

# ПРОБЛЕМИ ТА ЗАВДАННЯ ПРОЕКТНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

**Ширяєва Н. Ю., к.т.н., доцент**

*Одеська державна академія будівництва та архітектури*

Розширення й оновлення інфраструктурних об'єктів має стратегічний характер, оскільки охоплює будівництво доріг, освіту, охорону здоров'я, житлово-комунальне господарство, побутове обслуговування населення, роздрібну торгівлю й громадське харчування, пасажирський транспорт, надання населенню різних послуг тощо. Потреба у відновленні та розвитку дорожньо - транспортної мережі, об'єктів житлово-комунального господарства, підвищенні енергоефективності постійно зростає [1, с. 111]. Проте проекти, спрямовані на розвиток і вдосконалення інфраструктури, є досить капіталомісткими. Бюджетні обмеження стають бар'єром для модернізації зношеної інфраструктури. В результаті досліджень дійшли таких висновків:

1. Інфраструктура – це сукупність галузей та підгалузей, основними функціями яких є виробничі послуги і забезпечення економічного обігу в національній економіці. В свою чергу, інфраструктура складається із виробничої та соціальної складової. Виробнича інфраструктура – це частина галузей інфраструктури, що надає послуги виробничого характеру, тобто забезпечує зв'язки у виробничій сфері економіки. Соціальна інфраструктура представляє сукупність, або комплекс, галузей, призначенням яких у суспільному поділі праці є задоволення потреб населення у соціально-побутових і соціально-духовних послугах.

Дорожнє господарство, що є складовою регіональної транспортної системи – це найважливіший елемент виробничих і соціальних процесів у регіоні. Його сталий розвиток є необхідною умовою стабілізації, структурної перебудови і поліпшення умов для бізнесу і життя населення. Без доріг високого класу неможливий розвиток економіки, прискорене освоєння і

комплексний розвиток територій, поліпшення транспортних зв'язків усередині регіону та забезпечення надійних виходів в сусідні регіони і за кордон.

2. Головними бенефіціарами рекомендацій щодо впровадження реформ у сфері дорожньої інфраструктури є Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України і Міністерство інфраструктури України. Пріоритетами діяльності Міністерства інфраструктури України у даному контексті є реформа морських портів, автодорожнього комплексу та залізниць. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України відповідає як за секторальні реформи (будівництво та архітектура, житловий фонд, комунальне господарство), так і загалом за регіональний розвиток.

3. Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення враховує його змістовні характеристики, склад та динаміку функціонування. Для цього використовують комплекс показників, які складаються з двох груп складових інфраструктура - виробничої та соціальної.

4. Аналіз рівня розвитку інфраструктури України дозволив згрупувати регіони України по певним рівням її розвитку та виявити специфічні риси. Практично в кожному регіону України всі складові інфраструктури знаходяться в незадовільному стані. Особливо це стосується транспортної складової, 14 областей (Дніпропетровська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Львівська, Миколаївська, Одеська, Сумська, Тернопільська, Харківська, Чернівецька та Чернігівська).

5. В результаті аналізу дорожньої галузі виявлені проблемні випадки, які прямо впливають на рівень розвитку усієї інфраструктури України, серед них: незадовільний стан доріг та низька якість дорожнього покриття доріг; високий рівень морального та фізичного зносу матеріально-технічної бази, яка не відповідає сучасним вимогам; недосконала тарифна політика, зокрема, відсутність компенсацій перевезення пільгових категорій населення; неможливість оновлення рухомого складу; недосконалість рухомого складу;

неприспособленість до обслуговування людей із обмеженими фізичними можливостями.

6. Аналіз інфраструктури в Одеській області засвідчив нерівномірний стан і певні диспропорції її розвитку (рис. 1). Відмінності й нерівномірність регіонального розвитку як в масштабі всієї України, так і в Одеській області – результат нерівномірного впливу інфраструктурного чинника, яким може бути пояснено відставання в розвитку східних і північно-східних районів області.

Порівняння кількісних критеріїв виконання Управлінням дорожнього господарства Одеської міської ради обсягів робіт за 2018 - 2020 роки

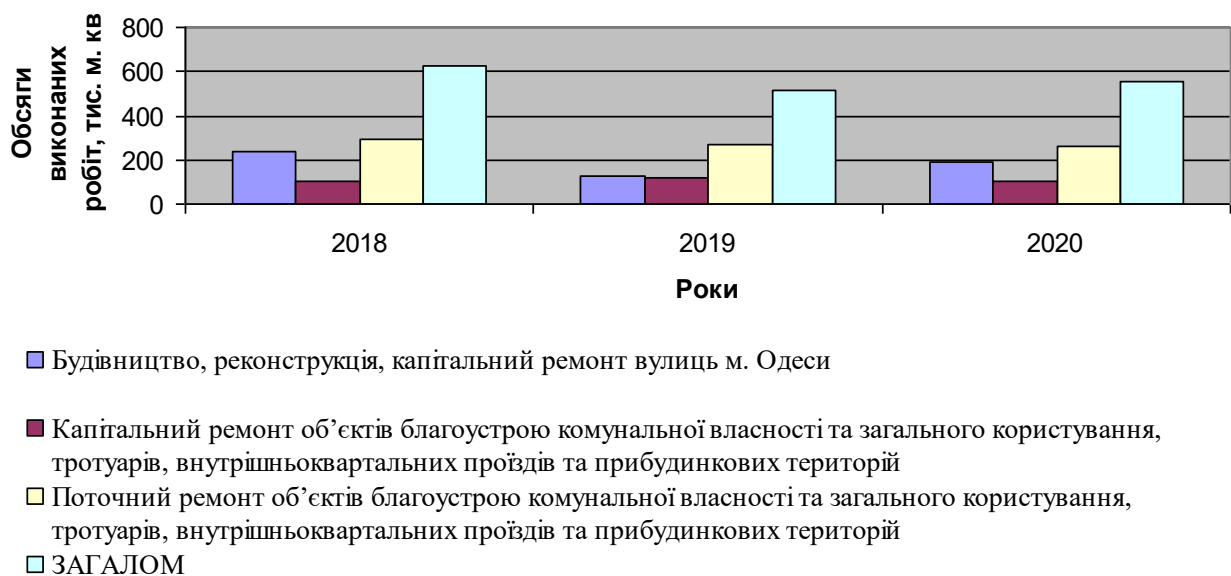


Рис. 1 - Порівняння кількісних критеріїв виконання Управлінням дорожнього господарства Одеської міської ради

Пропозиції для покращення інфраструктури:

– раціональне просторове розміщення закладів культури, освіти та медичної сфери (науковці, місцева влада, грантова підтримка з боку міжнародних фінансових та неурядових організацій);

– розвиток і подальше впровадження інвестиційної політики в інфраструктурне забезпечення на різних територіальних рівнях (КМУ, місцева влада, зовнішні донори);

– жорсткий моніторинг за напрямками фінансування інфраструктурних проектів (НАБУ, КМУ, місцева влада, ЄБРР);

– розроблення комплексних програм подальшого розвитку інфраструктури (галузеві міністерства, місцева влада).

7. Необхідною умовою ефективної реалізації проектного менеджменту у сфері дорожнього господарства є визначення типу керівника відповідного органу державного управління та створення апарату управління, раціонального й економічного за своєю структурою і чисельністю зайнятих працівників. Завдання побудови апарату управління організації передбачає встановлення його організаційної, кваліфікаційно-посадової та технічної структури.

8. Перспективи діяльності Управління дорожнього господарства Одеської міської ради, відповідно до завдань реформ, Бюджетних, Комплексних, Цільових міських Програм; функцій, покладених на управління Одеською міською радою: поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і мостів, дорожньої інфраструктури, створення велосипедної інфраструктури, забезпечення безперервності розвитку мережі автомобільних доріг, поліпшення технічних показників, підвищення безпеки руху, швидкості, економічності та комфортності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, розвитку автомобільного туризму, сприяння економічному та екологічному збалансованому розвитку дорожнього господарства міста Одеси, поліпшення екологічної ситуації, захисту навколишнього природного середовища у процесі виконання ремонтних робіт, відкритості та прозорості при проведенні робіт.

#### Список літератури:

1. Думанская В.В. Менеджмент инфраструктурных активов в строительной отрасли. *Причорноморські економічні студії*. Науковий журнал. Випуск 34 (2018). С. 111-115.
2. Ковальская Н.Ю. Світові тенденції інноваційних технологій в менеджменті територіального розвитку. *Інноваційні технології у плануванні територій* Матер. міжн. наук.-практ. конф. 01-03 жовтня 2020 р. м. Одеса: Одес. держ.акад.будівн. та арх. 2020. Одеса: ОДАБА. С. 209-212
3. [Науковий потенціал будівельної екосистеми](#)