

ІНСТРУМЕНТИ УДОСКОНАЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ В УКРАЇНІ

Резюме до аналітичної записки

Стрімкий розвиток урбанізаційних процесів у світі та в Україні формує передумови для перетворення міст у точки економічного зростання і підвищення конкурентоспроможності, але разом з тим урбанізовані території часто стають центрами концентрації значних соціально-економічних проблем, які створюють перешкоди для безпечного людського розвитку. Сповільнені темпи розвитку елементів міської інфраструктури, що не відповідають динаміці чисельності населення, суб'єктів господарської діяльності і зростанню їхніх потреб, зумовлюють низку ризиків для розвитку урбанізованих територій. Найбільш загрозливими є недоліки і проблеми функціонування житлово-комунальної, дорожньо-транспортної та еколого-техногенної інфраструктури.

Для забезпечення сталого розвитку міст регіональну політику України необхідно доповнити низкою заходів, спрямованих на:

- поглиблення демонополізації ринку послуг з утримання житлового фонду, створення конкурентного середовища на ринку цих послуг через становлення сучасних інститутів самоорганізації населення, зокрема ОСББ;

- вирішення питання обмеженості енергетичних ресурсів міської інфраструктури шляхом запровадження навчання з питань енергозбереження для населення, менеджменту підприємств та комунальної сфери, а також через інформаційну кампанію про існуючі можливості пільгового кредитування для населення при здійсненні ремонтних робіт та енергоощадних заходів у багатоквартирних будинках;

- поширення практики використання державно-приватного партнерства з питань розвитку та модернізації міської інфраструктури, зокрема спільного облаштування території міст, запровадження якісних змін, пов'язаних із посиленням безпеки на дорогах, розвитком пішохідної та велосипедної інфраструктури, удосконаленням послуг з пасажирських перевезень;

- розвиток міжмуніципального співробітництва для посилення інституційної та фінансово-економічної спроможності міст у вирішенні місцевих соціально-економічних, екологічних проблем міської інфраструктури;

- налагодження ефективної комунікації між владою та громадами, інституціями громадянського суспільства щодо системного моніторингу проблем міської інфраструктури, розробки заходів з облаштування та ревіталізації території населених пунктів, зокрема через створення веб-сторінок з інтерактивними картами проблем міст.

ІНСТРУМЕНТИ УДОСКОНАЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ В УКРАЇНІ

Анотація

В аналітичній записці розглядаються питання удосконалення інфраструктурного забезпечення розвитку урбанізованих територій (міст, селищ міського типу та приміських зон) в Україні. Досліджено основні ризики, які створюють наявні проблеми у функціонуванні міської інфраструктури, а також запропоновано рекомендації для органів влади щодо їх усунення.

Аналітична записка

Стрімкий розвиток урбанізаційних процесів у світі та в Україні формує передумови для перетворення міст у точки економічного зростання і підвищення конкурентоспроможності, але разом з тим урбанізовані території часто стають центрами концентрації значних соціально-економічних проблем, які створюють перешкоди для безпечного людського розвитку. Зростання кількості населення в містах зумовлює виникнення нових потреб в товарах та послугах, інфраструктурі, зайнятості, а отже формує нові виклики, ризики та загрози для економічної безпеки держави, регіонів та міст. Для щільно населених міст необхідним є формування ефективної міської інфраструктури, що передбачає створення надійної системи життєзабезпечення, якісної системи видалення та переробки промислових та побутових відходів, забезпечення безперебійного функціонування транспортної мережі.

Високорозвинена інфраструктура має суттєве значення для ефективного функціонування економіки. Так, показники якості інфраструктури розглядаються при оцінці рівня конкурентоспроможності, економічної безпеки держав, регіонів і міст.

Довідково: Всесвітній економічний форум щорічно розробляє індекс глобальної конкурентоспроможності, до складу якого входить оцінка якості інфраструктури. Динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної конкурентоспроможності) ілюструє досягнення позитивних результатів у вдосконаленні транспортних, телекомунікаційних мереж, хоча рівень цього показника досить низький (Додаток 1).

Група аналітиків «Intelligence Unit» журналу «The Economist», формуючи індекс безпечних міст світу, розглядає безпеку міської інфраструктури як одну з чотирьох категорій безпеки урбанізованого середовища (решта категорій – інформаційна безпека, безпека здоров'я, безпека особи) [2]. За цією методикою у 2015 р. найбільш безпечну інфраструктуру мають міста Цюрих, Мельбурн та Сідней.

Зважаючи на важливість стану міської інфраструктури для забезпечення сталого розвитку міст, особливо в умовах урбанізації, необхідним є виявлення труднощів, пов'язаних з нагромадженням хронічних соціальних, економічних та екологічних проблем, які суттєво впливають на якість та безпеку життя людей у містах України.

Практика показує, що майже всі основні елементи індустріально-інноваційної економіки зосереджені на урбанізованих територіях. У містах концентрується основна маса капіталу і керівні структури. Переважна частина сучасної економіки просторово розміщена в містах. Отже, урбанізація сприяє прискоренню економічного зростання, оскільки в місті продуктивність вища, ніж у сільській місцевості. Таким чином, виявляється логічний взаємозв'язок – для забезпечення позитивного впливу урбанізації в умовах прискореної модернізації країни необхідна ефективна міська інфраструктура.

Разом з тим, **сповільнені темпи розвитку елементів міської інфраструктури, що не відповідають динаміці чисельності населення, суб'єктів господарської діяльності і зростанню їхніх потреб, зумовлюють низку ризиків для розвитку урбанізованих територій. Найбільш загрозливими є недоліки і проблеми функціонування житлово-комунальної, дорожньо-транспортної та еколого-техногенної інфраструктури, а саме:**

1. Недостатня забезпеченість міського населення житлом, що погіршує якість життя окремих прошарків населення, створюючи ризики соціальної напруги. Належні житлові умови є головним критерієм якості житлово-комунальної інфраструктури міста. Саме тому для формування комфортності життєвого простору міста поряд із політикою соціально-економічного розвитку та просторового планування необхідним є забезпечення доступного житла для населення. Якісне та доступне житло є одним із ключових факторів підвищення привабливості міст для постійного проживання.

Довідково: Протягом 2000-2013 рр. в українських містах спостерігалася позитивна динаміка забезпеченості населення житлом (Додаток 2). Зниження цього показника у 2014-2015 рр. передусім пов'язане із виключенням зі статистичного обліку тимчасово окупованих територій та зони проведення антитерористичної операції. Однак, навіть максимальний рівень забезпеченості міського населення житлом (22,3 м² на особу) у 2012-2013 рр. є значно, подекуди вдвічі, нижчим, ніж у країнах ЄС.

2. Хронічне недофінансування капітального ремонту житлового фонду та, як наслідок, значне погіршення технічного стану інженерного обладнання, окремих конструктивних елементів будівель, які спричиняють наявність ветхого та аварійного житла. Понад 50 % житлового фонду міст України побудовано в період 1960 –1990 рр., коли вимоги щодо енергозбереження, енергоефективності та теплоізоляції були нечітко окреслені. Це зумовило виникнення ризику високої енергоємності експлуатації та теплозабезпечення житла, який супроводжується значними фінансовими затратами, що особливо відчутно в період глибокої економічної та енергетичної кризи держави.

Довідково: У містах України кількість житлових будинків, що входять до складу аварійного житлового фонду, налічує понад 80,0 тис. одиниць, ветхого – 15,0 тис. одиниць. У 2014 р. у будинках аварійного та ветхого житлового фонду проживали 96 тис. осіб (Додаток 3). Сумарно площа ветхого та аварійного житлового фонду в українських містах становить 2,8 млн м² – понад третину нинішніх річних обсягів будівництва в міських поселеннях.

3. Відсутність належного благоустрою в багатьох квартирах, вкрай високий рівень фізичного і морального зносу ліфтового обладнання, що створюють аварійні ризики, та недостатність заходів, спрямованих на його відновлення.

У міських поселеннях України необладнані водопроводом 23,0 % квартир, гарячим водопостачанням – 36,6 %, каналізацією – 25,8 %, опаленням – 21,4 % (Додаток 4). Значна частина необладнаних помешкань знаходиться у застарілих будівлях та гуртожитках.

Низка житлових будинків з вищим рівнем благоустрою, у яких наявні водопровід та каналізація, зазнають аварійних ризиків. Адже технічний стан об'єктів системи водопостачання визначається високим ступенем зношеності.

Довідково: У 2014 р. із загальної протяжності водопровідних мереж в аварійному стані знаходилося 38,2 %. Найбільша питома вага ветхих та аварійних водопровідних мереж від загальної їх протяжності в областях: Луганській – 63,4 %, Донецькій – 48,4 %, Львівській – 45,2 %, Дніпропетровській – 44,0 %.

У 2014 р. на території України кількість міст, обладнаних каналізацією чи окремою каналізаційною мережею, становила 385 од., або 87,1 % загальної кількості міст в Україні; селищ міського типу (смт) – 397 од., або 47,9 % загальної кількості смт в Україні. У цілому протяжність ветхих та аварійних головних колекторів становила у міських поселеннях – 3792,5 км (35,2 %). Найбільшою у 2014 р. протяжність головних колекторів, що перебували у ветхому та аварійному стані, спостерігалась у Харківській області (54,6 %), Херсонській (46,9 %), Миколаївській (42,0 %) та Одеській (40,8 %) областях.

Актуальними для усіх міст країни є проблеми утримання, ремонту, модернізації і заміни ліфтів, серед яких – недостатні обсяги фінансування робіт з капітальному ремонту, модернізації та заміни ліфтів; відсутність повної диспетчеризації ліфтів; низька свідомість населення міст, що призводить до пошкодження кабін ліфтів, розкрадання ліфтового обладнання.

Довідково: Станом на 01.04.2015 р. кількість ліфтів, які мають термін експлуатації 25 і більше років, становить 48 981 од., що складає 58,8 % ліфтового парку України. Найкритичніша ситуація склалася у таких регіонах, де кількість ліфтів, що експлуатуються 25 і більше років: Донецька обл. – 80,8 %; Закарпатська обл. – 80,5 %; Львівська обл. – 80,3 %. Експлуатація ліфтів, у яких закінчився термін експлуатації або технічний стан яких є неналежним, загрожує життю та здоров'ю мешканців.

Практично у всіх регіонах України у занедбаному стані перебувають диспетчерські системи. Більшість їх відпрацювали 20 і більше років та потребують заміни або модернізації. Не будуються і не вводяться в експлуатацію нові диспетчерські системи. Все це призвело до зменшення кількості диспетчеризованих ліфтів в Україні: з 80 % у 1994 р. до 61,6 % – у 2015 р. Кількість непрацюючих ліфтів на цей час – 1 950 од., що складає 2,3 % від загальної кількості ліфтів.¹

4. Значне навантаження на житлово-комунальне господарство, зумовлене концентрацією населення в містах, що створює ризики, пов'язані із дестабілізацією функціонування систем водопостачання і водовідведення (каналізаційних мереж), погіршенням санітарно-гігієнічної ситуації, збиранням та утилізацією (знешкодженням) твердих побутових відходів (ТПВ).

Подача води за графіками та її тривала відсутність у водопровідних мережах, що характерне для низки міст України, сприяє бактеріальному забрудненню питної води. Ситуацію у санітарній сфері значно погіршують випадки відключення об'єктів водопостачання від систем енергопостачання. На 01.10.2014 р. 4 міста та 379 селищ міського типу не мали централізованих систем водовідведення.² У населених пунктах, де відсутнє централізоване водовідведення, для скидання стічних вод населення продовжує користуватися септиками або вигрібними ямами, використання яких погіршує екологічний стан джерел водопостачання, що призводить до їх забруднення патогенними бактеріями та вірусами, а також – сприяє збільшенню територій підтоплення населених пунктів.

Довідково: У 261 населеному пункті населення отримує питну воду з місцевих джерел з відхиленням від нормативних вимог за фізико-хімічними показниками: загальна жорсткість, хлориди, сухий залишок, сульфати, фтор, загальне залізо, нітрати, аміак, марганець. Найбільшу кількість води з відхиленням від нормативних вимог на питну воду було подано: у Луганській області – 45 169 тис. м³ або 24,5 % від відпущеної води, у Дніпропетровській області – 26 842 тис. м³ або 4,9 %, у Херсонській області – 6322 тис. м³ або 13,6 %. Четверта частина водопровідних очисних споруд потребує відновлення. Кожна п'ята насосна станція відпрацювала нормативний термін амортизації, потребує заміни більше 40 % насосних агрегатів.³

5. Неналежний стан мереж протипожежного водопостачання, що призводить до збільшення людських жертв та збитків, завданих пожежами. Однією з основних проблем утримання водогонів є значний термін їх експлуатації, що впливає на їх пропускну спроможність та може призводити до розриву труб при підвищенні тиску у мережі. Разом з тим, крім утримання водогонів, важливим проблемним питанням залишається подача води в населених пунктах за графіками, а також непідтримання нормативного тиску, що створює ще

¹ Ліфтове господарство станом на 01.04.2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/zhkh/zhitlove-gospodarstvo-reformuvannya-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva-127749/zhitlove-gospodarstvo-931228/liftove-gospodarstvo-385599/liftove-gospodarstvo-stanom-na-01-04-2015-955337/>.

² Паспорт житлово-комунального господарства України. 01.10.2014 р. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/zhkh/reforma-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva/pasporti-oblatey-stanom-na-01-10-2014-199968/>.

³ Житловий фонд України у 2014 році. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/bl/07/bl_gf_14.zip.

один ризик для безпеки міст – ускладнення гасіння пожеж. Від наявності необхідної кількості джерел протипожежного водопостачання, їх справності, а також нормативного тиску води у водогінній мережі залежить своєчасне оперативне реагування на пожежі та інші надзвичайні ситуації, що передусім дозволяє уникнути додаткових людських жертв та значних матеріальних збитків.

***Довідково:** Незважаючи на проведену територіальними органами ДСНС України роботу, загальний стан утримання джерел протипожежного водопостачання в Україні у 2014 р., порівняно з попереднім роком, у цілому погіршився (Додаток 5). Так, кількість несправних пожежних гідрантів у 2014 р. становила 9,1 тис. одиниць проти 8,5 тис. у 2013 р. Протягом останніх кількох років понад 3 тис. пожежних водоймищ є несправними. Неналежний стан протипожежного водопостачання призводить до збільшення людських жертв та збитків, завданих пожежами. Так, наприклад, у 2014 р. збитки від пожеж у містах оцінені на рівні 3,2 млрд грн проти 2,0 млрд грн у 2013 р.⁴*

6. Незадовільною залишається ситуація зі збиранням та утилізацією (знешкодженням) твердих побутових відходів (ТПВ). Ключові проблеми міст, пов'язаних зі збором та утилізацією ТПВ, полягають у наступному: часткове охоплення населення укладеними договорами щодо вивозу ТПВ (сміття), особливо у приватному секторі; наявність стихійних, несанкціонованих сміттєзвалищ; неналежна робота підрядних фірм та організацій щодо вивезення ТПВ; потреба у невідкладній санації сміттєзвалищ і пов'язані з цим екологічні проблеми; низький рівень задоволення населення якістю послуг зі збору та утилізації ТПВ.

Внаслідок неналежного поводження з ТПВ, звалища та полігони продукують велику кількість небезпечних та токсичних речовин, які утворюються в результаті хаотичного протікання різноманітних хімічних, ферментативних і біохімічних реакцій (розпаду, гноіння, бродіння тощо). Надходячи у навколишнє природне середовище, ці речовини стають джерелом шкідливих викидів у атмосферу, забруднюють водні та земельні ресурси, призводять до порушення екологічного балансу, провокують загострення санітарно-епідеміологічної ситуації за місцем їх розташування.

***Довідково:** За даними Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, станом на 01.01.2015 р. понад 50 % звалищ і полігонів ТПВ потребують паспортизації, 21 % – підлягають рекультивзації, а 19 % – не відповідають нормам експлуатації за параметрами екологічної безпеки. За гострої потреби у будівництві нових 576 полігонів зі зберігання ТПВ у містах України щорічно виявляється майже 24 тис. несанкціонованих (стихійних) звалищ, що займають площу понад 1,5 тис. га.⁵*

7. Неналежна якість дорожньої інфраструктури, що проявляється в низькій якості дорожнього покриття, поганому вуличному освітленні, недостатній розвиненості дорожньої мережі та її пропускної спроможності, нестачі місць для паркування.

Ризики для безпеки учасників дорожнього руху створює стан дорожнього покриття. Так, загальна протяжність вулиць в містах України у 2014 році становила 87,6 тис. км, з якої лише 7,7 тис. км (8,8 % від їх загальної протяжності) обладнані системою зливової каналізації, з них – 39 % вулиць потребують ремонту зливової каналізації. Решта вулиць – 80 тис. км, що становить 91 % від їх загальної протяжності, взагалі не обладнані зливовою каналізацією⁶ (Додаток 6). Її відсутність позначається на експлуатації дорожнього покриття та призводить до негативних явищ у умовах можливої повені та паводків.

Часті затори теж мають опосередкований, однак значний вплив на економічний розвиток міст. Йдеться про втрати часу, пального, знос транспортних засобів. Так, зокрема, за

⁴ Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.mns.gov.ua/content/national_lecture.html.

⁵ Звітність «Санітарна очистка» за 2014 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/4225/TPV4.pdf>.

⁶ Аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2014 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://blagoustriy.info/media/attachments/16aac652-a5cb-494e-b574-73a241bda236.rtf>.

приблизними підрахунками мешканці Києва щорічно в дорожніх заторах втрачають по 360 годин кожен, або 45 8-годинних робочих днів на рік.⁷ Щорічні матеріальні втрати, спричинені заторами в містах країн ЄС, оцінюють на рівні 1 % від ВВП.⁸ Скорочення заторів на 25 % може збільшити роздрібні продажі на 6 % і забезпечити зростання приватних заощаджень, що сприяє зміцненню економічної безпеки міст.⁹

Неналежний стан дорожньої інфраструктури є чинником збільшення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) в урбанізованому середовищі, що, поряд із загрозою життю людей, спричиняють низку негативних соціально-економічних наслідків та ризиків, таких як: тимчасова або постійна втрата працездатності осіб, що постраждали від ДТП; втрата роботи; збільшення часу на пошуки нової роботи; зменшення платоспроможності. Економічні втрати від ДТП важко оцінювати кількісно, оскільки необхідно враховувати низку непрямих наслідків. Світова організація охорони здоров'я дослідила, що загальні економічні втрати від ДТП для країн становлять 1 – 3 % ВВП щорічно.¹⁰

8. Низька якість міського громадського транспорту, характерна для більшості міст України, яка щороку ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями транспортного сектора, низьким припливом інвестицій, застарілою системою регулювання і високим ступенем зносу основних фондів.

Важливим елементом дорожньо-транспортної інфраструктури міст є громадський транспорт, що забезпечує основну частину приміських і міських пасажирських перевезень. Суттєві ризики створює проблема низького рівня якості транспортного обслуговування населення, що виявляється у зростанні витрат часу на переміщення, недотриманні розкладу та інтервалу руху на маршрутах, зниженні рівня безпеки та комфортності перевезень, екологічності послуг. На якості транспортних послуг позначається критичний рівень зношеності рухомого складу. Адже, наприклад, більшість засобів електротранспорту, які експлуатуються в містах України, були випущені ще в часи СРСР, а 2 % трамваїв – ще до 1960 р. (Додаток 7).¹¹

Проблемним є й стан автомобільного громадського транспорту (маршрутних таксі, автобусів). Застарілий та, в багатьох випадках, «аварійний» автопарк, відсутність його елементарного щоденного прибирання, грубе порушення графіку руху свідчать про низьку якість пасажирських перевезень та існування небезпечних для здоров'я умов руху. Популярна масова невидача квитків пасажиром у маршрутних таксі є порушенням діючого законодавства, втратою доходів до місцевого бюджету і суттєвою загрозою для економічної безпеки міст.

Здійснення ефективних реформ в Україні потребує нівелювання інфраструктурних обмежень міського розвитку, які створюють загрози безпеці систем життєзабезпечення міст, знижують рівень конкурентоспроможності урбанізованих територій. Перед органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування стоїть завдання пошуку додаткових інструментів та ресурсів для розвитку міської інфраструктури, системи життєзабезпечення міст, створення умов для підвищення ефективності та надійності функціонування житлово-комунального господарства, залучення інвестицій у технічне переоснащення об'єктів громадського транспорту та дорожньої інфраструктури.

⁷ Громадський транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cd.greenpack.in.ua/gromadskyu-transport/>.

⁸ Christidis P., Rivas J. Measuring road congestion. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/jrc/sites/default/files/congestion_report_final.pdf.

⁹ Traffic Management for a Smarter Planet [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/traffic_congestion/article/traffic-management-and-prediction.html.

¹⁰ Road traffic injuries [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>.

¹¹ Основні показники роботи міського електротранспорту України за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://korpmet.org.ua/wordpress/wp-content/uploads/2011/12>.

У контексті окреслених орієнтирів реалізацію державної регіональної політики України з урахуванням досягнення стратегічної цілі – забезпечення сталого розвитку міст – необхідно доповнити низкою заходів, а саме:

1. З метою покращення житлово-комунальної інфраструктури урбанізованих територій, поглиблення демонополізації ринку послуг з утримання житлового фонду, створення конкурентного середовища на ринку цих послуг місцевим органам влади необхідно стимулювати становлення сучасних інститутів самоорганізації населення, зокрема ОСББ, які є юридичними особами, мають конкретні права щодо захисту інтересів мешканців, користування житловим фондом, а отже здійснюють розвиток житлово-комунальної інфраструктури на основі стійкої, вмотивованої ініціативи населення. Цей пріоритет доцільно реалізувати через механізм регіональних програм сприяння створенню та забезпечення функціонування ОСББ, які уже розроблені в окремих регіонах. Відповідні програми повинні містити такі заходи:

- проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи серед громадян щодо переваг створення і діяльності ОСББ;
- надання консультацій ініціативним групам з питань створення ОСББ, асоціаціям ОСББ;
- забезпечення проведення процедури реєстрації ОСББ за принципом «єдиного реєстраційного офісу»;
- організація та фінансування навчань (семінарів, тренінгів, курсів тощо) щодо управління житловим будинком для голів і бухгалтерів ОСББ;
- співпраця з міжнародними фінансовими установами та донорськими організаціями з питань залучення коштів для розвитку ОСББ міста;
- розробка Положення про порядок надання фінансової підтримки об'єднанням співвласників багатоквартирних будинків на реалізацію соціально-технічних проектів та співфінансування робіт з капітального ремонту: ремонту дахів, утеплення фасадів будинків, ремонту інженерних мереж, ремонту ліфтів, встановлення засобів обліку і регулювання подачі енергоносіїв, інші ремонтні роботи окремих конструктивних елементів будинків тощо;
- створення при органах місцевого самоврядування дорадчого органу – громадської ради представників ОСББ, яка б брала участь у вирішенні питання виділення коштів з місцевого бюджету на співфінансування соціально-технічних проектів, здійсненні контролю за їх витрачанням, проведенні моніторингу та оцінки виконання програми.

2. Для вирішення питання обмеженості енергетичних ресурсів міської інфраструктури місцевим органам влади варто:

- **запровадити спеціальне навчання з питань енергозбереження для населення, менеджменту підприємств та комунальної сфери.** До реалізації таких проектів доцільно залучати громадські організації, навчальні заклади, а також використовувати з цією метою сучасний інформаційний інструментарій соціальних мереж та Інтернет-спільнот, який нині показує свою високу ефективність;
- активізувати інформаційну кампанію про існуючі можливості пільгового кредитування для населення при здійсненні ремонтних робіт та енергоощадних заходів у багатоквартирних будинках (йдеться про кредитування ОСББ та ЖБК, кредитні програми «Тепла оселя», «Ощадний дім», «Тепле житло» тощо).

3. З метою поширення практики використання державно-приватного партнерства з питань розвитку та модернізації міської інфраструктури, зокрема спільного облаштування території міст, запровадження якісних змін, пов'язаних із посиленням безпеки на дорогах, розвитком пішохідної та велосипедної інфраструктури, удосконаленням послуг з пасажирських перевезень, доцільно:

- Міністерству освіти та науки ініціювати корективи до навчальних планів закладів, що готують фахівців для державного та муніципального управління шляхом запровадження спеціалізованих курсів щодо механізмів державно-приватного партнерства;

- у регіональні програми розвитку державно-приватного партнерства внести заходи із заохочення приватного підприємництва до участі у модернізації інфраструктури (зокрема, інформаційні кампанії серед представників бізнесу щодо інформування про переваги державно-приватного партнерства);

- місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування запровадити програми підвищення кваліфікації працівників з питань впровадження державно-приватного партнерства в різних сферах економіки, таких як транспортна інфраструктура, житлово-комунальне господарство.

4. Для використання кращого вітчизняного та світового досвіду з модернізації інфраструктури урбанізованих територій необхідно:

- Мінрегіонбуду ініціювати створення робочих груп представників органів місцевої влади міст для розробки та впровадження планів підвищення ефективності відповідних галузей (транспортної інфраструктури, житлово-комунальної інфраструктури); з цією метою залучити до співпраці Асоціацію міст України, яка має досвід створення мереж з обміну досвідом між органами місцевого самоврядування;

- Кабінету міністрів України здійснити переговори з іноземними інституціями з питань збереження досягнутих домовленостей та продовження співпраці щодо фінансування спільних масштабних проектів, що стосуються розвитку системи життєзабезпечення (таких, як проекти «Розвиток міської інфраструктури – 2», «Підвищення енергоефективності у сфері централізованого теплопостачання України» тощо).

5. Задля посилення інституційної та фінансово-економічної спроможності міст у вирішенні місцевих соціально-економічних, екологічних проблем міської інфраструктури на засадах сталого розвитку доцільно:

- активізувати розвиток міжмуніципального співробітництва як інструмент вирішення екологічних проблем, аналогічних для кількох міст, що забезпечить обмін досвідом та дозволить об'єднати обмежені ресурси (насамперед – фінансові ресурси), збільшити шанси на отримання грантового фінансування від міжнародних фінансових інституцій на проекти, зорієнтовані на підтримку сталого розвитку міст (такий інструмент особливо доцільний для спільного вирішення утилізації ТПВ);

- застосовувати інноваційні методи управління навчання посадових осіб місцевого самоврядування з питань сталого розвитку та міжмуніципального співробітництва, а саме: дистанційне навчання, вебінари, заняття в on-line режимі, коучинг тощо (що сприятиме заощадженню коштів та часу на таке навчання);

6. Для налагодження ефективної комунікації між владою та громадами, інституціями громадянського суспільства щодо системного моніторингу проблем міської інфраструктури, розробки заходів з облаштування та ревіталізації території населених пунктів доцільно:

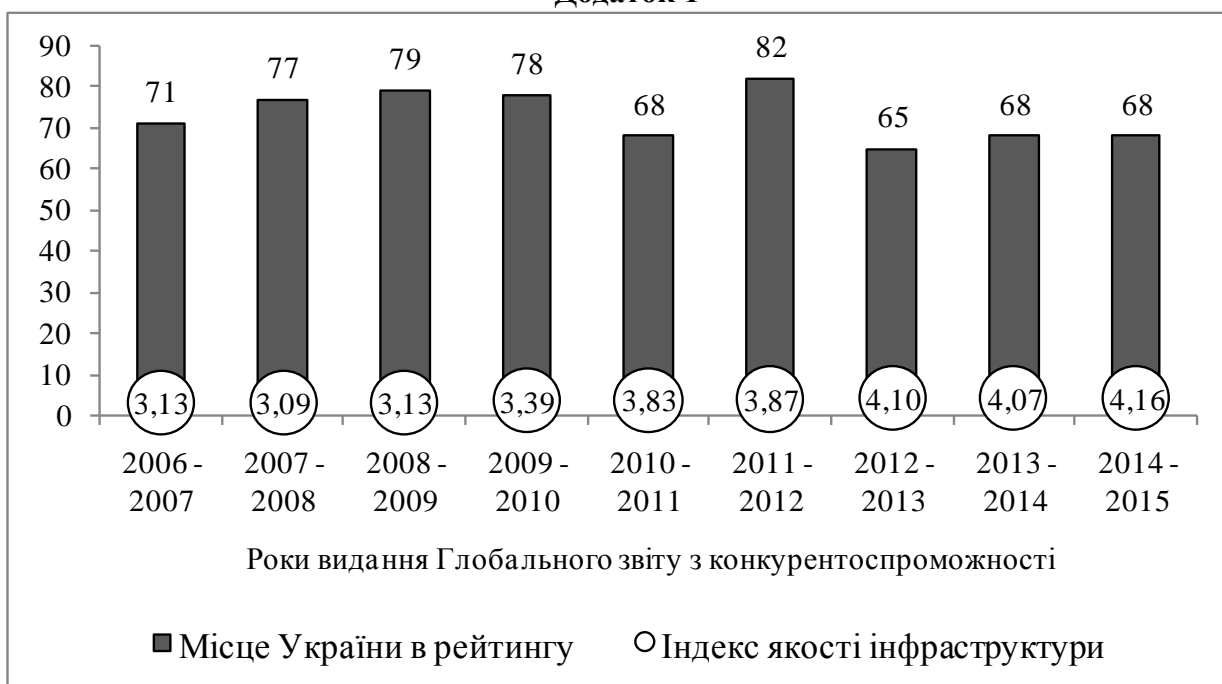
- створити веб-сторінки з інтерактивними картами проблем міст, що надасть можливість мешканцям оперативно повідомляти про повсякденні проблеми міст (несанкціоновані сміттєзвалища, неналежний стан дорожнього покриття тощо) і скеровувати звернення у відповідні служби;

- на веб-сторінках міських рад створити окремий розділ, що містить інформацію про інструменти вирішення проблемних питань екологізації та розвитку міста (наприклад, конкурси на надання грантового фінансування проектів з облаштування міської території) та висвітлювати результати їх застосування;

- ініціювати створення громадських рад з питань сталого розвитку міст, до складу яких доцільно залучити представників громадських організацій, що займаються питаннями екологізації, сталого містобудування.

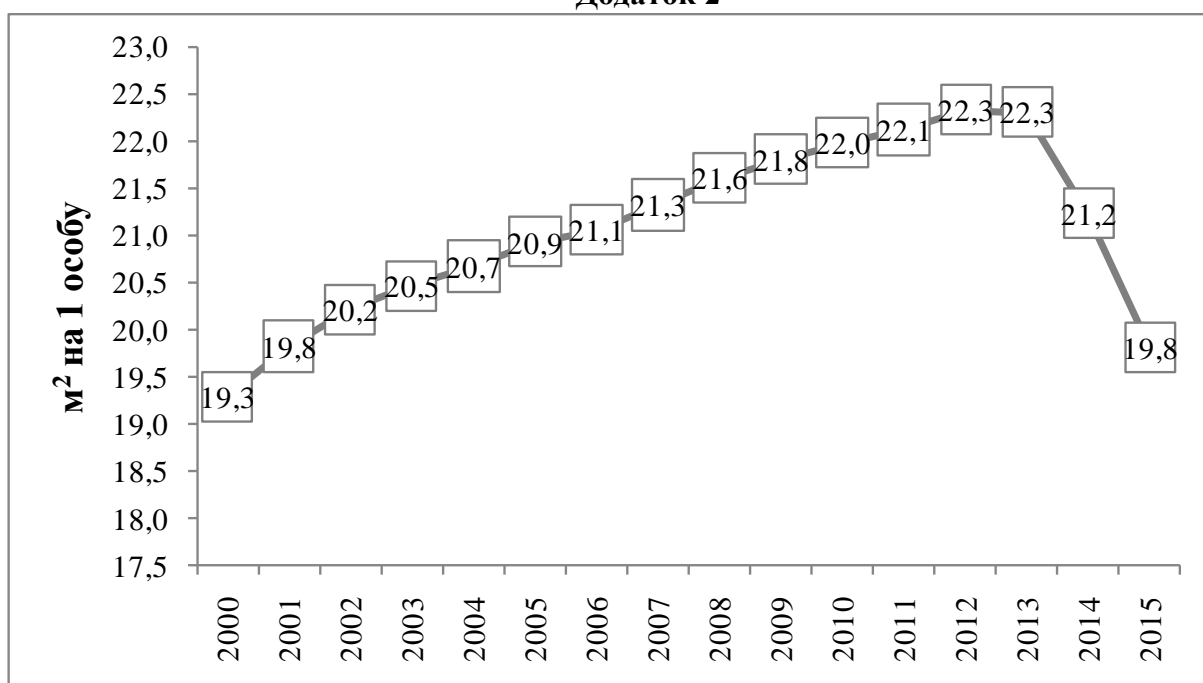
В. В. Засадко,
к.е.н., докторант НІСД, старший науковий співробітник РФ НІСД у м. Львові

Додаток 1



Динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної конкурентоспроможності), 2006-2015 рр.¹²

Додаток 2

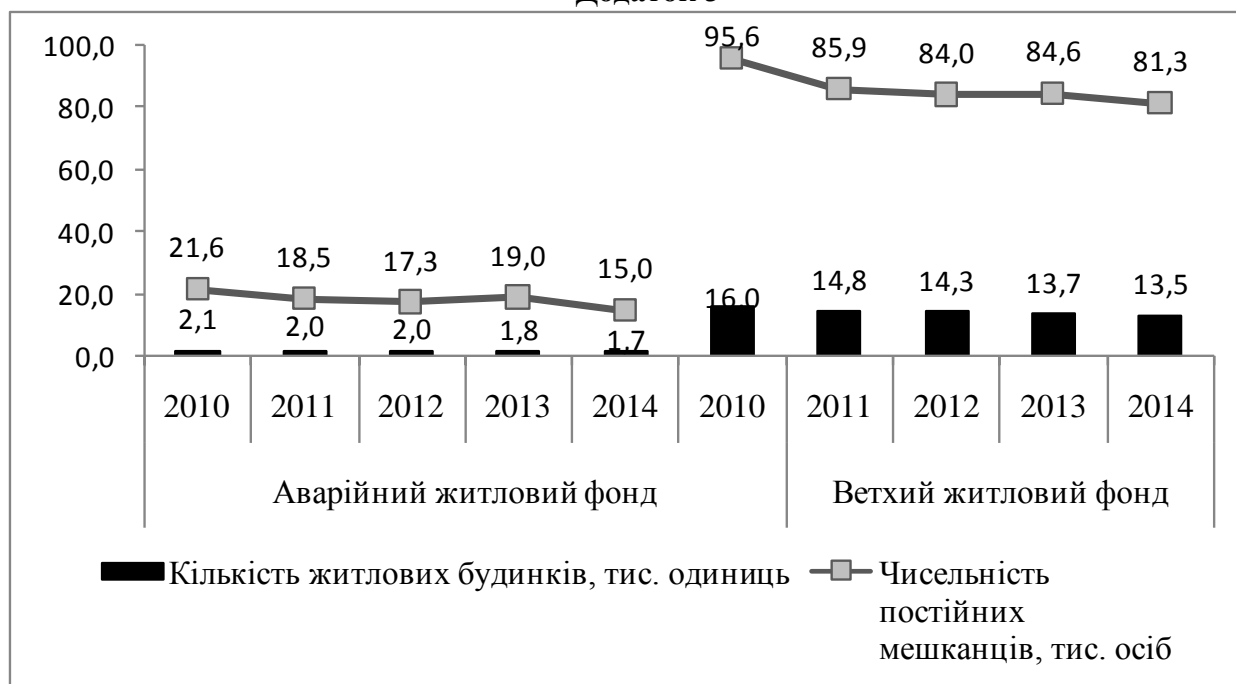


Динаміка забезпеченості міського населення житлом в Україні, 2000-2015 рр.¹³

¹² The Global Competitiveness Index data platform [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/issues/competitiveness-0/gci2012-data-platform/>.

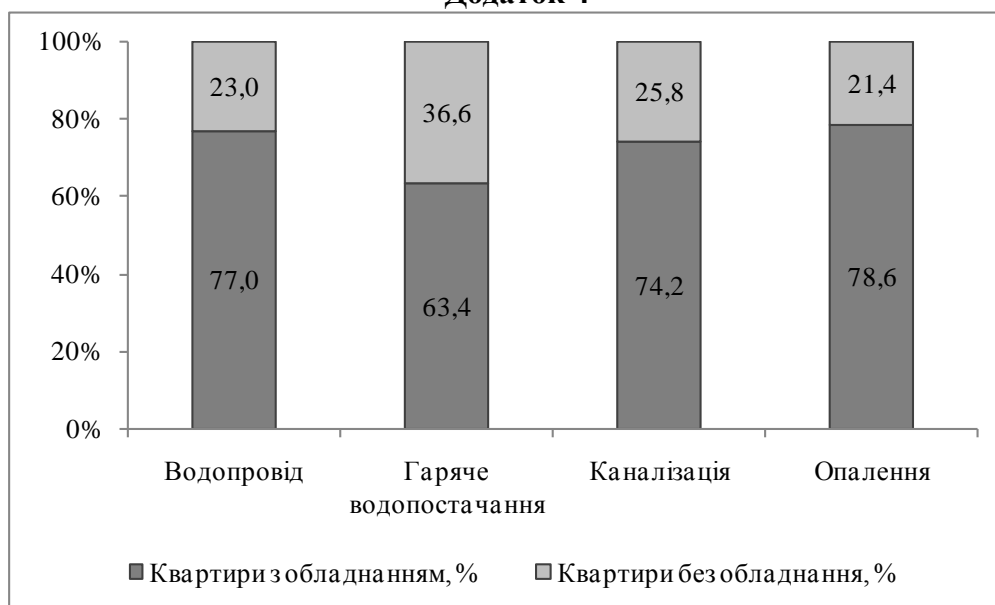
¹³ Житловий фонд України у 2014 році. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/bl/07/bl_gf_14.zip.

Додаток 3



Динаміка показників аварійного та ветхого житлового фонду в містах України, 2010-2014 рр.¹⁴

Додаток 4

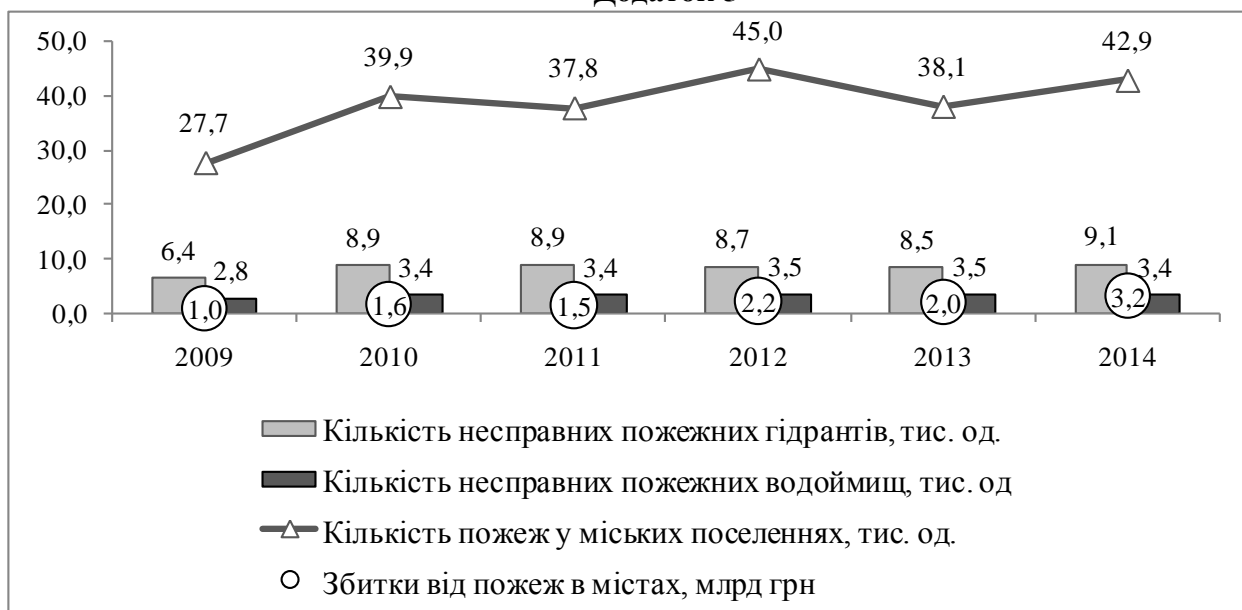


Обладнання квартир в міських поселеннях України, станом на 01.01.2015 р.¹⁵

¹⁴ Житловий фонд України у 2014 році. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/bl/07/bl_gf_14.zip.

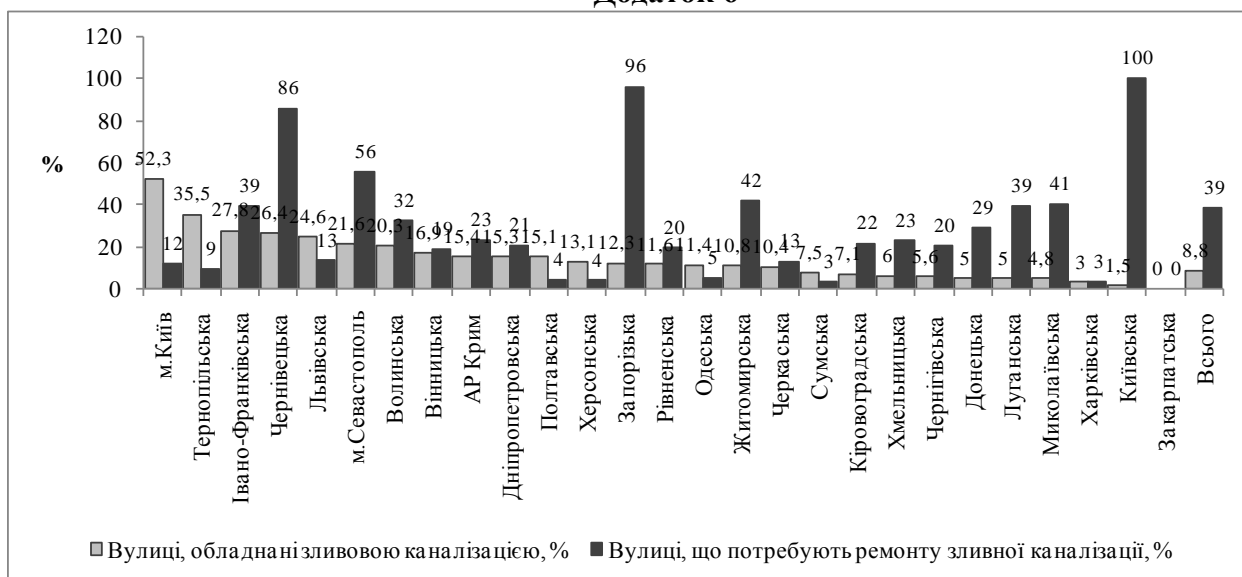
¹⁵ Житловий фонд України у 2014 році. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/bl/07/bl_gf_14.zip.

Додаток 5



Динаміка показників стану джерел протипожежного водопостачання, кількості пожеж та завданих ними збитків у містах України, 2009 – 2014 рр.¹⁶

Додаток 6

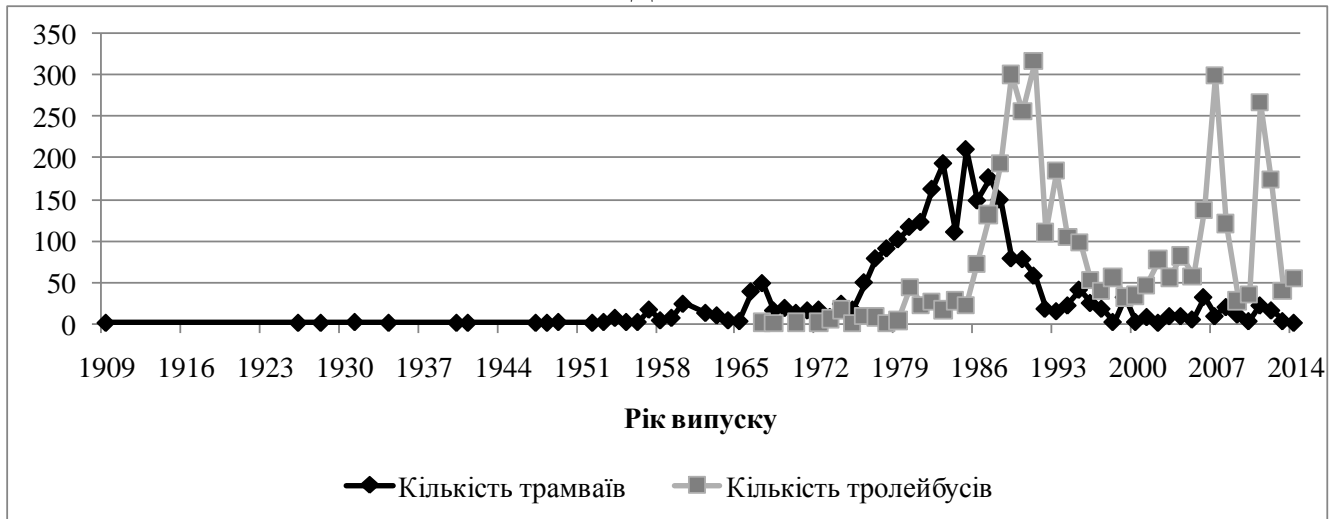


Показники стану зливової каналізації в містах України, станом на 01.01.2014 р.¹⁷

¹⁶ Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.mns.gov.ua/content/national_lecture.html.

¹⁷ Аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2014 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://blagoustriy.info/media/attachments/16aac652-a5cb-494e-b574-73a241bda236.rtf>.

Додаток 7



Рік випуску трамваїв та тролейбусів, що експлуатуються в Україні, станом на 01.01.2015 р.¹⁸

¹⁸ Основні показники роботи міського електротранспорту України за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://korpmet.org.ua/wordpress/wp-content/uploads/2011/12>.