

УДК 330.341:351.811.111

**Р.М. Рогатинський, О.А.Ковальчик**

*Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН В ГАЛУЗІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ**

Дорожнє господарство України становить складну систему і являє собою міжгалузевий комплекс. Підприємства дорожнього господарства (ДГ) або дорожньо-будівельного комплексу (ДБК) займаються будівництвом, а також ремонтом та експлуатацією автодоріг. Особливістю робіт у дорожній галузі є висока капіталомісткість дорожніх проектів та тривалий термін їх окупності. Ці особливості стримують надходження приватних інвестицій в автодорожню галузь, що в свою чергу потребує значної державної підтримки здійснення дорожніх робіт. Проте на сьогодні в Україні наявна ситуація з недофінансуванням дорожнього господарства та, відповідно, дорожніх робіт.

Проведений аналіз економічних відносин в галузі дорожнього господарства дозволив виявити їх особливості. Головна особливість полягає в певній подвійності галузі і особливому характері її продукції: з одного боку, дорожнє господарство – це автомобільні дороги, тобто споруди транспорту, а з другого – це виробнича діяльність трудових колективів, яка пов'язана з необхідністю збереження і розвитку мережі автомобільних доріг. При цьому автомобільні дороги формально є власністю відповідних виробничих дорожніх організацій, тобто знаходяться на балансі дорожніх організацій, що здійснюють їх обслуговування. Ця обставина дозволяє рахувати кінцевим результатом діяльності дорожніх організацій створення певного потенціалу дорожньої забезпеченості регіону, свого роду потенціалу послуг, який може реалізовуватися через роботу автомобільного транспорту. Цей потенціал – сукупність матеріально-технічних умов, що забезпечують ефективне функціонування автомобільного транспорту і всієї єдиної транспортної системи, задоволення соціальних потреб суспільства.

Друга особливість пов'язана з тим, що автомобільні дороги використовуються транспортними, промисловими, будівельними, сільськогосподарськими та іншими підприємствами та організаціями безкоштовно. Їх зношення не включається в собівартість перевезень, а відшкодовується шляхом безпосереднього фінансування витрат на виконання ремонтних робіт на автодорогах по встановленим нормам з держбюджету або з коштів підприємств та організацій.

Тому у дорожньому господарстві відсутня пряма залежність між розміром коштів, що направляються на утримання, ремонт і будівництво автомобільних доріг, і мірою споживання доріг автомобільним транспортом, як це має місце в процесах відтворення в інших галузях народного господарства.

Отже, галузь дорожнього господарства не має доходів від реалізації результатів своєї основної діяльності, тобто від надання доріг в користування автомобільному транспорту. Тому проблематично забезпечення відповідності

між інтенсивністю і характером ремонтних і реконструктивних робіт на дорогах і тими вимогами, які надаю до доріг рухомий склад.

На відміну від інших великих об'єктів (аеропорти, шпиталі і т.п.), автодорога відіграє зв'язуючу роль, і ми вважаємо, що з економічної точки зору, повернення вкладень в неї має відбуватися через економічне процвітання пов'язаних районів, а не через отримання плати власне з цієї дороги.

Враховуючи, що послуги із забезпечення руху автомобільними дорогами неможливо виразити у ринкових цінах і в такий спосіб їх продати, стає зрозумілим, що приватним виробникам немає вигоди спрямовувати ресурси на їх виробництво. Тобто, маємо справу з послугою, яка приносить суспільству суттєву вигоду, але на виробництво якої ринок сам не стане виділяти ресурси. Таким чином, щоб суспільство мало можливість користуватися такими благами, забезпечити їх має державний сектор за допомогою примусових стягнень — податків і зборів.

Отже, можна зробити висновок, що діяльність підприємств ДБК (фактично виконавців дорожніх робіт) в значній мірі залежить від державних замовлень та стану фінансування дорожнього галузі в цілому.

З одного боку, підприємства інфраструктурних галузей не можуть бути приватизовані через стратегічну, економічну і соціально-політичну значущість об'єктів інфраструктури. З другого боку, у держбюджеті немає достатнього обсягу коштів для забезпечення простого та розширеного відтворення у цих галузях. Для вирішення цього протиріччя має бути використана концепція державно-приватного партнерства (ДПП), яке є альтернативою приватизації життєво важливих, зі стратегічним значенням об'єктів державної власності. Ця концепція дозволить проводити залучення сталих позабюджетних джерел для фінансування проектів з будівництва та ремонту автодоріг. враховуючи особливості економічних відносин у дорожній галузі.

#### Література:

1. Закон України «Про державно-приватне партнерство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

2. Рогатинській Р., Ковальчик О. Особливості використання моделі КЖЦ для автодорожніх проектів / Р. Рогатинській, О. Ковальчик // Формування ринкової економіки в Україні: зб. наук. пр. Серія економічна Вип. 32 / Львівський нац. ун-т ім. І. Франка. - Л.: Видавництво ЛНУ ім. І. Франка, 2014. - С. 122-126.

3. Шинкаренко В.Г., Бурмака М.М.. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства / В. Г. Шинкаренко, М. М. Бурмака // Економіка транспортного комплексу. - 2011. - Вип. 18. - С. 143-153.