

УДК: 338.47:656.2

JEL: O18, L74

БЕРЕЗА І.В.

аспірант відділу ринку транспортних послуг

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: mmi@ua.fm

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОГО БУДІВНИЦТВА В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ГАЛУЗІ

Представлено результати дослідження динаміки розвитку ринкових взаємовідношень в секторі транспортного будівництва та впливу ефективності функціонування підприємств транспортного будівництва на діяльність транспортної галузі, як найважливішого елемента національної економіки України. Виходячи з поточного стану розроблено та запропоновано стратегічні напрямки ефективного розвитку підприємств транспортного будівництва з урахуванням особливостей перехідного періоду транспортної галузі.

Ключові слова: транспортне будівництво, стратегічні орієнтири, транспортна інфраструктура, конкуренція, будівельна галузь.

BEREZA I.V.

postgraduate student of the department of transport services market

Institute Of Market Problems And Economic & Ecological Research of the

National Academy Of Sciences Of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine

E-mail: mmi@ua.fm

STRATEGIC REFERENCE POINTS OF DEVELOPMENT OF THE ENTERPRISES OF TRANSPORT BUILDING IN THE CONDITIONS OF BRANCH TRANSFORMATION

Results of research of dynamics of development of market mutual relations in sector of transport building and influence of efficiency of functioning of the enterprises of transport building on activity of transport area, as major element of national economy of Ukraine are presented.

At application of the developed complex toolkit as a whole, the transportno-building organisation will provide increase of economic efficiency of the activity at the expense of increase of degree of validity of the offers under the price and terms of building of object in mutual relations with the customer at the turnkey contract conclusion. Increase of validity of indicators which pay off, in the course of preparation of offers allows to represent accurately to a contract organisation the planned costs on building of object which in turn, gives the chance to guarantee to the customer of data of object under the given price, to the specified term. Performance of the obligations taken on strengthens competitiveness of the building organisation in the market of contract works. The customer, taking into consideration offers of the contractor, really represents the size of investments on building. As a result, the performed works are paid by the building organisation in due time, that allows to work to it(her) more stably. Besides, reception by the building organisation of the size of profit according to the proved calculations, allows to conduct to it(her) necessary building of objects of non-productive appointment, to expand manufacture.

Besides, use of separate positions of toolkit at formation of strategic reference points of development of the enterprises of transport building allows to do(make) the analysis of the caused aspects of activity, calculation of the size of necessary financial assets for timely elimination of bottlenecks in is industrial-economic activities.

Key words: transport building, strategic reference points, a transport infrastructure, a competition, building area.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Нинішня ситуація в національній економіці в результаті фундаментальних змін у процесі трансформації, як господарського механізму в цілому, так і галузі, зокрема, виходячи з [1, стор. 229; 10], характеризується глибокою соціально-економічною кризою.

В результаті має місце скорочення обсягів виробництва транспортної, будівельно-монтажної, ремонтно-будівельної продукції, порушуються процеси техніко-економічної взаємодії між господарюючими суб'єктами [2, стор. 419]. Дефіцит бюджету і низька платоспроможність держави досягли критичних величин. Стан національної економіки не стабільний. Таким чином, з кризового

становища нашої економіки в період формування ринкових відносин впливають і специфічні труднощі функціонування транспортного будівництва, як галузі національної економіки. До них відносяться труднощі, пов'язані з: по-перше, соціальною переорієнтацією будівництва, спрямованою на скорочення виробничого процесу; по-друге, кардинальними змінами в області інвестиційної діяльності; по-третє, дестабілізацією стану матеріально-технічного забезпечення будівничого процесу; по-четверте, слабкою дисципліною виконання договірних зобов'язань; по-п'яте, демонополізацією будівництва.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Значний вклад у вирішення питань особливостей функціонування будівельного комплексу залізничного транспорту України внесли Ю.Т. Боровик, А.Г. Дрожжина [4, стор. 235], перспектив функціонування підприємств колійної інфраструктури в умовах реформування галузі – М.І. Міщенко [8, стор. 172], проблем ціноутворення у будівництві – А.В. Беркута [3, стор. 11], Т.В. Машошина [7, стор. 82] та багато інш.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однією з центральних проблем, пов'язаних з поглибленням кризового стану будівельної галузі, є дестабілізація матеріально-технічного забезпечення будівництв. На даний момент постачання матеріальними ресурсами будівельного призначення здійснюється не на основі централізованого фондового розподілення, а самостійного придбання будівельними організаціями відповідно до потреб будівництва на основі прямих договорів з підприємствами-виробниками або через товарні біржі.

Труднощі із забезпеченням сировинними ресурсами виникають через розпад традиційних господарських зв'язків, зростання цін на основні будівельні ресурси і зниження випуску багатьох видів будівельних матеріалів і конструкцій. У результаті зростання цін, інфляційних тенденцій, ціни на матеріальні ресурси будівництва настільки високі, що у підрядній організації не вистачає оборотних коштів для їх придбання, а так як господарські зв'язки руйнуються, то будівництво багатьох об'єктів призупиняється та консервується.

Формулювання цілей дослідження. Метою даної статті є дослідження сучасного стану та розробка стратегічних орієнтирів розвитку підприємств транспортного будівництва в сучасних умовах.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. У зв'язку із соціальною переорієнтацією будівництва зростає частка коштів, спрямована на спорудження об'єктів соціальної сфери в загальному обсязі капітальних вкладень. При цьому структурна перебудова будівельного комплексу здійснюється на тлі подальшого спаду обсягів будівництва.

Так, за даними Державної служби статистики України, обсяги капітальних інвестицій і будівельно-монтажних робіт у 2015 р. склали 273116 млн.грн. З них тільки 2,5% коштів Державного бюджету. Кількість незавершених будівель та інженерних споруд склала 14915 од., з них 56,6% - будівництво тимчасово припинено, 2,3% - об'єктів законсервовано [10]. У 2016 р. виконано будівельних робіт в Україні на суму 70,9 млрд. грн. (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції). Індекс будівельної продукції склав 113,1 %, в порівнянні до 2015 р. Нове будівництво, реконструкція та технічне переоснащення склали 80,9 % від загального обсягу виконаних будівельних робіт, капітальний і поточний ремонт – 10,8 % та 8,3 % відповідно. На загальну тенденцію в 2016 році порівняно з 2015 роком вплинуло зростання обсягів будівництва нежитлових будівель на 17,4 %, житлового будівництва на 13 % та інженерних споруд на 11 % [9].

В результаті зниження обсягу капітальних інвестицій зменшилися інвестиції на будівництво об'єктів виробничого призначення. Спад інвестиційної активності в поєднанні з соціальною переорієнтацією капітального будівництва може призвести до згорання будівництва в ключових галузях національної економіки, транспорту і промисловості. І тривалого спаду процесів відтворення основних засобів. Скорочення інвестицій на невиробниче будівництво веде до зриву реалізації всіх соціальних програм через зменшення обсягів житлового, транспортного будівництва, інших найважливіших об'єктів національної економіки.

В умовах директивно-планової системи господарювання будівництво фінансувалося, в основному, за рахунок централізованих капітальних вкладень. В даний час будь-яке підприємство, незалежно від форм власності, стає потенційним інвестором. В результаті була втрачена керованість будівельним комплексом внаслідок різкого зростання інвестиційного попиту, в першу чергу за рахунок коштів підприємств, незбалансованого ні з ресурсним забезпеченням, ні з можливостями підрядних організацій. Ця негативна тенденція привела до збільшення фронту робіт, розпорошеності будівельного потенціалу на великій кількості одночасно споруджуваних об'єктів, до зростання незавершеного будівництва, до загального зниження показників по введенню об'єктів в експлуатацію.

На цьому етапі виникла проблема скорочення інвестиційного попиту. Однак, інфляція, хаотичне зростання цін на матеріально-технічні ресурси будівельної галузі спрямування, поглиблюючи кризову ситуацію в області капітального будівництва, привели на сьогодні до різкого спаду інвестиційної активності. Це свідчить про перевагу споживання засобів перед накопиченням, що прискорює процес старіння основних засобів. Дана негативна тенденція посилюється ще і тим, що в умовах трансформації галузі має місце багаторазове зростання цін на будівельно-монтажні роботи [9]. Підприємства (замовники) не мають достатніх засобів не тільки для відкриття фінансування нового будівництва, але і для сплати за вже виконані роботи.

У період трансформації галузі та переходу до ринкових відносин кардинальним змінам піддаються також і договірні відносини, і, у першу чергу, відношення до виконання договірних зобов'язань. В умовах адміністративної системи управління договір підряду відігравав другорядну роль стосовно планового завдання й, по суті, завершував юридичне оформлення прийнятого планового рішення. Звідси й формальне відношення до виконання зобов'язань, по укладених договорах підряду. У рамках ринкової економіки укладений договір (контракт) стає єдиним юридичним документом у взаєминах договірних сторін і виконання передбачених їм зобов'язань якісно й у строк є невід'ємною умовою конкурентоспроможності будівельних організацій на ринку транспортно-будівельних робіт. У зв'язку із цим почате формування нового підходу до процесу висновку договорів, починаючи від видів контрактів, способів їх висновку й, кінчаючи ретельним проробленням змісту договору.

Остання з розглянутих проблем пов'язана з роздержавленням і демонополізацією будівельного комплексу. Необхідність процесу, що протікає в цей час, роздержавлення й демонополізації будівництва визначається тим, що ефективне функціонування ринкових відносин може бути забезпечено тільки при високому ступені розвитку конкуренції, що, у свою чергу, визначається наявністю певної кількості вільних товаровиробників. Так, роздержавлення спрямоване на перетворення державної власності в недержавні форми власності. Дане перетворення потрібно насамперед для того, щоб, взявши свою долю у свої руки, з'ясувати, устояти в сформованій надзвичайно складній обстановці, тому що держава більше не в змозі забезпечувати господарські зв'язки й підтримувати малорентабельні підприємства. Тому єдиною продуктивним шляхом - самостійний пошук у рамках прийнятого законодавства найбільш прийнятним для даного колективу варіанта виходу із кризи й успішної діяльності.

Процес ринкової адаптації транспортних будівельних організацій висувають питання посилення державного контролю в області будівництва з метою забезпечення високої якості будівельних робіт, недопущення аварій і ушкоджень будинків і споруд [5].

Він спрямований на усунення монопольного положення окремих будівельних структур на ринку будівельно-монтажних робіт. Монопольне положення дозволяє підрядникові маніпулювати цінами на будівельні роботи з власної вигоди, що в рамках національної економіки веде до нераціонального розподілу економічних ресурсів.

З розглянутих основних труднощій формування стратегічних орієнтирів розвитку підприємств транспортного будівництва в період трансформації галузі, проявляються головні риси, якими повинна володіти будівельна організація, щоб бути надійним учасником інвестиційного процесу як у нас у країні, так і за кордоном. Ці риси формуються вже зараз у період трансформації галузі, тому важливо їх виділити й проаналізувати. Аналіз вітчизняних і закордонних джерел дозволив зробити висновок про те, що в рамках ринкової економіки будівельна організація повинна самостійно визначати напрямки розвитку своєї діяльності. При цьому в ринковій економіці першорядним завданням стає розвиток не тільки традиційних видів діяльності будівельного профілю, але й диверсифікованість виробництва, що дозволяє будівельній організації більш стабільно функціонувати на ринку транспортно-будівельних робіт. Виходячи із прийнятих стратегічних орієнтирів розвитку підприємств транспортного будівництва вони мають самостійно обирати замовників і субпідрядників. Також названі організації мають нести економічну відповідальність за своєчасне і якісне виконання прийнятих на себе зобов'язань за договором підряду. Враховуючи сучасні умови господарювання підприємства повинні вміти погоджувати планований річний обсяг робіт з наявною виробничою потужністю, передбачивши необхідні її резерви з метою зменшення впливу стохастичних факторів на процес виробництва будівельних робіт і для підтримки й посилення свого стратегічного позиціонування на ринку будівельних робіт, як надійного партнера в ділових відносинах. Також підприємства транспортного будівництва для забезпечення річного обсягу робіт, розмір якого визначається, виходячи з можливостей ефективного його виконання до вимог соціально-виробничого розвитку підприємства повинні підвищувати мобільність будівельної організації. Ця

вимога висувається ринковими відносинами в силу того, що розвиток конкуренції не гарантує одержання замовлення саме в районі дислокації будівельної організації. Тому тільки організації з досить високою мобільністю мають більші можливості для конкурентної боротьби й одержання контрактів у різних регіонів країни й, як наслідок, успішно працювати й розвиватися в умовах конкурентної боротьби за підряди на будівництво;

З метою покращення адаптивних можливостей транспортно-будівельні організації мають підсилити всю економічну діяльність, створити спеціальні служби, які б займалися питаннями маркетингу, дослідженнями кон'юнктури ринку транспортно-будівельних робіт, відстеженням динаміки цін по зведених об'єктах, по основних матеріальних ресурсах будівельного призначення, по застосовуваній будівельній техніці. При цьому повинна бути посилена, з огляду на велику кількість об'єктів, по яких будівельна організація буде брати участь у тендерах, фінансово-економічна робота з визначення ціни пропозиції будівельної організації по зведенню об'єкта. У цих умовах підрядник повинен досить точно визначити рівень своїх майбутніх витрат по будівництву транспортного об'єкта й розмір прибутку, який би він хотів одержати за виконані роботи, щоб з однієї сторони забезпечити джерелом фінансування свої витрати, здійснювані із прибутку, з іншого боку, щоб ціна його пропозиції була конкурентоспроможна. При цьому, як мета може виступати не максимізація прибутку, а одержання мінімального розміру прибутку, необхідного для рішення невідкладних проблем виживання організацій.

Таким чином, до складу стратегічних орієнтирів розвитку підприємств транспортного будівництва повинні входити такі: проведення аналізу ринку підрядних робіт і на його основі формування виробничої програми робіт (річний і на стратегічну перспективу). Аналіз ринку містить у собі розгляд наступних питань: місткість ринку або окремих сегментів, кон'юнктурні й прогностичні умови реалізації об'єктів, дослідження поведінки замовників, вивчення практичної діяльності конкурентів; обґрунтування ціни на будівництво передбачуваних об'єктів, за підряд на які береться транспортно-будівельна організація на тендерах. Для проведення цієї роботи, у будівельній організації повинен бути налагоджений облік цін на основні будівельні матеріали, виробы й конструкції, будівельну техніку і її комплектуючі, рівня оплати праці з метою одержання вихідних даних для прогнозування розмірів своїх витрат на період будівництва об'єкта; регулярний контроль за дотриманням норм витрат матеріалів, праці й машин при виробництві будівельно-монтажних робіт для підтримки надійної бази даних при розрахунках цін на будівництво об'єкта; проведення достовірного обліку й аналізу зроблених витрат по кожному об'єкту виробничої програми організації. Це пов'язане з необхідністю відстеження частки прибутку по організації в цілому, що доводиться на кожний об'єкт (укрупнений елемент, вид робіт). Ці дані також необхідні для одержання інформації при визначенні вартості нових об'єктів; проведення своєчасної політики простого відтворення основних засобів, заснованої на економічних розрахунках у потребі капітальних вкладень на заміну техніки, що вибуває, з урахуванням росту цін на неї; проведення довгострокової політики на збільшення частки нематеріального нагромадження в розподілі прибутку з метою підвищення зацікавленості працівників у результатах своєї праці що, в остаточному підсумку, веде до росту продуктивності праці й конкурентоспроможності організації на ринку підрядних робіт. Вміти грамотно розпоряджатися заробленими коштами, виходячи з потреб споживання й нагромадження. З огляду на те, що використання прибутку на споживання збільшує доходи працівників підприємства, тоді як нагромадження є основою економічного процвітання будівельної організації в майбутньому.

Таким чином, одержавши повну господарську самостійність, будівельна організація організовує свою виробничо-господарську діяльність так, щоб щонайкраще досягти мети свого розвитку, що полягає в одержанні максимального прибутку від своєї діяльності. А це можливо лише при високоефективному виробництві, що забезпечує високу якість кінцевого продукту й проектування, що опирається на інновації в галузі, технології ведення будівельно-монтажних робіт, застосовуваної техніки.

Тому, із усього різноманіття проблем, що виникають у підрядних організаціях у результаті їх діяльності в умовах формування ринкових відносин в інвестиційній сфері, необхідно, на нашу думку, виділити питання, що вимагають першочергового дослідження й теоретичного обґрунтування шляхів їх рішення. Виходячи з досвіду практичної діяльності підрядних підприємств транспортного будівництва, до таких питань відносять питання, пов'язані з договірними взаєминами замовника й підрядника. З огляду на сказане, можна зробити висновок, що основні вимоги замовника до будівельної організації при укладанні договору підряду на будівництво об'єкта є обґрунтована ціна, висока якість кінцевої продукції й завершення будівництва в строки, обумовлені в договорі підряду. Беручи до уваги ці вимоги підрядник, у свою чергу, повинен, виходячи зі своїх виробничих

можливостей, застосовуваних технологій, досвіду будівництва аналогічних транспортних об'єктів, обґрунтувати свої пропозиції за ціною, строкам будівництва. При цьому - якість продукції приймається відповідною вимогам державних стандартів, будівельних норм і правил (ДСТУ) [6, стор. 5]. В умовах, коли державні кошторисні ціни й норми прийняли рекомендаційний характер, а метод визначення кошторисної ціни й строків будівництва об'єкта вибираються підрядником і погоджуються із замовником у кожному конкретному випадку індивідуально, виходячи з умов будівництва об'єкта, існує деяка невизначеність при їх обґрунтуванні, пов'язана з відсутністю єдиного методичного підходу.

Тому доцільно розробити комплексний механізм, що дозволяє будівельній організації обґрунтувати свої пропозиції за ціною будівельної продукції й строкам зведення об'єкта.

Висновки та перспективи подальших досліджень. При застосуванні розробленого комплексного інструментарію в цілому, транспортно-будівельна організація забезпечить підвищення економічної ефективності своєї діяльності за рахунок підвищення ступеня обґрунтованості своїх пропозицій за ціною й строками будівництва об'єкта у взаєминах із замовником при укладанні договору підряду. Підвищення обґрунтованості показників, що розраховуються, у процесі підготовки пропозицій дозволяє підрядній організації чітко представляти свої передбачувані витрати по будівництву об'єкта, що у свою чергу, дає можливість гарантувати замовникові зведення об'єкта за даною ціною, у зазначений термін. Виконання взятих на себе зобов'язань зміцнює конкурентоспроможність будівельної організації на ринку підрядних робіт. Замовник, беручи до уваги пропозиції підрядника, реально представляє розмір інвестицій на будівництво. У результаті, виконані роботи оплачуються будівельною організацією вчасно, що дозволяє їй працювати більш стабільно. Крім того, одержання будівельною організацією розміру прибутку відповідно до обґрунтованих розрахунків, дозволяє їй вести необхідне будівництво об'єктів не виробничого призначення, розширювати виробництво.

Крім цього, використання окремих положень інструментарію при формуванні стратегічних орієнтирів розвитку підприємств транспортного будівництва дозволяє робити аналіз обумовлених аспектів діяльності, розрахунок розміру необхідних фінансових засобів для своєчасного усунення вузьких місць у виробничо-господарській діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2016 році» [Електронний ресурс] — К. : НІСД, 2016. — С. 688. — Режим доступу до журн.: — http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/poslanya_new-cc2e3.pdf.
2. Береза І. В. Ефективність функціонування підприємств транспортного будівництва в сучасних умовах / І. В. Береза // Економічні інновації. — 2016. — Вип. 62. — С. 417—423.
3. Беркута А. В. Система реформування ціноутворення у будівництві України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.07.03 “Економіка будівництва” / А. В. Беркута. — Київ, 2002. — 20 с.
4. Боровик Ю. Т. Проблеми будівельного комплексу залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / Ю. Т. Боровик, А. Г. Дрожжина // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2016. — Вип. 54. — С. 234—237. — Режим доступу до журн.: <http://vetp.kart.edu.ua/index.php/ua/2-uncategorised/107-problemi-budivelnogo-kompleksu-zaliznichnogo-transportu-ukrajini>
5. Державна цільова Програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, за станом на 16 груд. 2009 р. № 1390 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до докум.: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p/print1465899408825257>
6. ДСТУ Б Д.1.1.-1.2013 Правила визначення вартості будівництва [Електронний ресурс]. — Режим доступу до докум.: http://fs180.www.ex.ua/get/bc5cb1b88b789b6be97c3395bc7fa933/86057186/1113__1.1-1-2013%5B1%5D.pdf
7. Машошина Т. В. Смета. Проектирование. Строительство / Т. В. Машошина. — К. : Центр учебной литературы, 2013. — 136 с.
8. Міщенко М. І. Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури: монографія/ Міщенко М. І. — Одеса : ППРЕД НАН України, 2013. — 489 с.
9. Міністерство регіонального будівництва [Електронний ресурс]. — Режим доступу до докум. :

<http://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/building/pricing/rozvitok-budivelnoyi-diyalnosti/pro-obsyagi-vikonanih-budivelnih-robot-za-2016-rik/>

10. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу до докум. : <http://ukrstat.gov.ua/>

REFERENCES

1. Analitichna dopovid do Shchorichnoho Poslannia Prezidenta Ukrainy do Verkhovnoi Rady Ukrainy : Pro vnutrishne ta zovnishne stanovushche Ukrainy v 2016 rotsi [‘On the internal and external situation of Ukraine in 2016’ The analytical report to the annual President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine]. (2016). *The National Institute for Strategic Studies. Kyiv*. Retrieved from http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/poslanya_new-cc2e3.pdf [in Ukrainian].

2. Bereza, I.V. (2016). Effectyvnist funktsionuvannia pidpnyemstv transportnogo budivnytstva v suchasnykh umovakh [Efficiency of functioning of the enterprises of transport building in modern conditions]. *Ekonomichni innovatsii – Economic innovations*, 62, 417-423 [in Ukrainian].

3. Berkuta, A.V. (2002). Systema reformuvannia tsinoutvorennia u budivnytstvi Ukrainy [System of reforming of pricing in building of Ukraine]. *Extended abstract of candidate’s thesis*. Sumy [in Ukrainian].

4. Borovik, U.T. (2016). Problemy budivelnoho kompleksu zaliznychnoho transport Ukrainy [Problems of a building complex of railway transportation Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transport i promyslovosti – Herald of transport economy and industry*, Vol. 54, 234-237. Retrieved from <http://vetp.kart.edu.ua/index.php/ua/2-uncategorised/107-problemi-budivelnoho-kompleksu-zaliznchnogo-transportu-ukrajini> [in Ukrainian].

5. Derzhavna tsilova prohramma reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010-2019 roky [State Target Program railway reform in 2010-2019 years, № 1390]. Kyiv. Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п/print1465899408825257> [in Ukrainian].

6. DSTU B D.1.1.-1.2013. Pravyla vyznachennia vartosti budivnutstva [State standard specifications B D.1.1.-1.2013. Rules of building cost definition]. Kyiv. Retrieved from http://fs180.www.ex.ua/get/bc5cb1b88b789b6be97c3395bc7fa933/86057186/1113____.1.1-1-2013%5B1%5D.pdf [in Ukrainian].

7. Maschoschina, T.V. (2013). *Smeta.Proektirovanie. Stroitelstvo [The estimate. Designing. Building]*. Kyiv: the Center of the educational literature [in Russian].

8. Mishchenko, M.I. (2013). Ekonomiko-orhanizatsiini osnovy funkcionuvannia pidpnyemstv koliinoi infrastruktury [Economic-organizational bases of functioning of the track infrastructure enterprises]. Odesa: IPREED NAN Ukraine [in Ukrainian].

9. Ministerstvo rehionalnoho budivnytstva [the Ministry of regional building]. Retrieved from <http://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/building/pricing/rozvitok-budivelnoyi-diyalnosti/pro-obsyagi-vikonanih-budivelnih-robot-za-2016-rik/> [in Ukrainian].

10. Derzhavna sluzhba statistiki Ukrainy [Public service of statistics of Ukraine]. Retrieved from <http://ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].