

Світовий досвід фінансування розвитку інфраструктури міст

АНОТАЦІЯ. У статті обґрунтовано необхідність наукового дослідження стану фінансування місцевої інфраструктури, ефективного управління наявними інфраструктурними об'єктами. Зазначено, що під впливом таких факторів, як глобалізація, урбанізація та інформаційна революція, значення міста та його роль у суспільстві невпинно зростають. На основі аналізу бюджетних і демографічних показників доведено, що Київ як столиця посідає виняткове місце в економічному житті України, будучи її фінансовим та інвестиційним центром. Підтверджено, що критичний рівень зносу ключових об'єктів інфраструктури міста свідчить про брак адекватного муніципального менеджменту в даній сфері. Констатовано високій рівень монополізації галузі житлово-комунальних послуг, обґрунтовано необхідність розроблення новітніх конкурентних механізмів фінансового забезпечення житлово-комунального господарства. Продемонстровано існування значних диспропорцій між розвитком території міста та будівництвом необхідної транспортної інфраструктури, що спричинено невідповідністю обсягів залученого фінансування та реальної потреби в інвестиціях. Зважаючи на іноземний досвід, запропоновано способи модернізації наявної інфраструктури міста та джерела фінансового забезпечення нових інфраструктурних проєктів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА. Міське самоврядування, місцевий бюджет, міжнародний муніципальний менеджмент, місцева інфраструктура, житлово-комунальні послуги, дорожнє господарство, житлова політика, індекс добробуту, урбанізація, фактори добробуту, державно-приватне партнерство.

Вступ

Інфраструктура є важливим чинником для нормального функціонування міста, розвитку економіки та забезпечення комфортних умов проживання для його мешканців. Одним із ключових завдань місцевої влади є розроблення та впровадження комплексних програм управління наявними інфраструктурними об'єктами та будівництво нових відповідно до існуючих потреб. На даному етапі більшість інвестиційних проєктів у даній

***Буряченко Андрій Євгенович** — кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана». Основні напрями наукових досліджень: фінансові аспекти урбанізації; фінансовий потенціал адміністративно-територіальних утворень, міжбюджетні відносини. Електронна адреса: A_E_Buryachenko@ukr.net

Гераймович Людмила Василівна — аспірант кафедри фінансів, ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана». Основні напрями наукових досліджень: фінансовий менеджмент на місцевому рівні, місцеві бюджети. Електронна адреса: l.geraimovych@ukr.net

сфері реалізується за бюджетні або запозичені кошти. Обслуговування наявної інфраструктури, яка перебуває переважно в комунальній власності, також здійснюється в основному за допомогою фінансування з місцевих бюджетів. Незадовільний стан житлово-комунального господарства, низька якість дорожнього покриття, збитковість громадського транспорту тощо потребують переосмислення методів і підходів до управління інфраструктурним комплексом міста, що практично неможливо зробити без комплексного аналізу поточного стану інфраструктури, а також динаміки та структури її фінансування.

Метою даної статті є аналіз ефективності муніципального менеджменту в частині управління міською інфраструктурою, вивчення іноземної практики фінансування інфраструктурних проєктів та розгляд можливості її імплементації в практику роботи місцевих органів влади.

Проблематику міського розвитку та функціонування фінансового механізму його забезпечення досліджували у своїх працях українські та іноземні вчені, зокрема І. В. Запатріна¹, А. О'Салліван², О. С. Пузанов³, І. М. Салій⁴, автори даної статті⁵ та інші. Проте окремі аспекти ефективного управління муніципальною інфраструктурою в науковій літературі висвітлені недостатньо і потребують дальших поглиблених досліджень.

Місцева інфраструктура та економічний розвиток

Значення міста та його роль у суспільстві невпинно зростають під впливом таких факторів, як глобалізація та урбанізація. Уже тепер, вивчаючи дані явища, неважко помітити, що часто ми маємо справу не з певною кількістю країн, а з мережею найбільших

¹ *Запатріна І. В.* Жилищно-комунальна інфраструктура: реформи и система их финансового обеспечения / И. В. Запатрина ; НАН Украины ; Ин-т экон. и прогнозир. — К.: 2010. — 336 с.

² *О'Салливан А.* Экономика города : учебник / А. О'Салливан ; пер. с англ. — 4-е изд. — М. : ИНФРА-М, 2002. — 705 с.

³ *Лекции по экономике города и муниципальному управлению / за ред. А. С. Пузанова.* — М. : Фонд "Институт экономики города", 2004. — 340 с.

⁴ *Салій І. М.* Урбанізація в Україні: соціальний та управлінський аспекти : монографія / І. М. Салій. — К. : Наук. думка, 2005. — 304 с.; *Салій І. М.* Українські міста: питання власності і муніципального управління : навч. посіб. / І. М. Салій. — К.: 2001. — 416 с.

⁵ *Буряченко А. Є.* Використання іноземного досвіду фінансування місцевої інфраструктури / А. Є. Буряченко // *Вчені записки : зб. наук. пр. / М-во освіти і науки України ; ДВНЗ "Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана"* ; [відп. ред. А. Ф. Павленко]. — 2012. — Вип. 14. — Ч. 1. — С. 218–224; *Буряченко А. Є.* Урбанізаційні фактори економічного росту / А. Є. Буряченко // *Ринок цінних паперів України.* — 2013. — № 7-8. — С. 79–91; *Гераймович Л. В.* Державна програма «Доступне житло»: хід реалізації та ваді виконання / Л. В. Гераймович // *Соціально-економічні перспективи України у XXI столітті : зб. доп. 80-ї наукової студентської конференції студентів КНЕУ ; 11–16 квітня 2013 р.*

міст, які взаємодіють між собою тісніше, ніж кожне з них окремо зі своєю країною (у релевантній літературі їх називають «світові міста» World Cities)⁶. Місто набуває дедалі більшого впливу на економіку країни та чимраз частіше виступає самостійним суб'єктом міжнародних відносин. Столиця, природно, посідає виняткове місце в економічному житті країни, є її фінансовим та інвестиційним центром. Так, у Києві проживає 6 % від загальної чисельності населення країни, створюється близько 19 % ВВП, здійснюється 18 % роздрібного продажу країни та 23 % усіх будівельних робіт, зосереджено понад 60 % активів фінансового сектора країни⁷. Цілком логічно, що до бюджету Києва надходять набагато більші обсяги податкових та неподаткових надходжень, ніж до бюджетів інших міст. Порівнявши бюджети найбільших за чисельністю населення міст України в розрізі доходів та видатків (рис. 1), неважко помітити, що столиця лідирує зі значним відривом: показники дохідної та видаткової частин бюджету Києва практично дорівнюють сумі аналогічних показників семи інших найбільших міст країни⁸.

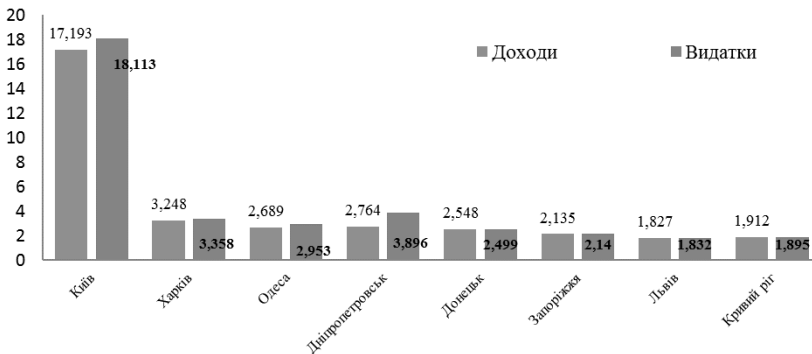


Рис. 1. Бюджет найбільших міст України у 2010 р., млрд грн⁹

Не секрет, що мешканці столиці в середньому одержують вищу заробітну плату порівняно з населенням інших регіонів країни. Потенційно більший розмір доходів, вища якість життя

⁶ Лекции по экономике города и муниципальному управлению /за ред. А.С. Пузанова. — М. : Фонд "Институт экономики города", 2004. — С. 20.

⁷ Стратегія розвитку міста Києва до 2025 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghija-rozvytku-2025.html

⁸ Сучасні проблеми урбанізації в контексті національної безпеки України : аналітична записка ; Нац. ін-т стратегіч. досліджень при Президентові України, 2013 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.niss.gov.ua/articles/1165/#_ftnref8

⁹ Основні соціально-економічні показники міст за 2010 р. / Асоціація міст України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.auc.org.ua/>

та ліпші можливості щодо працевлаштування спонукають чимраз більшу кількість людей мігрувати до столиці з інших населених пунктів. Київ — єдине місто України, чисельність мешканців якого невинно збільшується. Таке зростання більшою мірою пояснюється трудовою міграцією з інших регіонів країни, оскільки до 2007 р. включно природний приріст населення був від'ємний, хоч на даний момент ситуація дещо поліпшилась (рис. 2).

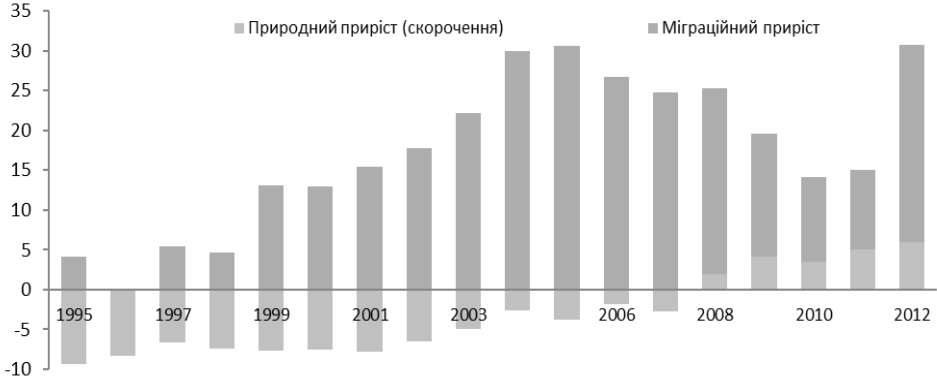


Рис. 2. Приріст населення Києва у 1995–2012 рр., тис. осіб¹⁰

За офіційними даними у 2012 р. в столиці мешкало 2,8 млн людей. А згідно з прогнозом Інституту демографії та соціальних досліджень НАНУ до 2025 р. чисельність населення в ній досягне 3,1 млн осіб¹¹, тобто збільшиться приблизно на 11%. Утім постійне зростання чисельності населення та економічної активності посилює навантаження на транспортну та інженерну інфраструктуру міста, загострює потребу в доступному та комфортному житлі, що приводить до підвищення рівня вимог до житлово-комунального господарства Києва. А все зазначене, у свою чергу, посилює тиск на міський бюджет, який неспроможний у повному обсязі забезпечити потребу у фінансуванні муніципальних інфраструктурних потреб.

Однією з животрепетних проблем муніципального розвитку столиці є вельми значний знос наявної інфраструктури: так, міра зносу міського колектора становить майже 100%, дорожнього покриття — 85%, тепломереж — приблизно 52% тощо (рис. 3). Критичний рівень зносу ключових об'єктів інфра-

¹⁰ Головне управління статистики в м. Києві- [Електронний ресурс]. — Режим доступу — <http://gorstat.kiev.ua>

¹¹ Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року. [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghija-rozvytku-2025.html

структури міста свідчить про брак адекватного муніципального менеджменту в даній сфері. Можна цілком упевнено припустити, що надалі проблема тільки загострюватиметься, оскільки обсяги фінансування, необхідні для поточних і капітальних ремонтів, будуть щороку тільки зростати, а бюджет столиці не зможе акумулювати достатній обсяг ресурсів, щоб докорінно змінити ситуацію. А це, у свою чергу, уповільнюватиме розвиток міста, погіршуватиме його конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість для потенційних інвесторів, знижуватиме якість життя мешканців столиці. Безумовно, окреслені проблеми виникають не тільки через брак потрібного фінансування (жодне місто світу не може забезпечити всі свої інфраструктурні потреби самостійно), а й через нераціональну структуру розподілу та використання муніципальних ресурсів, що спрямовуються на ці цілі, та неефективну систему функціонування житлово-комунального господарства міста.

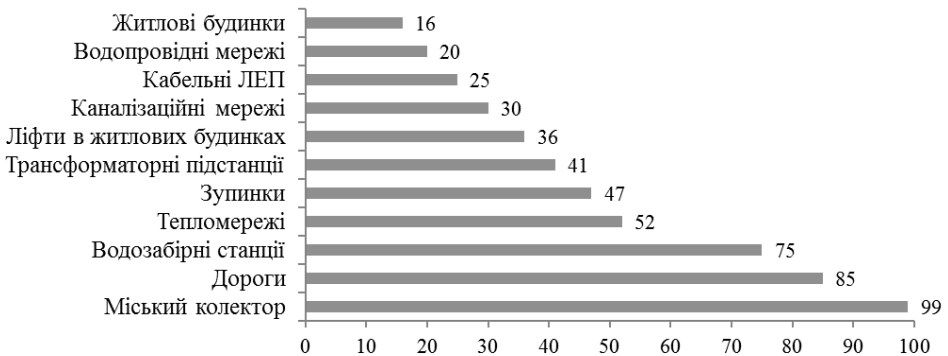


Рис. 3. Рівень зносу інфраструктури міста Києва, %¹²

Житлово-комунальне господарство Києва

За даними Державного управління статистики в м. Києві житловий фонд столиці постійно збільшується і на початок 2013 р. становив 61,6 млн м² загальної житлової площі, причому в середньому на одного мешканця припадає 21,3 м², що на 2,4 м² менше від середнього показника в Україні (за нормативного значення 13,65 м² згідно з ЖКУ). Близько 99 % житлових будинків Києва обладнано водопроводом та каналізацією, 99,4 % — центральним опаленням, 67,8 % — газом і 97,1% — гарячим водопостачанням, що є свідченням високого рівня на-

¹² Стратегія розвитку міста Києва до 2025 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghija-rozvytku-2025.html

сиченості житлового фонду інженерною інфраструктурою. Проте викликає занепокоєння той факт, що за розрахунками експертів близько 16 % житлового фонду міста є зношеним у межах 40–60 %, міра зносу 44 % будинків Києва варіює в діапазоні 20–40 %¹³.

Тож одним з найважливіших завдань місцевої влади є розроблення конкурентних механізмів надання житлово-комунальних послуг, що дозволить підвищити їхню якість і знизити собівартість. На сьогоднішній день близько 70 % житлового фонду Києва обслуговується комунальними підприємствами, що свідчить про високий рівень монополізації галузі¹⁴. Альтернативою цьому є передача житлових будинків для управління товариствам власників житла. Так, київська влада задекларувала намір сприяти створенню об'єднань співвласників багатоквартирних будинків (ОСББ) у «Програмі реформування і розвитку житлово-комунального господарства міста Києва на 2010–2014 роки», однак, незважаючи на певну позитивну динаміку, досягнути поставлених цілей на даному етапі не змогла (рис. 4). У середньому за 2010–2012 рр. фактично було створено лише приблизно 30 % ОСББ з тих, які планувалось створити, що суттєво не вплинуло на структуру виробників житлових послуг.

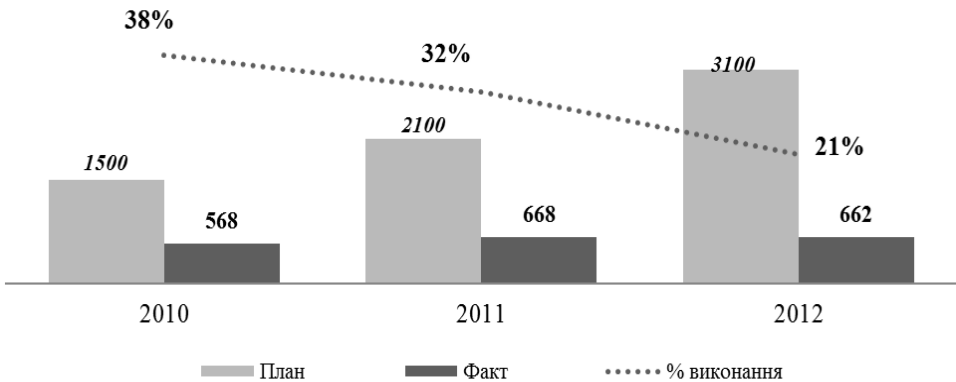


Рис. 4. Кількість утворених ОСББ у Києві у 2010–2012 рр., од.¹⁵

¹³ Про затвердження Програми реформування і розвитку житлово-комунального господарства міста Києва на 2010–2014 роки [Електронний ресурс] : Рішення Київської міської ради № 12/4824 від 16 вересня 2010 р. — Режим доступу : <http://kmr.ligazakon.ua/>

¹⁴ Паспорт житлово-комунального господарства м. Києва, 2013 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://minregion.gov.ua/zhkh/reforma-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva/pasport-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva-ukrayini-ta-oblastey/>

¹⁵ Там само.

Невідповідність обладнання сучасним екологічним і технічним стандартам та використання його понад граничний термін експлуатації призводять до катастрофічних втрат теплової енергії — близько 20 % та води — 30 % від загальних обсягів, які подаються в систему¹⁶, що, у свою чергу, суттєво позначається на розмірах тарифів на послуги ЖКГ, що їх більшість киян і так вважають завищеними. Так, за даними галузевої статистики заборгованість мешканців міста за спожиті житлово-комунальні послуги на початок 2013 р. становила 2,83 млрд грн, або 67 % від загальної величини заборгованості, незважаючи на те що в цілому рівень оплати послуг становить майже 97 %. Підприємства житлово-комунального сектора міста не мають ефективних схем господарювання і здебільшого є збитковими. Тільки з початку 2013 р. вони зазнали збитків у сумі 245,9 млн грн, що не є несподіванкою, оскільки доходи, що акумулюються виробниками послуг, покривають здійснені операційні витрати лише на 68 % — за послуги водопостачання та водовідведення, 47 % — за послуги централізованого теплопостачання та на 84 % — за послуги утримання будинків та прибудинкових територій¹⁷.

Нестабільний характер фінансування ЖКГ у 2008–2012 рр. демонструє брак комплексної та послідовної політики розвитку даної сфери. У 2009 р. обсяги бюджетних видатків зросли на 41 % проти відповідного показника минулого року; у 2010 р. галузь одержала лише 461,86 млн грн, тобто лише 17 % від запланованого показника, та близько 23 % від обсягу минулорічного обсягу фінансування; у 2011 р. фінансування збільшилось майже втричі проти попереднього року; у 2012 р. сфера ЖКГ одержала 5,37 млрд грн (92,7 % від планового показника), тобто понад у чотири рази більше, ніж у попередньому році, з яких 4,9 млрд грн були спрямовані на компенсацію різниці в тарифах¹⁸.

Загалом можемо констатувати невідповідність запланованих у бюджеті видатків їх фактичним обсягам: у 2008–2012 рр. галузь постійно недоодержувала близько 40 % від планових обсягів фінансування, що пояснюється системним невиконанням дохідної частини бюджету Києва в цілому. Аналіз структури видатків на ЖКГ Києва за 2008–2012 рр. свідчить про зміни в

¹⁶ Там само.

¹⁷ Паспорт житлово-комунального господарства м. Києва, 2013 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://minregion.gov.ua/zhkh/reforma-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva/pasport-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva-ukrayini-ta-oblastey/>

¹⁸ Бюджет Києва [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://kievcity.gov.ua/pro-kyiv/bjudzhet/>

структурі видатків, віднесених до загального і спеціального фондів бюджету Києва, а саме спостерігаються чітка тенденція скорочення питомої ваги видатків на житлове господарство загального фонду та одночасне зростання частки видатків спеціального фонду. Це обумовлено змінами в Бюджетному кодексі: згідно зі ст. 71 капітальні видатки здійснюються віднині за кошти спеціального фонду і суттєво на характер бюджетного фінансування не впливають.

Важливо зазначити, що виробники житлово-комунальних послуг не зацікавлені в запровадженні раціональних та економічно ефективних схем господарювання, оскільки необхідні суми вони одержують у вигляді дотацій ЖКГ та відшкодування різниці в тарифах з місцевого та державного бюджетів. Однією із найгостріших проблем ЖКГ є брак прозорого механізму формування тарифів, що посилює недовіру мешканців до місцевої влади та впливає на зростання розмірів заборгованості киян за спожиті послуги. Тож очевидно, що лише за допомогою збільшення тарифів не вдасться залучити необхідні обсяги фінансування, адже галузь, що на сьогодні на третину є дотаційною, потребує системної реформи з розробленням альтернативних схем фінансування та залученням приватних інвестицій, системним запровадженням енергоощадних технологій тощо.

Не викликає сумніву, що комунальна інфраструктура — найважливіший елемент не тільки функціонування, але й розвитку міста. Ще одним чинником конкурентоспроможності й інвестиційної привабливості міста за сучасних умов є наявність або, навпаки, брак підготовлених і забезпечених комунальною інфраструктурою майданчиків, а також наявність чітких і зрозумілих правил під'єднання до інфраструктурних мереж, які істотно впливають на кінцеву вартість комунальних послуг.

Як показують дослідження, інвестиційний потенціал підприємств комунального сектора, який можна мобілізувати в рамках чинної системи тарифного регулювання, не дає змоги покрити дефіцит коштів, тому потрібно використовувати інші механізми. Завдання полягає в тому, щоб здійснювані поточні платежі, які компенсують неефективність комплексу, перетворити на інвестиційні ресурси. Упевнені, що цього можна досягти, не підвищуючи тарифів для споживачів, а забезпечивши підвищення ефективності бізнесу в секторі.

На думку відомої української дослідниці І. О. Луніної¹⁹, в Україні доцільно уникати масового відчуження комунальної

¹⁹ Диверсифікація доходів місцевих бюджетів / [І. О. Луніна, О. П. Кириленко, А. В. Лучка та ін.]; за ред. д-ра екон. наук І. О. Луніної; НАН України; Ін-т екон. та прогноз. — К.: 2010. — С. 227–228.

власності та зосередитися на одержанні доходів від надання в оренду об'єктів комунальної власності. Також варто розширити перелік неподаткових платежів і дати можливість місцевим органам влади самостійно встановлювати порядок їх справляння. Це стосується, зокрема, платних послуг для забезпечення житлово-комунальних, транспортних, рекреаційних потреб громадян і поліпшення умов проживання населення.

Для розвитку місцевої інфраструктури і комунальні підприємства, і місцевий бюджет можуть залучати позикові кошти від юридичних та фізичних осіб. Залучення позикового фінансування комунальним підприємством має низку переваг. Так, беручи кредит або випускаючи цінні папери, підприємство одержує у своє розпорядження потрібні кошти, і тариф для споживачів підвищується тільки в частині обслуговування боргових зобов'язань, інакше підприємству довелося б істотно підвищити свій тариф, щоб гарантувати необхідне фінансування. При цьому гарантією повернення залучених коштів є платежі споживачів за комунальні послуги. Місцевий бюджет також може або залучати кошти для подібних проектів, або виступати гарантом за кредитами, що їх одержують комунальні підприємства. Залучення коштів також може набувати форми випуску облігацій бюджетної позики, одержання кредитів у банках під проекти міського розвитку. Проте можливість використання цих механізмів залежить від рівня доходів населення, його довіри до влади, стабільності фінансової ситуації тощо.

Транспорт та дорожнє господарство

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. (рис. 5). 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 пасажирсько-

го 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 столицею²⁰.

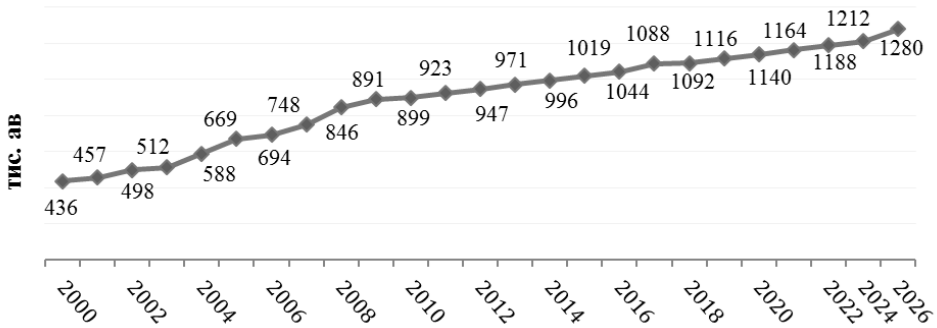


Рис. 5. Прогнозна динаміка зростання кількості автомобільного транспорту в Києві у 2000–2026 рр.²¹

Постійне зростання кількості автомобілів, безперечно, посилює навантаження на транспортну інфраструктуру міста, яка перебуває в критичному стані — 85 % наявних доріг потребують капітального ремонту. Як зазначив екс-голова комунального підприємства «Київавтодор» Г. Глинський, 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 навантаженню²².

Наведемо деякі статистичні дані. Так, у структурі видатків бюджету Києва на дорожнє господарство переважають капіта-

²⁰ European Green City Index [Electronic resource]. — Available from : http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/report_en.pdf

²¹ Генеральний план міста Києва, 2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievgenplan.grad.gov.ua/images/genplan/osnovni_pologennya_gen_planu_19_09_11.pdf

²² Бабанін О. Бюджет Києва — 2012: виклики та можливості для майбутньої бюджетної політики / О. Бабанін, І. Сікора [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.osf.kiev.ua/about_us/our_publications/KYIV_CITY_Budget_2012_L.pdf

льні видатки, рівень яких протягом 2008–2012 рр. варіював від 86 % до 94 %. 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 2012 р. фінансування скоротилось на 40 %, або на 122 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 пасажиром 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 — заміни²³. 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 доходної частини бюджету, зокрема податкових надходжень. У 2010–2011 рр. обсяги фінансування збільшувались: у 2011 р. з бюджету надійшло 1,6 млрд грн, що більше ніж удвічі перевищило аналогічний показник 2009 р. У 2012 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

²³ Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghija-rozvytku-2025.html

проїзд у громадському транспорті окремим категоріям громадян.

Житло та житлова політика

У Києві щороку вводиться в експлуатацію близько 15 % від усього житла, побудованого в Україні²⁴ (табл. 1).

Таблиця 1

ПРИЙНЯТТЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ
ЗАГАЛЬНОЇ ПЛОЩІ ЖИТЛА у 2008–2012 рр., тис. м²

Територія	2008	2009	2010	2011	2012
Київ	1430	948	1012	1502	1503
Україна	10496	6400	9339	9410	10750
Частка Києва, %	13,6	14,8	10,8	16,0	14,0

Незважаючи на те що у 2011–2012 рр. обсяги введеної в експлуатацію житлової нерухомості дещо перевищили рівень 2008 р., це суттєво не змінило ситуацію на ринку нерухомості, ціни на яку залишаються непомірно високими для більшості мешканців міста. Кращим є той факт, що в структурі валового регіонального продукту Києва частка будівництва становить приблизно 3 %, тоді як, скажімо, у Білорусі аналогічний показник є на рівні 10–14 %²⁵.

У 2008–2012 рр. галузь будівництва фінансувалась із бюджету менше ніж на половину від запланованих обсягів, тобто за досліджуваний період потенційні втрати становили більш як 5,5 млрд грн. У структурі видатків бюджету Києва частка будівництва дорівнює близько 4 %, за винятком 2008 р., коли видатки за галуззю становили 16 % усіх видатків бюджету. У 2012 р. цілком не було профінансовано жодної статті у сфері будівництва. Це означає, що не було виділено достатнього обсягу коштів на будівництво та реконструкцію шкіл, лікарень та інших вкрай потрібних місту об'єктів соціальної, інженерної і транспортної інфраструктури. З 857 млн грн, або 67 % від планового показника 2012 р., лівова частка (662 млн грн) була виділена за статтею «Капітальні вкладення». При цьому взагалі не було профінансовано такі статті, як «Проведення невід-

²⁴ Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

²⁵ Бабанін О. Бюджет Києва — 2012: виклики та можливості для майбутньої бюджетної політики / О. Бабанін, І. Сікора [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.osf.kiev.ua/about_us/our_publications/KYIV_CITY_Budget_2012_L.pdf

кладних відновлювальних робіт, будівництво та реконструкція позашкільних навчальних закладів», «Збереження, розвиток, реконструкція та реставрація пам'яток історії та культури», «Розроблення схем та проектних рішень масового застосування»²⁶. Бюджетне фінансування галузі залишається на рівні, який унеможливорює суттєвий вплив на житлову політику та реалізацію масштабних програм з будівництва соціального житла, об'єктів соціальної інфраструктури, нагальну потребу в яких давно відчуває муніципальна громада.

Невпинне зростання населення істотно загострює одну з найбільш болючих проблем Києва — брак доступного для більшості та водночас комфортного житла. І хоч зарплати в столиці значно вищі, ніж у цілому в Україні, ціни на житлову нерухомість у Києві незіставні з рівнем доходів киян. Це породжує критичну ситуацію, за якої лише незначна частка населення може забезпечити себе житлом самостійно, адже за даними офіційної статистики станом на 1 січня 2013 р. в Києві на квартирному обліку перебувало 144315 родин та однаків²⁷. Якщо ж урахувати кількість мігрантів, які працюють у Києві неофіційно, а також дещо знизити надвисокі вимоги до громадян, що мають право стати на квартирну чергу, то дана цифра збільшиться в кілька разів. Тобто реальна потреба в доступному житлі набагато вища.

З метою зменшення соціального напруження в суспільстві та забезпечення громадян доступним житлом на загальнодержавному та муніципальному рівні запроваджено програму зі здешевлення вартості нерухомості. Так, державна програма «Доступне житло» реалізовується в двох напрямках: перший — з 2010 р. здешевлення завдяки державній субсидії вартості житла на 30 % від нормативної вартості за квадратний метр площі; другий — з 2012 р. здешевлення вартості іпотечних кредитів завдяки відшкодуванню частини процентів за кредитами, одержаними на об'єкти нерухомості. У Києві станом на 1 січня 2013 р. на обліку перебувало 11150 родин, які планували взяти участь у даній програмі, тобто потенційними учасниками програми були 13 % мешканців міста, які потребували поліпшення житлових умов. У 2012 р. з бюджету Києва було виділено 2,6 млн грн на компенсацію відсотків за молодіжним іпотечним кредитуванням, що становило 0,2 % від усіх витрат за статтею

²⁶ Бюджет Києва [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://kievcity.gov.ua/pro-kyiv/bjudzhet/>

²⁷ Прийняття в експлуатацію житла за 2012 рік [Електронний ресурс] / Головне управління статистики в м. Києві // Експрес-випуск. — 2013. — 15 лют. — № 25. — Режим доступу : <http://gorstat.kiev.ua/p.php3?c=2625&lang=1>.

«Будівництво», проте на будівництво доступного житла з бюджету недоодрержано приблизно 15 млн грн (або 29 % від за-планованого обсягу фінансування на відповідний період)²⁸.

Незважаючи на певне збільшення бюджетного фінансування програм будівництва доступного житла, наявні механізми реалізації даних програм мають низку недоліків²⁹, що нівелюють популярність останніх серед населення. Цими недоліками є: а) брак єдиного нормативно-правового акта, в якому б регламентувався механізм забезпечення громадян доступним житлом; б) неспроможність громадян самим вибирати об'єкти нерухомості, в які вони будуть інвестувати кошти, оскільки перелік цих об'єктів затверджується Міжвідомчою комісією Мінрегіонбуду; в) брак державних гарантій щодо об'єктів нерухомості, які беруть участь у програмі (між забудовником та Мінрегіонбудом не укладаються договори про гарантування завершення будівництва об'єктів нерухомості та приведення останніх у стан, придатний для проживання); г) брак державних гарантій щодо надання часткової компенсації в повному обсязі (програма передбачає надання довгострокової допомоги з часткового відшкодування відсотків за іпотекою, але гарантії надання такої допомоги в жодному нормативно-правовому акті не закріплено) і т. ін.

Фінансові вимоги до родин, які є потенційними учасниками програми «Доступне житло», та високий рівень початкового внеску, необхідного для участі в ній, на практиці роблять житло якраз недоступним для більшості киян. Усвідомлюючи це, влада анонсувала старт нової програми, що діятиме паралельно з попередніми, — оренда житла з правом викупу під 3 % протягом 15 років, що сплачуватимуться за оренду житла щорічно. Безумовно, нововведення буде ефективним лише за умови відповідності задекларованого фінансування його фактичним обсягам та невисокої вартості 1 м² житла, що буде пропонуватись за програмою, та інституціональному забезпеченню програми.

За розрахунками КМДА у 2010 р. майже 24 % київських родин мали середньодушовий дохід менший ніж 1000 грн за місяць, у тому числі 14 % домогосподарств одержували дохід менший за прожитковий мінімум. А це, ясна річ, робить неможливим участь таких родин у програмах зі здешевлення іпотеки

²⁸ Бюджет Києва — 2012: виклики та можливості для майбутньої бюджетної політики / Бабанін О., Сікора І. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.osf.kiev.ua/about_us/our_publications/KYIV_CITY_Budget_2012_L.pdf

²⁹ Гераймович Л.В. Державна програма «Доступне житло»: хід реалізації та ваді виконання/ Збірник доповідей 80-ї наукової студентської конференції студентів КНЕУ «Соціально-економічні перспективи України у XXI столітті» 11-16 квітня, 2013.

чи самостійного придбання житла. За розрахунками, поданими у Програмі розвитку соціального житла у м. Києві на 2010–2015 рр., на забезпечення безкоштовним житлом претендують 1450 родин киян, на яких і розрахована дана програма. Для цього необхідно збудувати 73,95 тис. м² соціального житла, що в найближчі роки потребуватиме капіталовкладень у розмірі 366,15 млн грн із муніципального та державного бюджетів. Виходячи з цього київська влада повинна виділити 183,1 млн грн до 2016 р. Утім з огляду на наявні тенденції фінансування галузі будівництва можна з високою мірою ймовірності припустити, що бюджет не зможе акумулювати потрібних коштів у зазначений термін.

Отже, аналіз основних тенденцій розвитку галузі будівництва міста Києва та житлової політики влади дозволяє зробити висновок, що муніципальний менеджмент у даній сфері неефективний, він не справляється з наявними проблемами, які відповідно поглиблюватимуться зі зростанням чисельності мешканців столиці, якщо в найближчі роки не будуть реалізовані суттєві зміни в даній сфері.

Розв'язання окреслених завдань цілком перебуває в компетенції регіональних та місцевих органів влади. З метою впровадження ринкових відносин необхідно радикально змінити механізми фінансування житлово-комунального господарства, для того щоб створити фінансові передумови для становлення цієї сфери як галузі реальної ринкової економіки.

Систему управління комунальним господарством необхідно перебудувати згідно з принципами:

- ліквідації негативних наслідків монополізму як в обслуговуванні комунального фонду, так і в управлінні ним;
- захисту інтересів приватних підприємств, які прийдуть на ринок обслуговування житла;
- урахування особливостей нинішньої фінансової діяльності комунальних підприємств³⁰.

Виходячи із цього перехід до ринкових умов господарювання в комунальній галузі охоплює такі основні передумови: 1) поєднання різних форм власності підприємств, що працюють у комунальному секторі; 2) підвищення стандартів якості надання комунальних послуг; 3) реформування тарифної політики на послуги комунального господарства; 4) перехід на нову систему оплати комунальних послуг; 5) створення дієвих механізмів залучення інвестицій у комунальне господарство.

³⁰ Запатріна І. В. Бюджетна підтримка як елемент розвитку публічно-приватного партнерства в житлово-комунальній сфері / І. В. Запатріна // Фінанси України. — 2008. — № 4. — С. 9.

Світова практика управління інфраструктурним комплексом міста

Основним критерієм ефективності функціонування міста та якості муніципального управління є добробут його жителів. В основу індексу добробуту міст³¹ (The City Prosperity Index), розробленого фахівцями UN-Habitat, було покладено низку агрегованих показників, розподілених на п'ять основних груп (факторів), що найбільше впливають на добробут міст та їх жителів. Визначальними факторами для стійкого розвитку є продуктивність функціонування економіки міста, стан інфраструктури, якість життя мешканців, наявний капітал та екологічна стійкість урбанізованих територій. Даний показник досить ілюстративний і може використовуватись як індикатор рівня розвитку міст та якості державного управління на місцевому рівні, ефективності бюджетної політики та чинної стратегії розвитку муніципальних утворень. Згідно з розрахунками UN-Habitat Київ належить до міст із міцними факторами добробуту (табл. 2), але наявність проблем у сфері муніципального менеджменту, розвитку суспільних інституцій, недосконалість нормативно-правової бази та недостатня координація бюджетної політики зі стратегічними цілями розвитку міста вповільнює розвиток столиці і відповідно знижує якість життя її мешканців.

Таблиця 2

РОЗПОДІЛ МІСТ ЗА ІНДЕКСОМ ДОБРОБУТУ (The City Prosperity Index)³²

Групи (за факторами добробуту)	Характеристика групи	Міста-представники
1	2	3
Міста з найміцнішими факторами добробуту (0,900 і вище)	<ul style="list-style-type: none"> – Стійка інтеграція всіх п'яти факторів добробуту – Високі обсяги виробництва суспільних товарів та послуг, висока продуктивність економіки – Потужне забезпечення урбанізаційних процесів (якісне управління, планування, законодавча база) сприяє підвищенню безпеки та екологічній безпеці 	Відень, Варшава, Мілан, Цюріх, Осло, Лондон, Торонто, Нью-Йорк, Окленд, Мельбурн
Міста з міцними факторами добробуту – 1-ша категорія (0,800–0,899)	<ul style="list-style-type: none"> – Фактори добробуту взаємозв'язані, що приводить до виникнення синергетичного ефекту – Велика доступність суспільних благ – Відносно сильні публічні інститути та стабільне законодавство 	Анкара, Мехіко, Бухарест, Шанхай, Москва, Сеул, Прага, Афіни, Лісабон, Будапешт

³¹ UN-Habitat (2013). State of the World's Cities Report 2012/13: Prosperity of Cities. — New York. — P. 13–15.

³² Ibid. — P. 13–14.

Закінчення табл. 2

Групи (за факторами добробуту)	Характеристика групи	Міста-представники
1	2	3
Міста із міцними факторами добробуту – 2-га категорія (0,700–0,799)	<ul style="list-style-type: none"> – Ілюструють гірше скоординований та збалансований розвиток – Інституції, нормативно-правова база; муніципальний менеджмент перебувають на етапі консолідації 	Каїр, Маніла, Йоганнесбург, Джакарта, Київ , Кейптаун, Пекін, Єреван, Бангкок, Амман
Міста з помірними факторами добробуту (0,600–0,699)	<ul style="list-style-type: none"> – Більші розбіжності між різними факторами процвітання – Менш збалансований розвиток – Наявність інституціональних та структурних недоліків – Значні розбіжності в доходах найбагатших та найбідніших категорій населення 	Нью-Делі, Яунде, Гватемала, Улан-Батор, Пномпень, Найробі, Мумбаї, Кишинів, Тегусігальпа
Міста зі слабо-розвиненими факторами добробуту (0,500–0,599)	<ul style="list-style-type: none"> – Виробництво товарів та послуг залишається на низькому рівні – Недостатні капітальні інвестиції у виробництво суспільних благ – Історичні структурні проблеми, нерівність можливостей, вельми поширена бідність – Брак соціальних програм для бідних 	Лусака, Дар-ес-Салам, Хараре, Дакарі, Аддіс-Абеба, Ла-Пас, Аккра, Лагос, Кампала, Дакка, Катманду, Абіджан
Міста з найслабкішими факторами добробуту (0,500 і нижче)	<ul style="list-style-type: none"> – Дисфункціональні системи, наявність вагомих інституціональних недоліків – Незначне економічне зростання, широко розповсюджена бідність – Країни, в яких відбуваються конфлікти або які їх нещодавно пережили 	Монровія, Конакрі, Антананаріву, Бамако, Ніамей

Варто зауважити, що в одній групі з Києвом опинились міста Африки та Азії, тобто країн, що розвиваються. Як відомо, проблеми, з якими стикаються дані країни (надшвидкі темпи урбанізації, брак інфраструктури, доступного житла, різкі контрасти в доходах багатих та бідних), не зовсім схожі на ті, з якими стикаються українці, зокрема, столичні мешканці. У зв'язку з тим, що урбанізаційні процеси в Україні проходять не надто швидко і вже досить тривалий період, то найбільш актуальною проблемою тут є не брак інфраструктури, житла, транспортної мережі як таких, а саме низький рівень управління муніципальним розвитком, який призводить до того, що українські міста, маючи певну базу, розвиваються доволі низькими темпами і не можуть конкурувати з провідними містами Європи та Південної Америки.

Утім проблема недофінансування урбанізаційних процесів актуальна не тільки для України, через те що пов'язана з величезними обсягами інвестицій, необхідних для забезпечення муніципального розвитку. Тому вона виникає як у високорозвинутих країнах, так і в країнах, що розвиваються. За даними McKinsey Global Institute³³, для того щоб підтримувати поточний рівень зростання глобального ВВП, необхідно інвестувати в інфраструктуру 57 трлн дол. США до 2030 р., що перевищує вартість усієї інфраструктури, створеної на сьогоднішній день.

За приблизними підрахунками на реалізацію найбільш важливих інфраструктурних проектів столиця повинна залучити близько 4 млрд євро: приблизно 3 млрд потрібно інвестувати в транспортну інфраструктуру, решту — у розвиток житлово-комунального господарства та житлового фонду міста (табл. 3). Цілком зрозуміло, що фінансувати модернізацію наявної та будівництво нової інфраструктури лише за бюджетні кошти неможливо. Тому треба впроваджувати альтернативні схеми залучення необхідних ресурсів: залучення зовнішніх механізмів фінансування, залучення приватного інвестиційного капіталу завдяки впровадженню схем державно-приватного партнерства, фінансування міжнародних організацій тощо.

Таблиця 3

ОБСЯГИ НЕОБХІДНИХ ВКЛАДЕНЬ В ІНФРАСТРУКТУРИ КИЄВА³⁴

Вид інфраструктури	Необхідний обсяг вкладень, млн євро
Житловий фонд та ліфтове господарство	224
Теплове та електричне господарство	1720
Водоканалізаційне господарство	810
Транспортна інфраструктура (ключові проекти)	1152
Транспортна інфраструктура (решта бажаних проектів)	2101
Разом	6007

У світовій практиці використовується класифікація механізмів фінансування муніципального розвитку способом поділу останніх на *інституціональні*, для впровадження яких органи місцевого самоврядування повинні створювати додаткові інсти-

³³ Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year / McKinsey Global Institute. — 2013. — January. — P. 1.

³⁴ Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghija-rozvytku-2025.html

туції, та *позаінституціональні*, які на сьогоднішній день більш поширені. До них належать: а) ресурси місцевих бюджетів (податки та збори, продаж та оренда комунального майна, міські цільові програми); б) ресурси бюджетів вищих рівнів (регіональні угоди щодо соціально-економічного розвитку, бюджетні інвестиційні проекти); в) інвестиційні ресурси (місцеві цільові фонди, спеціальні економічні території, публічно-приватне партнерство, створення комунальних корпорацій); г) кредитні ресурси (муніципальні облигації, банківське кредитування, пільгові кредити міжнародних фінансових організацій); д) грантові ресурси (міжнародна технічна допомога, ендавмент, проекти корпоративної соціальної відповідальності)³⁵.

Останнім часом фахівці з питань муніципального розвитку та представники публічної влади виявляють значний інтерес до схем співпраці влади та бізнесу, які дозволяють залучити додаткові кошти для великих інфраструктурних проектів, важливих для певного регіону як в економічному, так і в соціальному плані. Подібні механізми дістали назву державно-приватного партнерства (ДПП)³⁶. За своєю суттю це — форма кооперації між громадськими та приватними сторонами, спільне ведення бізнесу³⁷.

Різні форми ДПП сьогодні можна зустріти майже в усіх галузях місцевої інфраструктури. Спектр ДПП охоплює всі ланцюжки створення вартості в різних розділах інфраструктури (системи забезпечення, транспортні проекти, проекти реконструкції та розвитку міста, розвиток комунікаційного зв'язку, підвищення кваліфікації тощо). Так, у Великобританії 70 % інфраструктурних послуг територіальних утворень реалізуються саме через державно-приватне партнерство. Експерти очікують стрімкого збільшення таких проектів у всьому світі, перш за все у країнах із сильними тенденціями урбанізації та браком суспільного капіталу (Латинська Америка та Африка) та в постсоціалістичних країнах Східної Європи, де децентралізація на державному рівні веде до постановки нових завдань на регіональному та місцевому рівнях без відповідного забезпечення їх капіталом³⁸.

Фахівці ООН в Україні з питань розвитку державно-приватного партнерства виокремлюють такі його форми³⁹: а) контракти на

³⁵ Методи та механізми фінансування місцевого економічного розвитку [Електронний ресурс] : звіт 2012 р. — Режим доступу : http://www.mled.org.ua/media/docs/Financial_Methods_and_Mechanisms_Report_Kyiv_2012.pdf

³⁶ Або публічно-приватне партнерство (ППП).

³⁷ Bennet E. Public-Private-Partnership for the Urban Environment: Options and Issues / E. Bennet et al. — New York, 1999. — Vol. 1.

³⁸ Экономические стратегии активных городов. — СПб : Наука, 2002. — С. 100.

³⁹ Державно-приватне партнерство в Україні: стратегії фінансування державних/муніципальних проектів [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.eef.org.ua>

послуги (державні контракти) — підписання контрактів між державою та приватним партнером із зазначенням прав та обов'язків сторін; б) контракти на управління (O&M, OM&M), які регламентують передавання відповідальності щодо функціонування та управління об'єктом інфраструктури приватному сектору; в) лізингові угоди (BLT, BLTM, LROT), які передбачають одержання протягом визначеного часу прибутку від проекту приватним партнером за відповідну плату державі; г) змішані типи контрактів (BOT, DBOT, ROT, BOOT, DBFO, DCMF, DBFOM, BOO) — форма контракту вибирається на основі розподілу ризиків між владою та бізнесом, що й зазначається в ньому.

І. В. Запатрина із цього приводу зазначає, що механізми ДПП набувають дедалі більшого поширення в країнах Латинської Америки, в яких участь бізнесу в модернізації та створенні нової інфраструктури є частиною відповідних галузевих реформ; на другому місці — країни Східної Азії, а на третьому — країни Європи та Центральної Азії⁴⁰. Для країн пострадянського простору, зокрема Росії та України, ДПП є новим та досить перспективним інструментом залучення необхідних ресурсів для фінансування інфраструктурних потреб за умови імплементації іноземного досвіду з урахуванням економічних, політичних, законодавчих та соціальних особливостей кожної держави. Складність реалізації схем ДПП у втіленні інфраструктурних проектів, передусім, обумовлена наявністю великої кількості ризиків (табл. 4), що беруть на себе влада та бізнес, і потребою розроблення адекватних механізмів їх компенсації, чим є розподіл очікуваної дохідності від реалізованих проектів між партнерами.

Таблиця 4

**ТИПОВІ РИЗИКИ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ ДПП
ТА ЇХ ППОТЕТИЧНЕ РОЗМІЩЕННЯ⁴¹**

Категорія ризику	Приклад	Ліпший партнер для управління ризиком
Форс-мажорні обставини	Втрати від стихійного лиха	Державний партнер
Політичні ризики	Перенесення термінів затвердження проектів, придбання земельних ділянок, зміни закону, що впливають на дохід	Державний партнер

⁴⁰ Запатрина І. В. Жилищно-коммунальная инфраструктура: реформы и система их финансового обеспечения / Ирина Викторовна Запатрина ; НАН Украины ; Ин-т экон. и прогнозир. — К.: 2010. — С. 286–287.

⁴¹ Virtuosity Consulting (2005). Successful Examples of Public-Private Partnerships and Private Sector Involvement in Transport Infrastructure Development. Final report for OECD/ECMT Transport Research Centre [Electronic resource]. — Available from : <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/infrastructure/Investment/PPPsuccessStories.pdf>

Закінчення табл. 4

Категорія ризику	Приклад	Ліпший партнер для управління ризиком
Ризик дохідності (попиту)	Недостатній дохід через низький обсяг руху чи нижчі ціни через еластичність попиту	В основному державний, іноді приватний партнер
Дизайнерські (технічні) ризики	Інженерні чи дизайнерські помилки	Приватний партнер
Будівельні ризики	Збільшення витрат через затримання з несправною технікою	Приватний партнер
Операційні ризики	Витратні операції та підтримка життєвого циклу	Приватний партнер
Ризики у сфері довкілля	Відшкодування збитків, компенсаційні витрати (погашення зобов'язань) через заподіяння шкоди довкіллю	Приватний партнер
Фінансові ризики	Витрати, що виникають через невідповідне хеджування доходів та управління боргом	В основному приватний партнер, інколи державний
Ризик дефолту	Банкрутство проекту через будь-який фактор або через усі зазначені раніше	Розподілено між державним та приватним партнером

Підсумовуючи викладене, зазначимо, що виходячи з окреслених проблем, корисним, на нашу думку, є вивчення іноземного досвіду фінансування місцевої інфраструктури, адже в країнах з розвиненою ринковою економікою нагромаджено великий досвід організації комунального господарства в межах державного (муніципального) і приватного секторів. Детальне його вивчення дасть змогу запозичити прогресивні методи й запровадити їх у вітчизняну практику реформування та ефективного управління місцевою інфраструктурою.

Висновки

Зростання чисельності населення та підвищення економічної активності в Києві викликають потребу модернізації наявної інфраструктури та будівництва нової. Комплексної реформи очікують, насамперед, такі галузі, як житлово-комунальне та дорожнє господарство столиці. З метою оптимізації видатків та вивільнення додаткових фінансових ресурсів для розв'язання згаданих проблем вважаємо за доцільне:

— розробити довгострокові програми розвитку галузей ЖКГ, дорожнього господарства та комунального транспорту,

виокремивши ключові інвестиційні проекти, які необхідно реалізувати на кожному з напрямків;

– оптимізувати структуру проектів з метою уникнення інвестування в ті з них, які не мають чіткого обґрунтування соціально-економічного ефекту та переваг. Виконавці повинні використовувати точні критерії відбору для того, щоб потенційні проекти сприяли досягненню конкретних цілей, чому допоможе розроблення методів визначення їх витрат і вигід;

– упроваджувати інноваційні енергоощадні технології для поліпшення екологічної ситуації та досягнення економії бюджетних коштів на будівництво та обслуговування інфраструктурних об'єктів;

– імплементувати в муніципальний менеджмент в Україні низку інноваційних механізмів фінансування інфраструктурних проектів з використанням як інституціональних, так і позаінституціональних схем;

– зробити бюджетний процес більш прозорим та зрозумілим для громадськості, що дасть змогу повніше враховувати реальні потреби населення та уникати нераціонального використання фінансових ресурсів (обґрунтування тарифів на житлово-комунальні послуги, громадський транспорт, публічне оприлюднення інформації про державні закупівлі, обговорення доцільності тих чи інших інфраструктурних проектів з громадою міста тощо).

Список літератури

1. *Бабанін О.* Бюджет Києва — 2012: виклики та можливості для майбутньої бюджетної політики [Електронний ресурс] / О. Бабанін, І. Сікора. — Режим доступу : http://www.osf.kiev.ua/about_us/our_publications/KYIV_CITY_Budget_2012_L.pdf

2. *Буряченко А. Є.* Використання іноземного досвіду фінансування місцевої інфраструктури / А. Є. Буряченко // Вчені записки : зб. наук. пр. / М-во освіти і науки України ; ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана» [відп. ред. А. Ф. Павленко]. — 2012. — Вип. 14. — Ч. 1. — С. 218–224.

3. *Буряченко А. Є.* Урбанізаційні фактори економічного росту // Ринок цінних паперів України. — 2013. — № 7-8. — С. 79–91.

4. Бюджет Києва [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://kievcity.gov.ua/pro-kyiv/bjudzhet/>

5. Генеральний план міста Києва, 2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievgenplan.grad.gov.ua/images/genplan/osnovni_pologennya_gen_planu_19_09_11.pdf

6. *Гераймович Л. В.* Державна програма «Доступне житло»: хід реалізації та вади виконання / Л. В. Гераймович // Соціально-

економічні перспективи України у XXI столітті : зб. доп. 80-ї наукової студентської конференції студентів КНЕУ ; 11–16 квітня 2013 р.

7. Головне управління статистики в м. Києві [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gorstat.kiev.ua>

8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

9. Державно-приватне партнерство в Україні: стратегії фінансування державних / муніципальних проєктів [Електронний ресурс] : навч. семінар – Режим доступу : <http://www.eef.org.ua>

10. Диверсифікація доходів місцевих бюджетів / [І. О. Луніна, О. П. Кириленко, А. В. Лучка та ін.] ; за ред. д-ра екон. наук І. О. Луніної ; НАН України ; Ін-т екон. та прогноз. – К.: 2010. – 320 с.

11. *Запатрина И. В.* Жилищно-коммунальная инфраструктура: реформы и система их финансового обеспечения / И. В. Запатрина ; НАН Украины ; Ин-т экон. и прогнозир. – К.: 2010. – 336 с.

12. Лекции по экономике города и муниципальному управлению / за ред. А. С. Пузанова. – М. : Фонд «Институт экономики города», 2004. – 340 с.

13. Методи та механізми фінансування місцевого економічного розвитку [Електронний ресурс] : звіт. – 2012. – Режим доступу : http://www.mled.org.ua/media/docs/Financial_Methods_and_Mechanisms_Report_Kyiv_2012.pdf

14. *О'Салливан А.* Экономика города : учебник / А. О'Салливан ; пер. с англ. – 4-е изд. – М. : ИНФРА-М, 2002. – 705 с.

15. Основні соціально-економічні показники міст за 2010 р. / Асоціація міст України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.auc.org.ua/>

16. Паспорт житлово-комунального господарства м. Києва, 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minregion.gov.ua/zkhk/reforma-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva/pasport-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva-ukrayini-ta-oblastey/>

17. Прийняття в експлуатацію житла за 2012 рік [Електронний ресурс] / Головне управління статистики в м. Києві // Експрес-випуск. – 2013. – 15 лют. – № 25. – Режим доступу : <http://gorstat.kiev.ua/p.php?c=2625&lang=1>

18. Про затвердження Державної цільової соціально-економічної програми будівництва (придбання) доступного житла на 2010–2017 роки [Електронний ресурс] : Постанова КМУ від 11 листопада 2009 р. № 1249. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1249-2009-%D0%BF>

19. Про затвердження Програми реформування і розвитку житлово-комунального господарства міста Києва на 2010–2014 роки [Електронний ресурс] : Рішення Київської міської ради від 16 вересня 2010 р. № 12/4824. – Режим доступу : <http://kmr.ligazakon.ua/>

20. Про затвердження Програми розвитку соціального житла у місті Києві на 2010–2015 роки [Електронний ресурс] : Рішення Київської міської ради від 15 липня 2010 р. № 1274/4712. – Режим доступу : <http://kmr.ligazakon.ua/>

21. *Салій І. М.* Урбанізація в Україні: соціальний та управлінський аспекти : монографія / І. М. Салій. — К. : Наук. думка, 2005. — 304 с.
22. *Салій І. М.* Українські міста: питання власності і муніципального управління : навч. посіб. / І. М. Салій. — К.: 2001. — 416 с.
23. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghiya-rozvytku-2025.html
24. Сучасні проблеми урбанізації в контексті національної безпеки України [Електронний ресурс] : аналітична записка / Нац. ін-т стратегічних досліджень при Президентові України. — 2013. — Режим доступу : http://www.niss.gov.ua/articles/1165/#_ftnref8
25. *Bennet E.* Public-Private-Partnership for the Urban Environment: Options and Issues / E. Bennet at al. — New York, 1999. — Vol. 1.
26. European Green City Index [Electronic resource]. — Available from: http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/report_en.pdf
27. Global cities and their role in sustainable development of the world economy [Electronic resource]. — Available from : http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/bmnef/2011_1_4/64.pdf
28. McKinsey Global Institute «Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year». — 2013. — January.
29. *Mukundan K.* Municipal Finance Trends and Practices in Developing Countries. For the Urban Community of Practice / K. Mukundan // Asian Development Bank. — Manila. — October 30. — 2008.
30. Virtuosity Consulting (2005). Successful Examples of Public-Private Partnerships and Private Sector Involvement in Transport Infrastructure Development. Final report for OECD/ECMT Transport Research Centre [Electronic resource]. — Available from : <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/infrastructure/Investment/PPPsucceessStories.pdf>
31. UN-Habitat (2013). State of the World's Cities Report 2012/13: Prosperity of Cities. — New York.

Стаття надійшла до редакції 12.02.2014