

тому дуже важливо залучати заходи з адаптації до кліматичної зміни до Генеральних планів розвитку міст України [3].

Отже, за результатами дослідження можна зробити такі висновки. Влітку в ясну погоду завдяки потужним островам тепла, що утворюються в центрі міста, завжди тепліше, відносна вологість повітря є нижча та переважає слабкий вітер порівняно з правим берегом р. Стир. Все це засвідчує, що потрібно розвивати озеленення міста як один із адаптаційних заходів для покращення його мікроклімату.

У перспективі, коли проблема кліматичних змін постає все гостріше, будь-яке питання в місті, тобто планування забудови нових районів, розвитку транспортної інфраструктури, має вирішуватись із урахуванням прогнозованої кліматичної зміни. Отже, вже нові об'єкти будуть стійкими до змін, що відбуваються в міській системі.

Список літературних джерел

1. Нетробчук І.М. Мікрокліматичні особливості міста Луцьк / І. М. Нетробчук, І. І. Вдовичук // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету ім. Лесі Українки. Серія: Географічні науки. – Луцьк: Вежа-Друк, 2017. – № 9 (358). – С. 15-22.
2. Шевченко О. Г. Температурні аномалії великого міста / О. Г. Шевченко, С. І. Сніжко, Є. В. Самчук // Український гідрометеорологічний журнал. – 2011. – № 8. – С. 21-29.
3. Шевченко О. Г. Прояв зміни клімату на території м. Києва та основні підходи до його адаптації / О. Г. Шевченко[Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://www.researchgate.net/Shevchenko4/...klimatu...terit...>

Ніжнік А.А.,

аспірантка

Національний транспортний університет

ОСНОВНІ НЕДОЛІКИ ТА ПОТЕНЦІАЛ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ ФОРМ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТАХ

На даному етапі розвитку механізму державно-приватного партнерства в Україні спостерігається низка загальних проблем, що співвідносяться як з питанням щодо недавнього розвитку даного механізму в рамках практики взаємодії державних органів

влади і бізнесу, так і різними структурними протиріччями української соціально-економічної специфіки. Так, в першу чергу, важливою проблемою залишається недостатнє правове забезпечення державно-приватного партнерства. Незважаючи на успішні кроки в напрямку створення повноцінної ієрархії системи нормативно-правового забезпечення з даної проблематики, потребує уточнення і розширення нормативно-правова база як щодо розширення допустимих форм концесійних угод (і форм державно-приватного партнерства в цілому), так і щодо нових можливостей по взаємодії органів влади та бізнесу в частині взаємного обліку інтересів і моніторингу процесів модернізації і ефективного використання об'єктів державно-приватного партнерства.

Також слід зазначити важливість запозичення досвіду в сфері державно-приватного партнерства провідних розвинених економік світу, в тому числі в контексті вкрай актуальної для української економіки боротьби з корупційною складовою в системі взаємодії бізнесу та органів влади.

Окремим чином серед проблем ефективного розвитку державно-приватного партнерства виділяється порівняно низький ступінь інституціональної системи фактичної взаємодії між органами влади та бізнесу.

Формування спеціалізованих інститутів критично необхідно зважаючи на дивергентні системи інтересів двох сторін, що беруть участь в рамках подібних проектів. Багато в чому розвиток державно-приватного партнерства гальмується через небажання обох сторін враховувати взаємні інтереси. Подібна ситуація часто проявляється з боку бізнесу, який бере участь у здійсненні проекту, проте не віддає належне ставлення щодо соціальної значущості об'єкта, чітких правил і термінів у рамках реалізації проекту. Органи влади часто вдаються до висування вимог, невігідних для приватних інвесторів з точки зору рентабельності і скрутних з точки зору різних додаткових вимог.

Серед системних проблем державно-приватного партнерства також слід відзначити серйозну вразливість даного роду проектів від коливань (головним чином – погіршень) економічної кон'юнктури. Крім цього, нестабільність української економіки, а з недавніх пір і характер економіко-політичних взаємовідносин з деякими країнами посилюють ризики згорання багатьох вже існуючих проектів і не сприяють реалізації потенційних проектів. Зрозуміло, подібна ситуація характеризується нульовим виграшем для всіх учасників партнерства, а також суспільства в цілому, однак, з огляду на мляве використання фондів з державного співфінансування інфраструктурних та інших інвестиційно-будівельних комплексів, при наростанні вищевказаних проблемних факторів проекти виявляються в ризиковій зоні з точки зору здійснення наміченої діяльності.

Тісно пов'язаним з вищевказаною проблемою є відсутність узагальненого і ретельно проаналізованого досвіду взаємодії держави і приватного бізнесу в рамках програм партнерства і, зокрема концесій як досить поширеного з застосовуваних механізмів. Аналіз досвіду подібної взаємодії значущий як в частині генералізації специфіки успішних прикладів, так і дослідження слабких місць і невдалих зразків подібного виду співпраці.

Таким чином, на сьогоднішній день в українській економіці досить значуща кількість проблемних і суперечливих моментів, які ускладнюють здійснення проектів в більш ефективній, інтенсивній формі порівняно із здійсненням цих проектів в провідних економіках світу.

До потенційних переваг використання державно-приватного партнерства можна віднести: зниження ризиків за проектом, розширення поля для інновацій, скорочення загальних витрат за проектом, залучення додаткових фінансових ресурсів, передача фінансових зобов'язань по залученню коштів на реалізацію інфраструктурних проектів в приватний сектор, підвищення ефективності інфраструктурного об'єкта.

Потенціал розвитку даної форми співпраці влади і бізнесу досить великий, а успішні приклади є індикаторами того, що саме державно-приватне партнерство може стати ключовою формою стимулювання економічного зростання, заснованого на здійсненні як ключових для державного масштабу інвестиційно-будівельних мегапроектів, так і проектів регіонального масштабу, які є осьовими для економічної модернізації і поліпшення якості життя населення. У даному зв'язку існує низка важливих напрямів оптимізації системи державно-приватного партнерства. Дані напрями можуть бути умовно розділені на прямі, які безпосередньо стосуються здійснення подібних проектів, і непрямі, що формують передумови успішного розвитку державно-приватного партнерства.

До прямих можна віднести:

- посилення державної участі в співфінансуванні та іншій значущій підтримці реалізації проектів;
- розвиток практичної можливості застосування інструментів проектного фінансування, коли кредитні установи видають кредит безпосередньо керуючій компанії на реалізацію проекту без додаткового забезпечення, а гарантією повернення служить прозора схема формування стабільних доходів, з яких послідовно буде відбуватися погашення кредитних коштів;
- розвиток системи страхування довгострокових проектів;

- застосування схем цільового пільгового кредитування стратегічних соціально значущих проектів;
- створення додаткових стимулів для зацікавленості бізнесу.

До непрямих можна віднести:

- завершення системи правового забезпечення проектів та врегулювання суперечливих і стримуючих положень різних нормативно-правових актів в контексті здійснення проектів;
- посилення боротьби з корупційними механізмами в системі державно-приватного партнерства, виключення можливостей застосування необ'єктивних критеріїв при проведенні конкурсної процедури на право укладення угоди про державно-приватне партнерство;
- підготовка спеціалізованого кадрового потенціалу в контексті формування на регіональному та місцевому рівнях фахівців економічного і юридичного профілів, які будуть займатися питаннями державно-приватного партнерства.

У результаті ідентифікації найбільш гострих проблем, що стримують ефективну реалізацію інфраструктурних проектів державно-приватного партнерства, формуються такі ключові завдання на регіональному рівні:

- якісна підготовка і організація конкурсу на право укладення угоди про державно-приватне партнерство між державними органами влади та приватним бізнесом;
- пошук і визначення найбільш придатної і ефективної форми партнерства;
- узгодження та сприяння забезпеченню фінансового закриття проекту, в тому числі при залученні приватним бізнесом позичкових джерел фінансування робіт за проектом;
- ефективний моніторинг, контроль і супровід будівництва інфраструктурних об'єктів до введення їх в експлуатацію.

Всі ці питання вимагають свого рішення в рамках комплексного підходу до розвитку регіональних форм державно-приватного партнерства, що включає опрацювання інституційних, нормативно-правових та методологічних основ державно-приватного партнерства в регіонах і сприятиме підвищенню мотивації до взаємовигідного зв'язку публічного та приватного секторів економіки і примноженню регіональної практики державно-приватного партнерства при будівництві публічних об'єктів інфраструктури.