

Видавництво Львівської політехніки, 2011. С. 272-273.

3. Shalneva M.S., Zaitseva K.A. & Chernysheva M.A. Features of Corporate Innovation Risk Management. In S.I. Ashmarina, V.V. Mantulenko, M.I. Inozemtsev & E.L. Sidorenko (Eds.). *Global Challenges and Prospects of the Modern Economic Development*. 2021. Vol. 106. P. 1363-1372. DOI: <https://doi.org/10.15405/epsbs.2021.04.02.162>.

**УДК 625.7.8(072)**

**Фоміна Тетяна**

кандидат економічних наук, доцент

доцент кафедри аудиту, обліку та оподаткування,

**Горпинченко Сергій**

здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти

Центральноукраїнський національний технічний університет

м. Кропивницький, Україна

## **БУДІВНИЦТВО ДОРІГ ЯК ОДИН ІЗ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

Від ступеню та динаміки розвитку транспортної системи держави багато у чому залежить її соціально-економічний розвиток. Організація та створення автомобільних доріг відноситься до найважливішої галузі будівництва та має велике значення для безпеки, комфорту та життя людей. У будь-якій країні світу розвиток мережі автомобільних доріг свідчить про розвиток її економіки з одного боку, а з іншого – виступає фактором, що сприяє цьому розвитку.

Наочним прикладом є Сполучені штати Америки. З 50-х років минулого століття, будівництво швидкісних автомагістралей стало одним із пріоритетів державної політики. На сьогодні США мають найбільш розвинену мережу автомобільних доріг у світі, довжина якої складає 6,5 млн. кілометрів, що значною мірою вплинуло на розбудову економіки: значний розвиток регіонів, зниження логістичних витрат перевізників (був створений єдиний загальнонаціональний ринок, а товари стали більш конкурентоздатними на зовнішніх ринках), знизилась аварійність на дорогах. Вигода, яку отримала економіка США від реалізації проекту з будівництва мережі автомагістралей оцінюється у трильйони доларів. За даними американських експертів, на кожен вкладений долар у будівництво доріг економіка отримала більше 16 доларів зростання ВВП протягом 40 років з моменту закінчення реалізації проекту [1].

Для багатьох інших європейських країн Західної Європи (Німеччини, Італії, Франції тощо) та азійських (Китаю, Японії) розширення мережі автомобільних доріг, є одним із основних пріоритетів державної політики. Розвиток економік кожної із цих країн супроводжувався активним розвитком мережі автомобільних доріг. Світовим лідером із будівництва доріг наразі є Китай. Його економіка стрімко розвивається протягом останніх 15 років. Щороку у цій країні будується близько 30 тис.км автомагістралей, з яких

більшість – швидкісні й збудовані протягом останніх двадцяти років.

Інвестиції у будівництво автомобільних доріг – це підтвержений світовим досвідом фактор економічного розвитку країни. Будівництво нових та покращення існуючих автомобільних доріг сприяє появі нових транспортних шляхів, підвищує ефективність розміщення продуктивних сил та раціональність використання ресурсів держави. Дорожня інфраструктура України доволі зношена, що є однією із перешкод у підвищенні конкурентоспроможності країни на зовнішніх ринках. Здебільшого, такий стан справ пов'язаний з тим, що тривалий час в Україні фінансування автомобільних доріг відбувалось за залишковим принципом, виходячи з можливостей бюджету. Проблема недостатнього фінансування посилюється ще і тим, що з 2015 р. не передбачено видатки на розвиток дорожньої галузі, а заплановані в загальному фонді державного бюджету витрати на розвиток автомобільних доріг, як правило, недофінансовувалися казначейством.

Мережа автомобільних доріг загального користування протяжністю 169,5 тис. кілометрів (з них 49,2 тис. кілометрів автомобільних доріг державного значення) та щільністю 281 кілометр на 1 тис.кв. кілометрів у цілому відповідає темпам розвитку національної економіки. Проте, транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості автомобільних доріг є незадовільним – 97% усіх автомобільних доріг мають високу зношеність та потребують капітального або поточного ремонту.

У таблиці 1 представлено щільність автомобільних доріг у різних країнах та в Україні.

**Таблиця 1 – Щільність мережі автомобільних доріг у країнах Західної Європи та США**

Країна	Площа, тис. км <sup>2</sup>	Довжина доріг, тис. км	Щільність доріг, км/км <sup>2</sup>
США	9 372 610	6 663	0,71
Китай	9 596 960	4 577	0,48
Японія	377 835	835	3,23
Німеччина	357 022	645	1,81
Великобританія	244 101	418	1,71
Франція	547 030	1 050	1,92
Італія	301 230	249	0,83
Україна	603 700	170	0,28

Так, щільність мережі автомобільних доріг в Україні в 5-7 разів нижче, ніж у країнах Західної Європи та США і становить 280 м на 1 кв.км території.

За оцінками експертів Світового економічного форуму, Україна займає 132 місце в світі за рівнем розвитку автомобільних доріг. Крім того, понад 9,6 тис. мостів за технічними параметрами не відповідають вимогам сучасних норм і фактичному навантаженню, 1923 мости потребують термінового ремонту, а 86 мостів перебувають в аварійному стані.

Такий стан автомобільних доріг загального користування і мостів не забезпечує повною мірою швидке, комфортне, економічне та безпечне

перевезення пасажирів і вантажів, розвиток транзитних перевезень, створює соціальну напругу в суспільстві, знижує конкурентоздатність вітчизняної економіки, ставить під загрозу подальший соціально-економічний розвиток держави та її інтеграцію до європейської спільноти.

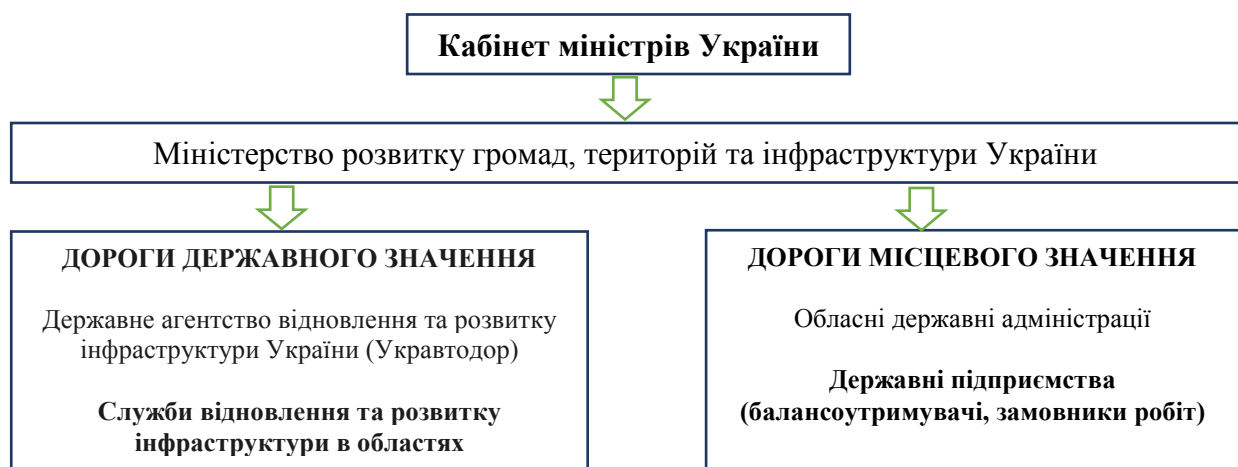
Крім фінансової складової є ще низка проблем у дорожньому господарстві України:

- наявність зруйнованих внаслідок війни ділянок автомобільних доріг та мостів;
- велика кількість об'єктів незавершеного будівництва;
- швидке руйнування дорожніх конструкцій, спричинене збільшенням вагових навантажень від транспортних засобів, інтенсивністю руху, на які існуюча мережа доріг не розрахована;
- відсутність ефективної незалежної системи контролю якості;
- монополізм держави в сфері експлуатаційного утримання автомобільних доріг;
- відсутність на державному рівні довгострокової стратегії розвитку автомобільних доріг [2].

Державне управління у сфері безпеки автомобільних доріг здійснюється в межах повноважень, визначених законодавчо та іншими актами законодавства України:

- Кабінетом Міністрів України;
- центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства;
- центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення;
- місцевими органами виконавчої влади;
- органами місцевого самоврядування [3].

Структура управління автомобільними дорогами загального користування України наведена на рис. 1.



**Рисунок 1** – Структура управління автомобільними дорогами загального користування України

Останніми роками почала приділятися увага до поліпшення стану автомобільних доріг в Україні. Почали виділятися кошти на будівництво, реконструкцію та ремонт автомобільних доріг, зокрема в рамках програми «Велике будівництво».

Разом з тим, наявні обсяги фінансування все ж є недостатніми для забезпечення відновлення доріг України. Приблизний обсяг фінансування для проведення робіт на всіх дорогах складає 5 трильйонів гривень (близько 140 млрд дол.), які мають бути інвестовані протягом 10 років, після чого потребуватиме додаткового фінансування ремонт доріг, які були реконструйовані у першу чергу. Таким чином Державний дорожній фонд у найближчі роки має бути збільшений в десятки разів. Такі інвестиції, на сьогодні, неможливо забезпечити зі зведеного бюджету України (тим більше в умовах війни з росією), але за допомогою державно-приватного партнерства у повоєнний період (зокрема, концесії) можливо залучити значні суми з розподілом витрат бюджету на 10-20 років [1].

#### **Література:**

1. Притоманов В., Мельник З., Шляхетко А. Зелена книга. Будівництво та ремонт автомобільних доріг. URL: <https://www.slideshare.net/BRDO/ss-204059248> (дата звернення: 26.11.2023)
2. Концепція державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки : Розпорядження КМУ від 11.01.2018 р. № 34-р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-p#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-p#Textzakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-p#Text) (дата звернення: 26.11.2023)
3. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 26.11.2023)

**УДК 336.225.673**

**Фоміна Тетяна**

кандидат економічних наук, доцент  
доцент кафедри аудиту, обліку та оподаткування,

**Чумак Віталій**

здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти  
Центральноукраїнський національний технічний університет  
м. Кропивницький, Україна

### **РИЗИКОВІСТЬ ОПЕРАЦІЙ ЯК ПІДСТАВА ДЛЯ ЗУПИНКИ РЕЄСТРАЦІЇ ПОДАТКОВИХ НАКЛАДНИХ**

Одним із викликів для сучасного українського бізнесу у період глобальної та локальної економічної кризи, спричиненої наслідками тривалих карантинних обмежень, а наразі воєнного стану, є зупинка реєстрації податкових накладних. Зупинка реєстрації податкових накладних має доволі