999.
- Wielka encyklopedia – tom 12*, red. J. Wojnowski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
- www.administracja.info/rozwój.pl.
- www.wikipedia.pl/infrastruktura.

INFRASTRUCTURE INVESTMENTS IN LOCAL DEVELOPMENT

Summary

The influence of infrastructure on local and regional development is plain. Similarly, the local development determines the development of infrastructure. In the paper there is presented the influence of infrastructure on local development, particularly there is showed the meaning of infrastructure in the commune development and as well the activities of local authority in the development of infrastructure. Infrastructure is the most important instrument of influence of local policy on economic processes, because it is adapted to the needs of the user of commune. It also creates the chances for its dynamics and development. The size and speed of local development depend on the skills of local (commune) management and the skills of gaining funds for the infrastructure.