

Економічні науки

УДК 33:625

Бешлей Роксолана Володимирівна

викладач економічних дисциплін

Автомобільно-дорожній фаховий коледж

Національно університету «Львівська політехніка»

Бешлей Роксолана Владимировна

преподаватель экономических дисциплин

Автомобильно-дорожный профессиональный колледж

Национального университета «Львовская политехника»

Beshley Roksolana

Lecturer in Economics

Automobile and Road Vocational College of

Lviv Polytechnic National University

ORCID: 0000-0003-3341-7649

КАПИТАЛЬНІ ВКЛАДЕННЯ У БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

CAPITAL INVESTMENTS IN ROAD CONSTRUCTION

***Анотація.** Стаття присвячена актуальним питанням, щодо вирішення і акумуляції коштів. Зокрема, основне питання, поліпшення транспортного сполучення та оптимізація мережі автомобільних доріг відповідно до вимог розвитку економіки держави, будівництва нових автомобільних доріг та збереження від руйнування існуючих.*

***Ключові слова:** інвестиції, будівництво, економіка, автомобільні дороги.*

Аннотация. Стаття посвящена актуальним вопросам, касающимся решения и аккумуляции средств. В частности, основной вопрос, улучшение транспортного сообщения и оптимизация сети автомобильных дорог в соответствии с требованиями развития экономики государства, строительство новых автомобильных дорог и сохранность от разрушения существующих.

Ключевые слова: инвестиции, строительство, экономика, автомобильные дороги.

Summary. The article is devoted to topical issues related to the solution and accumulation of funds. In particular, the main issues are the improvement of transport connections and optimization of the road network in accordance with the requirements of the state economy, construction of new roads and preservation from destruction of existing ones.

Key words: investments, construction, economy, highways.

Гарант нашої незалежності - незалежна українська влада та економічні реформи. Для успішного проведення реформи, для того, щоб запанувала справедливість, необхідно створити єдину структуру виконавчої влади: від Центральної влади до ОТГ. Надзвичайна економічна та соціально-політична ситуація вимагає вжиття рішучих заходів. В державі мусить бути порядок на основі законності та дотримуватися верховенство права.

Для оздоровлення економіки та подолання інфляції необхідно: припинити виведення капіталу, заборонити кредитну емісію, збалансувати державний бюджет.

Тому що такої деформованої структури промисловості немає в жодній країні. З огляду на зростання цін на сировинні та енергетичні ресурси це вже стає проблемою економічної безпеки держави.

Потрібно визнати: ми фактично не маємо механізмів, які б дозволили змінити ці негативні процеси. Не дивлячись на те, що проблема ця порушується не вперше. Завдання з завдань промислової політики уряду - прискорення інноваційного оновлення виробничого потенціалу. Отримані від економічного зростання ресурси мають бути сконцентровані насамперед на забезпеченні науково-технічного та технологічного процесу. В іншому випадку промисловість не матиме перспективи. Розпочати можна за відкритим конкурсом залучати іноземців, для яких українська – рідна, які розуміють, як жити в незалежній, ліберальній і вільній країні. До конкурсу долучати кваліфікованих людей в економіці та є прихильниками вкрай ліберальної моделі.

Якщо за кривою Лаффера (графічне відображення залежності між податковими надходженнями і податковими ставками, - "Апостроф"), то потрібно, щоб цифри на вершині трохи до них не доходили. Грубо кажучи, повинен бути близько 20-22% податок на дохід.

Іноземні інвестори вже вкладають великі кошти в нашу економіку. Інвестиції спрямовуються у вже розвинені сфери економічної діяльності. Найвагоміші обсяги надходжень прямих інвестицій були спрямовані до установ та організацій, що здійснюють фінансову та страхову діяльність – 25,8% та підприємств промисловості – 27,3 %.

Провідними сферами економічної діяльності, за обсягами освоєння капітальних інвестицій, залишаються: *промисловість – 33,6%, будівництво – 13,0%, сільське, лісове та рибне господарство – 15,8%, інформація та телекомунікації – 4,3%, оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів – 7,5%, транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність – 7,7%, державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування – 5,1%*, рис. 1.

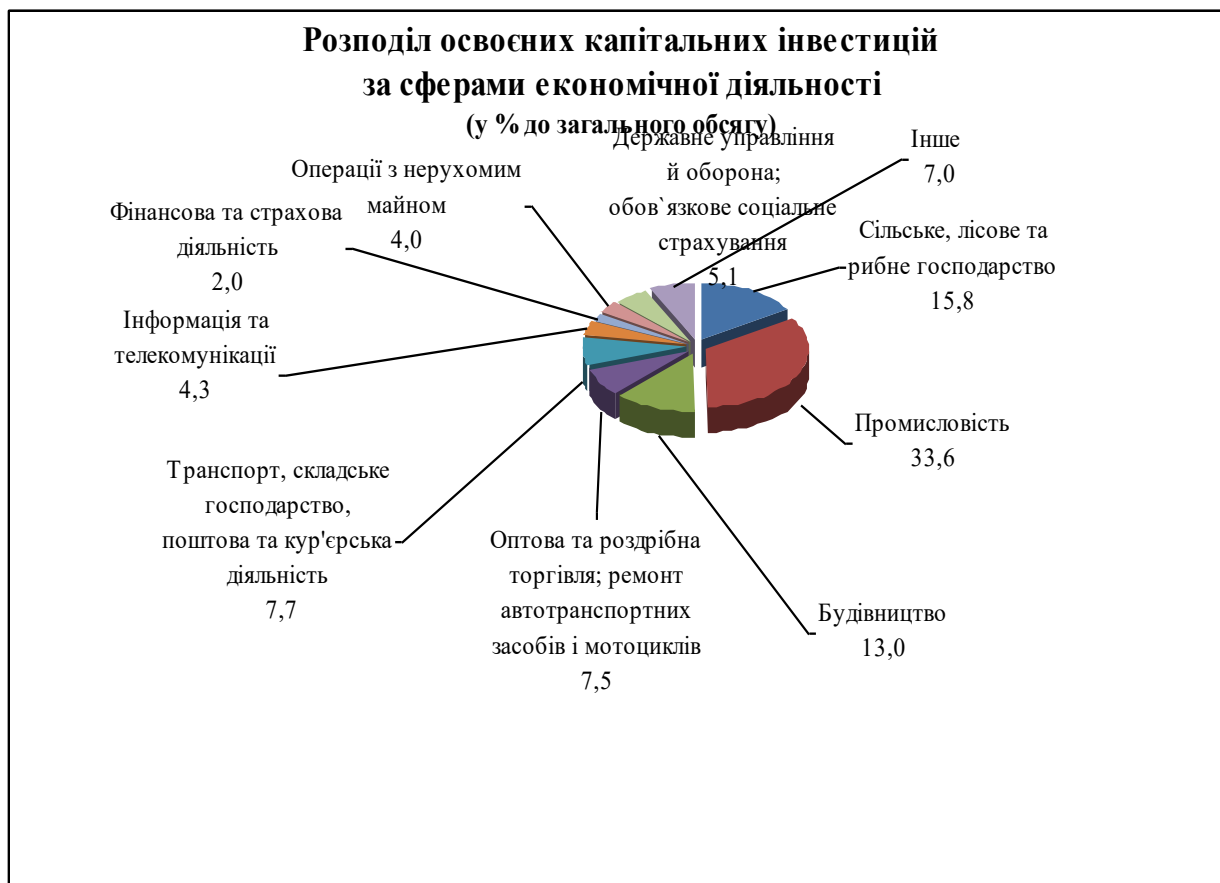


Рис. 1. Розподіл освоєних капітальних інвестицій за сферами економічної діяльності

Головним джерелом фінансування капітальних інвестицій, як і раніше, залишаються власні кошти підприємств та організацій. Частка кредитів банків та інших позик у загальних обсягах капіталовкладень становила 5,5 відсотка [6].

За рахунок державного та місцевих бюджетів освоєно 6,7 відсотка капітальних інвестицій. Частка коштів іноземних інвесторів становила 1,8 відсотка усіх капіталовкладень, частка коштів населення на будівництво житла – 8,5 відсотка. Інші джерела фінансування становлять 3,3 відсотка, рис. 2.



Рис. 2. Розподіл капітальних інвестицій за джерелами фінансування

Отже, Україна залишається привабливою для інвестицій, водночас вона не знаходиться осторонь світових процесів, є достатньо інтегрованою у світове господарство і порушення макростабільності на зовнішніх ринках має свій відголос в Україні.

У рейтингу DoingBusiness Україна піднялась на +4 пункти і посіла 76 позицію зі 190 країн світу. Найбільший прогрес Україна продемонструвала у таких складових рейтингу: +105 пунктів (за 140-го на 35-те місце) по компоненту "одержання дозволів на будівництво" — завдяки зменшенню пайової участі в Києві з 10 до 2% та зниженню вартості послуг з технагляду; + 41 пункт по "сплаті податків" за зменшення та уніфікацію ставки ЄСВ.

Також, слід відзначити, що у рейтингу агентства Moody'sInvestorsService Україна покращила свій кредитний рейтинг в міжнародному економічному списку. Він змінився з Саа3 до Саа2, що означає зміна прогнозу зі "стабільного" на "позитивний".

Так, на поліпшення показників вплинуло проведення структурних реформ в Україні, що допомогло країні впоратися з борговим навантаженням і поліпшити позиції на зовнішніх ринках.

Крім того, у рейтингу Глобального індексу конкурентоспроможності (ГІК) Україна покращила свої позиції на 4 пункти і зайняла 81 місце серед 137 країн світу, які досліджувались (у ГІК попередніх років – 85 місце серед 138 країн) [1].

Для подальшого покращення інвестиційного клімату України актуальним на сьогодні є питання удосконалення правової та організаційної бази для підвищення дієздатності механізмів забезпечення сприятливого інвестиційного клімату й формування основи збереження та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної економіки.

Але дороги це є базовий пріоритет, автомобільні шляхи – це кровоносна система економіки. Без цього ніщо не розвиваються, люди не переміщуються між містами, не можуть добратися на роботу, не можуть перевезти товар, Україна не може експортувати свої товари за кордон, тобто країна не заробляє грошей. Тобто базовим завданням має бути з’єднання головних економічних осередків країни. В другу чергу – це дороги національного значення, а в третю – регіональні дороги. Зміни вже ведуться згідно з програмою ремонту доріг [2].

В країнах ЄС є поширені платні дороги, вони приносять левову частку в державний бюджет країни. В Україні в планах є будівництво на умовах концесії автодороги Київ-Біла Церква та дороги від Львова до кордону із Польщею. Мова йде не про ремонт чи реконструкцію існуючих доріг, а саме про будівництво нових доріг. При цьому, нинішні дороги на цих напрямках будуть виконувати роль безплатних альтернатив, яких вимагає закон. З’являється можливість вибору. Концесійні дороги будуються так, щоб не бути єдиним можливим маршрутом. Вартість таких проектів доволі велика. У районі Білої Церкви ми маємо трафік середньодобовий 20 тисяч автомобілів, а в районі Києва – 44 тисячі автомобілів. (При такому трафіку є хороша вигода компанії, яка буде обслуговувати дорогу.)

Компанія-концесіонер, яка побудує дорогу, буде її експлуатувати упродовж 25 років. Після завершення терміну дії договору про концесію дорога буде передана в державну власність. А протягом цих 25 років інвестор буде повертати вкладені в будівництво кошти.

Для держави вигодною від такого проекту є те, що з’являється дорога, на яку не витрачаються бюджетні кошти і яка врешті залишається у її власності, а для інвестора – отримання прибутку за ці 25 років. Водіям поява платних доріг в Україні також може стати непоганою альтернативою, враховуючи низький рівень якості безкоштовної інфраструктури в нашій країні. Водій зможе вибирати: їхати безкоштовно більш довгою дорогою низької якості або платити за проїзд коротким шляхом на сучасній автомагістралі.

В українських реаліях проїзд по платній дорозі дасть можливість скоротити витрати палива за рахунок меншої відстані проїзду і знизити зношення автомобіля за рахунок якості дорожнього полотна [3].

У Франції відкрили «зелену ділянку» яка може регенерувати енергію, яку в подальшому можна буде використовувати на благо людей, рис. 3.



Рис. 3. Ділянка автомобільної дороги, вкрита сонячними батареями

У Франції відкрили першу в світі дорогу, яка виробляє електроенергію. Автошлях побудували нормандському місті Турувр. Дорога оснащена панелями сонячних батарей отримала назву Wattways. Це відрізок шляху площею в 2 800 квадратних метрів.

Один кілометр дороги обійшовся уряду Франції у 5 млн євро. Шосе має забезпечити вуличним світлом місто з населенням 5 тисяч жителів протягом цілого року.

Водіям доведеться тестувати дорогу з сонячних батарей протягом двох років. Щодня по цьому відрізку шляху проїжджають по 2 тис. авто. Експерти підрахували, що мільйон кілометрів таких доріг можуть забезпечити електроенергією усю Францію. Будучи на посту міністра економіки, я б робив все, для того, щоб такі «зелені ділянки» з'являлись і в нашій державі.

Також одним з нововведень став би закон, про кошти які зібрані з акцизу на паливо будуть йти, виключно на ремонт автомобільних доріг і відродив так званий Дорожній фонд [4].

На ремонт доріг щороку виділяють мільярди гривень, та ями лише глибшають. А водії дивуються, куди ж ідуть сплачені ними гроші у вигляді акцизу на пальне.

Але це зовсім не означає, що всі вони підуть на дороги. Все надходить до загального бюджету. А вже потім уряд виділяє певну суму на шляхи. При чому значна частина грошей може дійти пізньої осені, коли класти асфальт уже пізно. Тож, аби всі зібрані з акцизу кошти таки пішли на дороги, з наступного року чиновники планують відродити так званий Дорожній фонд [5].

Література

1. Рейтинг конкурентоспособности стран 2021 – IMD. Campio Group.
URL: <https://www.campiogroup.com/news/2021/rejting-konkurentosposobnosti-stran-2021-imd/>
2. Pierre Le Hir En Normandie, une route solaire au banc d'essai. Le Monde.
URL: https://www.lemonde.fr/planete/article/2016/12/21/en-normandie-une-route-solaire-au-banc-d-essai_5052352_3244.html
3. Особливості формування та використання коштів. Державний дорожній фонд. За підтримки Програми для України з розширення прав і можливостей на місцевому рівні, підзвітності та розвитку «U-LEAD з Європою». URL: https://decentralization.gov.ua/uploads/attachment/document/66/Doroga-Fond12__%D0%B4%D1%80%D1%83%D0%BA_.pdf
4. Харчук С. А. Стан інвестиційної діяльності підприємств України в умовах економічної нестабільності. Економіка та держава. 2020. № 1. С. 66-72. URL: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjptYiBnJP2AhWV7KQKHYS3DyAQFnoECA8QAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.economy.in.ua%2Fpdf%2F1_2020%2F14.pdf&usg=AOvVaw0JdaX2X1NB6VloScUNx5Wd&cshid=1645529906828967
5. Вісник інженерної академії України КВ № 4760 від 25.12.2000 р.
URL: <http://nfv.ukrintei.ua/view/5b1925e17847426a2d0ab226>
6. Іващенко А. І., Юсупова Д. Ф. Тенденції розвитку інвестиційного клімату України. Інвестиції: практика та досвід. 2018. № 1. С. 25-31.
URL: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjptYiBnJP2AhWV7KQKHYS3DyAQFnoECAUQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.investplan.com.ua%](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjptYiBnJP2AhWV7KQKHYS3DyAQFnoECAUQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.investplan.com.ua%2F)

2Fpdf%2F1_2018%2F6.pdf&usg=AOvVaw0a4wOspu-
OmuBpCwB5FV85&csid=1645529782136585