

# **БЮЛЕТЕНЬ**

## **Місцева та регіональна політика розвитку в Україні**

**Період реалізації:  
травень – липень 2021**

*Автори:  
Єгор Киян, Юлія Проценко*

Липень 2021

## ПРО ПРОЕКТ

Поточний бюлетень був розроблений в рамках проекту «Зміцнення демократичної стійкості ключових державних інституцій 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 Посольства США в Україні (U.S. Embassy in Ukraine). Проект спрямований на підвищення ефективності державної адміністрації, органів місцевого самоврядування та громадянського суспільства у сфері створення та нагляду за регіональною політикою. Він також спрямований на підвищення прозорості та незалежності ключових регуляторних та судових органів, а також на підвищення прозорості та фінансової стабільності місцевих органів влади і найбільших державних підприємств в Україні.

Публікація представляє оцінку політик місцевого та регіонального рівнів, запроваджених у травні – липні 2021 року. 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 та сприяння реформам, антикорупційним практикам, які також можуть бути застосовані й іншими адміністраціями. У той же час, критична оцінка непрозорих та неефективних заходів повинна відрадити представників місцевої та регіональної влади від їх реалізації.

Заходи, включені до цього бюлетеня, були визначені та проаналізовані за підтримки експертної ради, яка була відібрана Міжнародним центром перспективних досліджень на основі їхнього досвіду. Шістьом 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

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

## РЕЗЮМЕ

Заходи, які експерти описали у даному випуску бюлетеня, стосуються різних регіонів України. Відібрані кейси даного випуску показують відсутність глибокого аналізу питання перед прийняттям рішення на місцях, неврахування інтересів різних учасників процесу, а також відсутність стратегічного планування та бачення результатів прийнятих рішень, відсутність фінансово обґрунтованих показників тощо.

Так, рішення Сумської міської ради про скасування контролю за стічними водами підприємств має значні ризики як для екологічної ситуації в місті та регіоні (а отже й здоров'я громадян), так і для фінансового стану комунального підприємства, яке займається очищенням стічних вод. Прийняття депутатами такого серйозного рішення без належного обґрунтування не відповідає принципам належного публічного та відповідального управління, погіршує проблему у сфері охорони довкілля та стає на сторону невеликої частини зацікавлених осіб.

Впровадження електронної системи оплати за проїзд є досить важливою задачею для всіх муніципалітетів України. Однак, у Рівному тривалий час міська влада не може визначитися з вибором провайдера для впровадження системи електронних квитків. Відсутність пояснень щодо затримки з боку органів місцевого самоврядування та непрозорість процесу прийняття рішення щодо обрання вигідного для міста підрядника викликає недовіру та стурбованість громади.

Впродовж періоду поширення пандемії також гостро стоїть питання надання якісних освітніх послуг по всій території України. У даному бюлетені експерти оцінили рішення щодо закупівлі ноутбуків для вчителів. Рішення хороше, однак, така ініціатива мала бути запроваджена ще після першої хвилі епідемії. Тендери розтягнуть процес купівлі у часі і він не завершиться до початку третьої хвилі епідемії. Також важливо впроваджувати комплексний підхід у забезпеченні якісного освітнього процесу.

Майже в кожному бюлетені є матеріал про розвиток туризму в тому чи іншому регіоні. У даному бюлетені є блок присвячений проведеному туристичному форуму у Кропивницькому. Місто та Кіровоградська область мають хороший потенціал для залучення туристів, що сприятиме формуванню позитивного іміджу регіону та підвищить інтерес туристів та бізнесу. Водночас, прийняттю управлінських рішень з боку влади

(особливо щодо спрямування бюджетних коштів) має передувати розрахунок економічного ефекту від їхнього впровадження та докази того, що інтереси громади будуть враховані в першу чергу.

Наявність аеропорту суттєво підвищує можливості будь-якого регіону, а тому бажання Житомирської влади реконструювати свій аеропорт цілком зрозуміле та логічне. Втім, з точки зору доцільності пріоритетність державної підтримки реконструкції цього аеропорту може викликати запитання, адже навколо Житомира в середньому на відстані 150 кілометрів розташовані два аеропорти Києва, а в 200-х кілометрах – в Рівному, які також мають статус міжнародних. Рішення про відкриття нових аеропортів слід приймати лише після ретельного аналізу того, що цей аеропорт дійсно буде охоплювати територію, де він може генерувати значні обсяги пасажирських перевезень та бути прибутковим у своїй діяльності.

Також, у даному бюлетені розглянули проблему державних замовлень, яка постійно виникає у ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод». Підприємство є важливим об'єктом промисловості Полтавської області. Проте його функціонування залежить від державних замовлень та вчасних розрахунків за виконання замовлень. Оскільки на державному рівні немає чіткого плану щодо оновлення залізничного складу країни, підприємство не може спланувати роботу власних виробничих потужностей. Така ситуація має спрямувати сили керівництва на пошук нових ідей щодо діяльності підприємства або пошук потенційних клієнтів, які зможуть забезпечити стабільну роботу заводу.

Отож, детальний аналіз, прорахунок економічного та соціального ефекту від впровадження заходів допоможуть краще використовувати наявні ресурси, приймати ефективніші рішення та забезпечити інтереси більшої частини громади, що в свою чергу підвищить довіру та підтримку до органів місцевого самоврядування та забезпечить сталий розвиток регіону.

**Склад експертної ради:**

- 1. Береза Альона** – регіональна координаторка проєктів, голова ГО «Жіночий Антикорупційний Рух».
- 2. Блінов Олег** – аналітик НУО «Центр громадського моніторингу та досліджень».
- 3. Католик Ярослав** – регіональний координатор проєктів.
- 4. Кузько Юрій** – виконавчий директор у НУО «Центр громадського моніторингу та досліджень».
- 5. Топонен Юлія** – фасилітатор громад, БО Карітас Маріуполь.
- 6. Проценко Юлія** – молодший економіст, МЦПД.

## 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***

<i>Назва</i>	<i>Якість [-3; +3]</i>	<i>Важливість [0%; 100%]</i>	<i>Фінальна оцінка [-300; 300]</i>	<i>Місце</i>
<b>Аеропорт в Житомирі готується до реконструкції та прийому міжнародних рейсів</b>	<b>2.33</b>	<b>75</b>	<b>175</b>	<b>I</b>
<b>Організація освітнього процесу під час пандемії</b>	<b>2.17</b>	<b>75</b>	<b>162.5</b>	<b>II</b>
<b>Крюківський вагонобудівний завод: труднощі та подальші перспективи</b>	<b>1.67</b>	<b>73.33</b>	<b>122.22</b>	<b>III</b>
<b>Розвиток туризму в Кропивницькому</b>	<b>2.2</b>	<b>54</b>	<b>118.8</b>	<b>IV</b>
<b>Рівненська територіальна громада й е-квиток</b>	<b>1.5</b>	<b>66.67</b>	<b>100</b>	<b>V</b>
<b>Сумська область: скасування контролю стічних вод підприємств</b>	<b>-2.67</b>	<b>76.67</b>	<b>-204.44</b>	<b>VI</b>

## **I. Аеропорт в Житомирі готується до реконструкції та прийому міжнародних рейсів<sup>1</sup>**

### **Зміст заходу:**

30 червня 2021 року уряд погодив відкриття в аеропорту «Житомир» імені Сергія Корольова пункту пропуску через державний кордон. Таким чином, даний аеропорт стане відкритим для міжнародних рейсів. Новостворений пункт функціонуватиме цілодобово для вантажного та пасажирського повітряного сполучення.

У [пояснювальній записці](#) до урядового проєкту зазначено, що зараз аеропорт «Житомир» є працездатним підприємством, яке може забезпечувати посадку, зліт, стоянку і обслуговування повітряних суден, пасажирів і вантажів. Проте так було не завжди. Попри те, що аеропорт в Житомирі існує з 1947 року, після розпаду СРСР він тривалий час використовувався тільки авіалюбителями. У 2011 році його навіть виключили з реєстру цивільних аеродромів, після чого він мав статус злітно-посадкового майданчика. Втім, у грудні 2015 року житомирський аеропорт отримав новий сертифікат аеродрому, а в січні 2016 року знову прийняв перший літак після 25 років простою.

Для того, щоб відповідати рівню міжнародного аеропорту, планується також його реконструкція. Управління капітального будівництва Житомирської міської ради 18 червня 2021 року оголосило в системі ProZorro відкриті торги щодо «Реконструкції аеродромного комплексу за адресою: Житомирська область, м. Житомир, вулиця Авіаторів, 9» очікуваною вартістю 476,3 мільйонів гривень - <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2021-06-18-013357-c>. Для виконання робіт з державного бюджету планується використати 446,3 мільйонів гривень, з місцевого бюджету – 30 мільйонів гривень. Станом на сьогодні закупівля перебуває на стадії подання тендерних пропозицій.

За умовами тендеру необхідно провести будівельні та монтажні роботи, роботи з водовідведення, влаштування зовнішнього електроосвітлення, реконструювати покриття аеродрому, облаштувати майданчик протижелезного захисту, кабельну лінію зв'язку, упорядкувати територію та інше.

---

<sup>1</sup> Досліджував: Кузько Юрій - виконавчий директор у НУО «Центр громадського моніторингу та досліджень»



### Примітки

Наявність аеропорту суттєво підвищує можливості будь-якого регіону, а тому бажання місцевої влади мати свій аеропорт цілком зрозуміле та логічне. Також, діяльність аеропорту сприяє економічному розвитку через такі канали, як збільшення обсягів торгівлі, підвищення продуктивності праці та залучення нових інвестицій та туристів, але у свою чергу, економічний розвиток також збільшує попит на авіаперевезення і, отже, робить їх більш доступними. Втім, з точки зору доцільності пріоритетність державної підтримки реконструкції цього аеропорту може викликати запитання, адже навколо Житомира в середньому на відстані 150 кілометрів розташовані два аеропорти Києва, а 200-х кілометрах аеропорт в Рівному, які також мають статус міжнародних. Рішення про відкриття аеропорту слід приймати лише після ретельного аналізу території, де він може генерувати значні обсяги пасажирських перевезень та бути прибутковим у своїй діяльності.

**Оцінка: Якість [2.33] Важливість [75%]**

## II. Організація освітнього процесу під час пандемії<sup>2</sup>

### Зміст заходу:

Дистанційний режим навчання для протидії поширенню COVID-19 та нові вимоги до забезпечення освітнього процесу стали викликом для вітчизняної системи освіти. Навчання в класах замінили на уроки в Zoom-кабінетах, проте вчителів не змогли забезпечити необхідною технікою для проведення занять.

У липні Київ розпочав підготовку до третьої хвилі епідемії, яка за підрахунками експертів, очікується цього літа. Навчальні заклади знову працюватимуть дистанційно.

Враховуючи дану ситуацію, у липні з держбюджету виділили додаткове фінансування в розмірі 980 мільйонів гривень для закупівлі 60 тисяч ноутбуків для вчителів в рамках боротьби з COVID-19 та його наслідками під час освітнього процесу в закладах загальної середньої освіти. Закупівля техніки має здійснюватися згідно [рекомендацій МОН](#), а використання субвенції здійснюватиметься на засадах співфінансування з державного та місцевого бюджетів. Для забезпечення прозорості процесу, Мінцифри розробили [спеціальний дашборд](#) для відстеження придбання ноутбуків по всій території країни. Також, відомство працює над цифровізацією освітньої сфери та планують впровадити електронні журнали та щоденники.

Київ та Київська область отримали 127 мільйони гривень в рамках державної субвенції. Київська область отримала 54,8 мільйонів гривень субвенції, з яких 53,9 мільйони виділено на придбання ноутбуків для педагогічних працівників. 952,7 тисяч гривень буде спрямовано як видатки споживання на придбання засобів захисту, необхідних для організації протиепідемічних заходів під час проведення основної та додаткової сесій зовнішнього незалежного оцінювання в 2021 році.

У свою чергу, Київська міська державна адміністрація [отримала](#) 72,2 мільйонів гривень субвенції на організацію освітнього процесу в місті Київ. З них 70,6 мільйонів гривень будуть спрямовані на закупівлю ноутбуків, а 1,5 мільйони гривень – на придбання засобів захисту.

Тендери на закупівлю техніки для потреб шкіл [Києва](#) та [Київської області](#) уже оголошені. Рекомендована МОН та Мінцифрою вартість одного ноутбука становить 20 040

<sup>2</sup> Досліджувала: Топонен Юлія - фасилітатор громад, БО Карітас Маріуполь

грн. Однак, оголошена вартість в тендері є вищою – по Києву 25 667 гривень, по Київській області - 22 500 гривень.

Обласна адміністрація повідомила, що закупівлі ноутбуків та засобів індивідуального захисту відбудуться централізовано, після чого будуть розподілені по закладах середньої освіти. Місцевим бюджетом субвенція не розподіляється.

Розпорядником коштів визначено Департамент освіти і науки КМДА.

### **Примітки**

Закупка ноутбуків та обладнання для проведення занять є хорошою ініціативою влади. Однак, це питання комплексне. Саме придбання техніки для вчителів ще не означає покращення ситуації в освітній сфері, вирішувати це питання потрібно комплексно:

- значна частина педагогічних працівників може потребувати відповідних курсів щодо використання цієї техніки та тих можливостей, які вона надає;
- дана ініціатива не вирішує проблему поганої якості інтернет-зв'язку в низці населених пунктів (зокрема, у віддалених від обласних центрів селах);
- відсутність відповідних гаджетів у соціально незахищених верств населення обмежує доступ до освіти частину учнів, що посилюватиме соціальну нерівність;
- шкільна навчальна програма має бути адаптована під використання комп'ютерів у процесі навчання як в онлайн, так і в офлайн форматі;
- потрібно уважно слідкувати за характеристиками лептопів, які будуть закуповуватися, задля уникнення завищення ціни на них, або перепродажу застарілих моделей, або тих, які були у вживанні під видом нових і сучасних;
- замовники, які отримують субвенцію для купівлі ноутбуків, будуть змушені проводити тендери, що розтягне процес купівлі у часі і до початку третьої хвили, ймовірно закупівлі не будуть проведені в повній мірі. Вона відбувається перед третьою хвилиною, а не після першої.

Загалом ініціатива правильна, однак її треба було реалізовувати одразу після першої хвили епідемії. Зараз необхідний якісний громадський контроль за процесом закупівель.

**Оцінка: Якість [2.17] Важливість [75%]**

### III. Крюківський вагонобудівний завод: труднощі та подальші перспективи<sup>3</sup>

#### Зміст заходу:

За підсумками першого кварталу 2021 року Крюківський вагонобудівний завод (КВБЗ) отримав чистий збиток на понад 72 мільйони гривень. Для порівняння, у 2020 році за цей період було отримано понад 75 мільйонів гривень чистого прибутку.

На початку червня директор департаменту корпоративного управління КВБЗ заявив про критичну ситуацію у промисловій сфері зазначивши, що у Полтавській області 50% валової доданої вартості припадає на промисловість. За 2020 рік випуск продукції зменшився у 3 рази. Замовлень на виготовлення вагонів у 2021 році дуже мало. Це вплинуло на зниження заробітної плати працівників та, відповідно, здійснення відрахувань до бюджету (у 2021 році сума відрахувань склала 34% від суми сплаченої за аналогічний період у 2019 році). Ця ситуація стала причиною відтоку висококваліфікованих кадрів.

Ще в березні 2020 року Президент України Володимир Зеленський, відвідавши КВБЗ у Кременчуці наголосив на необхідності підтримки власного виробника та пообіцяв зробити державне замовлення на 3 дизеля і 90 пасажирських вагонів. Влітку завод відвідав прем'єр-міністр України Денис Шмигаль та повідомив, що «Укрзалізниця» планує закупити у заводу пасажирських вагонів на 1 мільярдів гривень.

На початку 2021 року [тендер](#) на закупівлю пасажирських вагонів було оголошено, однак, торги не відбулися (до аукціону була допущена лише одна компанія). Окрім того, Укрзалізниця не розраховувалася з КВБЗ за три нові дизель-поїзди, які були замовлені три роки тому та за купейні спальні вагони вартістю 589 мільйонів гривень.

Щоб привернути увагу до проблеми та поліпшити ситуацію в галузі, голова державної адміністрації Полтавської області повідомив про ініціювання зустрічі з міністром інфраструктури та керівництвом Укрзалізниці.

Було винесено на обговорення наступні пропозиції:

- виконати обіцяні Президентом закупки вагонів та дизель-поїздів;
- припинити ввезення рухомого складу з вичерпаним терміном служби

<sup>3</sup> Досліджувала: Юлія Проценко – молодший економіст, МЦПД

з Російської Федерації;

- впровадити середньострокове планування (хоча б на три роки) на закупівлю рухомого складу;
- спланувати оновлення залізничного складу: скласти план закупівель вантажних вагонів в кількості 12-15 тисяч щороку (протягом 5 років) та графік списання старих вагонів (в Україні таких нараховується 20 тисяч);
- при імпорті залізничної продукції в Україну забезпечити локалізацію не менше 30%.

За підрахунками КВБЗ, реалізація програми дасть зростання ВВП на 2,3%, з урахуванням ефекту мультиплікації – на 8%. Надходження до бюджетів усіх рівнів - понад 31 мільярдів гривень на рік. Також, буде забезпечено 15 тисяч робочих місць у вагонобудуванні та 30 тисяч у суміжних галузях.

В результаті, 25 червня 2021 року АТ «Укрзалізниця» та ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» підписали угоду на постачання 100 пасажирських вагонів. Та, як повідомляють на [сайті КВБЗ](#), вперше в історії України таку кількість вагонів буде закуплено за кошти державного бюджету.

Найближчим часом КВБЗ готовий представити на науково-технічну раду Укрзалізниці нові перспективні моделі пасажирського рухомого складу: вагони локомотивної тяги, швидкісні електропоїзди, що йдуть на зміну поїздам серії ЕКр1, приміські електропоїзди, дизель-поїзди. А також за три роки КВБЗ готовий створити новий модельний ряд електропоїздів для приміської пасажирської компанії, «Слобожанщина», яку пропонують запустити на умовах державно-приватного партнерства разом з Харківською областю в рамках проекту «Велике будівництво в залізничному секторі».

### **Примітки**

Ініціатива очільника Полтавської області щодо реанімування потужного підприємства заслуговує на позитивну оцінку. Втім, складно сказати наскільки саме ці дії вплинули на отримання таких необхідних заводу замовлень.

Відсутність оплати з боку «Укрзалізниці» за раніше виготовлені дизель-поїзди та купейні спальні вагони викликає певні сумніви в реалістичності виконання підписаної

угоди, а також здатності заводу виконати замовлений обсяг робіт у визначений сторонами строк. Втім, для заводу це можливість.

Для стабільного функціонування підприємству потрібно шукати додаткових потенційних покупців і надалі змінювати/доповнювати напрями діяльності для залучення нових клієнтів та зниження ризику фінансової нестабільності.

**Оцінка: Якість [1.67] Важливість [73.33%]**

#### IV. Розвиток туризму в Кропивницькому<sup>4</sup>

##### Зміст заходу:

24 червня 2021 року у Кропивницькому відбувся перший обласний туристичний форум “Внутрішній та в’їзний туризм. Реалії та можливості сьогодення. Перспективи розвитку”.

Це перша регіональна туристична платформа, направлена на розвиток туризму в Кіровоградській області. Форум організований за ініціативи голови Кіровоградської ОДА Марії Чорної. На форумі обговорювали туристично привабливі об’єкти області, а також напрацьовували стратегії розвитку туризму в регіоні, законодавчого врегулювання сфери туризму, діджиталізації цієї галузі та культурно-туристичного потенціалу громад.

Наразі в області працюють над створенням [туристичного порталу](#) та розробкою нової туристичної програми області на 2022-й та наступні роки.

Серед вже існуючих туристичних об’єктів, виділили потенційно цікаві для мандрівників, зокрема мова йшла про 29 [музеїв](#), понад 5000 пам’яток, а ще чимало природно-заповідних зон. Важливими туристичними магнітами в регіоні є [парк-готель "Скіфія"](#) в межах області на березі річки Чорний Ташлик та готель "Перлина Таврії" в Кирилівці, біля Азовського моря. Обидва готелі – колишні бази відпочинку заводу "Радій", які перетворили на сучасні готелі.

Парк - готель "Скіфія" займає територію понад 50 гектарів. Частина парк-готелю вже готова, а решту - допрацьовують. На території готелю розташовані каскадні озера, невеликий зоопарк, будується комплекс-арена для близько 1300 глядачів, де можна проводити фестивалі, а ще кузня, гончарна майстерня, пекарня у скіфському стилі. Після завершення їх будівництва там проводитимуть майстер-класи. Усі будівельні роботи на території парк готелю "Скіфія" заплановано завершити за 2-3 роки. Загалом у цей туристично розважальний об’єкт інвестор планує інвестувати 2 мільярди гривень. Кіровоградська ОДА також сприяє у проведенні дорожніх ремонтних робіт до даного туристичного об’єкту. Крім "Скіфії", є ще амбітні плани реалізувати проєкт туристичної бази "Кемерія" та "Казкову долину" з висадженими сакурами, камеліями, бузком.

<sup>4</sup> Досліджував: Білинов Олег - аналітик НУО «Центр громадського моніторингу та досліджень»

В області виробляють органічну крафтову продукцію яка також має зацікавити мандрівників. Зокрема, на форумі представили успішні туристичні продукти області: медовий бренд "Бджола і Ше" та бренд [крафтового вина](#) "KorusWine", ферму та сироварню "[Лісова Коза](#)", туристично-спортивні проєкти "[Велокроп](#)" та "[KropRiverTour](#)".

Форум відвідали представники влади, громад, місцевих туристичних компаній, власники локального крафтового бізнесу та громадських туристичних проєктів. У рамках форуму також підписали меморандум про співпрацю між облдержадміністрацією та громадським туристичними організаціями.

### **Примітки**

Розвиток туристичної галузі може стати суттєвим фактором розвитку будь-якого міста, тому цьому напрямку влада має приділяти серйозну увагу. Водночас, прийняття управлінських рішень з боку влади (особливо щодо спрямування бюджетних коштів) має передувати розрахунок економічного ефекту від їхнього впровадження. Наразі про нього нічого не зазначено. Не останнє значення має статус згаданих об'єктів, розвиток яких так чи інакше планується здійснювати за бюджетні кошти: об'єктів комунальної власності (наприклад, комунальних готелів), якими можуть користуватись туристи і, відповідно, приносити додатковий дохід громаді чи регіону. Чи об'єктів приватної власності, що може бути сприйнято як підтримка приватного бізнесу за рахунок платників податків, а отже і як відвертий лобізм. Інтереси громади мають стояти на першому місці.

Підписання меморандуму та проведення форуму не є фактом реалізації цих проєктів. Тому потрібно відслідковувати роботу в цьому напрямі та оцінювати результати.

**Оцінка: Якість [2.2] Важливість [54%]**



## V. Рівненська територіальна громада й е-квиток<sup>5</sup>

### Зміст заходу:

15 липня 2021 року до міста Рівне приїхала компанія "Symboltransport". [За інформацією на офіційній сторінці міської ради](#) у фейсбуці, ця компанія є одним з лідерів впровадження системи е-квитка у низці обласних центрів України. Компанія має досвід реалізації подібних проєктів в Україні та за кордоном. Зараз "Symboltransport" працює в чотирьох країнах, двох столицях та 16 містах. Правда, джерело такої інформації, на жаль, не вказане.

У дописі органу місцевого самоврядування також зазначено, що представники компанії під час зустрічі продемонстрували власне програмно-технічне рішення: валідатори, мобільний додаток, можливості картки містянина та інше.

[За інформацією на офіційному сайті Symboltransport](#) їхня автоматизована система оплати проїзду (АСОП) «призначена для організації безготівкової оплати проїзду і створення технологічної основи для реалізації нових різноманітних схем обслуговування пасажирів. АСОП є новим витком розвитку пасажирського транспорту. Вона дозволяє перевести розрахунки за проїзд в безготівкову форму, великий обсяг зібраних даних по проїздах дає можливість аналізу, і в подальшому оптимізувати роботу транспорту, враховуючи при цьому потреби міста, пасажирів і транспортників. АСОП переводить роботу всіх учасників в електронний вигляд, надає в сукупності з іншими електронними системами більший ефект, сучасний вигляд і зовсім інший підхід до організації роботи».

Однак, в дописі мерії та на сайті компанії чомусь упущена інформація – яку вигоду для себе хоче мати дана компанія, що є надзвичайно важливим аспектом.

У дописі Рівненської міської ради ще зазначено, що «оновлення транспорту та встановлення е-квитка – це той напрямок, куди ми зараз активно рухаємося, щоб містяни відчували переваги користування цими новаціями, а транспортна система була максимально прозорою», водночас не вказано інформацію про обрання будь-якої компанії для

---

<sup>5</sup> Досліджувала: Береза Альона – регіональна координаторка проєктів, голова ГО «Жіночий Антикорупційний Рух»

реалізації цього напрямку. Тобто обирати як йти цим напрямком мерія все ж таки ще роздумує.

[У квітні цього року міський голова](#) також зустрівся із представниками компанії «ГЕРЦ», які тоді презентували свою систему автоматизованої оплати проїзду у громадському транспорті. Поряд з тим, мер тоді зазначив, що вони «відкриті до пропозицій інших компаній, які займаються впровадженням єдиного електронного квитка». Ця компанія запроваджує електронний квиток у Хмельницькому. Не без проблем. Це можна підтвердити тим, що лише з 1 липня в електричному транспорті міста запровадили виключно безготівкову форму оплати проїзду. Тобто лише у тролейбусах. До того дедлайн переходу неодноразово відтермінувався. Найвні також проблеми із виготовлення пластикових карток, проїзд з якими вартує 5 гривень, а не 6 гривень як через кюар-код додатку Приватбанку (і тут інше питання – чому така оплата не вважається безготівковою?). А придбати шматок пластику – то цілий квест. Їх привозять у кіоски із пресою по десятку. Розбирають як «гарячі пиріжки», бо люди позбавлені альтернативного способу.

Інші ж види транспорту такі новації у Хмельницькому не зачепили. Готівка та невидача квитків й надалі процвітають у маршрутних таксі та комунальних автобусах. Представники профільного управління навіть приблизно не називають дати їхнього переходу на е-квиток.

Попередньо, ще [у лютому 2021 року](#), про свої переваги у Рівному розповіли представники компанії «CityCard», які ввели систему автоматизованої оплати у Луцьку. За словами представників компанії «CityCard», обладнання встановлюється за їхній кошт. Щодня гроші за проїзд пасажирів надходять на рахунок перевізників, а 10% - перераховуються компанії «CityCard». Тобто підхід до обслуговування не унікальний – обладнання та систему надають та беруть відсоток з оплати.

І це типово для всіх приватних компаній подібного роду. І тут би варто було б міській владі будь-якого міста задуматись як на такий сегмент допускати такого собі «монополіста». Хто гарантує, що через місяць-два чи рік компанія не почне розповідати про не вигідність такого розміру відсотка для неї та не почне вимагати від мерії його переглядати? А обладнання? Воно все приватне. І компанія будь-коли може його познімати і піти. До прикладу, у Хмельницькому з 1 липня навіть вартість картки зросла на 20 гривень до 60 гривень за одну. І це все на фоні неможливості її взагалі придбати.

Міській владі Рівного варто задуматись і розглянути варіант, яким пішло місто-сусід Житомир. Там ще восени 2016 року проведено тендер. У березні комунальне підприємство отримало термінали для оплати та програмне забезпечення, потрібне для функціонування системи. Так, запровадженням е-квитка у цьому місті займається комунальне підприємство. У березні 2017 року вони замінили паперові проїзні квитки на електронні. Влітку того ж року тролейбуси отримали стаціонарні валідатори, а у вересні почали працювати альтернативні способи оплати: відтоді пасажери змогли використовувати банківські картки. Кошти йдуть на рахунок КП «Житомиртранспорт».

Ніхто не може передбачити яким буде розвиток подій. І кого, або ж який шлях обере міська влада для рівнян. Своїми роздумами ми жодним чином не говоримо, що згадані компанії погані. Однак, зафіксовані проблемні моменти в Хмельницькому, на жаль, схиляють до шляху реанімування профільних комунальних підприємств, або ж створення вигідного формату співпраці комунальників та обраної компанії як щось посереднє.

Мешканцям варто вже активно цікавитися питанням запровадження електронного квитка у їхньому місті, а мерії – добре все зважувати перед прийняттям рішення.

### **Примітки**

Впровадження електронної системи оплати за проїзд є досить важливою задачею для всіх муніципалітетів України. Адже це щоденно впливатиме на якість життя людей. Важливо не просто здійснити перехід з необлікованої готівки на електронну оплату, а одразу змінити логіку оплати перевезень на формат оплати транспортної роботи з боку міських бюджетів. Система має передбачати адекватні умови для міста та прозорість функціонування (зокрема, й фінансову).

**Оцінка: Якість [1.5] Важливість [66.67%]**

## VI. Сумська область: скасування контролю стічних вод підприємств <sup>6</sup>

### Зміст заходу:

30 червня 2021 року Сумська міська рада прийняла рішення «Про часткове скасування рішення виконкому «Про затвердження Правил приймання стічних вод до систем централізованого водовідведення міста Суми» № 4 від 15.01.2019 року». Цим рішенням міська влада, фактично, скасувала контроль за якістю стічних вод підприємств, які потрапляють до міської системи водовідведення.

У [рішенні](#) зазначається, що Правила приймання стічних вод до систем централізованого водовідведення міста Суми (надалі – Правила) приймалися без дотримання принципів державної регуляторної політики, без підготовки належного аналізу регуляторного впливу, зокрема об'єктивного розрахунку очікуваних витрат та вигод суб'єктів господарювання, громадян та держави, а розрахунок розміру витрат підприємств не відповідав реальним обсягам. Також вказується, що в основу прийнятих Правил лягли необґрунтовані та недостовірні відомості за результатами консультацій з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання. Усе це, на думку депутатської більшості, призвело до встановлення економічно необґрунтованих показників допустимої концентрації забруднюючих речовин у стічних водах та й взагалі – до необґрунтованого контролю допустимої концентрації забруднюючих речовин щодо загальної мінералізації (сухого залишку) в стічних водах.

Цікаво, що ні в тексті рішення, ні в протоколі сесії не зазначається в чому саме полягає необґрунтованість показників та які розміри допустимої концентрації забруднюючих речовин слід вважати обґрунтованими. Єдиний документ, на який посилались депутати – лист Державної регуляторної служби України на адресу міської ради, надісланий у відповідь на звернення одного з міських підприємств. Водночас, в комунальному підприємстві "Міськводоканал" зазначили, що висновки установи ґрунтуються на не зовсім коректній інформації від підприємства-заявника, а викладені обставини не були досліджені в повному обсязі. Отже, підприємство заявило, що вимоги Державної регуляторної служби України є необґрунтованими та такими, що не підлягають

---

<sup>6</sup> Досліджував: Католик Ярослав - регіональний координатор проєктів

задоволенню.

Не згодні в водоканалі і з висновками депутатів щодо «порушень» при прийнятті Правил. На сайті підприємства навіть була опублікована [стаття](#), в якій попереджалось про можливі негативні наслідки прийняття цього рішення. Водночас, у статті зазначається, що правомірність дій виконкому щодо затвердження Правил підтверджується рішенням Сумського окружного адміністративного суду № 480/3175/19, а допустимі концентрації забруднюючих речовин визначались фахівцями київського Науково-дослідного та конструкторсько-технологічного інституту міського господарства та враховують місцеві особливості приймання і очищення стічних вод. Водоканал окремо наголосив, що цей інститут був одним з розробників загальноукраїнських Правил приймання стічних вод та Порядку визначення розміру плати, що справляється за понаднормативні скиди стічних вод до систем централізованого водовідведення.

У статті водоканалу зазначено, що недотримання підприємствами Правил приймання стічних вод до систем централізованого водовідведення є однією з причин аварій на каналізаційних колекторах (поряд із зношеністю та газовою корозією). Вказується, що «очисні споруди ледве справляються з надмірним навантаженням», «група міста вкрай стурбована станом річки Псел» (до якої потрапляють очищені стічні води міської каналізації), а безконтрольний злив підприємствами забруднених стічних вод, у тому числі, агресивними хімічними сполуками, «остаточно знищать і без того зношені каналізаційні мережі».

Водоканал попередив, що понаднормово забруднені стічні води можуть мати негативні наслідки для здоров'я персоналу водоканалу, порушити роботу очисних споруд, спричинити загибель активного мулу та виникнення аварійних ситуацій із непередбачуваними наслідками для міста та, навіть, України.

Не менш важлива й фінансова сторона питання. У разі надходження до очисних споруд міста надмірно забруднених стічних вод підприємств, водоканал змушений витратити більше ресурсів на їхнє очищення, зокрема, вдвічі більше електроенергії. Додаткові витрати зазвичай сплачуються підприємствами-забруднювачами в якості плати за понаднормовий скид. Відтак, скасування Правил позбавляє водоканал не лише можливості контролювати якість стічних вод, але й виставляти плату за надмірно забруднені стоки. Відповідно, витрати на очищення забруднених стічних вод повністю

лягають на КП "Міськводоканал".

Примітно, що водоканал у своїй статті вказує, що судиться з ТОВ "Центральний ринок м.Суми" та АТ "Сумський завод насосного та енергетичного машинобудування "Насосенергомаш". Причина – перевищення допустимих концентрацій забруднюючих речовин. Більше того – водоканал прямо зазначає, що ініціатори проєкту рішення про скасування контролю за стічними водами, фактично, лобіюють бізнесові інтереси вказаних підприємств.

Але ні відсутність підтверджуючих документів щодо «порушень», ні наявність заперечень з боку водоканалу, ні звернення від Професійної асоціації екологів України, ні юридичний висновок юридичного управління Сумської міської ради, ні пояснення водоканалом небезпеки скасування встановленого порядку контролю стічних вод не завадили депутатській більшості все ж прийняти скандальне рішення та скасувати Правила.

Наступним пунктом рішення, щоправда, депутати зобов'язали виконком затвердити нові правила «із додержанням принципів державної регуляторної політики та забезпеченням належної підготовки аналізу регуляторного впливу проєкту рішення». Втім, що конкретно має бути виправлено та до якого строку – у рішенні не вказано. А отже, стічні води підприємств без жодного контролю протягом невизначеного строку будуть зливатись в систему централізованого водовідведення міста, загрожуючи екологічною катастрофою.

### **Примітки**

Рішення міськради про скасування контролю за стічними водами підприємств має значні ризики як для екологічної ситуації в місті та регіоні (а отже й здоров'я громадян), так і для фінансового стану комунального підприємства, яке займається очищенням стічних вод.

Прийняття депутатами такого серйозного рішення без належного обґрунтування при повному ігноруванні застережень та позицій авторитетних установ, не відповідає принципам належного публічного та відповідального управління. Особливо зважаючи на підозри у, фактично, корупційній складовій такого рішення, які так і не були спростовані муніципалітетом.

**Оцінка: Якість [-2.67] Важливість [76.67%]**