

УДК 338.49

Засадко В. В.

ЗАГРОЗИ І РИЗИКИ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ГАРАНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ МІСТ УКРАЇНИ

У статті проаналізовані виявлені ризики для економічної безпеки урбанізованих територій, які створюють наявні проблеми у функціонуванні міської інфраструктури в Україні. Проаналізовані проблеми житлово-комунальної інфраструктури, серед яких виділено високу енергоємність експлуатації житла, погіршення технічного стану інженерного обладнання, конструктивних елементів будівель, наявність ветхого та аварійного житла, відсутність належного благоустрою в квартирах. Окреслені ризики еколого-техногенної інфраструктури, що пов'язані із дестабілізацією функціонування систем водопостачання і водовідведення, збиранням та утилізацією твердих побутових відходів. Ризики дорожньо-транспортної інфраструктури охарактеризовані в таких аспектах, як низька якість дорожнього покриття, недостатня розвиненість дорожньої мережі та її пропускної спроможності.

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

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

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Оскільки високорозвинена інфраструктура має суттєве значення для ефективного функціонування економіки, показники якості інфраструктури розглядаються при оцінці рівня конкурентоспроможності, економічної безпеки держав, регіонів і міст. Наприклад, Всесвітній економічний форум щорічно розробляє індекс глобальної конкурентоспроможності [1], до складу якого входить оцінка якості інфраструктури. Так, динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної конкурентоспроможності) ілюструє досягнення позитивних результатів у вдосконаленні транспортних, телекомунікаційних мереж, хоча рівень цього показника досить низький (рис. 1).

Взаємозв'язки між рівнем розвитку інфраструктури міст та їх 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) [2]. За цією методикою у 2015 р. найбільш безпечну інфраструктуру мають міста Цюрих, Мельбурн та Сідней.



Рис. 1. Динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної конкурентоспроможності), 2006-2015 рр.

Побудовано за: [1]

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 [3], 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 [4]. 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 [5].

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 міської інфраструктури, а також характеристика їх впливу на гарантування економічної безпеки міст України.

Виклад основного матеріалу. Вищий рівень розвитку інфраструктури характерний, переважно, для більш урбанізованих регіонів України (рис. 2). Практика показує, що майже всі основні елементи індустриально-інноваційної економіки зосереджені на урбанізованих територіях. У містах концентрується основна маса капіталу і керівні структури. Переважна частина сучасної економіки просторово розміщена в містах. Отже, урбанізація сприяє прискоренню економічного зростання, оскільки в місті продуктивність вища, ніж у сільській місцевості. Таким чином, виявляється логічний взаємозв'язок – для забезпечення позитивного впливу урбанізації в умовах прискореної модернізації країни необхідна ефективна міська інфраструктура.



Рис. 2. Рівень урбанізації та індекс якості інфраструктури регіонів України, станом на 01.01.2014 р.

Побудовано за: [6; 7]

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

Житлово-комунальна інфраструктура

Належні житлові умови є головним критерієм якості житлово-комунальної інфраструктури міста. Саме тому для формування комфортності життєвого простору міста поряд із політикою соціально-економічного розвитку та просторового планування необхідним є забезпечення доступного житла для населення. Доступне житло є одним із ключових факторів підвищення привабливості міст для постійного проживання.

Протягом 2000-2013 рр. в українських містах спостерігалася позитивна динаміка забезпеченості населення житлом (рис. 3).

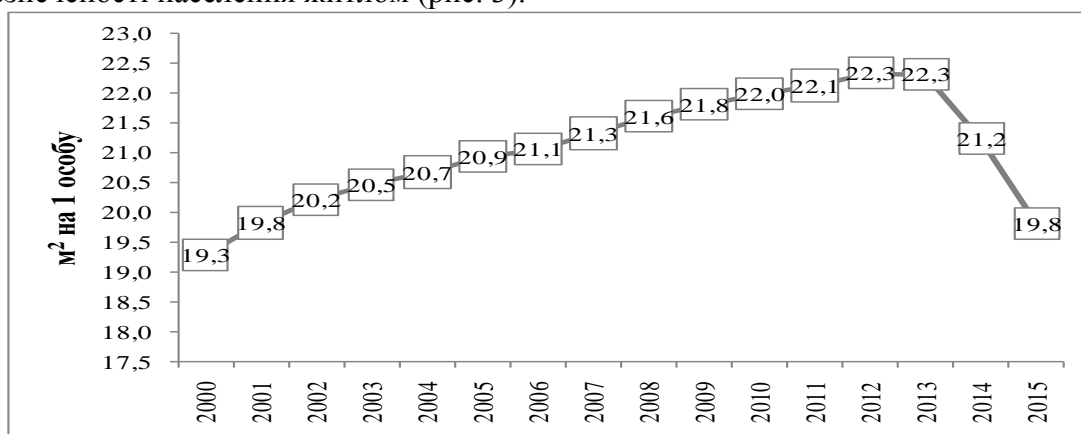


Рис. 3. Забезпеченість міського населення житлом в Україні, 2000-2015 рр.

Побудовано за: [8]

Зниження цього показника у 2014-2015 рр. передусім пов'язане із виключенням зі статистичного обліку тимчасово окупованих територій та зони проведення антитерористичної операції. Однак, навіть максимальний рівень забезпеченості

міського населення житлом (22,3 м² на особу) у 2012-2013 рр. є значно, подекуди вдвічі, нижчим, ніж у країнах ЄС. Незабезпеченість громадян житлом погіршує якість життя окремих прошарків населення, створюючи ризики соціальної напруги.

Понад 50 % житлового фонду міст України побудовано в період 1960 –1990 рр., коли вимоги щодо енергозбереження, енергоефективності та теплоізоляції були нечітко окреслені. Це зумовило виникнення ризику високої енергоємності експлуатації та теплозабезпечення житла, який супроводжується значними фінансовими затратами, що особливо відчутно в період глибокої економічної та енергетичної кризи держави.

Хронічне недофінансування капітального ремонту житлового фонду та, як наслідок, значне погіршення технічного стану інженерного обладнання, окремих конструктивних елементів будівель, спричиняють наявність ветхого та аварійного житла. В містах України кількість житлових будинків, що входять до складу аварійного житлового фонду, налічує понад 80,0 тис. одиниць, ветхого – 15,0 тис. одиниць. У 2014 р. у будинках аварійного та ветхого житлового фонду проживали 96 тис. осіб (рис. 4). Сумарно площа ветхого та аварійного житлового фонду в українських містах становить 2,8 млн м² – понад третину нинішніх річних обсягів будівництва в міських поселеннях.

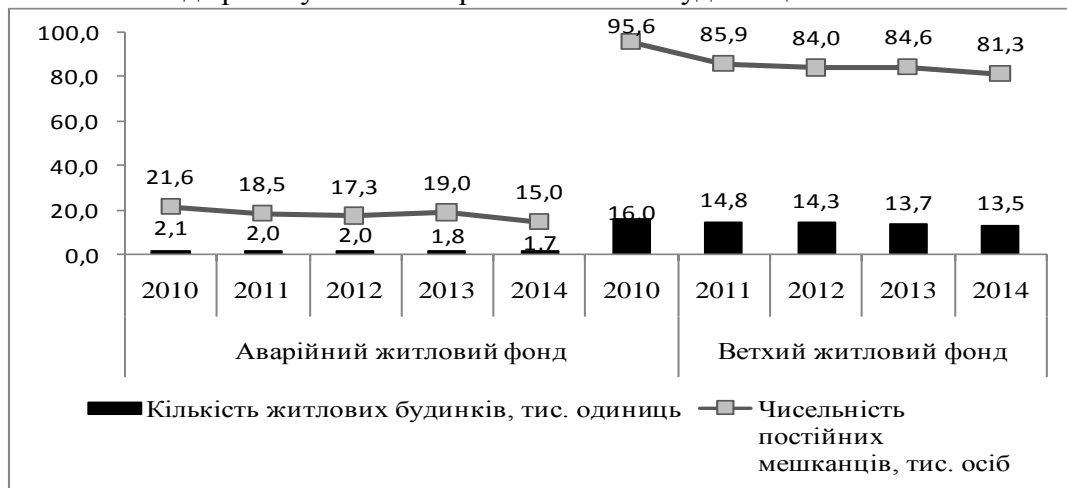


Рис. 4. Динаміка показників аварійного та ветхого житлового фонду в містах України, 2010-2014 рр.

Побудовано за: [8]

Суттєві незручності в побуті створює відсутність належного благоустрою в квартирах. У міських поселеннях України необладнані водопроводом 23,0 % квартир, гарячим водопостачанням – 36,6 %, каналізацією – 25,8 %, опаленням – 21,4 % (рис. 5). Значна частина необладнаних помешкань знаходиться у застарілих будівлях та гуртожитках.

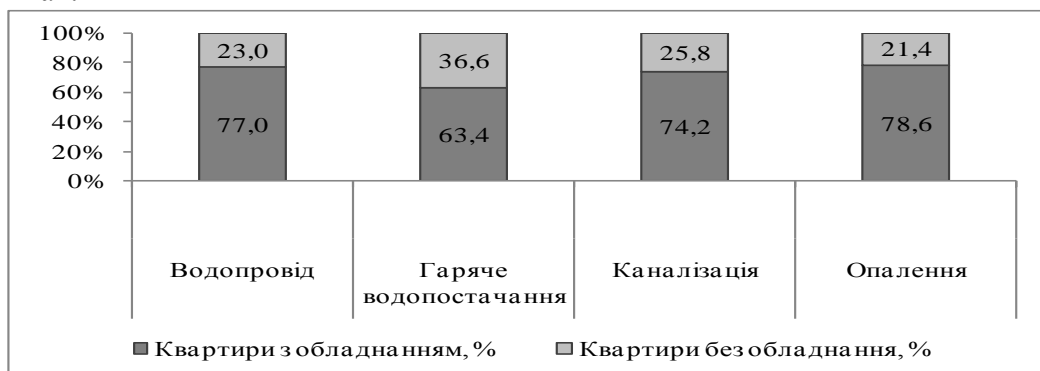


Рис. 5. Обладнання квартир в міських поселеннях України, станом на 01.01.2015 р.

Побудовано за: [8]

Низка житлових будинків з вищим рівнем благоустрою, у яких наявні водопровід та каналізація, зазнають аварійних ризиків. Адже технічний стан об'єктів системи водопостачання визначається високим ступенем зношеності: у 2014 р. із загальної протяжності водопровідних мереж в аварійному стані знаходилося 38,2 %. Найбільша питома вага ветхих та аварійних водопровідних мереж від загальної їх протяжності в областях: Луганській – 63,4 %, Донецькій – 48,4 %, Львівській – 45,2 %, Дніпропетровській – 44,0 %.

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

Актуальними для усіх міст країни є проблеми утримання, ремонту, модернізації і заміни ліфтів, серед яких – недостатні обсяги фінансування робіт з капітальному ремонту, модернізації та заміни ліфтів; відсутність повної диспетчеризації ліфтів; низька свідомість населення міст, що призводить до пошкодження кабін ліфтів, розкрадання ліфтового обладнання. Станом на 01.04.2015 р. кількість ліфтів, які мають термін експлуатації 25 і більше років, становить 48 981 од., що складає 58,8 % ліфтового парку України. Найкритичніша ситуація склалася у таких регіонах, де кількість ліфтів, що експлуатуються 25 і більше років: Донецька обл. – 80,8 %; Закарпатська обл. – 80,5 %; Львівська обл. – 80,3 % [9]. Експлуатація ліфтів, у яких закінчився термін експлуатації або технічний стан яких є неналежним, загрожує життю та здоров'ю мешканців.

Практично у всіх регіонах України у занедбаному стані перебувають диспетчерські системи. Більшість з них відпрацювала 20 і більше років та потребує заміни або модернізації. Не будуються і не вводяться в експлуатацію нові диспетчерські системи. Все це призвело до зменшення кількості диспетчеризованих ліфтів в Україні: з 80 % у 1994 р. до 61,6 % – у 2015 р. Кількість непрацюючих ліфтів на цей час – 1 950 од., що складає 2,3 % від загальної кількості ліфтів [9]. За результатами аналізу можна констатувати вкрай високий рівень фізичного і морального зносу ліфтового обладнання та недостатню дієвість заходів, спрямованих на його відновлення.

Екологічно-техногенна інфраструктура

Зростання кількості населення в містах зумовлює значне навантаження на житлово-комунальне господарство, створюючи ризики, пов'язані із дестабілізацією функціонування систем водопостачання і водовідведення (каналізаційних мереж), погіршенням санітарно-гігієнічної ситуації, збиранням та утилізацією (знешкодженням) твердих побутових відходів (ТПВ). Подача води за графіками та її тривала відсутність у водопровідних мережах, що характерне для низки міст України, сприяє бактеріальному забрудненню питної води. Ситуацію у санітарній сфері значно погіршують випадки відключення об'єктів водопостачання від систем енергопостачання. На 01.10.2014 р. 4 міста та 379 селищ міського типу [10] не мали централізованих систем водовідведення. У населених пунктах, де відсутнє централізоване водовідведення, для скидання стічних вод населення продовжує користуватися септиками або вигрібними ямами, використання яких погіршує екологічний стан джерел водопостачання, що призводить до їх забруднення патогенними бактеріями та вірусами, а також – сприяє збільшенню територій підтоплення населених пунктів.

У 261 населеному пункті населення отримує питну воду з місцевих джерел з відхиленням від нормативних вимог за фізико-хімічними показниками: загальна жорсткість, хлориди, сухий залишок, сульфати, фтор, загальне залізо, нітрати, аміак, марганець. Найбільшу кількість води з відхиленням від нормативних вимог на питну воду було подано: у Луганській області – 45 169 тис. м³ або 24,5 % від відпущеної води, у Дніпропетровській області – 26 842 тис. м³ або 4,9 %, у Херсонській області – 6322 тис. м³ або 13,6 %. Четверта частина водопровідних очисних споруд потребує відновлення. Кожна п'ята насосна станція відпрацювала нормативний термін амортизації, потребує заміни більше 40 % насосних агрегатів [8].

Однією з основних проблем утримання водогонів є значний термін їх експлуатації, що впливає на їх пропускну спроможність та може призводити до розриву труб при підвищенні тиску у мережі. Разом з тим, крім утримання водогонів, важливим проблемним питанням залишається подача води в населених пунктах за графіками, а також непідтримання нормативного тиску, що створює ще один ризик для безпеки міст – ускладнення гасіння пожеж. Від наявності необхідної кількості джерел протипожежного водопостачання, їх справності, а також нормативного тиску води у водогінній мережі залежить своєчасне оперативне реагування на пожежі та інші надзвичайні ситуації, що передусім дозволяє уникнути додаткових людських жертв та значних матеріальних збитків. Незважаючи на проведену територіальними органами ДСНС України роботу, загальний стан утримання джерел протипожежного водопостачання в Україні у 2014 р., порівняно з попереднім роком, у цілому погіршився (рис. 6).



Рис. 6. Динаміка показників стану джерел протипожежного водопостачання, кількості пожеж та завданих ними збитків у містах України, 2009 – 2014 рр.

Побудовано за: [11]

Так, кількість несправних пожежних гідрантів у 2014 р. становила 9,1 тис. одиниць проти 8,5 тис. у 2013 р. Протягом останніх кількох років понад 3 тис. пожежних водіймищ є несправними. Неналежний стан протипожежного водопостачання призводить до збільшення людських жертв та збитків, завданих пожежами. Так, наприклад, у 2014 р. збитки від пожеж у містах оцінені на рівні 3,2 млрд грн проти 2,0 млрд грн у 2013 р.

Одним із викликів еколого-техногенної інфраструктури міст є нагальна проблема забезпечити екологічну безпеку життєдіяльності населення. Особливо гостро постає питання поводження з твердими побутовими відходами (ТПВ), обсяги яких попри зусилля органів місцевої влади та природоохоронних організацій невпинно зростають. Землі, на яких знаходяться сміттєзвалища ТПВ не тільки забруднюють землі, але й повітря, є розсадником для гризунів і диких птахів, які можуть швидко розносити хвороби по усьому місту та за їх межі. Поряд з цим, стоки таких

сміттєзвалищ забруднюють підземні води, що створює додаткові загрози забрудненню питної води у містах (насамперед – у бюветах та у колодязях, розташованих у секторі приватних житлових будинків у межах міста та на околиці міст).

За даними Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, станом на 01.01.2015 р. понад 50 % звалищ і полігонів ТПВ потребують паспортизації, 21 % – підлягають рекультивациі, а 19 % – не відповідають нормам експлуатації за параметрами екологічної безпеки. За гострої потреби у будівництві нових 576 полігонів зі зберігання ТПВ у містах України щорічно виявляється майже 24 тис. несанкціонованих (стихійних) звалищ, що займають площу понад 1,5 тис. га [12].

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

Дорожньо-транспортна інфраструктура

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.

Ризики для безпеки учасників дорожнього руху створює стан дорожнього покриття. Так, загальна протяжність вулиць в містах України у 2014 році становила 87,6 тис. км, з якої лише 7,7 тис. км (8,8 % від їх загальної протяжності) обладнані системою зливової каналізації, з них – 39 % вулиць потребують ремонту зливової каналізації. Решта вулиць – 80 тис. км, що становить 91 % від їх загальної протяжності, взагалі не обладнані зливовою каналізацією [13]. 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 [14]. Щорічні матеріальні втрати, спричинені заторами в містах країн ЄС, оцінюють на рівні 1 % від ВВП [15]. Скорочення заторів на 25 % може збільшити роздрібні продажі на 6 % і забезпечити зростання приватних заощаджень, що сприяє зміцненню економічної безпеки міст [16].

Дослідження підтверджують [17], 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 [18].

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



Рис. 7. Рік випуску трамваїв та тролейбусів, що експлуатуються в Україні, станом на 01.01.2015 р.

Побудовано за: [19]

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

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. В цілому потреби в інвестуванні модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури міст України оцінюються на рівні 13,5 млрд євро (рис. 8).

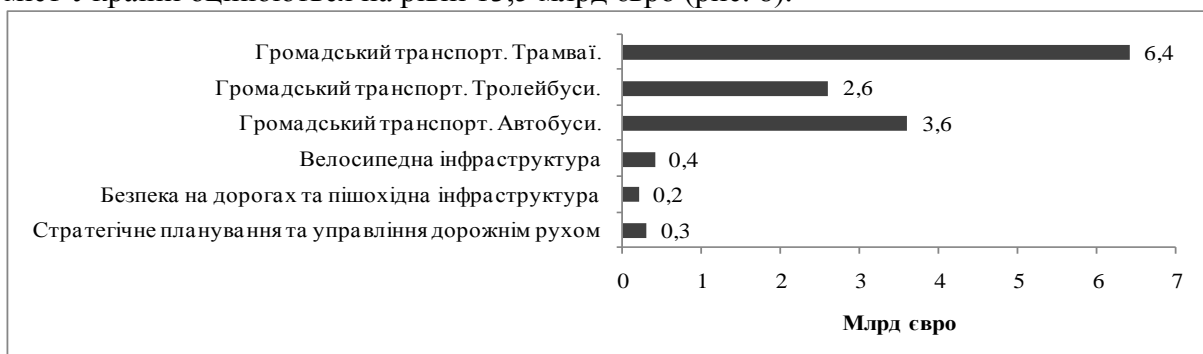


Рис. 8. Потреби в інвестуванні модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури міст України, станом на початок 2014 р.

Побудовано за: [20]

Висновки. Сучасні процеси урбанізації створюють виклики для інфраструктури міст, в 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. Серед найбільш загрозливих для безпечного розвитку урбанізованих територій є недоліки і проблеми функціонування житлово-комунальної, дорожньо-транспортної та екологічно-техногенної інфраструктури.

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

Список використаної літератури

1. The Global Competitiveness Index data platform [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/issues/competitiveness-0/gci2012-data-platform/>; The Global Competitiveness Index data platform [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.weforum.org/issues/competitiveness-0/gci2012-data-platform/>.

2. 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; The Safe Cities Index: Assessing urban security in the digital age [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://safecities.economist.com/wp-content/uploads/2015/06/Safe_cities_index_2015_EIU_report-1.pdf.

3. 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>; Merk O., Saussier S., Staropoli C., Slack E., Kim J. Financing Green Urban Infrastructure. OECD Regional Development Working Papers 2012/10. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://dc.doi.org/10.1787/5k92p0c6j6r0-en>.

4. The smart city model [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.smart-cities.eu/index.php?cid=2&ver=3>; The smart city model [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <http://www.smart-cities.eu/index.php?cid=2&ver=3>.

5. European Initiative on Smart Cities [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://setis.ec.europa.eu/set-plan-implementation/technology-roadmaps/european-initiative-smart-cities>; European Initiative on Smart Cities [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <http://setis.ec.europa.eu/set-plan-implementation/technology-roadmaps/european-initiative-smart-cities>.

6. Звіт про конкурентоспроможність регіонів України 2013. Назустріч економічному зростанню та процвітання. Фонд ефективне управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.feg.org.ua/docs/FEG_report_2013_body_ukr_web.pdf; Zvit pro konkurentospromozhnist rehioniv Ukrainy 2013. Nazustrich ekonomichnomu zrostanniu ta protsvitanniu. Fond efektyvne upravlinnia [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.feg.org.ua/docs/FEG_report_2013_body_ukr_web.pdf.

7. Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html; Chyselnist naseleennia na 1 sichnia 2014 roku ta serednia chyselnist za 2013 rik. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html.

8. Житловий фонд України у 2014 році. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/bl/07/bl_gf_14.zip; Zhytlovyi fond Ukrainy u 2014 rotsi. Statystychnyi biulleten Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/bl/07/bl_gf_14.zip.

9. Ліфтове господарство станом на 01.04.2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/zkh/zhitlove-gospodarstvo-reformuvannya-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva-127749/zhitlove-gospodarstvo-931228/liftove-gospodarstvo-385599/liftove-gospodarstvo-stanom-na-01-04-2015-955337/>; Liftove gospodarstvo stanom na 01.04.2015. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.minregion.gov.ua/zkh/zhitlove-gospodarstvo-reformuvannya-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva-127749/zhitlove-gospodarstvo-931228/liftove-gospodarstvo-385599/liftove-gospodarstvo-stanom-na-01-04-2015-955337/>.

10. Паспорт житлово-комунального господарства України. 01.10.2014 р. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/zkh/reforma-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva/pasporti-oblatey-stanom-na-01-10-2014-199968/>; Pasport zhytlovo-komunalnoho gospodarstva Ukrainy. 01.10.2014 r. Ministerstvo rehionalnoho rozvytku, budivnytstva ta zhytlovo-komunalnoho gospodarstva Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.minregion.gov.ua/zkh/reforma-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva/pasporti-oblatey-stanom-na-01-10-2014-199968/>.

11. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.mns.gov.ua/content/national_lecture.html; Natsionalna dopovid pro stan tekhnohennoi ta pryrodnoi bezpeky v Ukraini [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu : http://www.mns.gov.ua/content/national_lecture.html.

12. Звітність «Санітарна очистка» за 2014 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/4225/TPV4.pdf>; Zvitnist «Sanitarna ochystka» za 2014 rik [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu : <http://www.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/4225/TPV4.pdf>.

13. Аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2014 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://blagoustriy.info/media/attachments/16aac652-a5cb-494e-b574-73a241bda236.rtf>; Analiz stanu sfery dorozhno-mostovoho gospodarstva za 2014 rik [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu : <http://blagoustriy.info/media/attachments/16aac652-a5cb-494e-b574-73a241bda236.rtf>.

14. Громадський транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cd.greenpack.in.ua/gromadskyu-transport/>; Hromadskyi transport [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://cd.greenpack.in.ua/gromadskyu-transport/>.

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

16. 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; Traffic Management for a Smarter Planet [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/traffic_congestion/article/traffic-management-and-prediction.html.

17. 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>; Sung N., Rios M. Road crashes have more impact on poverty than you probably thought [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://blogs.worldbank.org/transport/road-crashes-have-more-impact-poverty-you-probably-thought>.

18. Road traffic injuries [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>; Road traffic injuries [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>.

19. Основні показники роботи міського електротранспорту України за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://korpmet.org.ua/wordpress/wp-content/uploads/2011/12/>; Osnovni pokaznyky roboty miskoho elektrotransportu Ukrainy za 2014 rik [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://korpmet.org.ua/wordpress/wp-content/uploads/2011/12/>.

20. Urban Mobility in Ukraine: The 13 billion Euro gap [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/GIZ_SUTP_PB_Urban-Mobility-in-Ukraine_EN.pdf; Urban Mobility in Ukraine: The 13 billion Euro gap [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/GIZ_SUTP_PB_Urban-Mobility-in-Ukraine_EN.pdf.

Стаття надійшла до редакції 01.02.2016.

V. Zasadko

THREAT AND RISKS OF INFRASTRUCTURE PROVISION AND ITS IMPACT ON ECONOMIC SECURITY OF UKRAINIAN CITIES

The rapid development of urbanization processes in the world creates preconditions for the transformation of cities in terms of economic growth and competitiveness. Moreover urban areas are often centers of concentration of significant social and economic problems that create obstacles for safe human development. The growth of population in urban areas leads to the emergence of new needs in goods and services, infrastructure, employment, and therefore creates new risks and threats to the economic security of cities.

The article aims to identify the main risks and problems in the functioning of the existing urban infrastructure in Ukraine.

As far as a highly developed infrastructure is essential for the effective functioning of the economy, quality of infrastructure is considered when assessing the level of competitiveness, economic security of states, regions and cities. The relationship between the quality of infrastructure of cities and their economic security is studied in article.

The fast growth of urban areas has prompted a sharp increase in housing demand and prices, worsening the housing affordability situation in the country. Declining urban areas, on the other hand, are not attractive and do not generate jobs, thus triggering emigration and demographic changes. Key problems of housing and communal infrastructure are due to high energy performance of houses, degradation of the engineering equipment and structural elements of buildings, the presence of dilapidated and emergency housing, lack of adequate

sanitary equipment in the apartments.

Risks of ecological and technological infrastructure relate to the destabilization of the operation of water supply and sanitation, collection and disposal of solid waste.

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 current state of urban transport infrastructure requires the introduction of qualitative changes related to increasing road safety, the development of pedestrian and cycling infrastructure, improvement of passenger transportation services.

Modern urbanization poses challenges for urban infrastructure, including in Ukraine. This challenge is not just about the quantity of population, but also its composition. Cities are changing rapidly, especially in terms of both the scale and rate of demographic, social and economic transformation. This pattern of growth will also place additional strains on environmental resources needed for cities, such as clean water and clean air. Growing demand for infrastructure services places immediate pressures on natural resources. Environmental studies show that cities have important impacts upon the natural environments in which they are located, what is known as their 'ecological footprint'. More urbanized regions of Ukraine have higher level of infrastructure development. The most threatening risks are in housing, road infrastructure, ecological and technological infrastructure.

Key words: *economic security, infrastructure, risk, city, urbanization.*

УДК 316.4:338.24

Т.М. Завора

СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЯК ЧИННИК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Здійснено аналіз індикаторів соціальної безпеки держави, виявлено найважливіші загрози соціальній безпеці. Визначено основи соціальної відповідальності держави у сфері соціальної безпеки, напрями активізації процесів у галузі соціальної відповідальності бізнесу. Виявлено об'єктивні чинники низького рівня соціальної відповідальності населення. Окреслено стратегічні пріоритети соціальної відповідальності суб'єктів соціальної безпеки.

Ключові слова: *соціальна відповідальність, соціальні ризики та загрози, соціальна безпека, соціальна політика.*

Актуальність теми дослідження. Стійкий соціально-економічний розвиток України нерозривно пов'язаний із встановленням і реалізацією її національних інтересів у соціальній сфері. Від якості процедури визначення основних економічних пріоритетів та ефективності процесу їх реалізації залежить соціально-економічне становище держави. Ефективна реалізація стратегічних пріоритетів потребує вдосконалення правових і організаційних механізмів управління соціальною безпекою. Удосконалення системи управління передбачає зміну на краще й розвиток правових засад з питань соціальної безпеки шляхом приведення законодавства з питань соціальної безпеки у відповідність з Конституцією України та європейським законодавством. У зв'язку із цим, визначення пріоритетних напрямів і особливостей соціальної відповідальності суб'єктів забезпечення соціальної безпеки є своєчасним та актуальним.