

БЮЛЕТЕНЬ

Місцева та регіональна політика розвитку

в Україні

Період реалізації:
липень 2019 - вересень 2019

Автори:
Єгор Киян, Ігор Петренко

Вересень 2019

ПРО ПРОЕКТ

Поточний бюлетень був розроблений в рамках проекту «Сприяння прозорості та впровадженню антикорупційних заходів у державних підприємствах та органах місцевого самоврядування в Україні». Ініціатива здійснюється Міжнародним центром перспективних досліджень (МЦПД) у партнерстві з Інститутом економічних та соціальних реформ в Словаччині (INEKO) та фінансово підтримується за програмою «Офіційна Підтримка Розвитку Словацької Республіки (SlovakAid)». Проект спрямований на підвищення ефективності державної адміністрації, органів місцевого самоврядування та громадянського суспільства у сфері створення та нагляду за регіональною політикою, управління державними підприємствами, моніторингу бюджетів та відкритості інформації місцевої влади.

Публікація є третім виданням серії оцінок політик місцевого та регіонального рівнів, запроваджених у липні 2019 - вересні 2019 року¹. Загалом, до кінця проекту на щоквартальній основі буде зібрано та проранжовано більше 20 місцевих політик.

Головною метою ініціативи є підвищення якості регіонального та/або муніципального регулювання та законодавства шляхом публікації регулярної експертної оцінки соціально-економічних заходів, запропонованих або впроваджених органами місцевого самоврядування в Україні. Метою оцінки є опис практик, які також можуть бути застосовані й іншими адміністраціями.

Заходи, включені до цього бюлетеня, були визначені та проаналізовані за підтримки експертної ради, яка була відібрана Міжнародним центром перспективних досліджень на основі їхнього досвіду. Дванадцятьом експертам з відповідними знаннями було запропоновано оцінити обрані місцеві заходи та політику, яка прийнята місцевими та регіональними органами влади.

В результаті, у цій публікації описано шість місцевих та регіональних заходів, з яких три спрямовані на вирішення інфраструктурних проблем та три соціальних проекти, включаючи ініціативу співпраці уряду, бізнесу та громадянського суспільства. Два з них є інноваційними і можуть мати значний позитивний вплив на економічний і соціальний розвиток України.

Ми сподіваємося, що така практика може просувати гарні ідеї і надихати їх впровадження по всій території України.

¹ Перша публікація знаходиться за посиланням:

http://icps.com.ua/assets/uploads/images/images/eu/local_measures_ukraine_march_2019_ukr.pdf

Друга публікація знаходиться за посиланням:

http://icps.com.ua/assets/uploads/images/images/eu/local_measures_ukraine_march_2019_ukr.pdf

РЕЗЮМЕ

Серед шести місцевих та регіональних заходів які було надано експертам для оцінювання, перші та останні місця рейтингу посіли інфраструктурні проекти. Два соціальних проекти посіли місця в середині рейтингу, отримавши ставлення близьке до нейтрального.

Переважна більшість експертів відмітила важливість реалізації такого інфраструктурного проекту як «Комплексна програма з освітлення міста Мукачево». При чому цей захід отримав майже однастайне експертне схвалення (+2,4 бали з 3,0 можливих), оскільки має значний синергетичний вплив. Експерти вважають, що за умов реалізації даного заходу місто отримає не тільки більшу безпеку та туристичну привабливість, але й досягне підвищення енергоефективності (проект передбачає освітлення 14 зон та заміну застарілих електромереж та світильників).

На другому місці за важливістю та схваленням експертів є проект щодо створення платформи співпраці уряду, бізнесу та громадянського суспільства. Приєднання до ініціативи CoST (Construction Sector Transparency Initiative), за переважною думкою експертів, дозволить забезпечити прозорість реалізації інфраструктурних проектів та здійснювати моніторинг дорожнього сектору, щоб інформувати громаду про покращення місцевої інфраструктури. Подібний захід експерти відмітили як проект з перспективою на майбутнє та з значним потенціалом впровадження форми державно-приватного партнерства.

Серед двох соціальних проектів – сприяння гендерній рівності та підтримка малого бізнесу (третє та четверте місця рейтингу відповідно) найвищу оцінку отримав проект метою якого є приєднання до Хартії рівності жінок і чоловіків (м. Житомир). Даний захід матиме позитивний вплив на шляху забезпечення рівних прав та можливостей мешканців громади Житомира. Проте, відсутність у проекті будь-яких запланованих практичних кроків для подальшої імплементації, обумовили відносно низькі експертні оцінки.

Найнижчі (навіть негативні) експертні оцінки отримали два інфраструктурних проекти – щодо будівництва приватної дороги до порту (м. Одеса) та діяльності ПАТ «Укрзалізниця» (Чернівецька область). Експерти вважають що отримані результати реалізації даних проектів будуть слабо пов'язані з задекларованим вирішенням структурних проблем регіонів.

У першому випадку чітко простежується лобізм мерії – експерти висловили зауваження щодо процедур прийняття рішень та можливих корупційних ризиків. У другому випадку простежується спроба ПАТ «Укрзалізниця» вирішувати свої фінансові проблеми шляхом перекладання їх на державу та суспільство. Закриття залізничних станцій по усій Чернівецькій області матиме негативний вплив на економічну ситуацію в регіоні, може створити довгострокові соціальні виклики. Отже цей захід отримав найнижчі бали рейтингу посівши останнє місце.

Склад експертної ради:

- 1. Береза Альона** - голова ГО «ЖАР».
- 2. Блінов Олег** - аналітик НУО «Центр громадського моніторингу та досліджень».
- 3. Католик Ярослав** - регіональний координатор проектів, помічник народного депутата України.
- 4. Кузько Юрій** - регіональний тренер Одеської області при Міжнародній організації з розвитку права та ДП «ProZorro».
- 5. Маркевич Катерина** - експерт з економічних програм Українського центру економічних і політичних досліджень імені О. Разумкова.
- 6. Потоцький Сергій** - співзасновник антикорупційної ГО «Центр моніторингу влади».
- 7. Піонтковський Костянтин** - голова ГО «Центр моніторингу влади».
- 8. Розлуцька Анастасія** - головний редактор журналу Mind lab.
- 9. Сімка Мирослав** - голова правління ГО «Центр громадського моніторингу та досліджень».
- 10. Сінченко Дмитро** - голова ГО «Асоціація політичних наук».
- 11. Соловійова Жанна** - керівник регіонального центру розвитку КСВ (програма ПРООН), експерт з регіонального розвитку, програма U-LEAD з Європою.
- 12. Субочев Олексій** - доцент кафедри міжнародних фінансів Київського національного економічного університету.
- 13. Зюзін Віталій** - керівник проектів ТОВ «Оперативна соціологія», голова ГО «Місцеві стратегії».

МЕТОДОЛОГІЯ

Відбір заходів для оцінки

Заходи були визначені на основі:

- моніторингу ЗМІ.
- поради місцевих активістів та експертів.
- безпосереднього звернення до органів місцевого самоврядування.

МЦПД прийняв остаточний відбір заходів для оцінки. Акцент був зроблений на широко обговорюваних серед громадськості заходів, а також на заходи, які, на думку МЦПД, є рідкісними, інноваційними та/або важливими для економічного та соціального розвитку країни.

Критерії оцінки

Експерти оцінили всі відібрані заходи за двома індикаторами: якість (тобто сприйняття/ставлення) заходу, а також важливість/значимість заходу для суспільства та економіки на місцевому рівні.

Якість заходу [-3; +3]

Експерти оцінили вплив кожного з заходів і дали йому оцінку. Діапазон:

- 3 - абсолютне несхвалення заходу
- 2 - помірне несхвалення заходу
- 1 - незначне несхвалення заходу
- 0 - статус-кво
- +1 - незначне схвалення заходу
- +2 - помірне схвалення заходу
- +3 - абсолютне схвалення заходу

Важливість заходу для суспільства та економіки (%)

Експерти висловили думку, наскільки важливим і необхідним є захід для суспільства та економіки, для економічного та соціального розвитку на місцевому рівні. Ця категорія підкреслює важливість реформування даної системної особливості в місті чи регіоні. Чим вище оцінка, тим важливішим є захід.

Рейтинг заходу

Для отримання рейтингу заходу, середня оцінка якості заходу була помножена на коефіцієнт, що відображає середнє значення важливості/значення цього показника для місцевого суспільства та економіки. Таким чином, рейтинг оцінюваних заходів потрапляє у діапазон [-300; +300]. Відповідно до цих рейтингових значень, всі заходи проранжовані у таблиці. Рейтинг заходу вказує на його вплив на економічний і соціальний розвиток міста або регіону.

НАЙКРАЩІ ТА НАЙГІРШІ ЗАХОДИ

| Назва | Якість [-3; +3] | Важливість [0%; 100%] | Фінальна оцінка [-300; 300] | Місце |
|---|--------------------|--------------------------|--------------------------------|-------|
| Реалізація комплексної програми з освітлення міста (м. Мукачево) | +2,4 | 75 | +180 | I |
| Приєднання до ініціативи CoST (Хмельницька область) | +1,7 | 41,2 | +72,2 | II |
| На шляху до рівних можливостей - приєднання до Хартії рівності жінок і чоловіків (м. Житомир) | +1 | 22 | +22 | III |
| Заплановане відкриття центрів підтримки бізнесу (Чернігівська область) | +0,6 | 16 | +9,6 | IV |
| Дозвіл будівництва приватної дороги до порту (м. Одеса) | -0,8 | 35 | -28 | V |
| Боротьба обласної державної адміністрації проти ПАТ «Укрзалізниця», яка закриває неприбуткові станції (Чернівецька область) | -1 | 37 | -37 | VI |

I. Реалізація комплексної програми з освітлення міста (м. Мукачево)²

Зміст заходу:

Масштабний проект з освітлення вулиць Мукачева на завершальній стадії. Ще у 2017 році фахівцями польської компанії «LUG» було розроблено проект з освітлення вулиць та проїздів у місті. Мова йде не лише про заміну опор, але передбачається й встановлення LED-світильників. Загалом проект освітлення поширюється на 14 зон в місті, що включають всі вулиці та проїзди у Мукачеві. Проектом передбачено також прокладання нових кабельних ліній, демонтаж старих і встановлення нових опор. Станом на сьогодні працівниками комунального підприємства «Ремонтно-будівельне управління» завершено встановлення 4558 LED-світильників на 279 вулицях міста. Для закупівлі світильників місто вже витратило понад 2 млн. гривень. Це LED-світильники потужністю 26, 30,50 та 100 Вт.

За результатом реалізації даного проекту кількість світильників у Мукачеві збільшилася майже вдвічі, в порівнянні з минулим роком. Натомість зменшилися витрати на оплату електроенергії за вуличне освітлення. Якщо за весь минулий рік за вуличне освітлення оплачено 2,7 млн. гривень, то за 8 місяців 2019 року, з врахуванням збільшення кількості світильників вдвічі – лише 1,4 млн. гривень.

Якісне вуличне освітлення – це не просто окраса вечірнього краєвиду населеного пункту, а й безпека транспортного руху, профілактика хуліганства, комфорт для кожного, хто рухається вулицями у вечірній та нічний час. Окрім того, через низьку ефективність застарілих світильників та іншого обладнання органи місцевого самоврядування несуть великі витрати.

Стейкхолдерами даних змін є мешканці міста Мукачево, які отримали більш освітлені та безпечні міські вулиці, а зекономлені на оплату електроенергії для вуличного освітлення кошти можуть бути спрямовані на вирішення інших потреб мешканців.

² Досліджував: Кузько Юрій - регіональний тренер Одеської області при Міжнародній організації з розвитку права та ДП «ProZorro».

Примітки

Реалізація даного проекту дала можливість мешканцям міста Мукачево та транспортним засобам безпечніше пересуватися містом у вечірній та нічний час, підвищено безпеку у місцях скупчення людей. Як наслідок – можна очікувати зменшення аварійності на дорогах, порушень громадського порядку, уникнення крадіжок особистого майна громадян, збереження комунального майна. Крім того, місто набуло кращого естетичного вигляду та стало комфортнішим для проживання. Також зекономлені на оплату електроенергії для вуличного освітлення кошти можуть бути спрямовані на вирішення інших потреб мешканців міста.

Проте, експерти зазначають, що якби даний проект імплементувався б в рамках якогось європейського гранту чи проекту, зокрема через різноманітні варіанти співробітництва органів місцевого самоврядування та Європейського Союзу й інших інституцій (кредити під невеликий процент, заміна ламп інвестором в рахунок майбутньої економії тощо), то такі зусилля можна було б оцінити ще вище.

Оцінка: Якість [+2,4] Важливість [75%]

II. Приєднання до ініціативи CoST (Хмельницька область)³

Зміст заходу:

Добровільна Ініціатива широкого кола зацікавлених сторін – CoST (Construction Sector Transparency Initiative) із секретаріатом у м. Лондоні (Велика Британія) призначена для забезпечення прозорості та підзвітності будівництва, яке здійснюється за рахунок публічних коштів. Ініціатива об'єднує представників влади, громадськості та бізнесу з метою:

- забезпечення прозорості та підзвітності будівництва об'єктів інфраструктури, що здійснюється за публічні кошти;
- підвищення ефективності використання публічних коштів;
- зменшення неефективного управління під час будівництва та експлуатації інфраструктурних об'єктів та подолання корупції.

В Україні Ініціатива CoST була започаткована у листопаді 2013 року, коли Укравтодор став її членом, і почала свою активну роботу влітку 2015 року за підтримки Світового Банку та активної позиції Уряду України, зокрема Міністерства інфраструктури. Пілотний проект Ініціативи CoST у дорожній галузі був започаткований у листопаді 2015 року після підписання Меморандуму співпраці між Міжнародним Секретаріатом CoST, Міністерством інфраструктури України, Укравтодором і Трансперенсі Інтернешнл Україна.

Метою Ініціативи CoST в Україні є створення дієвої платформи співпраці уряду, бізнесу та громадянського суспільства.

29 липня 2019 року Хмельниччина зробила важливий крок у напрямку забезпечення публічності та відкритості використання коштів у дорожній галузі: область долучилася до Ініціативи прозорості CoST (Construction Sector Transparency Initiative). Меморандум про взаєморозуміння між Національним Секретаріатом Ініціативи CoST, Хмельницькою обласною державною адміністрацією, управлінням регіонального розвитку та будівництва облдержадміністрації, Державним підприємством «Служба місцевих автодоріг» та Transparency International Україна підписали т.в.о. голови облдержадміністрації Володимир Кальніченко, начальник управління регіонального розвитку будівництва та інфраструктури ОДА Віра Бригадир та керівник ДП «Служба місцевих автодоріг» Сергій Дуда. Хмельницька ОДА стала 8-ю серед областей України, що приєдналася до Ініціативи CoST.

³ Досліджувала: Береза Альона - голова ГО «ЖАР».

Проектом проводиться моніторинг дорожнього ринку, відповідні результати публікуються на основі даних з “Прозорро”. Аналізуються процеси, що відбуваються у цій сфері, як працюють підрядники, яке фінансування в яких областях виділяється, на які саме роботи. Приєднавшись до Ініціативи CoST Хмельницька область погодилася розкривати актуальні дані щодо ремонту доріг місцевого значення, які стануть доступними в режимі онлайн на публічному порталі CoST “Прозора інфраструктура”.

Примітки

Рішення щодо приєднання до ініціативи CoST було прийнято з метою забезпечення прозорості у сфері ремонту та будівництва автомобільних доріг загального користування місцевого значення у Хмельницькій області та з метою запровадження міжнародних стандартів Ініціативи CoST для забезпечення підзвітності та відкритого доступу до інформації під час будівництва об’єктів інфраструктури за публічні кошти.

Ця інформація була висвітлена на декількох регіональних інтернет-порталах, офіційному сайті Хмельницької обласної ради та на самому публічному порталі CoST “Прозора інфраструктура”. Підписання меморандуму є важливим кроком до опублічнення питання використання бюджетних коштів під час ремонтів доріг місцевого значення, що чомусь є надзвичайно проблемним ще з початку цього року.

Завдяки порталу громадянське суспільство отримуватиме зручний інструмент для здійснення громадського моніторингу та контролю реалізації ремонту доріг. Журналісти – зручний доступ до об’єктивної та актуальної інформації про виконання проектів, порівняння та аналізу інформації для підготовки матеріалів про дорожнє будівництво Хмельницької області.

Керівництво області отримає можливість забезпечити прозорість реалізації інфраструктурних проектів та здійснювати моніторинг дорожнього сектору, щоб інформувати громаду про покращення місцевої інфраструктури.

Для бізнесу відкритість демонструватиме рівень відкритості ринку та корисну статистику про реалізацію інфраструктурних об’єктів, рівень конкуренції та підвищує інвестиційну привабливість регіону.

На жаль, внесок громадського сектору Хмельниччини у реалізацію цієї ініціативи не було публічно висвітлено. Як ХОДА, так і CoST під час заходу демонстрували повне бажання співпрацювати між собою, однак ще на початку цього року керівництво області надсилало

листи представникам добровільної ініціативи, за підписом керівниці профільного управління, щодо відсутності необхідності цієї співпраці, адже область і так достатньо висвітлює це питання на своєму сайті. І от саме представникам громадськості вдалось посадити сторони за стіл переговорів, що вилилось у підписання меморандуму.

Після підписання цього меморандуму пройшло не багато часу, а тому можливо саме це є підставою того, що на спеціальному сайті відсутня поки інформації щодо Хмельницької обласної адміністрації. Хочеться сподіватись, що саме в цей час відбувається його наповнення необхідною інформацією, яка відповідно до підписаних зобов'язань має бути оприлюднена.

Додатково, експерти відмітили, що ця ініціатива заслуговувала б на вищу оцінку, якби передбачались якісь важелі запобігання неефективним витратам чи можливості оскарження з боку бізнесу у випадку нелогічних або упереджених дій влади.

Оцінка: Якість [+1,7] Важливість [41,2%]

III. На шляху до рівних можливостей - приєднання до Хартії рівності жінок і чоловіків (м. Житомир)⁴

Зміст заходу:

Влітку 2019 року на сесії Житомирської міської ради депутати прийняли рішення «Про приєднання до Європейської хартії рівності жінок і чоловіків у житті місцевих громад». Проект відповідного рішення про підтримку Хартії рівності було підготовлено управлінням у справах сім'ї, молоді та спорту міської ради та постійною депутатською групою «Рівні можливості», згідно з яким передбачений аналіз міських програм розвитку (у сферах - освіти, транспорту, культури, інфраструктури та ін.) на предмет наявності гендерного компоненту.

Загалом більше 1600 муніципалітетів із 32 країн світу вже приєдналися до Хартії. Серед українських міст першим було місто Вінниця, відповідно місто Житомир стане другим містом, де офіційно підтримали Європейську хартію рівності жінок і чоловіків у житті місцевих громад.

Також, згідно з інформацією офіційного сайту Житомирської міської ради, повідомляється, що управління у справах сім'ї, молоді та спорту міської ради працює над впровадженням гендерних компетенцій серед працівників виконавчого комітету, представників громадських організацій, населення з 2012 року, зокрема успішно реалізовано низку проєктів, серед яких «Гендерний портрет Житомирської міської ради», «Гендерна кав'ярня», «Гендерний щоденник посадової особи місцевого самоврядування» тощо.

Відповідно до Європейської Хартії рівності чоловіків та жінок, до якої приєднався Житомир, забороняється дискримінація за будь-якими ознаками статі, раси, етнічного або соціального походження, генетичних особливостей, мови, релігії або переконань, політичних або інших поглядів, належності до національних меншин, майнового стану, місця народження, інвалідності, віку або сексуальної орієнтації. Хартія «закликає європейські місцеві та регіональні органи самоврядування взяти на себе зобов'язання використовувати існуючі повноваження і партнерства для досягнення більшої рівності своїх громадян». Приєднавшись до Хартії, Житомирська міська рада взяла на себе зобов'язання забезпечити виконання положень Хартії в межах своїх повноважень.

⁴ Досліджувала: Маркевич Катерина - експерт з економічних програм Українського центру економічних і політичних досліджень імені О. Разумкова.

Примітки

Даних захід матиме позитивний вплив на шляху забезпечення рівних прав та можливостей мешканців громади Житомира.

З іншої сторони, за думкою експертів, підписання Хартії зовсім не означає, що в місті чи навіть в муніципалітеті щось серйозно змінюватиметься на краще. Зокрема, жодних запланованих практичних кроків мерії вони не побачили.

Оцінка: Якість [+1] Важливість [22%]

IV. Заплановане відкриття центрів підтримки бізнесу (Чернігівська область)⁵

Зміст заходу:

Чернігівщина вважається досить депресивним економічним регіоном України, саме тому зусилля місцевої влади за допомогою міжнародної підтримки спрямовані на підтримку та створення сприятливих умов для ведення бізнесу в регіоні. З цією метою в області запроваджується ініціатива створення центрів підтримки бізнесу на базі центрів надання адміністративних послуг міст Чернігів, Ніжин та селища Козелець. Даний пілотний проєкт - запуску мережі центрів підтримки підприємництва (ЦПП) буде реалізовуватися у чотирьох областях України за підтримки Офісу розвитку малого і середнього підприємництва при Міністерстві розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та міжнародного проєкту FORBIZ.

Наразі планується підписання відповідного Меморандуму про співпрацю щодо реалізації проєкту з утворення ЦПП у Чернігівській області. Дана ініціатива дозволить пройти відповідне навчання фахівців зазначених місцевих громад Чернігівщини, де наразі проходять навчання з питань розвитку малого та середнього підприємництва, інфраструктури підтримки бізнесу, типового інформаційного пакету послуг ЦПП тощо.

Зокрема, передбачено, що відповідні центри надаватимуть безкоштовні інформаційні та консультаційні послуги, передовсім, для мікро - та малого бізнесу, а також осіб, які планують започаткувати власну справу.

Примітки

Загалом варто відзначити, що реалізація подібної ініціативи сприятиме формуванню на Чернігівщині сприятливої системи розвитку бізнесу, спрощенню доступу МСП до інформаційно-консультаційної підтримки, стимулюватиме налагодження діалогу між бізнесом та місцевою владою.

⁵ Досліджувала: Маркевич Катерина - експерт з економічних програм Українського центру економічних і політичних досліджень імені О. Разумкова.

Проте, як зазначили експерти, без підписання Меморандуму і подальших кроків оцінювати дану ініціативу високо не можна. Також, експерти сумніваються, що чиновники можуть допомагати розвитку бізнесу (особливо консультаціями).

Оцінка: Якість [+0,6] Важливість [16%]

V. Дозвіл будівництва приватної дороги до порту (м. Одеса)⁶

Зміст заходу:

18 вересня депутати Одеської міської ради надали ТОВ «ХАДЖИБЕЙ-2» в оренду на 49 років 6,6824 гектара землі для будівництва дороги та її обслуговування. Нова дорога має з'єднати естакаду Одеського морського торговельного порту з об'їзною дорогою та зрештою розвантажити міські дороги від потоку фур (в Одесі порт знаходиться в центрі міста). Зводити її будуть за кошти ТОВ «Євротермінал», а попередня вартість робіт - 5-6 млн. дол.

Наразі вантажівки без порушення правил дорожнього руху можуть заїхати в порт лише одним шляхом – Хаджибейською дорогою, яка завершується майданчиком "Сухий порт" компанії «Євротермінал», на який замикається естакада порту. Ця приватна компанія стягує плату за проїзд на територію порту, незалежно від намірів перевізника використовувати послуги підприємства чи ні. Загалом мова йде про суму від 17 \$ з однієї машини. Офіційної альтернативи для перевізників немає, а журналісти пов'язують компанію з особами, близькими до одеської мерії.

Ситуація почала загострюватись після того як у березні 2016 року мерія заборонила вантажівкам діставатись порту вулицями міста, і Євротермінал став єдиним суб'єктом господарювання, через територію якого, не порушуючи правил дорожнього руху, можна було потрапити в порт. Втім, часто вантажівки все одно їхали під забороняючі знаки, оскільки розмір штрафу за таке порушення все одне був меншим, ніж офіційна плата від Євротерміналу. Проблема настільки гостра, що не лише водії вантажівок знищували дорожні знаки, які забороняли їм рух до порту безкоштовною дорогою, але навіть й колишній очільник області Міхеїл Саакашвілі.

Але на протести вийшли «місцеві мешканці» (яких за підозрою низки ЗМІ підтримував Євротермінал, – авт.), які почали перекривати заборонені для проїзду вантажних автомобілів ділянки дороги для їхнього захисту та своїх будинків від руйнування через проїзд перевантажених фур. Встановлювались навіть своєрідні блокпости та організовувалось цілодобове чергування жителів біля них, що залишало для вантажівок лише одну офіційну дорогу через майданчик Євротерміналу. Водії вантажівок почали шукати варіанти проїзду через інші навколишні населені пункти, через що до протесту

⁶ Досліджував: Католик Ярослав - регіональний координатор проектів, помічник народного депутата України.

підключились вже їхні мешканці, які виявились не надто задоволеними величезному потоку багатотонних вантажівок, які руйнують їхні дороги та розташовані біля дороги будинки.

Зацікавився ситуацією й Антимонопольний комітет України, який провів власне розслідування. Він визнав що стягування плати Євротерміналом з експедиторів (перевізників) за проїзд до порту є зловживанням монопольним становищем та наклав на компанію штраф у розмірі 5 млн. 369 тис. грн.. Крім цього АМКУ зобов'язав Євротермінал забезпечити експедиторам можливість безкоштовного проїзду в порт. Компанія не погодилась з таким рішенням і оскаржила його в суді, однак Апеляційний господарський суд (м. Київ) у 2018 році підтвердив правоту АМКУ. Не зважаючи на це, безперешкодного доступу до цього часу так і не з'явилося, і з експедиторів продовжують стягувати плату.

В липні АМПУ, міська влада та стивідори сіли за стіл переговорів щодо будівництва нової дороги до порту, паралельну існуючій Хаджибеївській дорозі. Багато хто покладав надії на те, що нарешті з'явиться альтернатива послугам Євротерміналу. Але ні – як виявилось, мерія, фактично, надала право на нову дорогу цій самій близькій до себе компанії. Звісно, дорога будуватиметься за власні кошти компанії і має розвантажити міські дороги, суттєво зменшивши їхнє руйнування, але вона буде платною і вестиме на той самий платний майданчик «Сухий порт». Відповідно, для експедиторів мало що зміниться.

Цікаво, що Адміністрація морських портів України також подавала документи для отримання земельної ділянки для будівництва власної дороги, однак на сесію міської ради цей проект не винесли. Як пояснили чиновники, через те, що проект АМПУ не пройшов обговорення робочої групи, а запланована дорога перетинала низку магістральних мереж.

Зате мер Одеси Геннадій Труханов публічно підтримав проект Євротерміналу, заявивши, що він є привабливим як з інвестиційної точки зору, так і з технічної, адже їхня дорога не перетинатиме підземні та наземні комунікації. Крім того, міський голова заявив, що сьогодні більше половини стивідорних компаній, які працюють в порту, без проблем співпрацюють з компанією «Євротермінал».

Разом з тим, в мерії пообіцяли на наступному пленарному засіданні розглянути питання виділення земельної ділянки АМПУ, щоб вони могли побудувати власну дорогу до порту. Вона також буде платною, через що в мерії навіть стверджували, що сенсу в ще одній портовій дорозі, немає. Втім, як з'ясували журналісти, проїзд по портовим дорогах коштуватиме значно дешевше, аніж по частині "Євротерміналу".

Поки що Адміністрація морських портів України направила на адресу ТОВ «Євротермінал» розроблений проект договору про встановлення сервіту проїзду великовантажного автотранспорту на територію Одеського морського порту і назад. Проте чи погодиться «Євротермінал» його підписати наразі невідомо.

Примітки

З одного боку, альтернативна дорога справді необхідна. Це і питання зменшення заторів на міських дорогах, і забезпечення збереження самих доріг від перевантажених фур, і навіть питання екології (вантажівки не стоятимуть в заторах, і викидатимуть в повітря менше забруднюючих речовин).

Але з іншого боку, експерти зазначили, що навіть в цій ситуації чітко простежується лобізм мерії та намагання надати "своїй" компанії монопольне становище: є великі питання до процедури прийняття рішення та можливих корупційних ризиків.

Оцінка: Якість [-0,8] Важливість [35%]

VI. Боротьба обласної державної адміністрації проти ПАТ «Укрзалізниця», яка закриває неприбуткові станції (Чернівецька область)⁷

Зміст заходу:

На початку 2019 року ПАТ «Укрзалізниця» оприлюднила власний аналіз роботи вантажних станцій у другому півріччі 2018 року. На його основі складено рейтинг малодіяльних вантажних станцій – таких, обсяг навантаження і вивантаження на яких не перевищив 2,34 вагона на добу. Тобто, витрати на утримання таких станцій є більшими ніж прибуток від їхнього використання. У цьому переліку опинилися 13 станцій Чернівецької області.

В керівництві ПАТ «Укрзалізниця» стверджують, що рішення щодо майбутнього малодіяльних залізничних станцій буде ухвалюватись з огляду на економічну доцільність і спроможність підприємства утримувати цю інфраструктуру. Про це заявив перший заступник директора філії «Центр транспортної логістики» УЗ Сергій Підгородецький. Процедура закриття станцій для комерційних операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів вже розпочата на станціях «Вашківці», «Вижниця», «Кострижівка», «Веренчанка», «Заставна», «Кіцмань» і «Карпачів».

У функціонуванні станцій зацікавлені передусім територіальні громади та бізнес. Керівництво ПАТ «Укрзалізниця» запропонувало місцевому бізнесу альтернативний тариф, наближений до економічно обґрунтованого, для перевезення вантажів з малодіяльних до опорних залізничних станцій. Завжди доводиться обирати – або залізничний бізнес заробляє на своїй діяльності, або оптимізується й зосереджується на підвищенні ефективності роботи. Укрзалізниця на ринку світових перевізників є одним з найбільших гравців, але водночас найменш ефективним.

Як тільки посадовцям Чернівецької ОДА стало відомо про закриття станцій, вони одразу скерували листи до Адміністрації Президента й Кабінет міністрів, Верховну Раду та Міністерство інфраструктури. Просили, щоб не закривали. Однак ПАТ «Укрзалізниця» посилається на те, що якщо місцева влада і підприємці не дотують збиткові станції, то ПАТ «Укрзалізниця» має право закрити їх протягом шести місяців за погодження міністерства

⁷ Досліджував: Блінов Олег - аналітик НУО «Центр громадського моніторингу та досліджень».

інфраструктури. Міністерство, до речі, неодноразово надсилало такі запити до Чернівецької ОДА. Однак посадовці їх одразу відхиляли.

Місцева влада Буковини стверджує, що ця ситуація може негативно позначитись не лише на прибутках підприємств і компаній, які користуються послугами залізничників, а й на економічному становищі регіону. Одними з перших протестувати через таке рішення ПАТ «Укрзалізниця» почали в управлінні лісового та мисливського господарства Буковини. Там заявили, що заплановане ПАТ «Укрзалізниця» закриття станції «Межиріччя», яке знаходиться у селі Чудей, Сторожинецького району, призведе до різкого погіршення виробничої діяльності з реальною загрозою ліквідації «Сторожинецького лісгоспу» – одного з найбільших підприємств регіону.

«Дана станція є основним і єдиним майданчиком для постачання готової продукції деревопереробки нашим споживачам, у тому числі за кордон. Це забезпечує країні стабільні валютні надходження, а лісгоспу, який перебуває на самофінансуванні, – кошти, необхідні для проведення усіх лісгосподарських заходів, сплати податків і соціальних відрахувань», – повідомив директор «Сторожинецьке ЛГ» Ігор Беленчук у своєму листі до нардепа від 202 округу Максима Заремського.

Депутати Чернівецької облради підготувала проект звернення до ПАТ «Укрзалізниця» з проханням не закривати залізничну станцію «Межиріччя». Розгляд цього питання очікується на наступному засіданні ради. Управління інфраструктури Чернівецької ОДА вже понад рік намагається переконати ПАТ «Укрзалізниця» в необхідності збереження цих вантажних станцій. Оскільки може постраждати місцевий бізнес, зокрема Неполоковецький комбінат хлібопродуктів. За неофіційними даними, лише за дев'ять місяців 2018 року, комбінат сплатив до бюджету близько восьми мільйонів гривень.

Примітки

Підтримання інфраструктури регіону, зокрема залізничного транспорту - це пряме зобов'язання місцевої влади та бізнесу, однак ні влада, ні бізнес не готові на пошук компромісів з ПАТ «Укрзалізниця», а хочуть аби за це платив хтось інший.

Імовірно, у близькому майбутньому Чернівецька область залишиться без більшості вантажних залізничних станцій. Станції, які планують закривати: Кострижівка, Веренчанка,

Заставна, Вижниця, Карапчів, Вашківці, Іспас, Новоселиця, Магала, Сторожинець, Чудей (Межиріччя), Кіцмань, Романківці.

Закриття залізничних станцій по усій Чернівецькій області матиме негативний вплив на економічну ситуацію в регіоні, однак критичним його назвати не можна. Оскільки, згідно з даними внутрішнього дослідження ПАТ «Укрзалізниця», обсяг навантаження/вивантаження товарів є достатньо незначним - усього 2,34 вагона на добу. Тобто вантажі можна перевозити іншими альтернативними видами транспорту, а збиткові станції закрити.

За словами експертів, загалом це виглядає як намагання максимально експлуатувати наявну інфраструктуру, абсолютно не зважаючи на збитки підприємства. Навряд чи таку боротьбу за суспільні інтереси можна назвати такою, що заслуговує на якусь позитивну оцінку. Необхідно шукати рішення як збільшити навантаження станцій або якимось чином дотувати їх роботу, а не просто інформувати про не підтримку дій залізниці.

Оцінка: Якість [-1] Важливість [37%]