

УДК 338.012  
UDC 338.012

ДОРОЖНЯ ГАЛУЗЬ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ:  
ПРИНЦИП ВЗАЄМОДОПОВНЕННЯ І ВЗАЄМОДІЇ

Левіщенко О.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна

ROAD INDUSTRY IN THE ECONOMY OF UKRAINE:  
THE PRINCIPLE OF COMPLEMENTARITY AND INTERACTION

Levishchenko O.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ДОРОЖНЯЯ ОТРАСЛЬ В ЭКОНОМИКЕ УКРАИНЫ:  
ПРИНЦИП ВЗАИМОДОПОЛНЕНИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Левищенко Е.С., Национальный транспортный университет, Украина

Постановка проблеми. Сьогодні унікальне географічне положення України та її колосальний транзитний потенціал використовується лише на чверть. На думку О.Вілчула розвиток сфери дорожнього будівництва і підвищення логістичного потенціалу України можуть підвищити ВВП країни на 5%. Саме тому для України одним з ключових напрямів є реалізація проектів з будівництва і реконструкції доріг.

Інвестиції в розвиток дорожньої мережі забезпечать не лише підвищення якості доріг, а й створення логістичних центрів, хабів, точок перевалки вантажів на авіаційний, залізничний і морський транспорт. За словами віце-прем'єра Олександра Вілчула, в Європі зараз біля третини інвестицій у розвиток транспортної системи здійснюється в рамках державно-приватного партнерства.

24 квітня 2013 року Олександр Вілчул представив на засіданні Кабінету Міністрів Концепцію розвитку дорожнього господарства України. Документ передбачає: створення умов для застосування механізму державно-приватного партнерства; реформування системи управління «Укравтодору» за рахунок створення регіональних компаній, запровадження європейської системи контролю якості; реалізацію програми розвитку автомобільних доріг у 2013-2018 рр. для підвищення транзитного потенціалу, розширення мережі автомобільних доріг і нарощування ВВП тощо[1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Актуальні питання розвитку дорожньої галузі та транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України досліджено багатьма вітчизняними і іноземними науковцями в сфері економіки та дорожнього господарства, серед яких праці: І.Я. Аксьонова, О.О. Бакаєва, В.М. Бугроменка, Ю.Ф. Кулаєва, Ю.Є. Пашенко, А.М. Новікова, Т.В.Блудова, Е.В. Танцюра, Г.Є.Ліпського, Л.Г. Зайончика, Д. Прейгера, Є.М. Сича, В.О. Галушко та інших. Проте проблема фінансування і розвитку дорожнього господарства, а також підвищення ефективності використання існуючої мережі автодоріг є вкрай актуальною.

Метою роботи є дослідження залежності поліпшення дорожніх умов на зниження логістичних витрат, і собівартості продукції всіх, хто користується дорогами, включаючи автотранспорт як підгалузь.

Виклад основного матеріалу. Останні роки для дорожньої галузі України були вкрай складними, що визвано соціально-економічною кризою та воєнними діями в країні. Єдиним продуктивним чинником у частковому покращенні результатів дорожнього господарства було ЄВРО-2012, що спонукало урядовців виділити кошти на покращення дорожніх умов для проведення чемпіонату. Шляховики з поставленою на той момент задачею впорались. Але дорожня мережа і досі потребує суттєвого відновлення та розбудови. Зараз цю проблему ще більше посилює ситуація на сході країни, де дорожнє полотно дуже сильно пошкоджено, а іноді, і взагалі зруйновано.

Недофінансування галузі призводить до зношення існуючої дорожньої мережі та лише часткової розбудови нових автомобільних доріг. Транспортно-експлуатаційний стан переважної

більшості автомобільних доріг України не відповідає сучасним вимогам за міцністю та рівністю і потребує покращення відповідно до соціально-економічних потреб держави і суспільства. Через недостатнє фінансування порушуються міжремонтні нормативні терміни, не має можливості здійснити технічне переоснащення дорожньої галузі, широко запровадити нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції.

Швидкий розвиток руйнувань дорожніх конструкцій, на які існуюча мережа доріг не розрахована, обумовлений збільшенням вагових навантажень від транспортних засобів, інтенсивності руху, статичного та динамічного впливу тимчасових рухомих навантажень;

Досі недостатньо розвинені транспортні зв'язки з європейськими країнами. Мережа автомобільних доріг загального користування в Україні сформована для забезпечення функціонування народного господарства колишнього СРСР. Сучасні тенденції розвитку транзитного потенціалу України повинні передбачати розвиток сучасних автомобільних доріг по всіх транспортних коридорах, які проходять територією України.

Розв'язання зазначених проблем можливо здійснювати системними методами, поєднавши комплекс заходів нормативно-правового забезпечення, поєднанням бюджетних та небюджетних джерел фінансування дорожнього господарства, проведенням реформи управління автомобільними дорогами.

З цією метою була розроблена та затверджена Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 – 2018 роки, завдяки якій очікуються наступні результати:

1. Протягом 2013-2015 років реалізація Плану діяльності дасть змогу забезпечити:

– ефективне функціонування, належне утримання та забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення загальною протяжністю 169,5 тис. км;

– виконання робіт з будівництва, реконструкції та ремонтів автомобільних доріг, в першу чергу, за напрямками автомобільних транспортних коридорів, на підходах до великих міст, під'їздах до сільських населених пунктів та на дорогах з найвищою інтенсивністю руху;

– підвищення рівня безпеки руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

– поступовий перехід до нормативного фінансування ремонтно-будівельних робіт відповідно до науково-обґрунтованих ДерждорНДІ потреб.

2. Виконання програми сприятиме підвищенню рівня зайнятості населення [2].

Залежність дорожнього господарства від розвитку економіки країни очевидна, але постає зустрічне питання: наскільки дорожники можуть поліпшити якість життя населення, як сприяють зростанню економіки. Відомо, що інтегральним показником економічного благополуччя є ВВП. Але якраз розрахунок прямого впливу автодоріг на зростання ВВП просто відсутній. Причини дві, і обидві об'єктивні.

Перша – двоїста економічна природа інфраструктури, яка не виробляє матеріальних цінностей, а продукує послуги у вигляді загальних, більш сприятливих умов життєдіяльності і господарювання.

Економічні особливості дорожньої інфраструктури ведуть до недообліку випуску продукції дорожньої галузі в простій формулі:  $ВВП = випуск - проміжне споживання$ . Галузі, що використовують поліпшені дорожні послуги, зменшують своє проміжне споживання і за рахунок цього показують підвищений внесок своєї галузі у ВВП. За даними розрахунку Міністерства інфраструктури України недооблік продукції транспорту становить 1,1%, а згідно з дослідженнями В.М. Бугроменка не менш 20%.

Якщо скласти всі прирости по галузях можна отримати реальний внесок дорожньої галузі у ВВП країни. Поки ми маємо тільки сумарні витрати на дороги у відсотках від ВВП, але щоб судити про суспільну ефективність галузі, треба мати і другу половину – приріст ВВП від вироблених витрат. Система національних рахунків у статистиці ігнорує двоїсту природу інфраструктури.

Про частку дорожньої галузі у ВВП економісти говорять давно. Але реального просування при всій важливості проблеми для дорожньої галузі немає. Вирішення цієї проблеми ніяк не втратило своєї актуальності. Тому необхідно дослідити залежність поліпшення дорожніх умов на зниження логістичних витрат, і собівартості продукції (а не тільки собівартості перевезень) всіх, хто користується дорогами, включаючи автотранспорт як підгалузь.

У зв'язку з тим, що такий облік на місцях не ведеться, зробити це можна лише за допомогою моделювання, в даному випадку з використанням множинного регресійного аналізу, де в лівій частині стоїть собівартість продукції, а в правій – змінні, що впливають на неї у тому числі дорожні умови.

Згідно з дослідженнями Бугроменка В.М., відомо, що при фактичному зниженні фінансування нижче мінімально допустимого рівня внесок дорожньої галузі у ВВП наближається до нуля.

Друга причина, по якій відсутні розрахунки прямого впливу доріг на зростання ВВП – синергетика інфраструктури в цілому, і автодоріг зокрема. У цьому випадку, суть синергетики полягає в тому, що корисні економічні ефекти від функціонування автошляхів проявляються не синхронно з поліпшенням їх споживчих властивостей (як в абсолютній більшості матеріальних і нематеріальних виробництв), а накопичуються причому (часовий лаг накопичення похідний від навколишнього соціально-економічного середовища, якості споживання) відповідно до нелінійної парадигми економіки в певні моменти часу «вистрілюють» (іноді навіть «не в ту сторону»), тобто має місце біфуркація [3].

Тому існує певна «зона» законодавчих рішень з фінансування транспорту, нижче яких опускатися не можна, так як це призводить до різкого спаду економіки, а вище підніматися не слід, оскільки недофінансування інших галузей також призведе до негативних наслідків. (Для різних регіонів країни рівень фінансування може варіюватися від 1,0 до 3,6% від ВВП).

Висновки. Тепер є можливість і дорожникам відповісти на виклик про подвоєння ВВП. Багато економістів вважають, що потенціалом подвоєння володіють далеко не всі галузі. Головними двигунами виступають обробна промисловість, торгівля, транспорт, які здатні щорічно додавати приблизно по 10%. Слід нагадати, що ефективність самої інфраструктурної діяльності від ВВ не виявляється, як і вплив ефективності функціонування підгалузей інфраструктури один на одного. Тоді як зворотний зв'язок простежується явно-регресійні залежності довжини доріг з твердим покриттям і душевого ВВП статистично достовірні майже на 100%.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Доповідь О.Вілкула про розвиток сфери дорожнього будівництва: <http://economics.unian.ua/transport/789784-vilkul-rozpoviv-yak-za-dopomogoyu-dorig-pidvischiti-vvp.html>.
2. Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 – 2018 роки» від 11 липня 2013 № 696. [<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>]
3. Бугроменко В. Дорожная отрасль и экономика: принцип сообщающихся сосудов // Автомобильные дороги.- 2004. – №4. – с. 12-15.

#### REFERENCES

1. Report O.Vilkul development of the field of road construction: <http://economics.unian.ua/transport/789784-vilkul-rozpoviv-yak-za-dopomogoyu-dorig-pidvischiti-vvp.html>. (Ukr).
2. CMU Resolution "On approval of the State target economic development program of public roads for 2013 – 2018" from July 11, 2013 № 696. (Ukr).
3. V. Bugromenko road sector and the economy: the principle of communicating vessels // Car roads.- 2004. – №4. – P. 12-15. (Rus).

#### РЕФЕРАТ

Левіщенко О.С. Дорожня галузь в економіці України: принцип взаємодоповнення і взаємодії / О.С. Левіщенко // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті проведено поглиблений аналіз взаємозалежності економіки та ефективного функціонування дорожнього господарства країни.

Недофінансування галузі призводить до зношення існуючої дорожньої мережі та лише часткової розбудови нових автомобільних доріг. Транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості автомобільних доріг України не відповідає сучасним вимогам за міцністю та рівністю і

потребує покращення відповідно до соціально-економічних потреб держави і суспільства. Через недостатнє фінансування порушуються міжремонтні нормативні терміни, не має можливості здійснити технічне переоснащення дорожньої галузі, широко запровадити нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції.

Залежність дорожнього господарства від розвитку економіки країни очевидна. Відомо, що інтегральним показником економічного благополуччя є ВВП. Але якраз розрахунок прямого впливу автодоріг на зростання ВВП просто відсутній. Причини дві, і обидві об'єктивні.

Перша – двоїста економічна природа інфраструктури, яка не виробляє матеріальних цінностей, а продукує послуги у вигляді загальних, більш сприятливих умов життєдіяльності і господарювання. Друга причина, по якій відсутні розрахунки прямого впливу доріг на зростання ВВП – синергетика інфраструктури в цілому, і автодоріг зокрема.

Тому існує певна «зона» законодавчих рішень з фінансування транспорту, нижче яких опускатися не можна, так як це призводить до різкого спаду економіки, а вище підніматися не слід, оскільки недофінансування інших галузей також призведе до негативних наслідків.

Об'єкт дослідження – дорожня галузь як складова економіки України.

Мета статті – дослідити взаємозалежність дорожньої галузі і економіки країни в цілому.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ДОРОЖНЯ ГАЛУЗЬ, АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ, ЕКОНОМІКА, ПОКАЗНИКИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

#### ABSTRACT

Levishchenko O.S. Road industry in the economy of Ukraine: the principle of complementarity and interaction. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article conducted in-depth analysis of the interdependence of the economy and the efficient functioning of the country road.

Underfunding field leads to deterioration of the existing road network and only partial construction of new roads. Transportation and operational condition of the vast majority of roads Ukraine does not meet modern requirements for durability and equality and needs to be improved in accordance with the socio-economic needs of the state and society. Due to lack of funding violated regulations turnaround time, is unable to carry out technical upgrading transport industry, widely introduce new technologies, machine, machinery, materials and design.

Dependence of the road sector economic development is obvious. It is known that a combined measure of economic welfare is GDP. But precisely calculate the direct impact of roads on GDP growth is simply absent. There are two reasons, both objective and.

The first – the dual nature of the economic infrastructure that does not produce wealth and produce services as general more favorable living conditions and management. The second reason why no payments direct impact of roads on GDP growth – Synergetics infrastructure in general, and in particular road.

Therefore, there is a "zone" legislative decisions on financing transport below which you can not fall, because it leads to a sharp economic downturn and rise above should not be because of underfunding other industries will also lead to negative consequences.

Object of study – travel industry as part of Ukraine's economy.

The purpose of the article – explore the interdependence of the road sector and the economy as a whole.

**KEY WORDS:** ROAD INDUSTRY, ROADS, ECONOMY, INDICATORS OF ECONOMIC DEVELOPMENT.

#### РЕФЕРАТ

Левищенко Е.С. Дорожная отрасль в экономике Украины: принцип взаимодополнения и взаимодействия / Е.С. Левищенко // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье проведен углубленный анализ взаимозависимости экономики и эффективного функционирования дорожного хозяйства страны.

Недофинансирование отрасли приводит к износу существующей дорожной сети и только частичной развития новых автомобильных дорог. Транспортно-эксплуатационное состояние подавляющего большинства автомобильных дорог Украины не отвечает современным требованиям по прочности и равенством и нуждается в улучшении в соответствии с социально-экономических потребностей государства и общества. Из-за недостаточного финансирования нарушаются межремонтные нормативные сроки, не имеет возможности осуществить техническое переоснащение дорожной отрасли, широко внедрить новые технологии, машины, механизмы, материалы и конструкции.

Зависимость дорожного хозяйства от развития экономики страны очевидна. Известно, что интегральным показателем экономического благополучия является ВВП. Но как раз расчет прямого воздействия автодорог на рост ВВП просто отсутствует. Причины две, и обе объективные.

Первая – двойственная экономическая природа инфраструктуры, которая не производит материальных ценностей, а производит услуги в виде общих, более благоприятных условий жизнедеятельности и хозяйствования. Вторая причина, по которой отсутствуют расчеты прямого воздействия дорог на рост ВВП – синергетика инфраструктуры в целом, и автодорог в частности.

Поэтому существует определенная «зона» законодательных решений по финансированию транспорта, ниже которых опускаться нельзя, так как это приводит к резкому спаду экономики, а выше подниматься не следует, поскольку недофинансирование других отраслей также приведет к негативным последствиям.

Объект исследования – дорожная отрасль как составляющая экономики Украины.

Цель статьи – исследовать взаимозависимость дорожной отрасли и экономики страны в целом.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ДОРОЖНАЯ ОБЛАСТЬ, АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ, ЭКОНОМИКА, ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

**АВТОР:**

Левіщенко Олена Степанівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: [ges-82@mail.ru](mailto:ges-82@mail.ru), тел. +3080672536818, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 314.

**AUTHOR:**

Levishchenko Olena S., National Transport University, Assistant Professor, department of economics, e-mail: [ges-82@mail.ru](mailto:ges-82@mail.ru), tel. +3080672536818, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314.

**АВТОРЫ:**

Левищенко Елена Степановна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: [ges-82@mail.ru](mailto:ges-82@mail.ru), тел. +3080672536818, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 314.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Варналій Захарій Степанович, доктор економічних наук, професор, Київського державного університету імені Тараса Шевченка, професор кафедри фінансів, Київ, Україна.

Гришук Олександр Казимирович, проректор з навчальної роботи, кандидат технічних наук, завідувач кафедри туризму Національного транспортного університету, професор, Київ, Україна.

**REVIEWER:**

Varnaliy Z. S., Doctor of Economics, Professor, Kyiv State Taras Shevchenko University, Professor of Department of Finance, Kyiv, Ukraine.

Gryshuk O. K. Vice Rector for Scientific Affairs Ph.D in Technical Science, Head of Department Tourism NTU, Professor, Kyiv, Ukraine.