

## Ужгород: невикористаний потенціал або місто втрачених можливостей

Чи не в кожному презентаційному матеріалі, останніх років, про місто Ужгород, після «важливих та обов'язкових» фото чергових мерів можна прочитати, що обласний центр квітучого, закарпатського краю - це насамперед промисловий і культурний центр найзахіднішої області України.

Однак старожили міста пам'ятають, що так було не завжди. Точніше про культурні досягнення ужгородців: митців та творчих особистостей було відомо давно і навіть далеко за межами не тільки Закарпаття, України чи навіть Радянського Союзу.

Що ж до промислового визнання, то це «заслуга» доби розвинутого соціалізму, на щастя уже минулого століття. Відомо, що масова промисловізація краю, а в основному міст обласного підпорядкування, охоплює період 70-90-х років. Причинами таких процесів були хронічний дефіцит усього і вся та катастрофічна незайнятість місцевого населення найбільш густонаселеного краю держави. Взявши на озброєння чергові лозунги керуючої, як-то: «Більше товарів хороших та потрібних» чи «Безробіттю та пияцтву бій» наші батьки завзято взялись до промислової розбудови малої батьківщини. Саме в той період стали до ладу багато промислових підприємств та ряд індустріальних гігантів, як для маленького Закарпаття.

Цілий ряд новозбудованих фабрик та заводів практично «покривали» увесь наш край: від Ужжа до Ясіня. Однак відомо і те, що за період соціалізму більшість виробництв розміщувались в містах обласного підпорядкування – Ужгороді та Мукачеві, не рахуючи виробництв військового характеру, які «ховались» не лише за вивіскою «поштова скринька», але й у прямому розумінні подалі від імперіалістичного, «нелюдського» ока.

Будівництво ж та діяльність промислових підприємств, які розміщувались в містах обласного підпорядкування були у вигіднішому, від решти, становищі через кращу інфраструктуру (на якій фактично економили), доступність з точки зору відстані від «центру» тощо. Однак такі виробництва часто-густо не «вписувались» в структуру маленького міста. Звідси перенаселеність одних і, через виїзд на «роботу до міста», занепад інших міст та сіл Закарпаття. І тільки ряд підприємств, які підпорядковувались «незначним» та «невпливовим» міністерствам, що не змогли відстояти (читай: вибити) «краще місце під сонцем», будувались в «глибинці» краю.

Штучно створювані мегаполіси промислового характеру потребували будівництва додаткового житла, дитсадків, шкіл, поліклінік, клубів та іншої інфраструктури: громадський транспорт, зв'язок тощо). Природно, що при старому режимі - економії на співвітчизниках, за швидкими темпами росту промислового будівництва, інфраструктура та соціальна сфера тотально відставала, яка до того ж будувалась або за рахунок самого підприємства або господарським способом. Важко забути відсутність продовольчих, продуктових й інших магазинів, сфери послуг, переповнений громадський транспорт, черги на житло, на телефон, до дитсадка чи в санаторій (тільки за путівкою) тощо. Подача ж електроенергії та водопостачання жителям міст здійснювались далеко не за постулатами відомої праці К. Маркса «Капітал». Кошториси міст (особливо в частині їх економічного використання), як до речі і кошти громадян ніхто (ну, хіба що ЦРУ та інші світові розвідки), крім Держплану ніхто не прораховував. Бюджети міст затверджувались на сесіях міських Рад після директивного розподілу коштів з «центру». Роль же економістів – відмінників політекономії соціалізму, на місцевому рівні була ніякою. Чи не тому конкурси при поступленні на економічні факультети вузів чи до фінансово-економічних інститутів були чи не найменшими та користувались скоро нульовою популярністю?

Другими словами, саме за планової економіки, наприклад, за газ, спалюваний в Ужгороді, платила Москва, вірніше Держбанк СРСР на підставі затвердженого Верховною Радою СРСР Бюджету, розробленого Держпланом того ж СРСР. І знову ж, як і на місцевому рівні, найвищий законодавчий орган Родіни не міг «похизуватись», бодай незначною когортою економістів у своєму складі, на відміну від передовиків виробництва, відомих аграріїв чи гідних представників радянської інтелігенції. Бюджети Країни Рад десятиліттями затверджувались (переважною більшістю голосів) Героями Соціалістичної Праці, а не економістами чи спеціалістами, які були «мимо квоти» до найвищого законодавчого органу. Однак це тема окремої розмови...

Із припиненням же діяльності більшості промислових підприємств, через відомі процеси «демократії, гласності, прискорення та перебудови», основними платниками міста за енергоносії: газ та воду стали, фактично, «безробітні», що «працевлаштувались» на «Авангарді». Чи не тому із занепадом промисловості наші великі міста опинились в економічній кризі та боргах за енергоносії, а жителі на безлічі базарах? Чи не звідси спроби вирішення (владами промислових міст) сьогодні проблем: державного житла, громадського транспорту, харчування, нікому не потрібних дитсадків, шкіл, клубів тощо?

Але все по порядку.

Насамперед необхідно усвідомити, що проблеми діяльності промислових підприємств краю це не питання, які повинні вирішуватись місцевою, і особливо, міською чи селищною Радою. Це питання бізнесу, і тільки. Підтвердженням цього є безпорадність управлінь промисловості, транспорту та зв'язку чи економічних (обов'язково!) Управлінь, що створено кожною виконавчою владою (від області до району та міста) з одного боку та будівництвом власних підприємств фірмами Ядзакі та Гроклін-Карпати, з другого. Можливо дивно, але для будівництва вищезгаданих виробництв (чи не вперше з 1944 року) постанови чи укази на рівні держави не приймались. Рубати ж ліс, розливати мінеральну воду, працювати на давальницькій сировині (із-за кордону) чи збирати гриби і чорницю це також діло, але це не організувати та запускати виробництво товарів «хороших та потрібних». Саме тому останні, в достатній кількості але недостатньої якості, які можна знайти на кожному з багатьох базарів, що розкидані по краю.

Далі. Після усвідомлення місцевою владою саме вищевказаного постулату: «управляти – не організувати чи продукувати», можна зайнятись проблемами, які були оприлюднено її слугами у вигляді передвиборних програм, блоків та обіцянок! Другими словами зайнятись вирішенням питань організації утримання державного житла, об'єктів соціального характеру (дитсадків, шкіл, клубів), громадського транспорту, харчування, тощо. Безперечно, що це буде важче ніж організувати аукціон з продажу муніципального майна, знайти закордонного партнера та укласти чергову угоду про міста-побратими, розподіляти земельні ділянки під індивідуальне житло чи видавати дозволи на «організацію магазинів» на перших поверхах «хрущовок» по проспекту Свободи (в Ужгороді). Адже для першого необхідно лише об'ява, приміщення та ліцитатор. Для другого ж - якісь кошти в касі міста на відрядження меру та «соратникам» для поїздки за кордон. При цьому кожен уживаний комп'ютер, інша оргтехніка чи автомобіль для прибирання сміття, що подарують українському місту-побратиму «ляже» у звіт про відрядження перед городянами...

З вирішенням же нагальних питань, власне в місті, значно важче. З одного боку можна покивати (і це буде правда) на відсутність законодавчої бази для, наприклад, організації товариств жильців (кондомініумів) багатоповерхівок. З другого боку: а що робити із ЖЕКами чи «апендицитами» що від них залишились? Подібною є і проблема об'єктів соціального значення і, особливо, відомчої власності. Благо, частину муніципального майна (окремі дитсадки, одну з двох бань та кінотеатр тощо) дозволили продати. Відомчі ж об'єкти соціального плану «заставили» передати місцевим владам, які, як чорт від ладана, від них відмахуються. Зрозуміло, що «шия міста» не залізна, однак нормальний господар ніяк не второпас: чому коли дають - не брати! Влада ясно розуміє, що взяти мало, а дати толк - не завжди може. Саме тут постають питання компетентності фахівців першої. При безлічі управлінців від промисловості, торгівлі, транспорту, зв'язку та ще бозна-чого, які не встають із-за столів нарад та засідань, ефективність використання майна та інших активів міста - мізерна. Натомість отримати із рук (чи бодай уст) міських урядовців: статистичні, інформаційно-аналітичні, маркетингові чи інші дані по місту взагалі, чи по окремих питаннях (сферах, галузях чи проблемах), зокрема – проблематично. Я вже не кажу про готові інвестиційні проекти чи розроблені бізнес-плани «від міста», адресовані потенційним інвесторам. Адже для інвесторів (і не тільки для іноземних), які фактично виступають в ролі «женихів», місто лише «наречена», яка, зрозуміло, повинна бути найкращою з поміж інших. Саме при такому підході, з боку влади, можна вирішувати практично більшість питань життєдіяльності міста.

Сказати, що влада нічого не може і не робить – бути необ'єктивним. Наприклад, чого тільки варті зусилля по налагодженню, а фактично - відновленню роботи міського транспорту (вірніше організація процесу перевезення громадян). Відрадно, що владним структурам вдалось відповісти на перше, з двох питань бізнесу, а саме: де лежать гроші. Безперечно у гаманцях та кишнях мешканців, які потребують в якості пасажирів переміститись на інший кінець міста, чи

взагалі в інше місто. Однак за відповідь на друге питання – як взяти гроші, владі треба поставити «двійку». І це не тільки ужгородській.

«Організація» перевозки пасажирів, фактично «мертвими» автобусами та «приватними пересувачами технічних паспортів» (бо це не таксі, а металобрухт на «лисих» колесах!), що наприклад має місце в Ужгороді це скоріше не результат роботи влади. Це вершина безпорадності та безглуздя, коли лише загазованість міста та непорозуміння з пасажирами-пенсіонерами не витримує жодної критики. Навіть страшно собі уявити митарства інвалідів чи молодих мам з грудними дітьми, шанси яких скористатись а-ля громадським транспортом, практично, нульові, особливо на власних колясках. Можливо в місті немає таких категорій пасажирів? І хто ж тоді думає за людей? Якщо ж покласти надію лише на конструкторів уже згадуваних «мертвяків» за одностороннім маршрутом із сумним супроводом, то свою роль (думати за людей!) вони з честю виконали.

Організувати подібну перевізну компанію містом могли лише власники бензинових заправок, коли витрати на пальне (20 і більше л/100 км!) «з'їдають» левову частку всього процесу. Саме тому, навіть не приглядаючись до конструктивних особливостей новопридбаних ПАЗиків, вже сама ідея заходів мертва.

Інший приклад «плідної роботи» влади – організація «процесу сприяння» добудови (вбудови, перебудови, переобладнання чи ще чогось) безлічі яскраво пофарбованих, в усі кольори веселки, магазинів та шопів по проспекту (на кінець-то!) Свободи. Про архітектурну мораль чи дизайнерські смаки говорити не варто, боюсь що не зрозуміють. Але, не будучи проти, в принципі, тобто проти перенесення заможними власниками «бізнесу» з Краснодонців на єдину міську авен'ю, хотів би закликати владу: не заставляти нововласників вночі пилити чи ламати міську огорожу та бетонувати «власні» стежки до своїх крамниць. Другими словами, владі варто поміркувати і про місця для паркування автомобілів, власники та пасажирів яких бажають придбати товар, накінець (!) не з базарних залізних скринь, а з маркетів. Крім того, і знову ж владі варто впорядкувати та підготувати під'їзні шляхи до новоутворених магазинів для підвезення товару, вивезення сміття тощо.

Подібним чином організовуються «торгові ряди» і за кордоном. Однак питання розглядаються в комплексі. Так, якщо житло переводиться в статус нежитлових приміщень для використання під організацію торгівлі, то як правило - для цілого (тобто першого) поверху. Натомість жителям пропонують переселитись в нові та кращі квартири на добудовуваних, в цьому ж будинку, поверхах. Крім того, такі будинки обладнують ліфтами та здійснюють, вже згадувані, впорядкувальні роботи (автостоянки, під'їзні шляхи, інші комунікації тощо). Зрозуміло, що такий об'єм організації та, власне, робіт під силу далеко не кожній мерії (в т.ч. і за кордоном). Саме тому, варто «віддати» такі об'єкти потужним інвесторам, в т.ч. й іноземним. Та чи буде згода на такі кроки з боку влади, і особливо депутатського корпусу, значна кількість членів якого засідає в різного роду дозвільних та заборонюючих комісіях. Адже і можливості «відвертих» розмов між, наприклад, чиновником від архітектури та заявником, котрий уже «вивалив» агентству нерухомості за 2-х кімнатну «хрущовку» кругленьку суму у відомій валюті з метою «відкрити свій шоп», зведуться нанівець. Натомість, серйозний інвестор буде відвертим та відкритим, щодо своїх намірів, але кому він, можливо, сьогодні потрібен...

Однак, про можливості, наміри і вимоги до влади, з боку інвестора та про невикористаний потенціал - іншим разом.

Чи не в кожному презентаційному матеріалі, останніх років, про місто Ужгород, після «важливих та обов'язкових» фото чергових мерів можна знайти географічну карту, де вказано відстані до столиць різних, насамперед європейських країн. Мабуть цими даними, автори та редактори (нерідко керівного рангу міста та краю) буклетів звертають увагу, насамперед потенційних інвесторів, на близькість останніх до нас. Та чи не краще вказати відстані не в метричних одиницях (кілометрах) а в часовому вимірі – тобто скільки часу потрібно нам для подолання відстані (читай: відставання), що дедалі збільшується між нами та цивілізованим світом, насамперед промисловим та культурним...