

УДК 338.49

Засадко В.В.*кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник
Регіонального філіалу**Національного інституту стратегічних досліджень у м. Львові*

ПРОБЛЕМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ЇЇНЬОГО ВПЛИВУ НА ГАРАНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ МІСТ УКРАЇНИ

Стаття присвячена аналізу основних проблем дорожньо-транспортної інфраструктури, що проявляються в низькій якості дорожнього покриття, недостатній розвиненості дорожньої мережі та її пропускної спроможності, нестачі місць для паркування, частих заторах, проблемах функціонування громадського транспорту. Виявлено ключові ризики для економічної безпеки, які створюють наявні проблеми у функціонуванні міської інфраструктури в Україні.

Ключові слова: економічна безпека, інфраструктура, ризик, місто, урбанізація.

Засадко В.В. ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОРОДОВ УКРАИНЫ

Статья посвящена анализу основных проблем дорожно-транспортной инфраструктуры, которые проявляются в низком качестве дорожного покрытия, недостаточной развитости дорожной сети и ее пропускной способности, нехватке парковочных мест, частых пробках, проблемах функционирования общественного транспорта. Выявлены ключевые риски для экономической безопасности, которые создают существующие проблемы в функционировании городской инфраструктуры в Украине.

Ключевые слова: экономическая безопасность, инфраструктура, риск, город, урбанизация.

Zasadko V.V. PROBLEMS OF ROAD AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND ITS IMPACT ON ECONOMIC SECURITY OF UKRAINIAN CITIES

The article deals with problems of road and transport infrastructure. Risks of road infrastructure causes low quality of road surface, lack of development and capacity of the road network, lack of parking, frequent traffic congestions, problems with public transport. The article identifies the main risks and problems in the functioning of the existing urban infrastructure in Ukraine.

Keywords: economic security, infrastructure, risk, city, urbanization.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортна інфраструктура в планувальній структурі сучасного міста є основою, навколо якої утворюються і розвиваються елементи урбанізованого середовища: мікрорайони, житлові райони, загальноміські та районні центри, зони, в яких розміщуються виробничі підприємства, об'єкти охорони здоров'я, спортивні комплекси, рекреаційні об'єкти тощо. Транспортна інфраструктура являє собою складний організм, що функціонує в результаті постійного вдосконалення управління з боку міських та державних органів влади. Це дуже важливо, оскільки мережі міського транспорту в експлуатації складають значну частину в загальній структурі міських бюджетних витрат, у тому числі капітальних.

Дорожньо-транспортна інфраструктура безпосередньо пов'язана з економічною безпекою міст. Адже вона повинна забезпечити комфортну доступність території міста, безпеку і надійність внутрішньоміських, приміських і зовнішніх транспортних зв'язків в умовах прогнозованого зростання рухливості населення та обсягів пасажирських і вантажних перевезень, жорстких екологічних вимог. Ці завдання вимагають розвитку єдиної транспортної системи міста, що забезпечує взаємодію, взаємодоповнюваність індивідуального та громадського транспорту, міських, приміських і зовнішніх транспортних систем, а також можливість альтернативного вибору споживачем видів транспортного обслуговування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Взаємозв'язки між рівнем розвитку інфраструктури міст та їхньою економічною безпекою демонструють дослідження іноземних науковців. 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) [1]. За цією методикою у 2015 р. найбільш безпечну інфраструктуру мають міста Цюрих, Мельбурн та Сідней.

Останні дослідження перспектив розвитку міст в умовах інтенсифікації процесів урбанізації та глобалізації містять ґрунтовну аргументацію важливості міської інфраструктури для безпеки населення та стабільного функціонування урбанізованих територій. Ця теза відображена у популяризації концепції «зеленої» міської інфраструктури [2], яка спрямована на мінімізацію екологічних ризиків, та реалізації моделі «розумного міста». Наприклад, європейська модель «Розумного міста» містить такі ключові елементи, як розумна економіка, розумна мобільність, розумне довкілля, розумні люди, розумне життя та розумне врядування [3]. Для реалізації цієї моделі в ЄС створена Європейська ініціатива «Розумного міста», де пріоритетними напрямками визначено: розвиток «розумного» житлового будівництва (із застосуванням новітніх енергозберігаючих технологій), модернізація енергетичних мереж, розбудова транспортної інфраструктури. До цієї ініціативи залучено понад 4500 міст [4].

Постановка завдання. Зважаючи на важливість стану міської інфраструктури для забезпечення сталого розвитку міст, особливо в умовах урбанізації, доцільним 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.

Метою статті є виявлення основних ризиків, які створюють наявні проблеми у функціонуванні дорожньо-транспортної міської інфраструктури, а також характеристика їхнього впливу на гарантування економічної безпеки міст України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проблема низької якості транспортної інфраструктури характерна для більшості міст України. Вона щороку ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями транспортного сектора, низьким припливом інвестицій, застарілою системою регулювання і високим ступенем зносу основних фондів.

Основні проблеми функціонування транспортних систем міст України можна систематизувати і розділити на об'єктивні і суб'єктивні проблеми.

Об'єктивні проблеми:

- зростання рівня автомобілізації населення;
- збільшення інтенсивності використання індивідуально транспорту;
- зниження ефективності міського пасажирського транспорту через знос основних фондів;
- збільшення потреби жителів міста в переміщеннях;
- диспропорція між рівнем автомобілізації і темпами дорожнього будівництва.

Суб'єктивні проблеми:

- недосконалість системи організації та управління розвитком дорожньо-транспортного комплексу;
- недостатня законодавча база на місцевому та регіональному рівні в галузі управління транспортною системою міста, регіону (зокрема, це стосується концесій, державно-приватного партнерства);
- недоліки фінансування розвитку дорожніх мереж та транспортної інфраструктури;
- невирішеність майнових питань і питань розмежування прав власності та управління об'єктами транспортної інфраструктури.

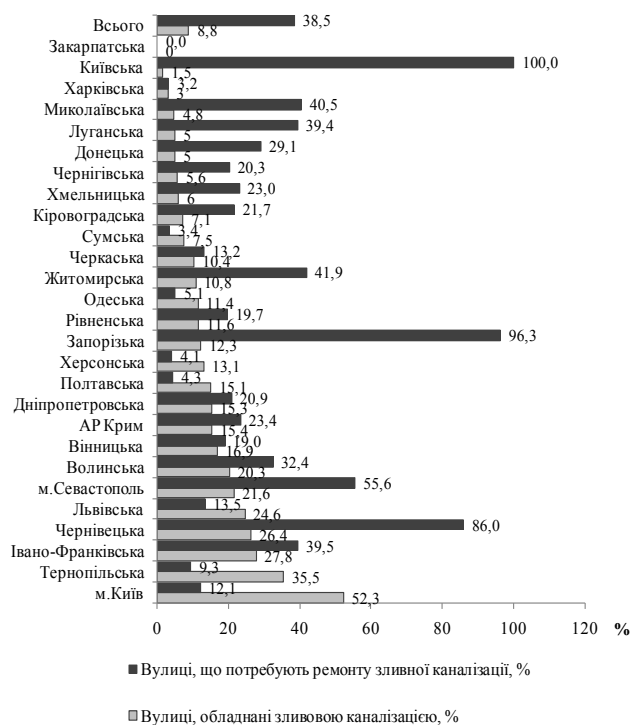


Рис. 1. Показники стану зливової каналізації в містах України, станом на 01.01.2014

Побудовано за: [5]

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 їхньої загальної протяжності) обладнані системою

зливової каналізації, з них – 39% вулиць потребують ремонту зливової каналізації. Решта вулиць – 80 тис. км, що становить 91% від їхньої загальної протяжності, взагалі не обладнані зливовою каналізацією (рис. 1). Її відсутність позначається на експлуатації дорожнього покриття та призводить до негативних явищ в умовах можливої повені та паводків.

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, зумовлює появу частих заторів. Затори мають опосередкований, однак значний вплив на економічний розвиток міст. Йдеться про втрати часу, пального, знос транспортних засобів. Так, зокрема, за приблизними підрахунками, мешканці Києва щорічно в дорожніх заторах втрачають по 360 годин кожен, або 45 8-годинних робочих днів на рік [6]. Щорічні матеріальні втрати, спричинені заторами в містах країн ЄС, оцінюють на рівні 1% від ВВП [7]. Скорочення заторів на 25% може збільшити роздрібні продажі на 6% і забезпечити зростання приватних заощаджень, що сприяє зміцненню економічної безпеки міст [8].

Дослідження підтверджують [9], що 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].

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, недотримання 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 за часів СРСР, а 2% трамваїв – ще до 1960 р. (рис. 2).

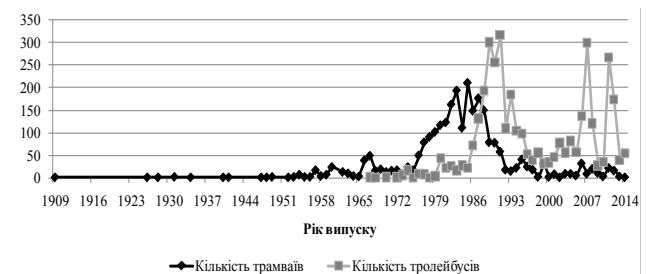


Рис. 2. Рік випуску трамваїв та троллейбусів, що експлуатуються в Україні, станом на 01.01.2015
Побудовано за: [11]

Проблемним є також 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.

Поточний стан дорожньо-транспортної інфраструктури вимагає запровадження якісних змін, пов'язаних із посиленням безпеки на дорогах, розвитком пішохідної та велосипедної інфраструктури, удосконаленням послуг з пасажирських перевезень. У цілому потреби в інвестуванні модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури міст України оцінюються на рівні 13,5 млрд євро (рис. 3).

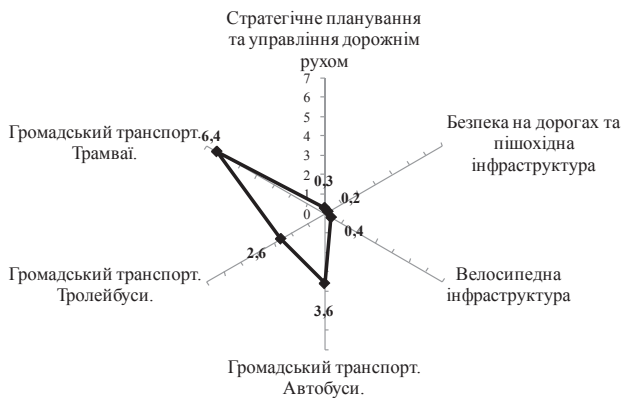


Рис. 3. Потреби в інвестуванні модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури міст України, станом на початок 2014 р.

Побудовано за: [12]

Необхідність модернізації інфраструктури міст та урбанізованих територій стає одним із ключових завдань державної регіональної політики в Україні на середньо- та довгострокову перспективу. Адже існує тісний зв'язок між потребою вдосконалення міської інфраструктури та територіальною соціально-економічною інтеграцією. Неухильно підвищуються роль та функціональні можливості міст у подальшому розвитку регіонів (у т.ч. за рахунок удосконалення планування розвитку інфраструктури міст). Поряд із цим спостерігається зосередження регіональної політики на використанні потенціалу найбільших урбанізованих центрів через розширення мережі між субрегіональними та місцевими центрами і сільськими територіями, включаючи покращення транспортної доступності на місцевому та регіональному рівнях.

Висновки. Сучасні процеси урбанізації створюють виклики для інфраструктури міст, у тому числі й

в Україні. Невідповідність темпів розвитку елементів міської інфраструктури динаміці чисельності населення, суб'єктів господарської діяльності і зростанню їхніх потреб обумовлює виникнення ризиків 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 дорожнього господарства, залучення інвестицій у технічне переобладнання об'єктів громадського транспорту та дорожньої інфраструктури.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. The Safe Cities Index: Assessing urban security in the digital age [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://safecities.economist.com/wp-content/uploads/2015/06/Safe_cities_index_2015_EIU_report-1.pdf.
2. Merk O., Saussier S., Staropoli C., Slack E., Kim J. Financing Green Urban Infrastructure. OECD Regional Development Working Papers 2012/10 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dc.doi.org/10.1787/5k92p0c6j6r0-en>.
3. The smart city model [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.smart-cities.eu/index.php?cid=2&ver=3>.
4. European Initiative on Smart Cities [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://setis.ec.europa.eu/set-plan-implementation/technology-roadmaps/european-initiative-smart-cities>.
5. Аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blagoustruy.info/media/attachments/16aac652-a5cb-494e-b574-73a241bda236.rtf>.
6. Громадський транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cd.greenpack.in.ua/gromadskyy-transport/>.
7. Christidis P., Rivas J. Measuring road congestion [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/jrc/sites/default/files/congestion_report_final.pdf.
8. 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>.
9. Sung N., Rios M. Road crashes have more impact on poverty than you probably thought [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blogs.worldbank.org/transport/road-crashes-have-more-impact-poverty-you-probably-thought>.
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>.
12. Urban Mobility in Ukraine: The 13 billion Euro gap [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Documents%20and%20Settings/admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/sutp_policy_briefing_ua_final.pdf.