

УДК 338.5:625.7/.8

Безуглий А. О., канд. екон. наук, доц., <https://orcid.org/0000-0003-3883-7968>Стасюк Б. О., д-р філос. з екон., <https://orcid.org/0000-0003-2504-6577>Печончик Т. І., канд. екон. наук, <https://orcid.org/0000-0003-3093-6822>Мудриченко Н. С., <https://orcid.org/0000-0002-9423-5518>Дуля М. В., <https://orcid.org/0000-0002-1916-8642>*Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури» (ДП «НІРІ»),
м. Київ, Україна*

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
ВИКОНАННЯ ЗАВДАНЬ І ЗАХОДІВ ДЕРЖАВНИХ ЦІЛЮВИХ ПРОГРАМ
РОЗВИТКУ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ
АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ**

Анотація

Вступ. Ефективне функціонування автомобільного транспорту можливе лише за умови, коли кількісний розвиток, якісний рівень і технічний стан автомобільних доріг відповідають вимогам автомобільного транспорту. Це поєднання характеристик дорожньої мережі є досяжним виключно за наявності достатнього фінансування для реалізації всіх запланованих робіт. Інвестиції в дорожню інфраструктуру можуть стати каталізатором економічного відновлення та зростання, оскільки покращать логістичні можливості, зменшать витрати на перевезення вантажів і пасажирів, а також підвищать конкурентоспроможність регіонів.

Проблематика. Дорожнє господарство за перші десятиліття незалежності стикнулося із хронічним недофінансуванням, що негативно вплинуло на його розвиток. Ситуація ще погіршилась з початком повномасштабної збройної агресії РФ у 2024 році. Так відповідно до Звіту Світового банку «Швидка оцінка збитків та потреб (RDNA3)» [1], потреби у повоєнному відновленні лише для автомобільних доріг загального користування та мостів на них становлять близько 28,8 млрд дол. США. Для можливості якісного та стрімкого відновлення та розвитку України це питання є критично важливим, адже від стану автомобільних доріг залежать витрати на перевезення вантажів і пасажирів, рівень цін, певною мірою зайнятість населення та темпи розвитку економіки держави загалом, а з повномасштабним збройним вторгненням російської федерації — постають питання забезпечення надійності логістичних маршрутів, оперативності перевезення гуманітарних вантажів та обороноздатності країни.

Мета. Метою дослідження є визначення основних засад соціально-економічного оцінювання програмних документів державного рівня для підвищення ефективності управління автомобільними дорогами.

Матеріали та методи. У статті використовується системний (комплексний) підхід, який представляє собою сукупність загальнонаукових методологічних принципів (вимог), в основі яких лежить розгляд об'єктів як систем. Пріоритетом здійснення цього процесу є забезпечення належного рівня об'єктивності даних, своєчасність та актуальність опрацьованої інформації.

Крім цього, у статті використовуються методи комплексного і системного аналізу, абстрактно-логічний, графічний, статистичний, розрахунково-конструктивний, порівняльний аналізи та метод експертних оцінок.

Результати. Отримано математичний розрахунок оцінки ефективності виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2023 роки.

Висновки. Загалом, оцінювання ефективності програм розвитку автомобільних доріг включає аналіз транспортно-експлуатаційного стану, соціально-економічної та екологічної ефективності. Результати оцінювання дозволяють визначити «вузькі» місця стратегічних документів розвитку галузі та уникнути проблем в майбутньому плануванні, а також це допомагає приймати обґрунтовані рішення для покращення дорожньої інфраструктури. В основі пріоритезації дорожніх проєктів має бути стратегічне планування, що дозволяє оцінити потреби та напрями розвитку дорожньої мережі за допомогою ряду транспортно-експлуатаційних даних і системно підійти до прийняття рішення щодо фінансового забезпечення заходів із дорожніх робіт. Крім цього, перелік об'єктів дорожніх робіт і послуг на автомобільних дорогах загального користування в Україні має складатись на підставі інструментально визначених і верифікованих даних з урахуванням положень нормативно-правових актів, короткострокових і довгострокових державних цільових економічних програм розвитку автомобільних доріг, а під час дії воєнного стану — Генерального Штабу Збройних Сил України.

Ключові слова: автомобільна дорога, дорожні роботи, ефективність, оцінка, програма розвитку, соціально-економічний ефект, управління автомобільними дорогами, фінансування.

Вступ

Ефективне функціонування автомобільного транспорту можливе лише за умови, коли кількісний розвиток, якісний рівень і технічний стан автомобільних доріг відповідають вимогам автомобільного транспорту. Це поєднання характеристик дорожньої мережі є досяжним виключно за наявності достатнього фінансування для реалізації всіх запланованих робіт. На жаль, дорожнє господарство за перші десятиліття незалежності стикнулося із хронічним недофінансуванням, що негативно вплинуло на його розвиток. Від стану автомобільних доріг залежать витрати на перевезення вантажів і пасажирів, рівень цін, певною мірою зайнятість населення та темпи відновлення та розвитку економіки держави загалом. Зайнятість населення України, рівень доходу, міра задоволення особистих потреб значної частини працездатного населення України залежить значним чином від рівня розвитку транспортного сполучення, наявності та стану доріг. У свою чергу, стан автомобільних доріг і темпи розвитку дорожньої галузі визначаються економічними можливостями та рівнем фінансування.

Додатково, в умовах стрімкого зростання рівня автомобілізації суспільства та переорієнтації транспортних потоків на автомобільні дороги у зв'язку зі збройною агресією РФ, блокуванням морських портів і відсутністю авіасполучення, виникає нагальна потреба в масштабних інвестиціях у дорожню інфраструктуру. Це не лише дозволить поліпшити транспортно-експлуатаційні характеристики автомобільних доріг та інших об'єктів транспортної інфраструктури, але й забезпечить їх відповідність сучасним стандартам безпеки та екологічності.

Необхідно враховувати, що інвестиції в дорожню інфраструктуру можуть стати каталізатором економічного зростання, оскільки покращать логістичні можливості, зменшать витрати на перевезення вантажів і пасажирів, а також підвищать конкурентоспроможність регіонів. Тому важливо знайти ефективні механізми фінансування та залучення інвестицій для забезпечення сталого розвитку дорожнього господарства, що, у свою чергу, сприятиме загальному прогресу суспільства.

Основна частина

У 2013 році було розроблено та, постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 696, затверджено Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, яку було виконано не в повному обсязі через недофінансування. У ці роки, загалом, не відбувались роботи з великомасштабного будівництва автомобільних доріг, обсяги робіт з поточного середнього ремонту в десятки разів були меншими від нормативних, ямковість ліквідовували несвоєчасно та не на всіх ділянках автомобільних доріг. Як наслідок, стан автомобільних доріг погіршився до катастрофічного. Проблема недостатнього фінансування

посиливалася ще і тим, що у 2015-2016 роках були скасовані цільові джерела фінансування дорожньої галузі, а заплановані в загальному фонді державного бюджету витрати на розвиток автомобільних доріг, як правило, недофінансовувалися Казначейством.

У 2016-2017 роках за рахунок збільшення фінансування значно активізувалися ремонтно-будівельні роботи на автомобільних дорогах загального користування, проте перелік об'єктів ремонтів формувався не на підставі програмного документа державного рівня, а окремими розпорядженнями Кабінету Міністрів України, які могли залежати від окремого суб'єктивного втручання.

Із запровадженням з 01 січня 2018 року державного дорожнього фонду у складі спеціального фонду державного бюджету, планувалось виконати основну частину робіт з відновлення і розвитку мережі доріг саме за кошти спеціального фонду державного бюджету. Так, виникла нагальна необхідність у формуванні чітких стратегічних напрямів відновлення і розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення з урахуванням маршрутного принципу та соціально-економічних пріоритетів розвитку регіонів і держави в цілому [2].

21 березня 2018 року постановою Кабінету Міністрів України № 382 була затверджена Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2023 роки (далі — Програма 2018-2023), метою якої було відновлення та розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення для інтеграції їх до європейської транспортної системи та підвищення рівня безпеки дорожнього руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень.

Оптимальний варіант, обраний для реалізації Програми 2018-2023 передбачав довгострокове планування та фінансування чітко визначених завдань і заходів щодо відновлення та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування державного значення і мостів (зокрема зруйнованих внаслідок військових дій на Сході України) за кошти не лише державного бюджету, а і за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій та коштів інвесторів (концесія). При цьому планувалось здійснювати в основному фінансування робіт з нового будівництва та реконструкції автомобільних доріг за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій та інвесторів, а ремонт та експлуатаційне утримання — за кошти державного бюджету, міжнародних фінансових організацій та інших джерел, не заборонених законодавством. Також під час реалізації Програми 2018-2023 планувалось виконувати роботи за маршрутним принципом з відповідною дорожньою інфраструктурою із застосуванням сучасних будівельних норм і стандартів, в яких враховується європейська практика та принципи.

Ці принципи і були реалізовані, зокрема виконувались заходи з покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування державного значення за напрямками міжнародних і національних транспортних коридорів, на підходах до великих міст, дорогах із високою інтенсивністю руху та під'їзних дорогах до атомних електростанцій, теплоелектроцентралей, аеро- та морських портів, військових баз, елеваторів, залізничних станцій, районних, обласних центрів, територій та об'єктів природно-заповідного фонду загальнодержавного значення. За рахунок експлуатаційного утримання на автомобільних дорогах державного значення з 2018 року по 2023 рік ліквідовано понад 30 млн квадратних метрів аварійних деформацій дорожнього покриття.

У рамках Програми 2018-2023 протягом 2018-2023 років було побудовано та реконструйовано — 317 км доріг, відремонтовано — 8 855 км доріг. Роботи виконували згідно із сучасними державними будівельними нормами та національними нормативними документами (зокрема, гармонізованими з європейськими).

Забезпечено фізичний доступ операторів телекомунікацій до об'єктів транспортної інфраструктури для прокладення телекомунікаційних мереж і створення інших типів спеціалізованої цифрової інфраструктури. Відповідно до Програми 2018-2023 забезпечено гарантійний строк

експлуатації збудованих, реконструйованих і капітально відремонтованих автомобільних доріг загального користування державного значення не менше ніж 10 років.

Згідно з Програмою 2018-2023 дорожня галузь мала декілька джерел фінансування (табл. 1).

Таблиця 1

Обсяги та джерела фінансування дорожньої галузі

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн грн	у тому числі за роками					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Державний бюджет (загальний та спеціальний фонди)	308 972,49	25 987,24	34 854,03	68 692,30	98 749,81	24 558,34	56 130,77
Кредитні кошти	53 695,77	422,21	74,48	22 824,42	30 374,66	0,00	0,00
Кошти міжнародних фінансових організацій	23 402,58	3 722,27	4 258,47	5 713,12	5 972,52	2 259,12	1 477,08
Усього	386 070,84	30 131,72	39 186,98	97 229,84	135 096,99	26 817,46	57 607,85
Примітка. Складено за даними Програми 2018-2023 [4].							

Структура фінансування Програми 2018-2023 зображена на **рис. 1**.

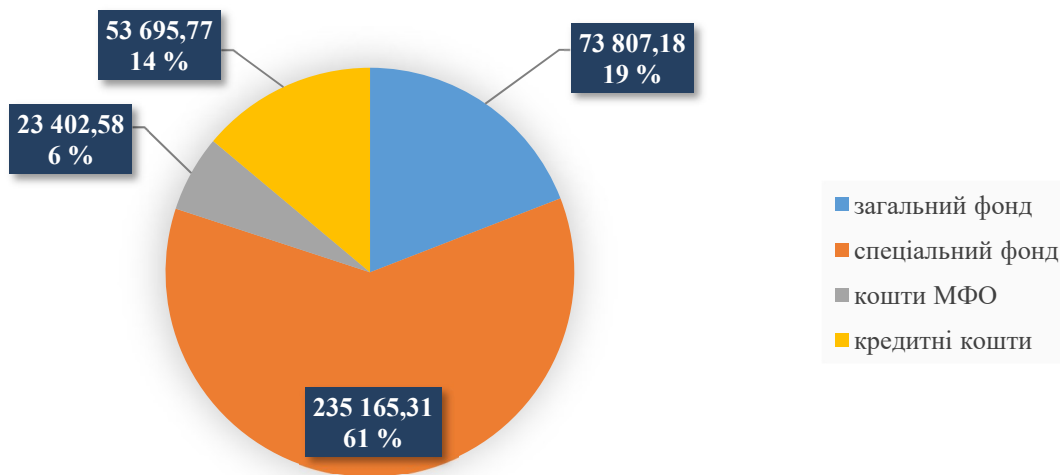


Рисунок 1 — Структура фінансування Програми 2018-2023 [4]

У структурі фінансування Програми 2018-2023 переважає спеціальний фонд державного бюджету — 61 % (235 165,307 млн грн), загальний фонд — 19 % (73 807,18 млн грн), кредитні кошти — 14 % (53 695,77 млн грн), кошти МФО — 6 % (23 402,58 млн грн). Кошти приватних інвесторів і місцевих бюджетів не залучались та не використовувались.

Динаміку фінансування Програми 2018-2023 у розрізі років зображено на **рис. 2**.

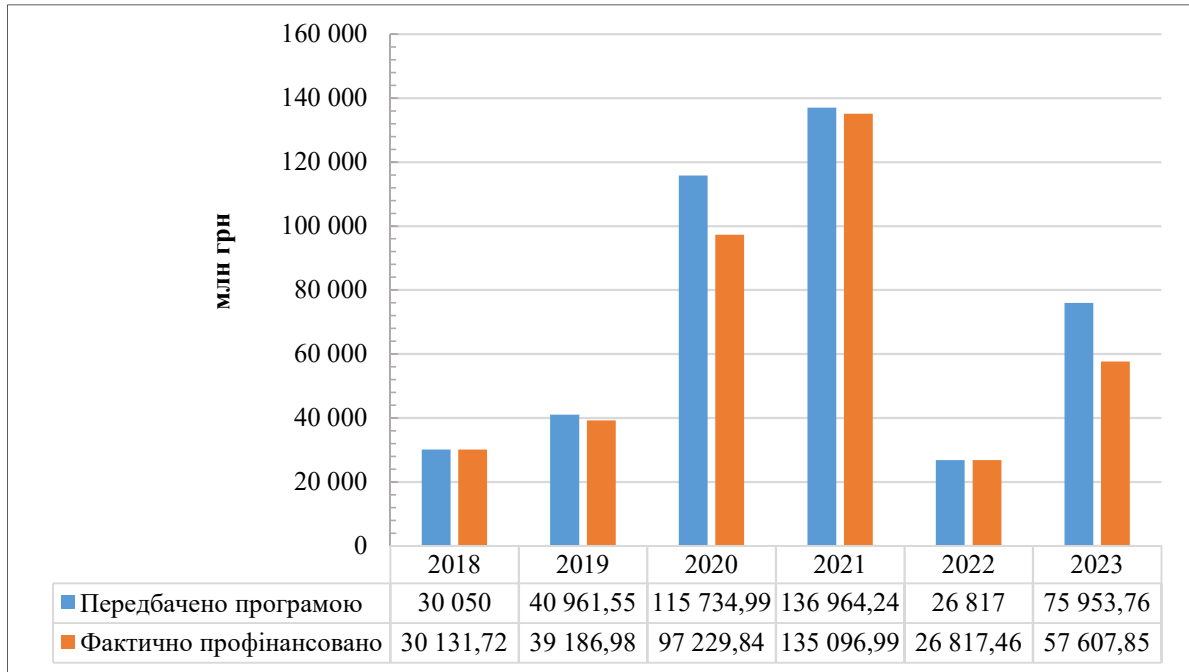


Рисунок 2 — Фінансування Програми 2018-2023 за роками

У цілому, за обсягами витрат, передбаченими Програмою 2018-2023 у розмірі 426 482,03 млн грн, заходи Програми 2018-2023 фактично профінансовано на 386 070,84 млн грн або на 91 %. Це свідчить про достатньо високий рівень фінансування Програми 2018-2023.

Порівняння планових і фактичних обсягів фінансування розвитку та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення за 2018-2023 роки наведено у **табл. 2**.

Таблиця 2

Обсяги фінансування на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування відповідно до Програми 2018-2023

Вид робіт	Обсяг робіт з усіх джерел				Рівень виконання	
	Передбачено Програмою 2018-2023		Фактично виконано за 2018-2023 роки		Фінансування	Протяжності вводу в експлуатацію
	млн грн	км	млн грн	км		
Нове будівництво та реконструкція	68 072,76	317,50	57 335,83	317,584	84 %	100 %
Капітальний ремонт	80 112,33	1 234,10	56 762,83	1 371,039	71 %	111 %
Поточний середній ремонт	157 185,49	8 326,45	154 263,58	7 484,196	98 %	90 %
Експлуатаційне утримання	45 813,97	41 561,00*	47 014,77	46 359,500*	103 %	112 %
* Площа покриття автомобільних доріг, на яких ліквідовано пошкодження, руйнування та деформації, влаштовано шари зносу дорожнього покриття, 1 000 м ²						

Порівняння планових і фактичних обсягів фінансування інших заходів Програми 2018-2023 наведено у **табл. 3**.

Таблиця 3

Обсяги фінансування на інші заходи і завдання відповідно до Програми 2018-2023

Заходи і завдання	Обсяг заходів і завдань з усіх джерел		Рівень виконання фінансування
	Передбачено Програмою 2018-2023	Фактично виконано за 2018-2023 роки	
	млн грн	млн грн	%
Розроблення проектної документації на об'єкти нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення	2 510,49	2 241,06	89,27
Забезпечення інноваційного розвитку дорожнього господарства	208,26	197,26	94,72
Здійснення моніторингу за станом автомобільних доріг та якістю дорожніх робіт	206,91	206,86	99,97
Створення та функціонування інформаційно-аналітичної системи дорожнього господарства	432,11	468,87	108,51
Співфінансування міжнародних заходів	4 522,39	3 754,52	83,02
Утримання ДП «Лікувально-реабілітаційного центру для учасників ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС ім. В. Т. Гуца»	154,88	139,36	89,98
Погашення зобов'язань за кредитами	66 997,44	63 375,93	94,59
Розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій	310	309,96	99,99

Для загального оцінювання ефективності заходів Програми 2018-2023, розглянемо також відсоток виконання окремих видів робіт Програми 2018-2023 за роками (**табл. 4**).

Таблиця 4

Рівень фінансування завдань і заходів на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування відповідно до Програми 2018-2023 за роками, %

Заходи і завдання	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Нове будівництво та реконструкція	100	103	73	99	100	73
Капітальний ремонт	100	80	58	99	100	44
Поточний середній ремонт	100	97	96	99	100	98
Експлуатаційне утримання	101	108	101	100	100	105
Розроблення проектної документації на об'єкти нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення	100	65	97	95	100	77
Забезпечення інноваційного розвитку дорожнього господарства	100	100	100	100	100	80
Здійснення моніторингу за станом автомобільних доріг та якістю дорожніх робіт	100	100	100	100	100	—

Заходи і завдання	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Створення та функціонування інформаційно-аналітичної системи дорожнього господарства	–	172,65	78	107	100	100
Співфінансування міжнародних заходів	100	93	56	74	100	86
Утримання ДП «Лікувально-реабілітаційного центру для учасників ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС ім. В. Т. Гуца»	100	100	99	100	100	59
Погашення зобов'язань за кредитами	100	91	96	95	100	90
Розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій	100	80	118,51	–	–	–

Аналіз фактичного виконання Програми 2018-2023 здійснено на основі положень Методики оцінки ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування (далі — Методика) [6].

Показники ефективності виконання програмних заходів враховують під час прийняття управлінських рішень щодо уточнення завдань і заходів Програми розвитку 2018-2023 в процесі її виконання, визначення їхньої пріоритетності під час формування переліків Програми 2018-2023, які планувалось виконувати у відповідному році з використанням коштів державного бюджету.

Визначення системи показників ефективності виконання базується на принципах забезпечення методичної єдності оцінки бюджетних і державних цільових програм, досягнення їхнього співставлення за умов реалізації можливостей агрегування цих показників при переході від програм одного рівня до іншого.

Визначення результативності виконання Програми 2018-2023 у цілому та за етапами ґрунтується на використанні системи показників (індикаторів), які обчислюють як співвідношення фактичних і планових показників виконання програмних завдань і забезпечують, на основі врахування відхилень цих показників, прийняття рішень внаслідок оцінювання ступеня досягнення встановлених програмних цілей і запланованої ефективності витрат коштів. Порівняння фактичних показників Програми 2018-2023 із плановими (затверджених програмою) здійснюють шляхом:

- оцінювання витрат з державного бюджету та інших джерел на реалізацію програмних заходів (показників витрат);
- оцінювання ступеня досягнення проміжних і кінцевих цілей реалізації Програми 2018-2023 з використанням показників обсягу виробленої продукції або виконаних робіт і наданих послуг внаслідок виконання програмних заходів (показників продукту);
- визначення ступеня досягнення параметрів якості виробленої продукції або виконаних робіт і наданих послуг (показників якості);
- оцінювання ефективності затрат ресурсів, які були використані для виконання програмних завдань (показників ефективності);
- оцінювання рівня залучення коштів із бюджетних і позабюджетних джерел та їхнє співвідношення (індикаторів співфінансування).

Ураховуючи наведене вище, для оцінювання ефективності та результативності виконання Програми 2018-2023 доцільно застосувати інтегрований показник фінансування програмних заходів.

Інтегрований показник фінансування програмних заходів обчислюють із метою отримання оцінки фактичного рівня фінансування Програми 2018-2023 за рахунок різних джерел упродовж усього періоду її реалізації, а також для проведення порівняльного аналізу фінансового забезпечення різних заходів, що були виконані за рахунок коштів бюджету або інших джерел.

Інтегрований показник фінансування заходів Програми 2018-2023 за t -й рік (K^t) або за період з початку її реалізації ($\bar{K}^l$, включаючи l -й рік) визначають як середньозважену величину індикаторів

фактичного рівня фінансування за рахунок коштів державного бюджету або інших джерел (місцевих бюджетів і позабюджетних коштів), обчислених окремо для кожного року за умов, коли сума вагових значень показників фактичного рівня фінансування з різних джерел впродовж періоду реалізації дорівнює одиниці, а вага індикатора фінансування з інших джерел перевищує відповідний коефіцієнт бюджетних коштів, а саме:

а) за річний період за формулою:

$$K^t = h \cdot \frac{C_{\phi}^t}{C_{nl}^t} + q \cdot \frac{V_{\phi}^t}{V_{nl}^t}, \quad (1)$$

$$q > h, \text{ для } t = 1, \dots, l, n, h + q = 1,$$

б) за період у цілому, включаючи l -й рік за формулою:

$$\bar{K}^l = \frac{1}{l} \cdot \left[h \cdot \sum_{t=1}^l \frac{C_{\phi}^t}{C_{nl}^t} + q \cdot \sum_{t=1}^l \frac{V_{\phi}^t}{V_{nl}^t} \right], \quad (2)$$

$$q > h, \text{ для } l = 2, \dots, n; \frac{h + q}{l} = 1,$$

де C_{ϕ}^t, C_{nl}^t — відповідно фактичні та планові обсяги фінансування програми за рахунок коштів державного бюджету у t -му році виконання;

V_{ϕ}^t, V_{nl}^t — відповідно фактичні та планові обсяги фінансування за рахунок інших джерел (місцевих бюджетів та позабюджетних коштів) у t -му році;

n — кількість років періоду реалізації.

Показник результативності Програми 2018-2023 визначає узагальнюючу оцінку результативності бюджетних витрат, спрямованих на виконання програмних заходів з метою досягнення встановлених кінцевих цілей упродовж періоду, що передуює t -му року або за окремих рік. Цей показник обчислюють:

а) за річний період за формулою:

$$R^t = K^t \cdot \left(\frac{1}{P} \sum_{p=1}^P \frac{Z_{\phi(p)}^t}{Z_{nl(p)}^t} \right) \cdot \left(\frac{1}{M} \sum_{m=1}^M \frac{E_{\phi(m)}^t}{E_{nl(m)}^t} \right) \cdot \left(\frac{1}{G} \sum_{g=1}^G \frac{Q_{\phi(g)}^t}{Q_{nl(g)}^t} \right), \quad (3)$$

$$\text{для } t = 1, \dots, l, n,$$

де R^t — інтегрований показник, який характеризує результативність виконання у t -му році.

б) за період реалізації, включаючи l -й рік за формулою:

$$\bar{R}^l = \frac{\bar{K}^l}{l} \cdot \left(\frac{1}{P} \sum_{t=1}^l \sum_{p=1}^P \frac{Z_{\phi(p)}^t}{Z_{nl(p)}^t} \right) \cdot \left(\frac{1}{M} \sum_{t=1}^l \sum_{m=1}^M \frac{E_{\phi(m)}^t}{E_{nl(m)}^t} \right) \cdot \left(\frac{1}{G} \sum_{t=1}^l \sum_{g=1}^G \frac{Q_{\phi(g)}^t}{Q_{nl(g)}^t} \right), \quad (4)$$

$$\text{для } l = 2, \dots, n,$$

де $\bar{R}^l$ — інтегрований показник, який характеризує узагальнену результативність за роки реалізації, що передують l -му році (включаючи l -й рік);

$Z_{\phi(p)}^t, Z_{nl(p)}^t$ — відповідно фактичні та планові обсяги виконаних робіт або виробленої продукції, наданих послуг (показники продукту), що характеризують результат виконання в t -му році за p -ю позицією задіяних складових продукту ($p = 1, \dots, P$);

$E_{\phi(m)}^t, E_{nl(m)}^t$ — відповідно фактичні та планові показники економічної ефективності, які характеризують створення економічного ефекту відношенням отриманих результатів (показників

продукту) до витрат бюджетних та інших коштів (які зумовили створення цього продукту) за t -ми позиціями формування економічного ефекту в t -му році;

$Q_{nl(g)}^t, Q_{f(g)}^t$ — відповідно планові та фактичні показники, які характеризують кількісні параметри якості виконаних робіт, виробленої продукції (або наданих послуг) за результатами виконання в t -му році за g -ю позицією складових якості ($g = 1, \dots, G$).

Аналіз Програми 2018-2023 здійснено з урахуванням планових (затверджених відповідними постановами Кабінету Міністрів України) і фактичних показників. Так, мультиплікативний показник, який характеризує узагальнену результативність Програми 2018-2023 за роки її реалізації, відповідно до Методики розраховують за формулою (4):

$$\bar{R}^l = \frac{\bar{K}^l}{l} (Z^{2018-2023} \cdot E^{2018-2023} \cdot Q^{2018-2023}),$$

$\bar{K}^l$ — інтегрований показник фінансування заходів Програми 2018-2023, який урахує розподіл коштів за джерелами: за рахунок державного бюджету та інших джерел (кредитні кошти, кошти міжнародних фінансових організацій, приватних інвесторів), складає 0,88;

l — кількість років фінансування Програми 2018-2023, складає 6 років;

$Z^{2018-2023}$ — співвідношення фактичного та планового обсягу виконаних робіт (наданих послуг), що характеризують результат виконання Програми за видами робіт (послуг), складає 5,59;

$E^{2018-2023}$ — співвідношення фактичного та планового показників економічної ефективності, який характеризує створення економічного ефекту відношенням отриманого соціально-економічного ефекту до касових видатків бюджетних та інших коштів по видах робіт в конкретному році, складає 5,80;

$Q^{2018-2023}$ — співвідношення фактичних і планових показників, які характеризують кількісні параметри якості виконаних робіт (наданих послуг) за результатами виконання Програми 2018-2023 за видами робіт, складає 5,46.

Таким чином, ефективність виконання заходів Програми 2018-2023 можна визначити шляхом добутку отриманих вище множників:

$$\bar{R}^l = \frac{0,88}{6} (5,59 \cdot 5,80 \cdot 5,46) = 25,92.$$

Отже, під час оцінювання ефективності виконання Програми 2018-2023 відповідно до Методики за 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 та 2023 роки, встановлено, що інтегрований показник оцінки ефективності виконання завдань і заходів, у розрахунку за шість років виконання, становить 25,92. Це свідчить про те, що виконання Програми 2018-2023 є досить ефективним. Співвідношення соціально-економічного ефекту від реалізації заходів і завдань Програми 2018-2023 на 20-річну перспективу та інвестицій, необхідних для її реалізації, становить 502,82 грн, тобто кожна 1 грн, інвестована у розвиток автомобільних доріг, дасть у майбутньому понад 500 грн соціально-економічного ефекту для розвитку держави в цілому.

Висновки

На основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що економічне оцінювання розвитку автомобільних доріг — це сукупність прийомів і способів, аналітичних дій дослідження розвитку автомобільних доріг у контексті впливу на зміни економічних показників досліджуваного об'єкта. Використаний у статті теоретичний і методично-математичний апарат дав можливість отримати результат, який свідчить про те, що виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2023 роки є досить ефективним. Проте через збройну агресію РФ починаючи з 2022 року фінансування завдань і заходів з розвитку автомобільних доріг майже припинилось. У цілому, реалізація завдань і заходів програмних документів державного рівня щодо розвитку і відновлення автомобільних доріг загального користування є ключовим фактором для забезпечення сталого відновлення і розвитку

транспортної інфраструктури країни та підвищення якості життя її громадян. Недофінансування заходів із нового будівництва та реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а також експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення стримує надання гуманітарної допомоги, збільшення експорту та відновлення української економіки. Затвердження нового програмного документа на державному рівні для розвитку автомобільних доріг, який буде враховувати проведену соціально-економічну оцінку попередньої програми, дозволить підвищити ефективність управління дорожнім господарством і забезпечить ефективне планування бюджетних витрат і покращить розподіл фінансових ресурсів на ремонткування та будування автомобільних доріг забезпечить максимально ефективне та раціональне використання державних коштів.

Список літератури

1. URL: https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099021324115085807/p1801741bea12c012189ca16d95d8c2556a?fbclid=IwAR2-Ue7n92kGB8aQNoZ_-0Lu_reQXnBKbVPt2Uc__otzfxLu-vP_C89V2pA (дата звернення 09.09.2015).
2. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки: Постанова від 21.03.2028 № 382 / База даних Законодавство України / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF#Text> (дата звернення 09.09.2024).
3. Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг: наказ Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України від 21.09.2012 № 573/1019 / База даних Законодавство України / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1734-12> (дата звернення 09.09.2024).
4. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки. Постанова від 21.03.2028 № 382 / База даних Законодавство Укоаїни/Верховна рада України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-п#Text> (дата звернення 09.09.2024).
5. Печончик Т. І. Організаційно економічний механізм формування джерел фінансування підприємств дорожнього господарства. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2020. No. 1(21). С. 293–300.
6. Методика оцінки ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування. Київ, 2018. 49 с. (інформація та документація).

References

1. URL: https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099021324115085807/p1801741bea12c012189ca16d95d8c2556a?fbclid=IwAR2-Ue7n92kGB8aQNoZ_-0Lu_reQXnBKbVPt2Uc__otzfxLu-vP_C89V2pA (data zvernennia 09.09.2015) [in Ukrainian].
2. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia na 2013-2018 roky (On the approval of the State Targeted Economic Program for the Development of Public Highways for 2013–2018): Postanova vid 21.03.2028 No. 382 / Baza danykh Zakonodavstvo Ukrainy / Verkhovna rada Ukrainy. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF#Text> (data zvernennia 09.09.2024) [in Ukrainian].
3. Pro zatverdzhennia Metodyky vyznachennia obsiahu finansuvannia budivnytstva, rekonstruktsii, remontu ta utrymannia avtomobilnykh dorih ta normatyviv vytrat, poviazanykh z utrymanniam avtomobilnykh dorih (On the approval of the Methodology for determining the amount of funding for the construction, reconstruction, repair and maintenance of highways and standards of costs related to the maintenance of highways): nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy, Ministerstva finansiv Ukrainy

vid 21.09.2012 No. 573/1019 / Baza danykh Zakonodavstvo Ukrainy / Verkhovna rada Ukrainy. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1734-12> (data zvernennia; 09.09.2024) [in Ukrainian].

4. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia na 2018–2022 roky (On the approval of the State Targeted Economic Program for the Development of Public Highways of State Importance for 2018-2022). Postanova vid 21.03.2028 № 382 / Baza danykh Zakonodavstvo Ukoainy/Verkhovna rada Ukrainy URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-p#Text> (data zvernennia; 09.09.2024) [in Ukrainian].

5. Pechonchyk T. I. Orhanizatsiino ekonomichniy mekhanizm formuvannia dzherel finansuvannia pidpriemstv dorozhnoho hospodarstva (Organizational and economic mechanism of formation of sources of financing of road enterprises). *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*. 2020. No. 1(21). P. 293–300 [in Ukrainian].

6. Metodyka otsinky efektyvnosti realizatsii derzhavnykh tsilovykh prohram rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia (Methodology for evaluating the effectiveness of the implementation of state target programs for the development of public highways). Kyiv, 2018. 49 p. (informatsiia ta dokumentatsiia) [in Ukrainian].

Artem Bezuglyi, Ph.D., Associate Prof., <https://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Bohdan Stasiuk, Ph.D., <https://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

Taras Pechonchyk, Ph.D., <https://orcid.org/0000-0003-3093-6822>

Natalia Mudrychenko, <https://orcid.org/0000-0002-9423-5518>

Mykhailo Dulia, <https://orcid.org/0000-0002-1916-8642>

State Enterprise “National Institute for Development Infrastructure” (SE “NIDI”), Kyiv, Ukraine

CONCEPTUAL FRAMEWORK FOR DETERMINING THE EFFECTIVENESS OF TASKS AND MEASURES IMPLEMENTATION IN STATE TARGETED DEVELOPMENT PROGRAMS TO IMPROVE ROAD MANAGEMENT EFFICIENCY

Abstract

Introduction. Effective functioning of road transport is only possible when the quantitative growth, quality level, and technical condition of roads meet the demands of road transport. This combination of road network characteristics can only be achieved with adequate funding to implement all planned works. Investments in road infrastructure can become a catalyst for economic recovery and growth, as they will improve logistics capabilities, reduce freight and passenger transportation costs, and enhance regional competitiveness.

Problem Statement. In the first decades of independence, the road industry faced chronic underfunding, which negatively affected its development. The situation worsened with the full-scale military aggression of the Russian Federation in 2024. According to the World Bank's “Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA3)” report, post-war recovery needs for public roads and bridges alone are estimated at around USD 28.8 billion. For the rapid and quality restoration and development of Ukraine, this issue is critically important, as the state of the roads affects transportation costs, prices, employment levels, and the overall pace of economic development. Furthermore, the full-scale invasion by the Russian Federation raises questions about ensuring reliable logistics routes, prompt transportation of humanitarian aid, and the country's defense capabilities.

Objective. The aim of this research is to determine the key principles for socio-economic evaluation of state-level programmatic documents to improve road management efficiency.

Materials and Methods. The article uses a systematic (comprehensive) approach, which represents a set of general scientific methodological principles (requirements) based on considering objects as systems. A priority in this process is ensuring an adequate level of data objectivity, timeliness, and the relevance of processed information.

In addition, the article applies methods of comprehensive and systemic analysis, abstract-logical, graphical, statistical, computational-design, comparative analysis, and expert assessments.

Results. A mathematical calculation was obtained for assessing the effectiveness of the State Targeted Economic Program for the Development of Public Roads of National Importance for 2018-2023.

Conclusions. Overall, evaluating the effectiveness of road development programs includes analyzing the transport-operational state, socio-economic, and environmental effectiveness. The evaluation results allow identifying “bottlenecks” in strategic documents for the sector's development and avoiding problems in future planning. This also helps in making informed decisions to improve road infrastructure. The prioritization of road projects should be based on strategic planning, enabling the assessment of needs and directions for road network development through a set of transport-operational data and systematically approaching decisions regarding financial support for road works. Furthermore, the list of road works and services on public roads in Ukraine should be compiled based on instrumentally determined and verified data, taking into account regulatory acts and the short-term and long-term state-targeted economic programs for road development. During martial law, this list should also align with the instructions of the General Staff of the Armed Forces of Ukraine.

Keywords: motor road, road works, road management, efficiency, evaluation, development program, socio-economic impact, funding.