

УДК 338.47:656.2

Володимир Володимирович БОБИЛЬ

*доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінанси, облік та психологія, Український державний університет науки і технологій,
e-mail: vladimirboby12@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7306-3905>*

Лариса Володимирівна МАРЦЕНЮК

*доктор економічних наук, професор кафедри економіки та менеджменту,
Український державний університет науки і технологій,
e-mail: rwinform1@ukr.net, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4121-8826>*

Олена Вікторівна ПІКУЛІНА

*кандидат економічних наук, доцент кафедри фінанси, облік та психологія,
Український державний університет науки і технологій,
e-mail: lena.chernovol1987@gmail.com,
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4803-427X>*

Максим Іванович МІЩЕНКО

*доктор економічних наук, професор кафедри економіки та менеджменту,
Український державний університет науки і технологій,
e-mail: mmi@ua.fm, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0372-1957>*

**ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ПРОВЕДЕННЯ
ВІДТВОРЮВАЛЬНИХ ЗАХОДІВ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОГО
БУДІВНИЦТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Бобиль, В. В., Марценюк, Л. В., Пікуліна, О. В., Міщенко, М. І. Економічне обґрунтування проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортного будівництва залізничного транспорту. *Вісник соціально-економічних досліджень* : зб. наук. праць. Одеса : Одеський національний економічний університет. 2022. № 3-4 (82-83). С. 19–29.

Анотація. У статті досліджено актуальні напрямки економічного обґрунтування проведення відтворювальних заходів, заснованих на економічній ефективності даного процесу. Метою статті є дослідження та економічне обґрунтування проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортної інфраструктури підприємствами транспортного будівництва залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання. Методологія дослідження передбачає використання таких методів: емпіричного дослідження (порівняння, спостереження), теоретичного дослідження (сходження від абстрактного до конкретного), загальнонаукових методів (абстрагування й конкретизація, аналіз та синтез, індукція та дедукція, аналогія) та ін. Актуальність вирішення наукової проблеми, визначеної у статті, полягає в тому, що в умовах всебічного обмеження фінансових засобів, в т.ч. тих, що виділяються на відтворення об'єктів транспортного будівництва, з одного боку, та необхідністю забезпечення безперебійної роботи транспортної системи – з іншого, виникла нагальна потреба у економічному обґрунтуванні проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортного будівництва, що дозволить також залучити виробничі потужності підприємств транспортного будівництва, які втрачаються через кризові явища в національній економіці. Результати дослідження наступні: визначено економічні показники зносу конструктивних елементів об'єкту транспортного будівництва, коефіцієнти питомої вартості конструктивних елементів.

Запропоновано розрахункову формулу, за якою визначаються економічні показники зносу окремих конструктивних частин об'єкту транспортного будівництва. Саме обґрунтований таким чином рівень зношування об'єкту транспортного будівництва і є критичним показником, який «запускає» процес економічного обґрунтування проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортного будівництва. Оригінальність і практична цінність дослідження полягає в тому, що у статті систематизовано наявні напрямки економічного обґрунтування з урахуванням специфічних особливостей функціонування об'єктів транспортного будівництва. Висновки дослідження наступні: показано, що економічне обґрунтування проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортного будівництва дозволяє визначити, що інвестиції в транспортну інфраструктуру можуть стати мультиплікативним каталізатором запуску нового інвестиційного циклу та реалізації поточної моделі економічного розвитку. Результати проведеного дослідження можуть бути корисними для підприємств транспортного будівництва, організації, на балансі яких знаходяться об'єкти транспортної інфраструктури.

Ключові слова: транспортна інфраструктура; залізничний транспорт; підприємство транспортного будівництва; економічна ефективність; собівартість; конкурентоспроможність; організаційно-економічний механізм; розвиток.

Volodymyr BOBYL

Doctor of Economics, Professor, Head of Finance, Accounting and Psychology Department, Ukrainian State University of Science and Technologies, e-mail: vladimirboby12@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7306-3905>

Larysa MARTSENIUK

Doctor of Economics, Professor of Economics and Management Department, Ukrainian State University of Science and Technologies, e-mail: rwinform1@ukr.net, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4121-8826>

Olena PIKULINA

PhD in Economics, Associate Professor of Finance, Accounting and Psychology Department, Ukrainian State University of Science and Technologies, e-mail: lena.chernovol1987@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4803-427X>

Maksym MISHCHENKO

Doctor of Economics, Professor of Economics and Management Department, Ukrainian State University of Science and Technologies, e-mail: mmi@ua.fm, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0372-1957>

ECONOMIC JUSTIFICATION OF CARRYING OUT REPRODUCTION MEASURES OF TRANSPORT CONSTRUCTION OBJECTS OF RAILWAY TRANSPORT

Boby1, V., Martseniuk, L., Pikulina, O., Mishchenko, M. (2022). Economic justification of carrying out reproduction measures of transport construction objects of railway transport [Ekonomiche obhruntuvannia provedennia vidtvoriuvalnykh zakhodiv ob'ektiv transportnoho budivnytstva zaliznychnoho transportu], *Socio-economic research bulletin, Visnik social'no-ekonomichnih doslidzen'* (ISSN 2313-4569), Odessa National Economic University, Odessa, No. 3-4 (82-83), pp. 19–29.

Abstract. The article investigates current trends in the economic justification of reproduction measures based on the economic efficiency of this process. The purpose of the article is research and economic substantiation of carrying out reproducible measures of transport infrastructure objects by enterprises of transport construction of railway transport in modern business conditions. Research methodology involves the use of the following methods: empirical research (comparison, observation), theoretical research (ascending from the abstract to the concrete), general scientific methods (abstraction and concretization, analysis and synthesis, induction and deduction, analogy), etc. The relevance of solving a scientific problem, determined in the article is that in conditions of comprehensive limitation of financial resources, incl. those that are allocated for the reproduction of transport construction objects, on one side, and the need to ensure uninterrupted operation of the transport system, from the other side, there was an urgent need for economic justification of carrying out reproduction measures of transport construction objects, which will also allow to attract the production capacities of transport enterprises construction, which are lost due to crisis phenomena in the national economy. The results of the study are as follows: an economic indicators of the wear and tear of structural elements of the transport construction facility, the coefficients of specific cost of the structural elements are determined. A calculation formula is proposed, according to which the economic indicators of wear and tear of individual structural parts of the transport construction object are determined. It is the level of wear and tear of the transport construction facility substantiated in this way that is a critical indicator that «triggers» the process of economic substantiation of carrying out reproducible measures of transport construction facilities. The originality and practical value of the research lies in the fact that the article systematizes the existing directions of economic justification, taking into account the specific features of the transport construction objects functioning. The conclusions of the study are as follows: it is shown that the economic justification of carrying out reproducible measures of transport construction objects allows to determine that investments in transport infrastructure can become a multiplicative catalyst for the launch of a new investment cycle and implementation of the current model of economic development. The results of the conducted research can be useful for transport construction enterprises, organizations on the balance sheet of which there are transport infrastructure objects.

Keywords: transport infrastructure; railway transport; transport construction enterprise; economic efficiency; cost price; competitiveness; organizational and economic mechanism; development.

JEL classification: D240; L920; R410

DOI: [https://doi.org/10.33987/vsed.3-4\(82-83\).2022.19-29](https://doi.org/10.33987/vsed.3-4(82-83).2022.19-29)

Постановка проблеми у загальному вигляді. Стримуючим фактором розвитку транспортних сполучень на сьогодні є стан об'єктів транспортної інфраструктури залізничного транспорту. Проблема полягає в критичному зношенні цих об'єктів. В умовах обмежених фінансових ресурсів провести одночасну модернізацію об'єктів транспортної інфраструктури підприємствами транспортного будівництва не має можливості. Саме тому має бути розроблено та запропоновано економічне обґрунтування проведення відтворювальних заходів, засноване на економічній ефективності даного процесу.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Суттєвий вклад у вирішення проблеми підвищення ефективності проведення відтворювальних заходів та функціонування транспортної інфраструктури, у тому числі, підприємств транспортного будівництва внесли наукові праці вітчизняних учених: А. О. Безуглого [1], Ю. М. Бібик [2; 3], В. В. Бобиля [4], О. В. Жулина [5].

У роботах В. В. Концева [6], А. В. Кузьменко [7], О. І. Никифорок [10] розглядаються особливості фінансування потреб дорожньої галузі з урахуванням особливостей етапу «турбулентної» економіки, а також різних моделей та методів. Автори І. О. Лютий [8], О. В. Савченко [11] досліджували стан існуючої системи фінансування відтворення об'єктів транспортної інфраструктури, визначили здобутки та недоліки такої системи, запропонували перспективні методи ціноутворення задля покращення вмотивованості процесів фінансування та покращення їх економічної ефективності. Основні напрямки розвитку системи ціноутворення у будівництві запропоновано також у роботі Т. В. Машошиної [9]. Сучасний стан національної економіки характеризується високою нестабільністю економічних процесів, саме тому робота І. О. Хоменко [12] розкриває напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури у теперішніх умовах.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Інтеграційні процеси та необхідність забезпечення конкурентоспроможності національної економіки не можливі як без ефективного функціонування транспортної галузі, так і без розширення її транспортних комунікацій. Цей факт підкреслюється необхідністю ефективного функціонування всіх галузей національної економіки, що є необхідною матеріальною основою досягнення стійкого економічного зростання та створення валової доданої вартості. Саме це обумовлює необхідність дослідження економічного обґрунтування проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортного будівництва залізничного транспорту, реалізації інфраструктурних і транспортних проєктів, особливо в умовах фінансової нестабільності. Через це діяльність підприємств транспортного будівництва з відтворення об'єктів транспортної інфраструктури здійснюється в умовах невизначеності, нестабільності та ризикованості, що вимагає обґрунтування доміант забезпечення їх економічної ефективності, з урахуванням ґрунтовної діагностики середовища їх функціонування та діяльності.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження та економічне обґрунтування проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортної інфраструктури підприємствами транспортного будівництва залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Об'єкти транспортної інфраструктури, в нашому випадку – мостові конструкції, що мають визначене функціональне призначення, тією чи іншою мірою видозмінюються за формою і розміром у зв'язку з новими умовами і вимогами до експлуатації, які з часом виникають. На стадії проєктування зазвичай не передбачається еволюція функції, що призводить до морального зносу споруди, необхідності пристосування її до нових умов експлуатації, тобто є причиною реконструкції або посилення.

Як показали дослідження, одним із дієвих способів скорочення собівартості будівельного виробництва є впровадження програми оптимізації витрат, покликаної забезпечити підприємству транспортного будівництва довгострокові переваги на ринку транспортного будівництва. Програма має два напрямки реалізації – одноразове та суттєве підвищення ефективності, яке має бути досягнуто в короткостроковому періоді. У результаті реалізації цього завдання шляхом ретельного аналізу ліквідується більшість прогалин у діяльності підприємства транспортного будівництва. Причому тут важливо не лише досягти скорочення витрат, але й продемонструвати переваги програми для

внутрішньорганізаційної діяльності, переконати співробітників у необхідності перетворень, створити механізми мотивації та контролю за досягненням результату.

Водночас споруди навіть при незмінюваності функціонального призначення мають свій нормативний термін експлуатації (ресурс). Він оцінюється стохастичними показниками зовнішніх факторів і впливів, а також розкидом механічних властивостей матеріалів.

Ресурс об'єкта може бути представлений у формі припустимої сукупності силових, кінематичних і кліматичних впливів на споруду. Його визначення, а також раціональне збільшення пов'язане з рішенням задачі проектування, реконструкції (посилення) або заміни «зношеного» конструктивного елемента споруди з максимальною внутривиробничою і народногосподарською ефективністю.

Проведений аналіз [4; 10] засвідчив наявність гострого дефіциту коштів, що направляються на відтворення таких найважливіших транспортних споруд, як мости. І це на тлі вкрай важкої ситуації, що склалася в мостовому господарстві залізниць України. Як ми бачимо, причина такого стану полягає в невиконанні встановлених відповідними нормативними документами обсягу робіт, пов'язаних з поточним утримуванням мостів, що базуються на основі узагальнення передового досвіду і досягнень сучасної науки і техніки.

Це викликано, насамперед, наступними причинами.

По-перше, ставленням до мостів, як до «вікових» споруд, що мають значний запас міцності основних конструктивних елементів.

По-друге, через сформований дефіцит практично усіх видів ресурсів, і насамперед фінансових, не може бути й мови про виконання вимог діючих нормативних документів, тобто порушується вся система планово-запобіжного ремонту мостів, що повинна забезпечувати справний їх стан для безперебійного і безпечного руху поїздів із установленими швидкостями в заданих напрямках, а також максимально тривалий термін служби всіх конструктивних елементів споруди.

В основі утримування мостів повинне лежати попередження виникнення в цих спорудах несправностей і відказів своєчасними оглядами і ремонтами.

Але об'єктивно сформована ситуація така, що через указані причини своєчасно не усувають накопичений фізичний і моральний знос на мостах, а отже, методи планування відтворення мостів, засновані на максимально ефективному їх утримуванні й експлуатації, є незатребуваними.

Планування відтворення мостів у сучасних умовах господарювання здійснюється на суб'єктивних передумовах організацій, на балансі яких знаходяться споруди, що потребують ремонтних впливів, про значимість того або іншого об'єкта, його техніко-експлуатаційний стан у загальній залізничній транспортній системі.

Переконливим підтвердженням неефективності даної системи планування відтворення мостів є нинішній стан парку залізничних мостів.

У цьому зв'язку, буде доречно поставити запитання, чи можлива розробка методу планування відтворення споруд, який би адекватно відображав усю складність сучасної ситуації, у його основі лежали б економічні показники доцільності проведення відтворювальних заходів, реалізація якого давала б позитивний ефект як для Укрзалізниці, так і для України в цілому?

Відповідь на це питання можна одержати у результаті реалізації принципів оптимального планування відтворення мостів з метою вироблення обґрунтованих критеріїв економічної доцільності планування відтворення споруд в умовах обмежених ресурсів.

Такий підхід до планування робіт з відтворення мостів однозначно є єдино правильним і заслуговує більш поглибленого вивчення.

Відзначивши вище істотні недоліки сучасної системи утримування й експлуатації штучних споруд, а також той факт, що виконання вимог нормативів до здійснення планово-запобіжних ремонтів не витримують ніякої критики, необхідно на перспективу планувати роботи з відтворення мостів з урахуванням наступних вимог:

1) Регулярний аналіз техніко-експлуатаційного стану з періодичністю проведення не рідше одного разу на рік;

2) Визначення фізичного і морального зносу мостів із прогнозом на перспективу;

3) Розробка економічного критерію оптимальності і на його основі вибір оптимальних стратегій відтворення мостів.

Перша вимога постала через значне збільшення останнім часом, внаслідок описаної ситуації в мостовому господарстві, міжремонтних термінів виконання робіт, пов'язаних з ліквідацією накопиченого мостами фізичного і морального зношення, порівняно з термінами, встановленими нормативною документацією.

Практикою доведено, що збільшення періодичності виконання робіт з відтворення мостів, неодмінно викликає розвиток з часом не ліквідованих вчасно дефектів, які важко усунути. Справна споруда таким чином перетворюється в споруду з незадовільним техніко-експлуатаційним станом, яка непридатна до експлуатації. Якщо експлуатація таких мостів допускається, то з певними обмеженнями. Такий міст стає у повному розумінні стримуючим фактором транспортних сполучень. Знижується працездатність цілого напрямку залізниці. Мають місце обмеження швидкості руху, перепробіг рухомого складу, знижується пропускна здатність дільниці, збільшуються енерговитрати на розгін, гальмування. Збільшується час доставки вантажів і пасажирів, знижується безпека, комфортабельність перевезень. Зростають збитки залізничного транспорту. І в результаті знижується конкурентоздатність, що в сучасних умовах господарювання є одним з найважливіших показників ефективної діяльності галузі.

Швидкість наростання дефектів у мостах різноманітна і залежить від багатьох факторів. Це і термін служби споруди, режими експлуатації, матеріал, технологія виготовлення основних конструктивних елементів, схема мосту, кількість дефектів, динамічні навантаження, природно-кліматичні умови і т.д.

Тому цілком обґрунтованою є вимога відносно щорічного аналізу техніко-експлуатаційного стану моста. При такому аналізі дефекти можуть бути усунені своєчасно і зникне загроза втрати або всієї споруди, або дорогого конструктивного елемента.

Практика посилення контролю за експлуатацією споруд дозволить також одержати чітку картину спектра і швидкості розвитку дефектів, динаміку фізичного і морального зносу. А головне дозволить зробити прогноз рівня техніко-експлуатаційного стану мостів на перспективу.

Аналіз динаміки фізичного і морального зносу споруд із прогнозуванням на перспективу є основним принципом, на підставі якого планується розробка стратегій до їх відтворення.

Вважаємо, що основою для розробки методу, який дозволить одержати найбільш достовірний результат при визначенні техніко-експлуатаційного стану мостів із прогнозуванням на перспективу, можуть стати економічні показники оцінки фізичного стану мостів.

Це пояснюється декількома причинами. Насамперед, такий метод дозволяє незалежно від ієрархії конструктивної частини або елемента в структурі моста інтегрувати і диференціювати прийняті показники. По-друге, із застосуванням у розрахунках цих показників з'являється можливість швидкого одержання результатів про необхідну величину коштів на відтворення мостів.

Для визначення економічних показників величини фізичного зносу конструктивних частин і елементів мостової споруди прийнята як базисна гіпотеза про рівнозначні тенденції зниження їх споживчої вартості і функціональних якостей.

Ця гіпотеза у своїй реалізації припускає використання розрахункової схеми, яка складається із наступних методичних принципів:

1) Мостова конструкція втрачає повну споживчу вартість при настанні її граничного зносу. У цьому випадку за строк служби приймаємо нормативний строк служби конструкції;

2) Проміжні значення економічних показників зносу визначаються за встановленими експоненціальними залежностями функціонального старіння конструкцій протягом нормативного терміну їх служби.

При застосуванні економічних показників фізичного зносу на металевих і сталезалізобетонних мостах, вони були виділені в три групи:

- перша група містить показники зносу конструктивних елементів моста;
- друга група охоплює показники зносу конструктивних частин мостів;
- третя група – це показники, що характеризують знос моста в цілому.

Виходячи із зазначених міркувань, до розгляду були прийняті мости, що мають такі конструкції прогонів споруд і опор:

1) Прогонові споруди мостів:

– Розробки «Проектстальконструкція» (ПСК), побудовані в період з 1944 до 1953 року. Матеріал конструкцій – вуглецева сталь Ст. 3 міст, розраховані на навантаження Н7. Діапазон прогонів, що перекриваються, від 33 до 110 метрів, проїзд по низу;

– Розробки Трансмостпроекту, розроблені в 1954–1956 рр. Матеріал конструкцій – той же, але під навантаження Н8. Величина прогонів, що перекриваються, коливається в інтервалі від 33 до 110 метрів, з їздою по низу;

– Розробки Дніпротрансмосту, виконані за розрахунковими нормами 1962 року, під навантаження С14. Матеріал прогонових споруд – низьколегована сталь марки 15 ХСНД, величина прогонів 33–110 метрів, проїзд по низу;

– Те ж, прольотами 44, 55, 66 метрів, з проїздом по верху;

– Проектування Лендніпротрансмосту, під навантаження С14, для прогонів 18,2–33,6 метрів;

– Сталезалізобетонні, виготовлені за типовими проектами Дніпротрансмосту. Величина прогонів 18–55 метрів.

2) Опори мостів:

- Масивні проміжні й кінцеві опори, матеріал – бетон, бутобетон, камінь на природній основі;
- Масивні бетонні або залізобетонні опори на пальовій основі;
- Пальові опори, також опори польо-естакадних мостів з конструкцією зі збірних або збірно-монолітних елементів.

Відповідно до розробленої методики, визначення показників зносу передбачається робити за два послідовних етапи.

Перший етап припускає визначення показників зносу на підставі аналізу всього спектра дефектів мостів і величини їхнього розвитку в рамках відособлених конструктивних елементів.

Другий етап необхідний для виявлення указаних економічних показників зносу в контексті конструктивних частин і в цілому мостів.

Алгоритм визначення економічних показників зносу моста наступний. У першу чергу визначаються економічні показники зносу конструктивних елементів моста і коефіцієнти питомої вартості окремих конструктивних елементів споруди.

Основою для розрахунку питомої вартості окремих конструктивних елементів моста є вартість відтворення споруди в діючих на момент розрахунку цінах.

Сумарне значення кожної конструктивної частини питомих показників вартості складових її конструктивних елементів моста, у тому числі і сума питомих показників вартості всіх конструктивних частин розглянутої споруди повинна дорівнювати 1.

Звідси, економічні показники зносу окремих конструктивних частин моста визначаються за наступною формулою (1):

$$I^{k.e.} = I_1 V^{k.e.}_1 + I_2 V^{k.e.}_2 + I_3 V^{k.e.}_3 + \dots + I_n V^{k.e.}_n, \quad (1)$$

де I_1, \dots, I_n – економічні показники зносу конструктивних елементів моста;

$V^{k.e.}_1, \dots, V^{k.e.}_n$ – питомі показники вартості конструктивних елементів будь-якої конструктивної частини моста;

n – кількість конструктивних елементів у будь-якій конструктивній частині моста.

Зношення моста в цілому характеризує економічний показник фізичного зносу споруди I , розраховується за формулою (2):

$$I = I^{k.ch.}_1 V^{k.ch.}_1 + I^{k.ch.}_2 V^{k.ch.}_2 + I^{k.ch.}_3 V^{k.ch.}_3 + \dots + I^{k.ch.}_m V^{k.ch.}_m, \quad (2)$$

де $I^{k.ch.}_1, \dots, I^{k.ch.}_m$ – економічний показник фізичного зносу будь-якої конструктивної частини моста;

$V^{k.ch.}_1, \dots, V^{k.ch.}_m$ – питомі показники вартості в загальній вартості моста будь-яких конструктивних частин цієї споруди;

m – кількість конструктивних частин, що складають окремих міст.

Крім того, у даній роботі пропонується розраховувати моральне старіння моста I_m за відомими даними про необхідність посилення моста і кількістю коштів,

необхідних для цього на будь-якому році експлуатації споруди, за наступною формулою (3):

$$I_m = (K^n / B) * 100, \quad (3)$$

де K^n – кількість коштів, що направляються на посилення моста;

B – вартість мосту (балансова).

Висновки і перспективи подальших розробок. Таким чином, економічне обґрунтування проведення відтворювальних заходів об'єктів транспортного будівництва залізничного транспорту дозволяє визначити, що інвестиції в транспортну інфраструктуру можуть стати мультиплікативним каталізатором запуску нового інвестиційного циклу та реалізації розкладеного інструментарію в умовах кризи поточної моделі економічного розвитку, що має сприятливі наслідки для економіки країни, серед яких: зростання національного виробництва та ВВП; зниження виробничих витрат; розширення доступу до трудових ресурсів; посилення конкуренції; збільшення надходження інвестицій.

Кумулятивним результатом інвестицій в інфраструктуру є збільшення продуктивності праці. Найбільша продуктивність праці реєструється у регіонах із високим рівнем розвитку транспортної інфраструктури. Крім того, збільшення інвестицій у проекти розвитку інфраструктури здатне вирішити проблему існуючих інфраструктурних обмежень, у тому числі вузьких місць на залізничному транспорті. Більш того, для обґрунтування тези про мультиплікативний ефект інвестицій у проекти розвитку залізниць необхідно оцінити їх вплив на економічне зростання, а також провести аналіз структури основних обсягів вантажів, що перевозяться залізницею, для оцінки значимості залізниць для поточної моделі розвитку економіки загалом.

Враховуючи вищезазначене, фінансування відтворювальних заходів об'єктів транспортного будівництва залізничного транспорту має кілька потенційних важливих позитивних ефектів – зняття інфраструктурних обмежень та запуск нового інвестиційного циклу, який необхідний для економіки у поточній ситуації.

Література

1. Безуглий А. О., Бельська О. Л., Бібик Ю. М., Ракович І. В. Нормативне забезпечення запровадження довгострокових контрактів на експлуатаційне утримання автомобільних доріг для забезпечення їх експлуатаційного стану. *Дороги і мости*. 2020. Вип. 22. С. 8–19.
2. Бибык Ю. Н. Особенности системы ценообразования в дорожном строительстве Украины. *Новая экономика*. 2019. Спецвып. № 2. С. 105–107.
3. Бібик Ю. М. *Методичні основи фінансового забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу. Розширення джерел фінансування дорожнього господарства* / за ред. А. В. Базилук та ін. Київ : Кондор-Видавництво, 2016. С. 147–153.
4. Бобиль В. В., Дехтяр С. С. Специфіка функціонування підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності. *Ефективна економіка*. 2022. № 5. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=10273> (дата звернення: 14.11.2022).
5. Жулин О. В. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства в умовах фінансової децентралізації. *Вісник Національного транспортного університету*. 2014. № 30 (2). С. 57–65.

6. Концева В. В., Печончик Т. І. Фінансування потреб дорожньої галузі України : сучасний стан та шляхи вирішення проблем. *Вісник Національного транспортного університету*. 2013. № 28. С. 227–232.
7. Кузьменко А. В., Харченко В. В. Ціна як економічна категорія : порядок встановлення та методи ціноутворення в умовах сучасної ринкової економіки. *Економіка і суспільство*. 2017. Вип. 13. С. 547–552.
8. Лютий І. О., Ювженко Н. М. Аналіз системи фінансування дорожньої інфраструктури України. *Наукові праці НДФІ*. 2019. Вип. 3. С. 66–75.
9. Машошина Т. В. Сучасний стан системи ціноутворення у будівництві та шляхи його подальшого удосконалення. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 46. С. 178–181.
10. Никифорук О. І., Чмирьова Л. Ю. Зміна моделі фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. *Економіка і прогнозування*. 2014. № 4. С. 38–56.
11. Савченко О. В., Марцінко Д. В. Аналіз методів ціноутворення та перспектив їх застосування. *Вісник Хмельницького національного університету*. Економічні науки. 2018. № 4. С. 304–308.
12. Хоменко І. О., Гурнак В. М., Волинець Л. М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України. *Фінансові дослідження*. 2018. № 1 (4). URL: <http://fr.stu.cn.ua/tmp/pdf/110.pdf> (дата звернення: 16.11.2022).

References

1. Bezuglyi, A. O., Belska, O. L., Bibyk, Yu. M., & Rakovych, I. V. (2020). Normative support for long-term contracts implementation on the operational maintenance of highways to ensure their operational condition [Normatyvne zabezpechennia zaprovadzhennia dovhostrokovykh kontraktiv na ekspluatatsiine utrymanna avtomobilnykh dorih dla zabezpechennia yikh ekspluatatsiinoho stanu], *Dorohy i mosty*, Vyp. 22, s. 8–19 [in Ukrainian]
2. Bibyk, Yu. N. (2019). Peculiarities of the pricing system in the road construction of Ukraine [Osobennosti sistemy tseonoobrazovaniya v dorozhnom stroitelstve Ukrainy], *Novaya ekonomika*, Special issue No. 2, s. 105–107 [in Russian]
3. Bibyk, Yu. M. (2016). *Methodical foundations of financial support of the road and transport complex enterprises. Expanding the sources of funding for the road industry*. Ed. by A. V. Basiluk et al. [Metodychni osnovy finansovoho zabezpechennia pidpriemstv dorozhnio-transportnoho kompleksu. Rozshyrennia dzherel finansuvannya dorozhnioho gospodarstva; za red. A. V. Bazyliuk ta in.], Condor Publishing House, Kyiv, s. 147–153 [in Ukrainian]
4. Bobyl, V. V., Dekhtyar, S. S. (2022). The specifics of the functioning of transport enterprises in conditions of financial instability [Spetsyfika funktsionuvannya pidpriemstv transportu v umovakh finansovoi nestabilnosti], *Efektivna ekonomika*, No. 5. Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=10273> [in Ukrainian]
5. Zhulin, O. V. (2014). Financial provision of road enterprises in the conditions of financial decentralization [Finansove zabezpechennia pidpriemstv dorozhnioho gospodarstva v umovakh finansovoi detsentralizatsii], *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu*, No. 30 (2), s. 57–65 [in Ukrainian]
6. Kontseva, V. V., & Pechonchik, T. I. (2013). Financing the needs of the road industry of Ukraine: current state and ways to solve problems [Finansuvannya potreb dorozhnoi haluzi Ukrainy: suchasnyi stan ta shliakhy vyrishennia problem], *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu*, No. 28, s. 227–232 [in Ukrainian]
7. Kuzmenko, A. V., & Kharchenko, V. V. (2017). Price as an economic category: the procedure for establishing and pricing methods in the conditions of a modern market economy [Tsina yak ekonomichna katehoriia: poriadok vstanovlennia ta metody tsinoutvorennia v umovakh suchasnoi rynkovoї ekonomiky], *Економіка і суспільство*, Vyp. 13, s. 547–552 [in Ukrainian]

8. Lyutyi, I. O., & Yuvzhenko, N. M. (2019). Analysis of financing system of the road infrastructure of Ukraine [Analiz systemy finansuvannia dorozhnoi infrastruktury Ukrainy], *Naukovi pratsi NDFI*, Vyp. 3, s. 66–75 [in Ukrainian]
9. Mashoshyna, T. V. (2014). The current state of the pricing system in construction and ways of its further improvement [Suchasnyi stan systemy tsinoutvorennia u budivnytstvi ta shliakhy yoho podalshoho udoskonalennia], *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, No. 46, s. 178–181 [in Ukrainian]
10. Nykyforuk, O. I., & Chmyryova, L. Yu. (2014). Changing the road infrastructure financing model in Ukraine [Zmina modeli finansuvannia dorozhnoi infrastruktury v Ukraini], *Ekonomika i prohnozuvannia*, No. 4, s. 38–56 [in Ukrainian]
11. Savchenko, O. V., & Martsinko, D. V. (2018). Analysis of pricing methods and prospects for their application [Analiz metodiv tsinoutvorennia ta perspektyv yikh zastosuvannia], *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*, Ekonomichni nauky, No. 4, s. 304–308 [in Ukrainian]
12. Khomenko, I. O., Gurnak, V. M., & Volynets, L. M. (2018). Priority directions for increasing the financial stability of transport infrastructure enterprises of Ukraine [Priorityetni napriamky pidvyshchennia finansovoi stiikosti pidpriemstv transportnoi infrastruktury Ukrainy], *Finansovi doslidzhennia*, No. 1 (4). Retrieved from: <http://fr.stu.cn.ua/tmp/pdf/110.pdf> [in Ukrainian]