

труда Доиндустриального общества и парадигмы издержек механизированного труда, или издержек производства Индустриального общества [1].

Новая парадигма экономики к тому же полностью адекватна и новой парадигме высшего образования, разработанной в ХНАДУ в 2011 году. Её основное положение – выпускник вуза – это, прежде всего, исследователь [1].

### **Литература.**

1. Бабайлов В.К. Новая парадигма экономики / В. Бабайлов // Новий колегіум. – 2015. – № 1. – С. 53-57.

2. Бабайлов В.К. Методология высшего образования: на пути к новой парадигме / В. Бабайлов, О. Васильковская // Новий колегіум. – 2013. – № 1. – С. 3 – 7.

3. Бабайлов В.К. Эволюция парадигм экономики / В. Бабайлов // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – № 2(7), том 1. - 2014. – Харків: ХНАДУ, 2014. – С. 5-8.

## **СУЧАСНИЙ СТАН АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ ТА ЇХ ФІНАНСУВАННЯ**

*Марченко І. Ю., студентка*

*Науковий керівник: Деділова Т. В., к.е.н., доцент*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Автомобільні дороги є важливою ланкою загальної транспортної системи країни, без якої не може функціонувати ні одна галузь народного господарства. Рівень розвитку і технічний стан дорожньої мережі значно впливає на економічний і соціальний стан і розвиток як країни в цілому, так і її окремих регіонів, оскільки надійні транспортні зв'язки сприяють підвищенню ефективності виконання основних виробничих фондів, трудових і матеріально-технічних ресурсів, підвищенню продуктивності праці. Автомобільні дороги залежно від інтенсивності руху і народногосподарського значення розділяються на 5 категорій. Для проведення повного капітального ремонту українських автомобільних доріг державного значення необхідно, щонайменше, 500 млрд. грн. В даний час понад 150 тис. км з 170 тис. км дорожньої мережі загального користування України потребують капітального і поточного ремонту або реконструкції [1].

Існують два види ремонтів: капітальний ремонт і поточний ремонт. В свою чергу поточний поділяється на середній та дрібний. На 2015 рік орієнтовна вартість будівництва 1 км дороги коштує 70-100 млн. грн., реконструкції – 40-80 млн. грн, капітального ремонту 1 км автомобільної дороги першої та другої категорії становить 20-30 млн. грн, поточний ремонт – від 3 до 15 млн. грн. Роботи з ліквідації ям – орієнтовна вартість 1 м<sup>2</sup> від 183 до 469 грн в залежності від технології виробництва робіт.

За даними державного агентства автомобільних доріг України на вересень 2015 року у Харківській області уражено ямковістю в середньому 76,5 % дороги, нещодавно ліквідовано ямковості 76,7 %, та залишилось ямковості 32 % [2].

Відзначимо, що в держбюджеті на 2015 рік на фінансування дорожнього господарства було закладено 25,5 млрд. грн., з них лише близько 3 млрд. грн. буде витрачено на ремонт і будівництво дорожньої мережі. Залишок суми буде направлено на погашення боргових зобов'язань «Укравтодору». За словами керівництва «Укравтодору», щорічна потреба у фінансуванні автодоріг оцінюється в 60 млрд. грн. При цьому понад 90 % українських доріг вимагають капітального ремонту або реконструкції. У 2015 році, було виділено 1,7 млрд. грн на експлуатацію всіх доріг, що підпорядковуються «Укравтодору». На сьогодні витрачено 1,2 млрд. грн., це менше ніж 10 % від того, що необхідно для того, щоб зробити ямковий ремонт доріг України. Це свідчить про те, що виділених грошей не вистачає навіть на повноцінний ямковий ремонт, який є менш затратним з існуючих видів ремонту [3].

Що стосується покращення та введення інновацій під час ремонту доріг в Харківській області були застосовані нові матеріали та технології у реконструкції дороги. Для ремонту використовували склокомпозитні геогратки вітчизняного виробництва. Дана інноваційна технологія дозволяє забезпечити високу здатність асфальтобетонного покриття протистояти утворенню колій, просадок і тріщин, та підвищити довговічність конструкції дорожнього одягу в цілому. В подальшому, впровадження композитних ґраток вітчизняного виробництва для армування асфальтобетонних покриттів планується на автомобільних дорогах України в місцях інтенсивного гальмування, на автодорожніх мостах, перед перехрестями зі світлофорами та в інших проблемних місцях.

Загалом, близько 90 % усіх доріг України потребують капітального ремонту, але через нестачу коштів це неможливо. З кожним роком дороги стають ще гірше та потребують більших витрат, яких, на жаль, немає в країні, а жити завжди в боргу не є добре.

### **Література.**

1. Державне Агентство Автомобільних Доріг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua>
2. Інформація про хід ліквідації ямковості на покритті станом на 24.09.2015 / Укравтодор [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua>
3. Економіка України, фінансування доріг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net>