

сучасні технологічно-наукові розробки і це повинна робити енергетична галузь, але вона перебуває в приватному підпорядкуванні і це власників не турбує, бо знову йдеться про підвищення тарифів для населення. Для цього навіть використовують вимоги міжнародного валютного фонду;

- діяльність підприємств забезпечуючих енергоносіями місто повинна корегуватись і контролюватись державними службами. Бути підконтрольною суспільству міста;
- виключити можливість постійної передачі енергетичних підприємств з одного підпорядкування в інше, що тільки гальмує їх розвиток;
- виключити монополію енергозабезпечуючих підприємств міста;
- диверсифікація енергозабезпечення міста повинна бути прерогативою розвитку міста, особливо нових будівель;
- іпотечна діяльність банків де рівень відсоткової ставки є європейською нормою і зловживання кредитами буде виключене, сприяє розвитку сучасного рівня ринковим відносинам і виключає діяльність монополій;
- тарифна політика енергетичних підприємств, а енергозберігаючі технології підприємств міста пов'язані між собою і мають тверду основу політики енергозбереження населення і можливість населення нести фінансовий тягар;

Системний підхід до розробки концепції та моделі економічного розвитку регіону і міста забезпечує наукове визначення перспективних напрямів менеджменту підприємств.

## **ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ КОНЦЕСІЇ ДЛЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ**

О. І. СЛАВУГА, ст. викладач  
*Харківський національний університет міського  
господарства імені О.М.Бекетова  
61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12  
boderad@ukr.net*  
О. В. КУРМАЗ  
*КСП «Шляхрембуд»  
61004 м. Харків, вул. Жовтневої Революції, 20  
dor-kadr@mail.ru*

Незадовільний стан вітчизняних автодоріг і системи фінансування цієї галузі на тлі зростання обсягів транзитних перевезень внаслідок розвитку торговельно-економічних відносин України з країнами-партнерами (Туреччина, Словаччина, Фінляндія, Польща, Румунія, Вірменія, Греція, Грузія, Болгарія) вимагає пошуку нових підходів в організації та фінансуванні оновлення автотранспортної системи України.

Загальні витрати на будівництво, реконструкцію, капітальний та поточний ремонт об'єктів дорожньо-мостового господарства у 2014 р. склали майже 2,0 млрд. гривень. На 2015 р. кошти на будівництво, реконструкцію, ремонт та

утримання доріг комунальної власності в населених пунктах у державному бюджеті не передбачено[1]. Тому необхідно розвивати форми залучення приватних інвесторів у дорожню галузь.

Однією з найбільш поширених у світі форм партнерства держави і бізнесу для розбудови мережі автодоріг виступає така форма державно-приватного партнерства (ДПП) як концесія. Така форма співпраці дозволяє досить швидко будувати (ремонтувати) автомобільні дороги з максимальною якістю за прийнятною ціною. Концесійна форма ДПП у дорожній сфері країн Європи є найбільш розповсюдженою серед інших секторів економіки. За період з 1990 по 2009 рр. за участю приватного капіталу у 82 країнах, що розвиваються, та країнах з перехідною економікою було реалізовано понад 1190 проектів у галузі транспорту. Загальна сума інвестицій становила близько 253,2 млрд. дол. США, а найбільша частка в структурі інвестицій – майже 53% – припадала на концесійні форми ДПП[2].

Концесійна форма ДПП має довгостроковий характер, що дозволяє сторонам здійснювати стратегічне прогнозування та планування своєї діяльності, надає можливість ефективно управляти ризиками, розподіливши їх між сторонами. Бізнес має високий рівень свободи у прийнятті інвестиційних, адміністративно-господарських та управлінських рішень. Регулююча функція залишається за державним партнером.

В Україні у 2014 р. планується провести концесійний конкурс за пілотним проектом будівництва та експлуатації нової автомобільної дороги першої категорії «Львів – Краковець» протяжністю – 84,4 км, що покликаний розвинути транзитний потенціал міжнародного транспортного коридору №3 «Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ», створити додаткові економічні вигоди та розвантажити м. Львів шляхом будівництва північної частини обходу міста, поліпшити екологічну ситуацію, зменшити соціальну напругу, а також поліпшити безпеку руху на зазначеному напрямі.

Концесіонер забезпечуватиме проектування, фінансування, будівництво, експлуатаційне утримання автомобільної дороги, організацію справляння плати за проїзд з користувачів. Джерелами доходу концесіонера передбачаються: плата за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, що сплачується концесієдавцем за рахунок коштів спеціального фонду Державного бюджету України, а також плата за експлуатацію об'єктів дорожнього сервісу, збудованих концесіонером.

Список літератури:

1. Аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2014 рік[Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/zhkh/Blahoustri-terytoriy/analiz-stanufseri-dorozhno-mostovogo-gospodarstva-za-2014-rik--285575/>
2. Публічно-приватне партнерство: міжнародна практика та український досвід/ Є.Л. Черевиков [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://svitppt.com.ua/politika/publicnoprivatne-partnerstvo-mizhnarodna-praktika-ta-ukrainskiy-dosvid0.html>