

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСЦЕВИХ ГРОМАД

FINANCIAL SUPPORT FOR THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF COMMUNITY

У статті досліджено та проаналізовано фінансове забезпечення транспортної інфраструктури місцевих громад. Здійснивши аналіз, можна стверджувати, що транспортна ситуація, що складається в даний час у найбільших містах України, є результатом відсутності чіткої стратегії у вирішенні транспортних і безпосередньо пов'язаних з цим проблем. При цьому під стратегією розуміється науково-обґрунтована програма дій з реалізації принципів комплексного соціально-економічного, регіонального і міського розвитку.

Ключові слова: фінансове забезпечення, транспортна інфраструктура, місцеві громади, місцевий бюджет, дорожнє господарство.

В статье исследовано и проанализировано финансовое обеспечение транспортной инфраструктуры местных общин. Осуществив анализ, можно утверждать, что транспортная ситуация, складывающаяся в настоящее время в крупнейших городах Украины, является результатом отсут-

ствия четкой стратегии в решении транспортных и непосредственно связанных с этим проблем. При этом под стратегией понимается научно обоснованная программа действий по реализации принципов комплексного социально-экономического, регионального и городского развития.

Ключевые слова: финансовое обеспечение, транспортная инфраструктура, местные общины, местный бюджет, дорожное хозяйство.

In article investigated and analyzed financial provision of transport infrastructure of local communities. By analysis, it can be argued that the transportation situation currently prevailing in the largest cities of Ukraine, is the result of a lack of a clear strategy in solving transportation and directly related issues. This strategy refers to a scientifically based program of action to implement the principles of integrated socio-economic, regional and urban development.

Key words: financial provision, transport infrastructure, local communities, local budgets, road maintenance.

УДК 336

Труфен А.О.

к.е.н., доцент кафедри обліку і аудиту Чернівецький торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету

Постановка проблеми. Транспортна інфраструктура – одна із системоутворюючих галузей економіки, що забезпечує територіальну цілісність держави і єдність економічного простору країни. Її сучасний стан, на думку багатьох експертів є незадовільним.

Розвиток транспортної інфраструктури має стимулювати соціально-економічний розвиток міста, покращення його іміджу, підвищення якості транспортного обслуговування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розробки методологічних засад транспортної політики і формування сучасних систем управління транспортними комплексами займає важливе місце в дослідженнях та публікаціях вітчизняних і зарубіжних вчених: Алампієва П., Ачкасова А., Бандури С., Бакаєва О., Бугроменко В., Вакарчука І., Ваксмана А., Винокурова Е. Воркут Т., Донченко В., Дьоміна М., Джабралієва М., Зайончика Л., Левковця П., Левітана Я., Маруніча В., Осетріна М., Рейцена Є., Ревенко В., Редзюка А., Пирожкова С., Салія І., Тургель І., Штанова В., Щербинина О., Броддуса А, Менона Г., Літмана Т., Фішельсон М. та інших.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однією з найбільших проблем на шляху до впровадження стійкої транспортної політики є не відсутність бюджетних видатків, а вкрай незадовільний процес запровадження нових управлінських технологій, повільний процес якісного кадрового оновлення міської влади, низький рівень використання нових організаційних

та фінансових інструментів, традиційне бажання вирішувати всі проблеми на організаційно-адміністративному рівні. Головна перешкода на цьому шляху – це відсутність загального політичного бачення, яке місто ми проектуємо на майбутнє і відповідно, яких цілей має досягати регіональна транспортна система в майбутньому, щоб забезпечувати його розвиток. Саме ці питання на даний час є актуальними і потребують додаткових досліджень та обговорень.

Метою статті є характеристика та аналіз фінансового забезпечення транспортної інфраструктури місцевих громад.

Виклад основного матеріалу. Суспільний транспорт на сьогодні має провідне становище в розвитку міста. Його розглядають як соціальну функцію, що здійснює досить регулярне та надійне обслуговування населення при відносно низьких витратах. Міський транспорт забезпечує: перевезення пасажирів; сполучення між усіма районами міста, налагодження ефективної системи комунікацій; доставку товарів до споживачів; доступ до віддалених окраїн.

Таким чином, міський транспорт – це невід'ємна потужна та важлива складова міської інфраструктури, а забезпечення його безперебійної роботи – актуальне питання місцевого значення, вирішувати яке мають у межах Конституції й законів України органи місцевого самоврядування [1].

Збалансована транспортна система є однією із ключових вимог для нормального функціонування великого міста. За розрахунками експертів близько

половини киян користуються приватним транспортом. Виходячи з наявних тенденцій можна припустити, що кількість легкових автомобілів до 2026 р. зросте майже втричі стосовно до рівня 2000 р. А це, у свою чергу, вимагає капітального ремонту наявного дорожнього покриття та побудови нових доріг та розв'язок у найближчому майбутньому, оскільки стара транспортна інфраструктура майже повністю вичерпала свою пропускну здатність. Існування значних диспропорцій між розвитком території міста та будівництвом необхідної транспортної інфраструктури спричинено невідповідністю обсягів залученого фінансування та реальної потреби в інвестиціях. Серед найбільш гострих проблем варто виділити такі, як спрямованість більшості транспортних потоків до центру міста, перевантаження доріг та пасажирського транспорту в години пік, замала кількість паркувальних місць та брак необхідної інфраструктури альтернативних способів пересування (велосипедні доріжки та пішохідні зони тощо). Загазованість міста транспортними вихлопами, брак екологічно безпечних технологій та недостатня увага влади до розвитку велосипедної та пішохідної інфраструктури, що могла б суттєво зменшити використання автомобілів та навантаження на громадський транспорт, є ключовими факторами, які катастрофічно погіршують екологічну ситуацію в Києві. До речі, за даними European Green City Index він є найбільш забрудненою європейською столицею [2].

Постійне зростання кількості автомобілів, безперечно, посилює навантаження на транспортну інфраструктуру міста, яка перебуває в критичному стані – 85 % наявних доріг потребують капітального ремонту. Основними причинами поганої якості доріг є низькі обсяги регламентованих робіт з поточного та капітального ремонту, незадовільна якість дорожньо-будівельних матеріалів, збільшення інтенсивності руху та невідповідність норм навантаження на асфальтне покриття реальному транспортному навантаженню.

Так, у структурі видатків бюджету Києва на дорожнє господарство переважають капітальні видатки, рівень яких протягом 2012-2015 рр. варіював від 84 % до 92 %. Обсяги фінансування галузі нестабільні та в цілому незначні (близько 1 % від загального обсягу видатків бюджету): у 2011 р., під час підготовки до Євро-2012 на дорожнє господарство витратили 304,5 млн. грн., що становить 160 % від аналогічного показника 2008 р., у 2015 р. фінансування скоротилось на 38 %, або на 126 млн. грн. Тож нестабільність бюджетного фінансування дорожньої інфраструктури та брак комплексної програми розвитку дорожнього господарства вповільнює розвиток транспортної системи міста та поглиблює наявні проблеми.

Що стосується муніципального громадського транспорту, то ним постійно користується понад

половина киян. У даній сфері основною проблемою є критична міра зносу рухомого складу, що криє потенційну загрозу пасажирам та іншим учасниками руху, істотно знижуючи надійність громадського транспорту. Так, 80 % вагонів і 40 % ескалаторів метро використовуються після закінчення терміну їх експлуатації, підлягають списанню 33 % тролейбусів, 82 % трамваїв, 20 % трамвайних колій і 19 % кабелів; 85 % дорожнього покриття потребує ремонту, 74 % знаків – заміни [3]. Обсягів бюджетного фінансування комунального пасажирського транспорту бракує навіть для покриття операційних витрат на перевезення пасажирів, не враховуючи інвестицій, необхідних для модернізації галузі. У 2009 р. на пасажирський транспорт із міського бюджету надійшло близько 687 млн. грн., тобто фінансування скоротилось на 59 % проти 2008 р., що спричинено зменшенням обсягів дохідної частини бюджету, зокрема податкових надходжень. У 2012-2014 рр. обсяги фінансування збільшувались: у 2014 р. з бюджету надійшло 1,6 млрд. грн., що більше ніж удвічі перевищило аналогічний показник 2012 р. У 2015 р. відбулось незначне скорочення рівня фінансування – комунальні транспортні підприємства одержали 1,59 млрд. грн.

Отже, високий рівень дотаційності публічного транспорту Києва за високого рівня пасажирообігу, який притаманний столиці, потребує перегляду системи відносин, що склалась між комунальними транспортними підприємствами та муніципалітетом, як мінімум у двох напрямках: по-перше, забезпечити прозорий розрахунок економічно обґрунтованих тарифів на проїзд, що дозволить наблизити транспорт до рівня беззбитковості; по-друге, розробити адресну схему надання субсидій на проїзд у громадському транспорті окремим категоріям громадян [4].

Особливістю міського транспорту є й те, що він може перебувати в державній, комунальній та приватній власності. Складність полягає в тому, що вплив на державного й приватного перевізника з боку органів місцевого самоврядування є обмеженим. Разом із цим ці органи мають можливість впливати на надавачів транспортних послуг шляхом укладання або не укладання угод, визначення умов договорів тощо.

Слід зазначити, що органи місцевого самоврядування, виступаючи від імені громади, мають зважати на те, що в ринкових умовах господарювання інтереси приватного бізнесу, що полягають в отриманні швидкого прибутку, заощадженні на капіталовкладеннях, не збігаються з інтересами громади. Вільна конкуренція може привести, з одного боку, до появи високоякісних швидкісних систем, що вимагають значних капітальних витрат та розквіту економіки. З іншого боку, результатом може стати велика кількість старого транспорту, дешеві та короткострокові рішення. Вільний ринок

не в змозі враховувати всі економічні, екологічні та соціальні наслідки розвитку подій, розбіжності в часі індивідуальних та суспільних інтересів. Тому місцева влада зобов'язана та покликана визначати та відстоювати суспільний громадський інтерес, шукати можливості його найефективнішого задоволення.

У сфері використання транспорту сьогодні існують проблеми, які впливають на формування еколого-економічних і соціальних суспільних відносин міст:

- знос основних фондів, недостатнє їх оновлення й невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан шляхів призначення;
- зростання транспортної складової у вартості товарів;
- низький рівень безпеки перевезень;
- значне екологічне навантаження транспорту на навколишнє середовище;
- відсутність міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
- недостатній рівень інформатизації транспортного процесу;
- низька ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
- відсутність фінансування державних і галузевих програм у сфері системи [5, с. 202].

Регіони, які успішно підвищують стійкість своїх транспортних систем, здійснюють це в рамках комплексних соціально-економічних програм формування динамічних, зручних для проживання, стабільних територій. Рівень розвитку та ефективність функціонування міських транспортних систем, в першу чергу, визначається процесом некерованої автомобілізації і успішністю вирішення пов'язаних з ним проблем. Постійно зростає доля перевезень особистим автотранспортом в загальному об'ємі пасажирських перевезень (у Києві вона досягає 18-20%). Такі показники, як рівень забезпечення транспортної мобільності і рівень транспортної доступності, стають найважливішими показниками якості життя населення Київської агломерації, де проживає не більш 10% населення країни і зосереджена майже п'ята частина її автомобільного парку.

Неконтрольоване зростання обсягів автомобільних перевезень і дорожнього руху, відбувається в умовах катастрофічного відставання темпів розвитку дорожньої інфраструктури. Так, у Київській агломерації щорічне зростання автомобільного парку випереджає темпи будівництва і реконструкції

вулично-шляхової мережі (ВШМ), принаймні, на порядок. Це вже призвело до граничного перевантаженості ВШМ, основних магістралей на підходах до них, до регулярних і повсюдних порушень нормальних режимів руху транспортних потоків, утворення заторів, тобто до ситуації перманентного транспортного колапсу.

Таким чином, можна констатувати, що автомобільні «пробки» набувають статусу однієї з найбільш гострих соціально-економічних проблем української столиці. Результати соціологічних досліджень проведених на початку XXI сторіччя, засвідчують, що в системі соціальних пріоритетів киян транспортні проблеми взагалі не входили до кола найбільш актуальних і займали лише 11 місце. На сьогодні абсолютна більшість киян та гостей столиці вважають їх найбільшою проблемою. Перевантаженість ВШМ безпосередньо впливає і на екологічну ситуацію, бо призводить істотного збільшення споживання палива і, відповідно, до збільшення викидів парникових газів. Робота вуличнодорожніх мереж в режимі критичного перевантаження і постійних заторів веде також до загального зростання числа ДТП, загиблих і травмованих.

Очевидною причиною перевантаженості ВШМ і утворення заторів є невідповідність пропускної спроможності існуючої дорожньої інфраструктури вимогам, які до неї пред'являє постійно зростаючий рівень попиту на транспортні послуги. Так, загальна площа вулично-шляхової мережі м. Києва не перевищує 2% території, тоді як за розрахунками фахівців для нормального функціонування мегаполісу цей показник повинен складати від 15 до 20% загальної площі міста.

З економічної точки зору пропускну спроможність міської ВШМ доцільно розглядатися як деякий чітко обмежений ресурс. Ситуація дефіциту пропускної спроможності може бути вирішена двома шляхами: збільшенням рівня пропозиції або зменшенням рівня попиту [6].

Пропускна спроможність ВШМ залежить від:

- планувальної структури вулично-дорожньої мережі;
- геометричних параметрів окремих елементів дорожньої інфраструктури;
- схем організації дорожнього руху;
- експлуатаційного стану ВШМ.

Рівень попиту на пасажирські транспортні перевезення обумовлений:

- планувальною структурою міста в цілому, і окремих об'єктів жилою, торгівельної, виробничої і соціальної сфери;
- станом економіки міста, включаючи такі показники, як кількість робочих місць, розташування центрів трудової і соціальної активності;
- реальним рівнем автомобілізації населення.

Збільшення пропускної спроможності ВШМ може бути здійснене за рахунок:

– розвитку ВШМ, в т.ч. реконструкції існуючих і будівництва нових об'єктів дорожньої інфраструктури;

– оптимізації використання пропускної спроможності існуючої дорожньої інфраструктури методами і засобами організації дорожнього руху;

– проведення ефективної політики паркування, що дозволяє вивільнити резерви пропускної спроможності ВШМ шляхом запобігання масовій неорганізованій парковці автомобілів на проїжджій частині;

– інформаційного забезпечення водіїв і пасажирів, що дозволить оперативно реагувати на непередбачені зміни дорожньої ситуації;

– вдосконалення організації вантажних перевезень в межі міста і на прилеглих територіях, шляхом оптимізації розташування складів і терміналів, виділення «спеціалізованих» ділянок дорожньої мережі для вантажного руху, і так далі [6].

Наразі відбувається передача доріг загального користування місцевого значення обласним державним адміністраціям. Таким чином, згідно з новою структурою управління дорогами загального користування. Укравтодор відповідатиме за утримання доріг загального користування державного значення, а облдержадміністрації – за утримання доріг загального користування місцевого значення, проте будівництво, реконструкція та ремонт доріг як державного, так і місцевого значення залишаться за Укравтодором. Тобто з 169,6 тис. км доріг загального користування на баланс обласних адміністрацій буде передано близько 117,8 тис. км.

Такий розподіл дорожньої мережі дасть змогу утримувати автодороги загального користування місцевого значення як за кошти Державного дорожнього фонду, котрих завжди обмаль, так і за гроші місцевих бюджетів.

Висновки. Формування якісно нових транспортних систем має здійснюватись для розвитку та процвітання міста, а не лише для виконання соціальної функції. Сучасними цілями громадського транспорту є: виконання соціальних обов'язків щодо тих верств населення, які не мають індивідуальних автомобілів; підтримання та покращання економічної стабільності обслуговування районів; мінімальний вплив на навколишнє природне середовище.

Керуючи дорожнім господарством безпосередньо на місці, можна більш об'єктивно визначати першочерговість виконання тих чи інших робіт на тій чи іншій дорозі з огляду на її значимість для регіону.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Дульфан С.Б. Транспортна інфраструктура як об'єкт муніципального управління та розвитку – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/drdu_2014_1_13.

2. European Green City Index [Electronic resource]. – Available from: http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/report_en.pdf.

3. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghiija-rozvytku-2025.html.

4. Буряченко А., Гераймович Л. Світовий досвід фінансування розвитку інфраструктури міст – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://iepjournal.com/journals/20/2014_6_Buriachenko_Geraymovych.pdf.

5. Буценко І.М. Розвиток транспортної системи України в умовах євроінтеграції / І.М. Буценко, І.М. П'янова // Сучасна економічна теорія та пошук ефективних механізмів господарювання: зб матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (Сімферополь, 16-17 березня 2012 р.) / відп. ред. Л.А. Кравченко. – Саки: Фенікс, 2012. – 426 с.

6. Лудченко Я.О., Третяков І.М. Транспортна політика та правління попиту на послуги міського пасажирського транспорту – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/26_1_2013/567-573.pdf.

REFERENCES:

1. Dulfan S.B. Transportna infrastruktura yak obiekt munitsypalnoho upravlinnia ta rozvytku – [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/drdu_2014_1_13.

2. European Green City Index [Electronic resource]. – Available from: http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/report_en.pdf.

3. Stratehiia rozvytku mista Kyieva do 2025 roku – [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghiija-rozvytku-2025.html.

4. Buriachenko A., Heraimovych L. Svitovyi dosvid finansuvannia rozvytku infrastruktury mist – [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://iepjournal.com/journals/20/2014_6_Buriachenko_Geraymovych.pdf.

5. Butsenko I.M. Rozvytok transportnoi systemy Ukrainy v umovakh yevrointehratsii / I.M. Butsenko, I.M. Piankova // Suchasna ekonomichna teoriia ta poshuk efektyvnykh mekhanizmv hospodariuvannia: zb mater. Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (Simferopol, 16-17 bereznia 2012 r.) / vidp. red. L.A. Kravchenko. – Saky: Feniks, 2012. – 426 s.

6. Ludchenko Ya.O., Tretiakov I.M. Transportna polityka ta pravlinnia popytom na posluhy miskoho pasazhyrskoho transportu – [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/26_1_2013/567-573.pdf.