

УДК 656.13:330.837

О. М. Загурський

Д. е. н., доцент, професор кафедри

транспортних технологій та засобів у АПК

Національний університет біоресурсів і природокористування

України, м. Київ

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ АНАЛІЗ

В статті розглянуто проблему низької якості вітчизняної автотранспортної інфраструктури (зокрема її дорожньої складової). Проведено комплексний аналіз причин та факторів, що впливають на якість автотранспортної інфраструктури, з урахування точок зору усіх зацікавлених сторін. Уточнено алгоритм розвитку модернізаційних процесів у автотранспортній галузі. Застосування якого надасть можливість не лише отримувати синергетичний ефект через створення тих чи інших комбінацій ресурсів, а й забезпечувати розвиток об'єктів інфраструктури й соціальної сфери. Встановлено, що вирішення загальнонаціональної проблеми модернізації автотранспортної інфраструктури може бути лише комплексним із залученням усіх зацікавлених сторін. Показано, що ключову роль у цьому процесі мають відігравати інституціональні правила і культурні конструкції введені та підтримані спільними зусиллями держави, бізнесу та суспільства. Результати їх взаємодії мають спонукати економічних агентів до появи на рівні самосвідомості бажання підтримувати суспільні цінності, інтереси та стандарти поведінки. Запропонована інституціональна модель підвищення системи якості модернізації автотранспортної інфраструктури.

Ключові слова: автотранспортна інфраструктура, вагові норми, ланцюги постачання, стандарти поведінки, ринкові взаємодії.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF MOTOR TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT: INSTITUTIONAL ANALYSIS

The problem of low quality of domestic motor transport infrastructure (in particular, its road component) has been considered. The reason and factors that have an influence on the motor transport infrastructure quality and take into account the views of all the interested party have been analyzed. The algorithm of modernization processes development in the motor transport industry has been clarified. This algorithm gives the opportunity to get a synergistic effect by creating various combinations of resources, as well as providing infrastructure and social sector development. The author has researched that the solution of the national problem of motor transport infrastructure modernization can be only complex with the all interested parties involvement. Institutional rules and cultural structures introduced and supported by the joint efforts of the state, business and society must play a key role in this process. The results of their interaction should encourage economic agents to

appear at the self-awareness desire to maintain social values, interests and conduct standards. The author has proposed the institutional model of improving the quality of motor transport infrastructure modernization.

Key words: *motor transport infrastructure, weight standards, supply routes, standards of behavior, market interactions.*

Постановка проблеми. Високий рівень тінізації вітчизняного ринку транспортних послуг та відсутність дієвих інструментів залучення приватного капіталу і венчурних фондів до процесу розбудови автотранспортної інфраструктури в країні призвели до того, що час перестав бути вагомою складовою у формуванні конкурентних переваг учасників цього ринку. Україна втрачає провідні позиції серед країн транзитерів та стає неконкурентоспроможною на світовому ринку транспортних послуг. Відповідно підвищення якості автотранспортної інфраструктури є найголовнішим пріоритетом сьогодення як для автотранспортної галузі та і для всіх інших учасників ланцюгів постачання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Особливості удосконалення автотранспортної інфраструктури, проблеми та завдання, що постають перед наукою і практикою при цьому процесі знаходять своє відображення у працях С. Вдовенко, А. Дмитриченко, А. Пасічника, Д. Прейгера, Т. Сирийчика, Р. Хміля та ряду інших авторів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми потребує поглибленого досліджень завдання комплексного удосконалення автотранспортної інфраструктури особливо з точки зору узгодження та інституціоналізації відносин усіх зацікавлених у вирішенні проблеми сторін.

Формування цілі статті. Дослідження існуючих проблем автотранспортної інфраструктури в Україні їх інституціональний аналіз і визначення напрямів подальшого вирішення.

Виклад основного матеріалу. Теоретичний базис аналізу проблем автотранспортної інфраструктури ґрунтується на синтезі системного, функціонального та еволюційного підходів. У процесі дослідження використовувались загальнонаукові методи, зокрема: наукової абстракції статистичний, узагальнення і порівняння: наукового узагальнення – для формулювання наукових завдань і загальних висновків; порівняння – при аналізі вітчизняних і європейських законодавчих норм; статистичний – при аналізі якості автотранспортної інфраструктури.

Те, що якість доріг в Україні є загальнонаціональною проблемою ні для кого не є секретом. Вражають лише її масштаби. Практично 90 % автомобільних доріг загального користування у зв'язку з обмеженим фінансуванням не ремонтувалися понад 30 років, тому 169,6 тис. км автомобільних доріг загального користування не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%) [9]. У 2016 році за даними міжнародної організації «Всесвітній економічний форум» українські дороги зайняли 134-е місце із 138 можливих в світовому рейтингу якості доріг. За семибальною шкалою якість українських доріг оцінили в 2,4. Гірше тільки на Мадагаскарі, в Парагваї, Конго і Мавританії [10].

Як наслідок економіка країни щорічно недотримує приблизно 4 мільярдів Євро або 3,3% щорічного ВВП. І, що значно гірше зазнає неприпустимих втрат – людських. Смертність на дорогах України внаслідок ДТП становить близько 10 чоловік на 10000 автомобілів, що більше, ніж вдвічі перебільшує аналогічний показник по ЄС.

У міністерстві інфраструктури сучасний стан автомобільних доріг пояснюють тим, що переважна більшість з них була збудована коли максимальне навантаження транспорту сягало лише 8 тон. На сьогоднішній день на дорогах країни навантаження зросли в рази, а інтенсивність руху в десятки разів. Дороги не витримують навантаження –

з'являється колейність, тріщини, напливи, ями, тощо. Основною причиною вважається порушення автоперевізниками вагових норм на дорогах. Адже якщо вантажі перевозяться згідно встановлених норм¹ то витрати перевізника на акциз (який він платить, купуючи пальне), приблизно, покривають шкоду, що наноситься дорозі. Це дозволяє відновлювати дороги і утримувати їх у належному стані. Однак, більшість перевізників останніми роками в цілях економії та за відсутності вагового контролю, порушують встановлені законодавством норми. В результаті їх економія на проїзді завдає суттєвої шкоди дорозі і «призводить до катастрофи – у нас немає коштів на відновлення доріг, адже з таким підходом вони не окупаються» [11].

Отже, рішення проблеми лежить в площині підвищення контролю та застосування механізмів примусу до виконання встановлених норм і правил. Проте не все так просто, по-перше: в Україні не існує ефективної системи контролю навантаження на осі транспорту. Вагові комплекси встановлені лише в 15 областях і через низьку чисельність аж ні як не вирішують проблему. А по-друге навіть за умови їх достатньої наявності та законослухняності перевізників, плата встановлена в країні за «офіційне руйнування» дорожнього покриття, на наш погляд, доволі символічна і навряд чи за її рахунок можна відновити пошкоджені дороги. При платі за провіз транспортним засобом середнього вантажу загальною масою 44-52 т (перевищення 10-30%) – 0,2 євро, або 6 грн та вартості в середньому у 2016 році капітального ремонту 1 км дороги 7 млн грн [12] для покриття витрат капітального ремонту за перевантаження мають сплатити 1667 тис автомобілів. Враховуючи те що середній строк служби дроги за інтенсивності руху 1500-2500 авто/добу складає 6 років, а збільшення осьових навантажень на 20%, зменшує строк служби доріг між

¹ не більше 40 т, для контейнеровозів – 44 т., а на окремих (встановлених Укравтодором та МВС) маршрутах до 46 т. І по навантаженню на вісі на одиночну вісь – 11 т., на здвоєну – 16 т., на строєну – 22 т.

капітальним ремонтами більш ніж у 2 рази [4] маємо термін експлуатації дороги між капітальними ремонтами 3 роки.

Відповідно для покриття витрат капітального ремонту за перевантаження мають сплачувати 1080 автомобілів в день. Тоді як середня пропускна спроможність вітчизняних автомагістралей складає 27622 автомобіля за добу [7, с. 31]. Тобто 40% усіх автомобілів країни мають сплачувати додаткові тарифи за перевантаження. Це теоретично можливо, але практично виглядає нереальним з погляду на об'єми вантажних перевезень в країні та якість більшості вітчизняних доріг.

Тому сума збитків надана дорожньому господарству через перевезення вантажів із перевищенням вагових параметрів із року в рік зростає і становить близько 2 млрд грн на рік [5, с. 3.]. Враховуючи те, що в країні не існує приватних (платних) доріг все навантаження лягає на державний та місцеві бюджети. А отже маємо яскраво виражену проблему вільного доступу до суспільних ресурсів, або інституціональну пастку неефективного використання суспільних ресурсів, коли витрати певних господарюючих суб'єктів перекладаються на плечі всіх інших. Ринкові агенти в умовах відсутності жорсткого контролю вступають в нові форми взаємодій і намагаються виробити нові правила, що відповідають їх власним інтересам. «В результаті таких дій ринкові взаємодії виявляються вкрай нестійкими і не передбачуваними, а сам ринок як інститут втрачає свої регулюючі функції, які в складних соціальних та економічних умовах переносяться на державу» [13, с. 9]. З відси першочерговим постає завдання з розбудови ефективної системи компенсування проїзду дорогами великовагового транспорту.

Проте навіть такі незначні тарифи за перевантаження практично не сплачуються. Більшість перевізників через відсутність вагового контролю навмисне порушують норми. Слід зазначити, що для транспортних компаній покарання за перевищення навантаження на вісь існує вже зараз.

Згідно з вже згадуваною постановою Кабінету Міністрів України №879 від 27.06.07 за проїзд без дозвільних документів транспортних засобів вагові параметри яких перевищують нормативні передбачений адміністративний штраф у розмірі 100 неоподаткованих мінімумів доходів громадян (1700 гривень). І за словами керівництва міністерства інфраструктури України у найближчому майбутньому штрафні санкції будуть зростуть в десятки разів. З точки зору забезпеченості правил дієвими нормами примусу до їх виконання це цілком справедливо і необхідно, адже середній розмір штрафу в Україні за перевезення вантажів понад дозволених норм теж не компенсує збиток нанесений дорозі. Для порівняння навіть у найближчих наших сусідів Польщі (7000-17000 грн.), Румунії (14000-25000 грн.), Угорщини (30000 грн.) розміри штрафів у разі перевищують вітчизняні не говорячи про «старі європейські» країни (наприклад Великобританія (185000 грн.) де різниця сягає сотні разів [6].

Разом з тим загально відомо і те, що формальні правила можуть змінюватися швидко, але примушування і неформальні правила пристосування до нових економічних інститутів змінюються повільно. Враховуючи сучасні економічні реалії в країні та відсутність принципу невідворотності покарання, перевізники у більшості випадків не платять і цієї суми домовляючись за хабар з інспектором. То ж, як не дивно, вирішення наступного завдання із підвищення штрафів поряд з підвищенням кримінальної відповідальності інспекторів за взяті хабарі, може змінити ситуацію на краще. Принаймні зростання корупційних ризиків суттєво вплине на розмір хабара і тим самим дешевшим може стати дія за законом, тобто виконання самого правила.

Однак як ми зазначали раніше висвітлена проблема значно складніша і стосується не лише державних наглядових органів і перевізників. Послугами автотранспортних підприємств користуються і підприємці і населення країни. Причому прагнення перших до максимізації

прибутку у короткостроковому періоді, створює значні негативні екстерналії. За відсутності дієвих механізмів контролю і відповідальності державних органів, джерелом цінності стають занижені витрати використання суспільного ресурсу (дороги) і, відповідно, можливість отримання додаткового зиску. Така діяльність «характеризується наявністю асоціального капіталу, який утворює дихотомію з соціальним капіталом і на відміну від нього заснований на поведінці, що йде в розріз із нормами» [1, с. 27] і спрямована на витягання корисного ефекту з діяльності інших суб'єктів.

Так, власники вантажу часто навмисно дезінформують перевізників про його справжню вагу. І тільки коли автомобіль потрапляє на ваговий контроль, перевізник дізнається про перевантаження і, відповідно, отримує покарання. Це спонукає до розгляду питання про зв'язок між виробництвом суспільних благ та отриманням прибутку. Відповідно необхідна зміна стереотипу (максимізації прибутку), сформованого в процесі історичного розвитку капіталізму і фактично перетвореного на звичку переважною більшістю українських підприємців, які в своїй виробничій діяльності не замислюються над її змістом і соціальними наслідками для суспільства, на більш нові та прогресивні, що задовольняють і бізнес і державу і суспільство. Фактично мова йде про зміну моделі економічної поведінки і переорієнтацію цінностей індивіда та про психологічні реакції, які будуть спостерігатися у нього під час цього процесу (реакції економічного агента на дію інститутів щодо зміни інституціональних умов ведення господарської діяльності). Адже «правила відповідають поведінці тільки в тому разі, коли у людей є мотив їм слідувати» [2, с. 40]. Отже наступним є завдання по створенню ефективних інструментів впливу на підприємців власників вантажу і головна роль у мотивації їх до зміни власної економічної поведінки належить державі.

Наразі така ініціатива з боку держави існує. Міністерством інфраструктури розроблено і поданого на розгляд Верховної Ради України проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання вагових або габаритних норм та/або умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі). В ньому пропонується встановити солідарну відповідальність для автомобільного перевізника, водія транспортного засобу, відправника вантажу, вантажовласника за порушення транспортним засобом встановлених законодавством вагових та/або габаритних норм. Врівноваження відповідальностей відправника і перевізника вантажу дасть можливість дисциплінувати обидві сторони. Транспортним компаніям таке нововведення навіть буде вигідно, якщо, звичайно, власник вантажу буде справно платити за рейси і при цьому не перевищувати нормативи навантаження.

Утім є і інший погляд на цю проблему. На думку бізнес середовища, підприємці і так роблять достатньо вагомий внесок в підтримку автомобільних доріг, сплачуючи акцизи, що включені у ціну палива. Натомість вимушені нести суттєві збитки через простой та затримки вантажів в наслідок аварійного стану доріг. Більше того деякі виробники (особливо представники великого аграрного бізнесу) вважають, що закріплені Кабінетом Міністрів України обмеження на транспортні перевезення вже застаріли, і їх необхідно переглянути та збільшити дозволені вагові та габаритні норми перевезень. Сьогодні весь світ орієнтований на автопотяги та нові вантажівки, вага яких і без вантажу складає 25 тонн. Вони вже пройшли сертифікацію в країні і обмежувати їх пересування державні органи не мають ніяких підстав.

І як би банально це не звучало дороги будують саме для того, щоб по ній їздили. Перевізники не катаються за ради власного задоволення, а виконують важливу місію з доставки вантажів, а виробники за допомогою

транспорту забезпечують необхідними товарами споживачів. Держава на кожний вкладений у дороги долар в на протязі 5-10 років повертає 1,6 \$ у вигляді зростання ВВП і непрямих податків, що збираються з трас і супутньої інфраструктури. Тому і відповідальність за якість доріг насамперед лежить на державі і уповноважених нею структурах, до роботи яких є чимало нарікань і з якості доріг і з темпів реформування автотранспортної галузі і особливо з неефективного використання коштів паливного акцизу.

Отже, виникає інша проблема технічного характеру, пов'язана із технологічними інноваціями при будівництві нових доріг з підвищеними технічними характеристикам, строк експлуатації яких значно більше. Проте недосконалість інституціональної структури в економіці України залишає можливість для нецільового використання бюджетних коштів заради отримання окремими можновладцями особистої вигоди. Гальмування загальнонаціональних реформ, а часом і відкрите їх саботування чітко сигналізує про інституціональну слабкість системи, що служить інтересам окремих індивідів (груп), відволікає бюджетні кошти від рентабельних інноваційних проектів і в цілому негативно впливає на рівень і якість економічного зростання країни. Як зазначили Л. Григор'єв, Е. Бурк, А. Голяшев, «через слабкість держави і високий рівень корупції посилилася боротьба за захоплення влади як джерела збагачення та інструменту створення нових фінансових груп» [3, с. 35].

Крім того зрозуміло, що дотримання нових вагових або габаритних норм неодмінно вплине на кінцеву вартість практично всіх товарів в країні, адже будучи об'єктом транспортування, вантаж одночасно є і товаром (предметом укладеної чи потенційної угоди з купівлі-продажу). Тому вантажам притаманні і транспортні, і ринкові властивості. Останні виявляються у взаємодії усіх учасників ланцюгів постачання і характеризуються потребою відповідних товарів у певних населених

пунктах чи регіонах, розмірами партій, застосовуваною тарою та упаковкою і, в кінцевому рахунку, платоспроможністю споживачів. Відповідно введення штрафів для власників вантажів і збільшення їх для перевізників призведе до того, що перші закладуть їх в ціну товарів, а другі в ціну своїх послуг. Це негативно вплине на кінцевого споживача – населення країни, а враховуючи його низьку платоспроможність зменшить об'єми споживання продукції і знизить темпи розвитку економіки країни.

Розв'язання проблеми незадовільного стану автотранспортної інфраструктури і відповідно подальші перспективи її розвитку мають бути пов'язані із залученням до цього процесу усіх зацікавлених сторін та в збалансованому поєднанні економічних, соціальних і екологічних цілей реформування. Такий підхід має переваги з точки зору можливостей отримання мультиплікативних і синергетичних ефектів від поєднання цілей і накопичення ресурсів. Він характеризується наявністю транспортного капіталу як системи суспільно-виробничих відносин між господарюючими суб'єктами, що виражає здатності приносити ефект економічної синергетики в умовах кооперації базових чинників ринкової вартості транспортної інфраструктури.

Причому коефіцієнт збалансованості цілей модернізації автотранспортної інфраструктури

$$Kзб = \frac{\sum_i^n \alpha - \varphi}{\alpha_i}$$

де α – індекс достатності окремого виду впливу.

має обов'язково враховувати коефіцієнт економічної стійкості – φ (пов'язаний із забезпеченням цілей відповідним рівнем ресурсів)

$$\varphi = \frac{\beta\alpha_1 + \beta\alpha_2 + \beta\alpha_3}{\sqrt{\beta\alpha_1 + \beta\alpha_2 + \beta\alpha_3}}$$

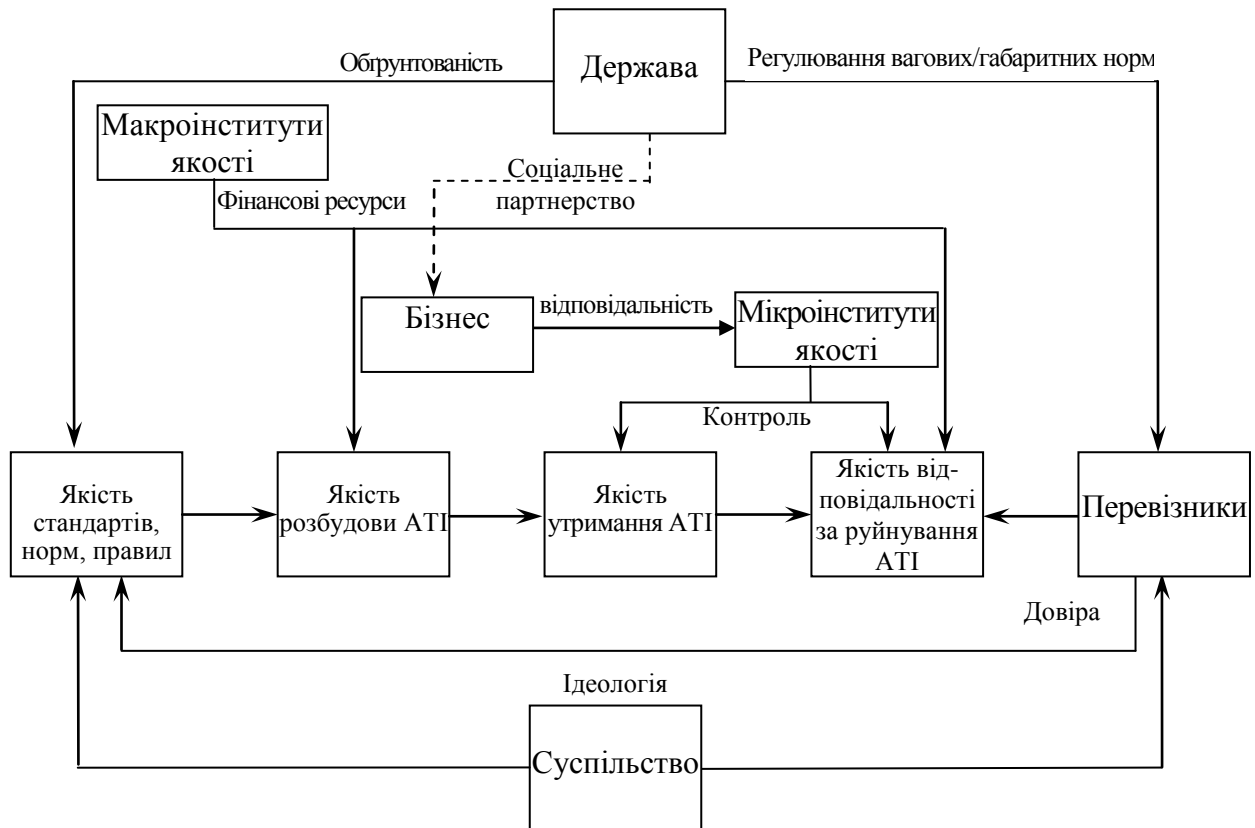
де $\beta\alpha$ рівень забезпечення цілі ресурсами.

При цьому бажано уникнути попередніх помилок коли державні програми більшою мірою були насичені популізмом ніж реальними фінансовими коштами і відповідно лише частково виконували своє завдання за значних неефективних втрат бюджетів усіх рівнів. Так при виконанні «Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки» фінансове забезпечення її реалізації у 2013-2015 роках було недостатнім і становило лише 60,03 % (57,3 млрд грн.) від передбаченого нею обсягу (95,4 млрд грн.). Кошти інвесторів як одне із джерел її фінансування не залучалися. Окремі завдання Програми не фінансувалися і не виконувалися. Виконання Програми переважно було спрямоване на погашення зобов'язань за залученими під державні гарантії кредитами і становило 60,5% (34,7 млрд грн.) від загального обсягу використаних за три роки коштів [8].

Враховуючи те, що розвинутим європейським країнам (до яких прагне і Україна) притаманні ринкові відносини пов'язані із взаємовигідними і добровільними обмінами між економічними агентами, що регулюються інституціональними правилами і культурними конструкціями та залежать не тільки від влади провідних гравців, але і від більш загальних правил, що запроваджені в суспільстві. Процеси модернізації економіки України до європейських стандартів, у тому числі і її автотранспортної галузі, мають спонукати економічних агентів до появи на рівні самосвідомості бажання підтримувати суспільні цінності, інтереси та стандарти поведінки. Саме зростання самосвідомості обумовлює об'єднання усіх учасників вітчизняного ринку транспортних послуг у пошуку спільних правил і форм підтримки автотранспортної інфраструктури та спонукає їх до соціального партнерства.

Застосування визначених принципів передбачає високу якість усього процесу модернізації автотранспортної інфраструктури. Якість у даному

випадку, на наш погляд, включає обґрунтованість прийнятих управлінських рішень, систему планування і фінансового забезпечення, ефективне використання фінансових ресурсів, інноваційне виробництво та безпосередній контроль технологічних процесів, своєчасне виявлення браку, тощо.



* АТІ – автотранспортна інфраструктура

Рис. 1 Інституціональна модель системи якості модернізації автотранспортної інфраструктури

Джерело: складено автором.

Запропонована інституціональна модель сприятиме прозорості у формуванні державної політики у галузі і контролю за нею, становленню партнерських відносин між державою, бізнесом і суспільством, підвищенню відповідальності перевізників і власників вантажу за збереження об'єктів автотранспортної інфраструктури формуванню довіри суспільства як до якості процесів модернізації галузі так і до роботи контролюючих органів які не тільки інформуватимуть громадськість про вже прийняті рішення, а

й сприятимуть процесу її залучення до прийняття управлінських рішень у цій сфері.

За такої моделі виникає можливість не лише отримувати синергетичний ефект через створення тих чи інших комбінацій ресурсів, а й забезпечувати розвиток об'єктів інфраструктури й соціальної сфери, що, по суті, призводить до модифікації природних і трудових ресурсів через зміну їх кількісних та/або якісних характеристик. Адже інфраструктурі належить особлива роль в отриманні синергетичного ефекту від взаємодії бізнесу і держави. Вона сприяє підвищенню ефективності підприємницької діяльності, впливає на розмір витрат і навіть на тип виробництва та спричинює поліпшення інших факторів, особливо фактора часу.

Висновки. Дорогам потрібен ремонт, адекватне ставлення перевізників і відповідальність власників вантажу. І поки в країні не буде якісних доріг бізнес буде потерпати від підвищення вартості перевезень, перевізники від незапланованих ремонтів автомобілів та перевитрат палива, а громади найближчих від доріг населених пунктів від створених для них незручностей. Сучасний етап модернізації має включати:

- запровадження інституціональних змін та удосконалення організаційно-правових засад функціонування автотранспортної галузі;

- активізацію процесів будівництва автомагістралей, у тому числі і платних, за рахунок інвестування державного бюджету, кредитів міжнародних донорів та недержавних фондів на основі державно-приватного партнерства;

- контроль громадських організацій (у тому числі і асоціацій виробників і перевізників) за ефективністю використання бюджетних коштів на обслуговування автотранспортних шляхів;

- організацію належного вагового і габаритного контролю транспортних засобів та розвитку дорожньої інфраструктури;

– технічне та технологічне переоснащення дорожнього господарства, запровадження нових матеріалів і технологій для будівництва сучасних автомобільних доріг.

Вирішення цієї складної загальнонаціональної проблеми може бути лише комплексним із залученням усіх зацікавлених сторін. Лише поєднання зусиль та ресурсів усіх рівнів дасть можливість побудувати сучасну автотранспортну інфраструктуру яка сприятиме зменшенню розмірів витрат бізнесу, підвищенню рівня конкурентоспроможності економіки країни та поліпшенню інших факторів (економічних, соціальних, екологічних), і особливо фактора часу.

Список використаних джерел

1. Архієреєв, С. Поєднання соціального і асоціального капіталу як критерій пост трансформаційного стану економіки / С. Архієреєв // Економічна теорія. – 2014. – № 1. – С. 24-36.
2. Грейф, А. Институты и путь к современной экономике: уроки средневековой торговли [Электронный ресурс] / А. Грейф ; пер. с англ. И. В. Кушнарёвой // Экономическая социология. – 2012. – Т. 13. – № 2. – С. 35-58. – Режим доступа : <http://www.hse.ru/data/2012/11/21/1248582960/Greif%20In%20Russian.pdf>
3. Григорьев Л. Второй старт трансформации украинской экономики? / Л. Григорьев, Е. Буряк, А. Голяшев // Вопросы экономики. – 2014. – № 9. – С. 30-52.
4. Дмитриченко А.М. Засоби зважування великовагових транспортних засобів [Електронний ресурс] / А.М. Дмитриченко, І.П. Гамеляк // Автомобільні дороги і дорожнє будівництво – 2017 – Вип. 99 – С. 246-251. – Режим доступу: http://publications.ntu.edu.ua/avtdorogi_i_stroitelstvo/99/243-251.pdf

5. На європейському шляху до безпеки на наземному транспорті // Перевізник. – 2013. – № 12 – С. 2-5.
6. Не більше 40: як вплине на аграріїв обмеження ваги автотранспорту – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/ne-bilse-40-ak-vpline-na-agrariiv-obmezenna-vagi-avtotransportu>
7. Пасічник А.М. Дослідження пропускної здатності української мережі міжнародних автомобільних транспортних коридорів [Електронний ресурс] / А.М. Пасічник, В. С. Мальнов, О. М. Клен // Вісник Академії митної служби України. – 2012. – № 1. – С. 28-36. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1\(47\)__5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1(47)__5)
8. Про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки // Рішення рахункової палати від 9 серпня 2016 року N 15-1 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.cct.com.ua/2017/09.08.2016_15-1.htm
9. Технічний стан автомобільних доріг загального використання // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>
10. Українські дороги увійшли до п'ятірки найгірших у світі // Аналітичний портал «Слово і діло» – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/2016/09/29/novyna/suspilstvo/ukrayinski-dorohy-uvijshly-v-pyatirku-najhirshyx-u-sviti>
11. Хміль Р. Чому в Україні самі погані дороги https://antikor.com.ua/articles/66705-dlja_neponjatlivyh_rochemu_v_ukraine_samye_plohie_dorogi
12. Центр транспортних стратегій http://cfts.org.ua/news/2017/01/13/nazvana_srednyaya_stoimost_kapremonta_1_kilometra_dorog_v_ukraine_38514

13. Zagurskiy, O. Systematic and evolutionary approach to market research / O. Zagurskiy // Economic Annals-XXI – 2014 – № 11-12 – P 8-11.

REFERENCES:

1. Arkhiereiev S. (2017) “The combination of social and asocial capital as a criterion for the post-transformation state of the economy“, Ekonomichna teoriia, vol. № 1, pp. 24-36.
2. Hrejf, A. (2012) “Institutes and the Way to Modern Economics: Lessons from Medieval Trade“, Ekonomicheskaiia sotsyolohyia, [Online], nn 13. vol. 2, pp. 35-58. available at: [http : www.hse.ru/data/2012/11/21/1248582960/ Greif%20In%20 Russian.pdf](http://www.hse.ru/data/2012/11/21/1248582960/Greif%20In%20Russian.pdf)
3. Hryhor'ev L, Buriak E., Holiashev A. (2014) “The second start of the transformation of the Ukrainian economy“, Voprosy ekonomyky, – 2014 vol. № 9, pp. 30-52.
4. Dmytrychenko A.M., Hameliak I.P. (2017) “Means of weighing heavy vehicles“, Avtomobil'ni dorohy i dorozhnie budivnytstvo, vol. № 99, pp. 246-251 available at: [http://publications.ntu.edu.ua/avtodorogi_i_stroitelstvo/ 99/243-251.pdf](http://publications.ntu.edu.ua/avtodorogi_i_stroitelstvo/99/243-251.pdf)
5. On the European Road to Safety in Land Transport (2013), Pereviznyk. vol. № 12, pp. 2-5.
6. No more than 40: How will the agrarian be affected by the restriction of the weight of vehicles [Online] available at: <http://agravery.com/uk/posts/show/ne-bilse-40-ak-vpline-na-agrariiv-obmezenna-vagi-avtotransportu>
7. Pasichnyk A.M., Mal'nov V.S., Klen O.M. (2012) “Investigation of the capacity of the Ukrainian network of international automobile transport corridors“, [Online] Visnyk Akademii mytnoi sluzhby Ukrainy, vol. № 1, pp. 28-36. available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1\(47\)_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1(47)_5)
8. Decision of the Accounts Chamber of August 9, 2016, N 15-1 [Online]available at: [1http://www.cct.com.ua/ 2017/09.08.2016_15-1.htm](http://www.cct.com.ua/2017/09.08.2016_15-1.htm)

9. Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine “Technical condition of general roads” [Online] available at: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>
10. Analytical portal "Word and Business" “Ukrainian roads ranked among the five worst in the world” [Online] available at: <https://www.slovoidilo.ua/2016/09/29/novyna/suspilstvo/ukrayinski-dorohy-uvijshly-v-pyatirku-najhirshyx-u-sviti>
11. Khmil' R. (2015) “Why are the bad roads in Ukraine?” [Online] available at: https://antikor.com.ua/articles/66705dlja_neponjatlivyh_pochemu_v_ukraine_samye_plohie_dorogi
12. Center for Transport Strategies [Online] available at: http://cfts.org.ua/news/2017/01/13/nazvana_srednyaya_stoimost_kapremonta_1_kilometra_dorog_v_ukraine_38514
13. Zagurskiy O. (2014) “Systematic and evolutionary approach to market research“, Economic Annals-XXI – vol. № 11-12, pp. 8-11.