

[https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5\(1\)-52](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5(1)-52)

УДК 338.4

Галина КУПАЛОВА

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

<https://orcid.org/0000-0003-4486-8349>

e-mail: prof.galina@gmail.com

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ В ПЕРІОД РЕФОРМ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

Проаналізовано протяжність та дано якісну характеристику автомобільних доріг загального користування в Україні порівняно із провідними країнами світу. Виявлено позитивні тенденції на ринку будівництва і ремонту доріг, пов'язані з реформуванням дорожньої галузі. Звернено увагу на негативні чинники, які впливають на кон'юнктуру ринку, формування конкурентних переваг підприємств з урахуванням специфіки дорожньої галузі. Запропоновано комплекс заходів щодо посилення конкурентоспроможності підприємств з урахуванням результатів здійснюваних реформ. Визнано доцільним активізувати розвиток державно-приватного партнерства, зокрема, через механізм концесії. Для покращення управління якістю дорожніх робіт слід удосконалити моніторинг доріг за допомогою автоматизованої системи розвитку і управління дорогами HDM-4. Потребує оновлення діюча нормативно-правова база в частині впровадження міжнародних форм договорів, серед яких FIDIC, NEC. Перспективним напрямом покращення управління підприємствами дорожньої галузі України є впровадження в будівництво інформаційного моделювання, BIM – технологій. Ключовим завданням є забезпечення чіткої, прозорої системи закупівель і встановлення цін на будівельні, ремонтні роботи і послуги. Реалізація вказаних заходів сприятиме підвищенню рівня обґрунтованості оперативних і стратегічних управлінських рішень для забезпечення ефективного функціонування та розвитку підприємств дорожньої галузі України.

Ключові слова: конкурентоспроможність, підприємство, дорожня галузь, реформування, моніторинг, управління, дороги, автомобільні дороги, довжина доріг, якість доріг, інфраструктура доріг, ринок будівництва і ремонту доріг, дорожня галузь, державно-приватне партнерство, інформаційне моделювання, закупівлі.

Halina KUPALOVA

Taras Shevchenko National University of Kyiv

COMPETITIVENESS OF ENTERPRISES OF THE ROAD INDUSTRY IN THE PERIOD OF REFORMS AND ECONOMIC INSTABILITY

The length and quality characteristics of public highways in Ukraine compared to the leading countries of the world were analyzed. Positive trends in the road construction and repair market related to the reform of the road industry were identified: decentralization of roads, financing of road repairs through the implemented State Road Fund of Ukraine, formation of a competitive environment, increase in the number of players in the road construction and repair market, strengthening of state control in the field procurement and road construction. Attention is drawn to the negative factors that affect the market situation, the formation of competitive advantages of enterprises, taking into account the specifics of the road industry. A set of measures to strengthen the competitiveness of enterprises is proposed, taking into account the results of the implemented reforms. It is considered expedient to intensify the development of public-private partnership, in particular, through the concession mechanism. To improve the quality management of road works, road monitoring should be improved using the HDM-4 automated road development and management system. The current legal framework in terms of the implementation of international forms of contracts, including FIDIC, NEC, needs to be updated. A promising direction for improving the management of enterprises in the road industry of Ukraine is the implementation of information modeling in construction, namely the use of digital technologies for building information models of BIM - technologies. The key task is to ensure a clear, transparent system of procurement and setting prices for construction, repair works and services. The implementation of the specified measures will contribute to increasing the level of validity of operational and strategic management decisions to ensure the effective functioning and development of enterprises in the road industry of Ukraine.

Key words: competitiveness, enterprise, road industry, reform, monitoring, management, roads, highways, road length, road quality, road infrastructure, road construction and repair market, road industry, public-private partnership, information modeling, procurement.

Постановка проблеми у загальному вигляді

та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Україна, в силу свого географічного розташування, є транзитною державою, в якій автомобільні дороги є одним із найважливіших елементів транспортної системи. Стан дорожнього господарства значною мірою впливає на економічний, соціальний, екологічний і культурний розвиток країни. Виробничі, торговельні, будівельні та інші сфери діяльності безпосередньо залежать від стану та ефективного функціонування автодорожньої мережі.

В останні роки в Україні були прийняті та почали реалізуватися Стратегія реформування та розвитку дорожньої галузі України, Програма Президента «Велике будівництво», Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, Національна програма відновлення мостів. Україна також в числі перших серед інших країн виступила з ініціативою приєднання до Європейського «зеленого» курсу, складовою якого є забезпечення сталого розвитку транспортної галузі. Важливе місце при цьому відводиться питанням ефективного господарювання вітчизняних підприємств дорожньої галузі, які повинні

бути здатні реалізувати поставлені в цих та інших документах цілі. Тому проблема підвищення конкурентоспроможності суб'єктів автотранспортної системи є актуальною і висувається на передній план.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемам реформування, створення конкурентних переваг і забезпечення конкурентоспроможності, суб'єктів господарювання у тому числі дорожньої галузі присвячені праці ряду вітчизняних і зарубіжних учених. Серед сучасних дослідників можна зазначити таких як: К.А. Андрющенко (висвітлено інструменти управління конкурентоспроможністю суб'єктів інноваційного підприємництва) [1]; Д. Дмитрів, О. Ковальчик, О. Рогатинська (використавши передовий зарубіжний досвід, обґрунтовано чинники підвищення конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства на основі міжнародного досвіду) [2]; Загірняк Д.М., Залузіна О.М., Чумакова А.Г. (проаналізовано конкурентоспроможність транспортних послуг та запропоновано шляхи її підвищення) [3]; О.Б. Назаркевич (окреслено механізм управління дорожнім господарством України в умовах децентралізації) [4]; І.В. Яценко, А.В. Герасименко, В.Д. Чайчевський (піднято проблеми управління конкурентоспроможністю підприємства і конкурентними стратегіями) [5]. І.О. Солов'ян, О.В. Кам'янська приділили увагу питанням підвищення конкурентоспроможності підприємств дорожньої галузі [6].

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття

Незважаючи на актуальність та численні доробки науковців і практиків з проблеми забезпечення конкурентоспроможності підприємств дорожньої галузі, вона досліджена недостатньо. Це пояснюється стрімкою динамікою фінансово-економічних, суспільно-політичних, соціально-психологічних, екологічних явищ і процесів в державі, суспільстві, що спричиняють необхідність поглибленого вивчення, аналізу, узагальнення основних тенденцій, змісту і результатів перебігу реформ протягом останніх політично та фінансово-економічно напружених, складних років, виявлення чинників позитивного чи негативного впливу на формування конкурентних переваг підприємств з урахуванням специфіки дорожньої галузі. Науково-практичне значення мають пошук, визначення шляхів та розробка стратегічних управлінських рішень на підприємствах дорожньої галузі, які сприятимуть не лише їх "виживанню" в період реформування та економічної нестабільності, а й ефективному функціонуванню на благо економіки України в цілому. Це широке коло питань, вирішення яких потребує розробки і застосування комплексного, системного підходу із залученням широкого кола науковців і практиків фінансово-економічного, техніко-технічного, управлінського, фізичного, хімічного, юридичного та інших профілів і сфер діяльності, а також забезпечення відповідних трудових і фінансово-економічних ресурсів. Недостатнє наукове вивчення і нагальна потреба практичного вирішення зазначених вище питань і зумовили вибір мети цього дослідження.

Формулювання цілей статті.

Метою статті є визначення основних заходів щодо посилення конкурентоспроможності підприємств дорожньої галузі з урахуванням результатів здійснюваних реформ в сучасних умовах економічної нестабільності. Реалізація їх сприятиме підвищенню рівня обґрунтованості оперативних та стратегічних управлінських рішень для забезпечення ефективного функціонування та розвитку дорожньої мережі України.

Виклад основного матеріалу.

Україна, займаючи значну територію землі в центрі Європи, має нерозвинену дорожню мережу. Так, при площі території понад 603 тис. км², чисельності населення 41,2 млн. осіб (на 1 грудня 2021 р.) довжина доріг була лише 170 тис. км, тобто їх щільність дорівнювала 0,28 км на один км². Тим часом у сусідніх Італії, Німеччині, Франції останній складав відповідно 0,83, 1,81 і 1,92, що в 3 – 7 разів більше (таблиця 1).

Таблиця 1

Протяжність та характеристика автомобільних доріг загального користування в Україні і провідних країнах світу, 2020 р.*

Країна	Довжина доріг, тис. км	Площа території країни, тис. км ²	Щільність доріг, км/км ²
США	6663	9372,6	0,71
Китай	4577	9597,0	0,48
Японія	1219	377,8	3,23
Франція	1050	547,0	1,92
Німеччина	645	357,0	1,81
Великобританія	418	244,1	1,71
Італія	249	301,2	0,83
Україна	170	603,7	0,28

*Складено за матеріалами [7].

В Україні серед доріг загального користування переважають дороги місцевого значення. У 2020 р. їх довжина дорівнювала 121,6 тис. км, а частка - 71,2%. Мережа автодоріг обласного сполучення сягала 52,1 тис. км (30,5%), а районного – 69,5 тис. км, або 40,7%. З інтеграцією країни в європейський простір зростає потреба у розбудові доріг державного значення, а саме міжнародних, національних і регіональних. Поки що їх довжина незначна – 49,1 тис. км (28,8%) – таблиця 2.

Таблиця 2.

Довжина та структура автомобільних доріг України загального користування за значенням, 2020 р.*

Тип дороги	Довжина доріг, тис. км	Частка, %
<i>Державного значення, всього</i>	49,1	28,8
у тому числі:		
міжнародні	8,7	5,2
національні	4,8	2,8
регіональні	10,1	5,9
територіальні	25,5	14,9
<i>Місцевого значення, всього</i>	121,6	71,2
у тому числі:		
обласні	52,1	30,5
районні	69,5	40,7
Всього	170,7	100,0

Розраховано за даними Укравтодору України.

Надзвичайно важливою проблемою, яка потребує нагального вирішення, є забезпечення якості доріг. Поки що Україна відстає від інших країн світу, що гальмує розвиток економіки і суспільства в цілому, утруднюючи вихід на міжнародні ринки. За показником якості автомобільних доріг у міжнародному рейтингу, розрахованим Всесвітнім економічним форумом 2018 р. по 137-ми країнах, Україна перебувала на 123 місці. Слід також визнати незадовільне облаштування автомобільних доріг. Це підтверджує індекс інфраструктури – 3,9 бали (78 місце), тим часом як у Польщі 4,7, Німеччині, США - 6 (рис. 1).

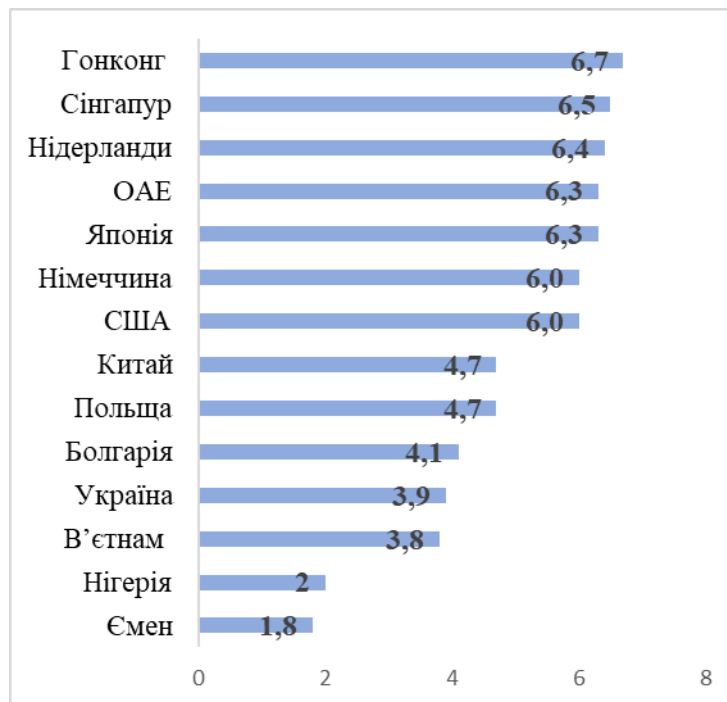


Рис. 1. Індекс інфраструктури автомобільних доріг України порівняно із іншими країнами світу, 2018 р., бали*

*Зображено за даними Всесвітнього економічного форуму 2018 р. [8, с. 11]

За даними експертів Офісу ефективного регулювання, ступінь зносу автомобільних доріг у нашій країні сягає 97%. За критерієм міцності 39% загальнодержавних шляхів не відповідають встановленим нормам і стандартам, а за показником рівності – більше половини (51%) [8, с.5].

Виходячи з такого критичного стану автомобільних доріг, в останні роки в Україні здійснювалися ряд заходів по реформуванню дорожньої галузі, завдяки чому спостерігалися позитивні тенденції на ринку будівництва і ремонту доріг (рис. 2).

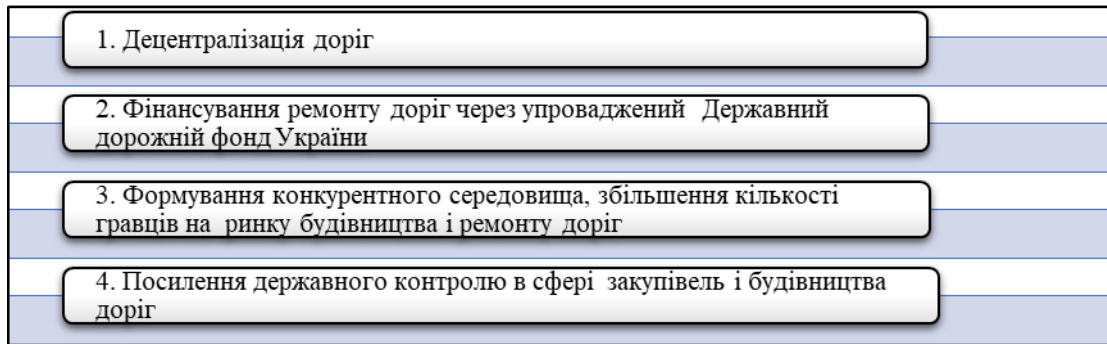


Рис. 2. Основні позитивні тенденції на ринку будівництва і ремонту доріг в Україні, пов'язані з реформуванням дорожньої галузі, 2018-2022 рр.

Зупинимося на зазначених тенденціях дещо детальніше.

По-перше, децентралізація доріг. З початку 2018 р. дороги місцевого значення було передано на баланс обласних державних адміністрацій. Відтоді саме вони виступають замовниками робіт і послуг по реконструкції та утриманню цих доріг. В цьому, в першу чергу, і полягала децентралізація доріг.

По-друге, фінансування ремонту доріг через упроваджений Державний дорожній фонд України. Оплата ремонтних робіт автодоріг здійснюється через створений Державний дорожній фонд України без вирішального впливу Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодору), замовників, посередників, що сприяє підвищенню прозорості фінансування.

По-третьє, формування конкурентного середовища, збільшення кількості гравців на ринку будівництва і ремонту доріг. Активізувалась конкуренція на ринку будівництва і ремонту доріг, насамперед, в частині експлуатаційного утримання доріг та ямкового ремонту. АТ «ДАК «Автомобільні дороги України» вже не займає монополіну позицію на ринку. Це сприяло зміцненню конкурентних переваг вітчизняних підприємств дорожньої галузі, а також підвищенню зацікавленості зарубіжних компаній, а також покращенню якості будівельних робіт. За результатами проведеного нами аналізу, у період серпень 2016 - січень 2019 рр. найвищий рівень конкуренції спостерігався у Львівській області (86 підрядників), Полтавській (100) і м. Києві (159 підрядників). Найменше конкурентів було в Івано-Франківській області (28), що не можна вважати задовільним [8, с.118].

По-четверте, посилення державного контролю в сфері закупівель і будівництва доріг. Підвищився рівень контролю з боку держави за здійсненням закупівель і будівництвом, що означає покращення державного регулювання ринку.

Вищезазначені та інші позитивні зрушення сприяли значному збільшенню, починаючи з 2018 р., обсягів замовлених і виконаних робіт і капітальних ремонтів порівняно з попередніми роками. Почали активно здійснюватися проекти по ремонту, реконструкції діючих та будівництву нових доріг загального користування, покращення їх інфраструктури. У 2013-2019 рр. зросли обсяги фінансування на ці цілі (таблиця 3).

Таблиця 3

Динаміка обсягу фінансування ремонту, реконструкції та будівництва доріг в Україні у 2013-2019 рр.*

Рік	Профінансовано		Відремонтовано доріг, км	Вартість 1 км дороги	
	млн. грн	млн. дол США		тис. грн	тис. дол США
2013	15461	1934	626	24698,1	3089,5
2014	15636	1315	102	153294,1	12892,2
2015	22998	1053	302	76152,3	3486,8
2016	15080	590	950	15873,7	621,1
2017	28420	1069	1463	19425,8	730,7
2018	42966	1580	1418	30300,4	1114,2
2019	480343	1979	1800	266857,2	1099,4
2019 +/- до:					
2013	464882,0	45,0	1174,0	242159,1	-1990,1
2015	457345,0	926,0	1498,0	190704,9	-2387,4
2017	451923,0	910,0	337,0	247431,4	368,7

* Розраховано за даними [8, с.5].

Слід визнати, що Укравтодор відіграє важливу роль у залученні коштів на розвиток автодоріг. У 2021 р. агенція зуміла отримати значні обсяги фінансування. Розмір видатків дорівнював 135232,3 млн. грн, з яких 40340,9 (або 29,8%) – це кошти загального фонду, а 58544,2 млн. грн (43,3%) – кошти спеціального фонду державного бюджету. Сума кредитів, виділених під державні гарантії, залишки інших запозичень минулих років сягала 30374,7 млн. грн (22,5%). Обсяг кредитів МФО й інших організацій становив 5972,5 млн. грн (4,4%). Завдяки такому обсягу інвестицій було збудовано, реконструйовано, відремонтовано 5098

км доріг і відновлено 338 штучних споруд (шляхопроводи, мости тощо). Найбільшим проектом була автодорога М-30 Стрий-Ізварине з ремонтом у 8 адміністративних областях.

Тим часом слід зазначити і прояв негативних чинників, які впливали на кон'юнктуру ринку починаючи з 2016 р. До них належать:

— різке зростання вартості робіт через зростання цін на дорожньо-будівельні і паливо-мастильні матеріали та перебої у їх постачанні в період пік; незбалансованість чи відсутність взагалі довгострокових планів замовників і, відповідно, підрядників, що спричиняє підвищені ризики останніх, які вони змушені закладати у витрати, ціни, перешкоджає виходу на ринок нових гравців, у тому числі іноземних;

— в окремих регіонах існують і підтримуються роками усталені зв'язки замовників з підрядниками. Наприклад, в Івано-Франківській області потенційних виконавців робіт у 3-4 рази менше, ніж у Львівській і Полтавській областях;

— мають місце штучно створені труднощі або незрозумілості в оформленні тендерної документації і організації тендерних процедур. Все це гальмує формування цивілізованого ринку, конкурентних переваг підприємств дорожньої галузі, запровадженню нових правил гри;

— традиційною проблемою залишається недостатність обсягів фінансування. Тому актуальним питанням є пошук додаткових позабюджетних інвестиційних джерел.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Віроломне вторгнення росії в Україну, ведення воєнних дій зупинили здійснення намічених планів і спричинили руйнування транспортних об'єктів. Нині розрушено понад 24 тис. км доріг, більше 300 мостів, 6,3 тис км залізничних колій і ці цифри зростають. Відновити зруйновану дорожню інфраструктуру, реалізувати раніше визначені стратегічні цілі в повоєнний період здатні лише конкурентоспроможні підприємства дорожньої галузі, які реалізують сучасні, високотехнічні, екологічно дружні проекти, впроваджують інноваційні технології. Цьому сприятимуть очікувані інвестиції у відновлення дорожньої галузі, не дивлячись на політичну, фінансово-економічну нестабільність. В Україні немає іншого вибору щодо розвитку інфраструктури для успішної інтеграції в Європейське Співтовариство.

При обмеженні коштів державного бюджету для залучення додаткових джерел фінансування доцільно активізувати розвиток державно-приватного партнерства, наприклад, через механізм концесії. При цьому можна спланувати розподіл витрат на довгостроковий період – 10-20 років (насамперед, для найзавантаженіших доріг) і продумати механізм компенсації концесіонеру недотриманої частки інвестиційного прибутку.

Не менш важливим питанням є покращення управління якістю дорожніх робіт. В свою чергу, це вимагає удосконалення моніторингу доріг, застосування автоматизованої системи розвитком і управління дорогами HDM-4. З її допомогою можна здійснювати відбір доріг, що потребують першочергового будівництва та ремонт, на основі економічного аналізу економічних вигід автодорожніх проектів, особливо державно-приватного партнерства. Як відомо, модель HDM-4 успішно використовується в транспортних проектах державно-приватного партнерства багатьох зарубіжних країн.

Потребує оновлення діюча нормативно-правова база в частині впровадження міжнародних форм договорів, серед яких FIDIC, NEC тощо. Наприклад, контракти FIDIC широко розповсюджені в юридичній практиці у будівництві, у тому числі у дорожньому. Впровадження Контрактів FIDIC в українську будівельну практику має вирішальне значення для розвитку усієї галузі.

Перспективним напрямом покращення управління підприємствами дорожньої галузі України є впровадження в будівництво інформаційного моделювання, а саме використання цифрових технологій побудови інформаційних моделей - Building Information Modeling, або скорочено BIM – технологій. Вони дозволяють здійснювати попередню розробку віртуальних цифрових моделей об'єктів будівництва, інфраструктури із можливістю подальшого практичного супроводження і підтримки робіт із проектування, спорудження, закупівель. Це сприятиме прийняттю обґрунтованих оперативних і стратегічних управлінських рішень протягом життєвого циклу об'єкта – від створення концепції до утилізації.

Ключовим завданням є забезпечення чіткої, прозорої системи закупівель і встановлення цін на роботи і послуги у дорожній галузі. Вирішити його можливо лише за умов налагодження жорсткої системи боротьби з корупцією, упередження корупційних ризиків, що потребує окремого детального дослідження з використанням системного підходу.

Література

1. Андрющенко К.А. Інструменти в управлінні конкурентоспроможністю суб'єктів інноваційного підприємництва // К.А. Андрющенко // Вісник Хмельницького національного університету. – Хмельницький, 2017, № 4 (250). – С. 150-154.

2. Дмитро Дмитрів, Олена Ковальчик, Олена Рогатинська. Обґрунтування чинників конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства на основі міжнародного досвіду // Економіка та управління підприємствами. 2018. – С. 50-58. URL: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/55/260.pdf> [Електронний ресурс] (дата звернення: 24.12.2022).

3. Загірняк Д.М., Залуніна О.М., Чумакова А.Г. Забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг // Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського. Випуск 1/2021 (126). – С. 17-21.
4. Назаркевич О.Б. Механізм управління дорожнім господарством України в умовах децентралізації // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2018, Вип. 4 (132). - С. 27-32.
5. Яценко І.В., Герасименко А.В., Чайчевський В.Д. Управління конкурентними стратегіями та конкурентоспроможністю підприємства // Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. 2016. Вип. 97. – С. 136-145.
6. Солов'ян І.О., Кам'янська О.В. Підвищення конкурентоспроможності підприємств дорожньої галузі // Актуальні проблеми економіки та управління: збірник наукових праць молодих вчених. – Електронні текстові дані. – 2012. – Вип. 6. – Назва з екрана.
7. Глобальний звіт конкурентоспроможності URL: <https://case-ukraine.com.ua/projects/zvit-pro-globalnu-konkurentospromozhnist/>
8. Придуманов В., Мельник З., Шляхетко А. Зелена книга. Будівництва та ремонт автомобільних доріг: Офіс ефективного регулювання, 2021. – 119 с.

References

1. Andriushchenko K.A. Instrumenty v upravlinni konkurentospromozhnistiu subiektiv innovatsiinoho pidpriemnytstva // K.A. Andriushchenko // Herald of Khmelnytskyi National University. Economic sciences, 2017, № 4 (250). – S. 150-154.
2. Dmytro Dmytriv, Olena Kovalchuk, Olena Rohatynska. Obgruntuvannia chynnykiv konkurentospromozhnosti pidpriemstv dorozhnogo hospodarstva na osnovi mizhnarodnoho dosvidu // Ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy. 2018. – S. 50-58. URL: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/55/260.pdf> [Elektronnyi resurs] (data zvernennia: 24.12.2022).
3. Zahimiak D.M., Zalunina O.M., Chumakova A.H. Zabezpechennia konkurentospromozhnosti transportnykh posluh // Visnyk KrNU imeni Mykhaila Ostrohradskoho. Vypusk 1/2021 (126). – S. 17-21.
4. Nazarkevych O.B. Mekhanizm upravlinnia dorozhnim hospodarstvom Ukrainy v umovakh detsentralizatsii // Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy. 2018, Vyp. 4 (132). - S. 27-32.
5. Iatsenko I.V., Herasymenko A.V., Chaichevskiy V.D. Upravlinnia konkurentnyimi stratehiiami ta konkurentospromozhnistiu pidpriemstva // Avtomobilni dorohy i dorozhnie budivnytstvo. 2016. Vyp. 97. – S. 136-145.
6. Solovian I.O., Kamianska O.V. Pidvyshchennia konkurentospromozhnosti pidpriemstv dorozhnoi haluzi // Aktualni problemy ekonomiky ta upravlinnia: zbirnyk naukovykh prats molodykh vchenykh. – Elektronni tekstovi dani. – 2012. – Vyp. Nazva z ekrana.
7. Hlobalnyi zvit konkurentospromozhnosti URL: <https://case-ukraine.com.ua/projects/zvit-pro-globalnu-konkurentospromozhnist/>
8. Prytomanov V., Melnyk Z., Shliakhetko A. Zelena knyha. Budivnytstva ta remont avtomobilnykh dorih: Ofis efektyvnoho rehulivannia, 2021. – 119 s.