

спрямованість впливу на фінансову стійкість.

На наступному дослідницькому етапі оцінювання проводиться вивчення зовнішніх та внутрішніх чинників, що впливають на фінансову стійкість, здійснюється їх ранжування за значущістю, якісне та кількісне оцінювання. Слід мати на увазі, що на фінансову стійкість підприємства впливає безліч факторів.

Після визначення типу фінансової стійкості підприємства та її відносних показників, виділення факторів, що вплинули на досягнутий рівень фінансової стійкості, здійснюється рекомендаційний етап. Даний етап є підсумковим та передбачає розробку управлінських рішень задля підвищення рівня фінансової стійкості підприємства.

Отже, механізм оцінювання фінансової стійкості підприємства повинний містити підготовчий, інформаційний, аналітичний, дослідний та рекомендаційний етапи. Реалізації даного механізму дозволить визначити рівень фінансової стійкості, що є необхідною умовою для впровадження заходів, які сприятимуть стабільному функціонуванню підприємства в перспективі.

#### **Література.**

1. Сосновська О. О. Механізм оцінки фінансової стійкості підприємств. *Економіка: теорія та практика*. 2015. № 2. С. 60–66.
2. Смачило В. В. Оцінка фінансової стійкості підприємств. *Економіка України*. 2015. №5. С. 12–17.

## **НАУКОВО-ТЕХНІЧНА ПОЛІТИКА ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

*Чепіль В.Г., здобувач вищої освіти*

*Valeracepil@gmail.com*

*Науковий керівник: Догадайко Я.В., к.е.н., доцент*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Досвід високорозвинених країн показує, що ключовим фактором економічного росту, підвищення ефективності економіки виступає впровадження у виробництво прогресивних технологічних інновацій. Головною метою державної інноваційної політики в Україні є створення соціально-економічних, організаційних і правових умов для ефективного відтворення, розвитку і використання науково-технічного потенціалу країни, забезпечення впровадження сучасних екологічно

чистих, безпечних, енерго- та ресурсозберігаючих технологій виробництва та реалізації нових видів конкурентоздатної продукції.

Науково-технічна політика дорожньої галузі України базується на принципі системності, коли всі проблеми законодавчого, нормативно-правового, фінансового та науково-технічного характеру передбачається вирішувати у тісному взаємозв'язку, та на принципі ієрархії, коли пріоритетно вирішуються першочергові завдання при одночасному поступовому розв'язанні стратегічних завдань. Вона є однією із найважливіших передумов удосконалення та розвитку автомобільних доріг та єдиною для всієї дорожньої галузі. Це сприяє збереженню та розвитку мережі автомобільних доріг як необхідної складової частини соціально-економічного розвитку держави та інтеграції України до міжнародного співтовариства, створенню умов для задоволення потреб суспільства, захисту інтересів споживачів транспортних послуг.

Науково-технічна політика реалізовується за такими напрямками: удосконалення нормативно-правової бази дорожнього комплексу України та її адаптація до європейської; створення техніко-економічних засад для ефективного функціонування дорожнього господарства; впровадження нових дорожньо-будівельних матеріалів і конструкцій та сучасних технологій; впровадження прогресивних проектних рішень [2,3].

Удосконалення нормативно-правової бази дорожнього комплексу України та її адаптація до європейської включає:

- постійне удосконалення законодавчої та нормативної бази функціонування дорожнього господарства з урахуванням світового досвіду. Створення сучасної нормативної бази для проектування, реконструкції, ремонту та утримання доріг та мостів, яка б відповідала європейському рівню;
- формування єдиних нормативно-технічних вимог до автомобільних доріг державного значення з метою подальшої їх інтеграції до європейської транспортної мережі;
- розробку нормативно-правових засад ефективного функціонування Державної служби вагового контролю параметрів транспортних засобів.

Створення техніко-економічних засад для ефективного функціонування дорожнього господарства передбачає:

- розробку законодавчо-правових документів щодо удосконалення фінансування дорожнього господарства;

- розробку методики оптимізації мережі автомобільних доріг загального користування;
- розробку єдиної методики визначення економічної ефективності інвестицій в будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання доріг та мостових споруд на підставі визнаних у світі підходів ринкової економіки;
- формування технічної політики на основі економічних підходів до визначення ефективних конструктивних та технологічних рішень з урахуванням всього комплексу витрат за термін служби доріг та дорожніх споруд;
- удосконалення системи визначення вартості дорожніх робіт;
- удосконалення методів управління дорожнім комплексом, підходів до проведення тендерних закупівель, системи ліцензування та сертифікації в дорожньому господарстві;
- удосконалення системи моніторингу стану та діагностики автомобільних доріг і мостових споруд;
- удосконалення системи управління станом автомобільних доріг та мостів в умовах обмежених ресурсів з урахуванням особливостей погіршення їх експлуатаційних показників у часі;
- розроблення єдиних галузевих вимог до підприємств, які матимуть право участі в тендерах на виконання наукових, проектних та дорожніх робіт;
- створення умов для розвитку творчої ініціативи фахівців дорожньої справи всіх рівнів.

Впровадження нових дорожньо-будівельних матеріалів і конструкцій та сучасних технологій передбачає:

- проведення постійного моніторингу сучасних матеріалів, технологій і методик інженерних розрахунків та інформування організацій галузі про найбільш перспективні;
- орієнтування наукових досліджень на розробку та науковий супровід нових матеріалів, конструкцій, енерго- та ресурсозберігаючих технологічних процесів на світовому рівні;
- створення умов та економічних і нормативно-правових механізмів щодо прискорення впровадження нових матеріалів (у т.ч. для армування дорожніх одягів та земляного полотна, емульгаторів та модифікаторів для органічних в'язучих, щебенево-мастикового асфальтобетону тощо), конструкцій та технологій, які забезпечують високу якість робіт та зростання довговічності доріг і дорожніх споруд (у т.ч. впровадження холодного ресайклінгу,

бетоноукладальних комплексів, влаштування тонкошарового покриття);

- формування політики технічного переоснащення підприємств галузі на основі системного аналізу напрямків розвитку галузі та світового рівня розвитку техніки і прогресивних технологій;

- забезпечення підтримки вітчизняного виробника високоякісних дорожньо-будівельних матеріалів, машин;

- удосконалення технології та організації утримання автомобільних доріг (методи боротьби із зимовою слизькістю, оптимізація комплексного снігозахисту доріг, нові технології боротьби з небажаною рослинністю на укосах земляного полотна та ін.);

- розробку та впровадження заходів з формування сучасної розвинутої служби експлуатації мостів та відповідного матеріального і науково-технічного її забезпечення;

- оптимізацію та систематизування типових технологічних та конструктивних рішень щодо ремонту автомобільних доріг як державного, так і місцевого значення;

- розробку нових конструктивних рішень з будівництва, реконструкції та ремонту автодорожніх мостових споруд;

- розробку та впровадження нових матеріалів та технологій ремонту автомобільних доріг, які підвищують експлуатаційні характеристики автомобільних доріг і мостових споруд або їх найбільш відповідальних елементів (у т.ч. розробка таких матеріалів із вітчизняної сировини);

- забезпечення подальшого розвитку єдиної комп'ютерної мережі Державної служби автомобільних доріг.

Впровадження прогресивних проектних рішень включає:

- удосконалення методів проектування автомобільних доріг на нових принципах;

- розширення застосування монолітних та збірно-монолітних конструкцій для мостових споруд та металевих гофрованих конструкцій для малих мостів і труб великого діаметра, а при відповідному техніко-економічному обґрунтуванні - застосування естакад;

- застосування при розробці проектів прогресивних методів оцінки впливу на навколишнє середовище та передбачення сучасних природоохоронних заходів.

Науково-технічна політика повинна спрямовуватися на

розв'язання найбільш актуальних проблем розвитку дорожнього господарства, забезпечення належної якості дорожніх робіт шляхом розроблення і впровадження прогресивних проектних рішень, сучасних матеріалів та новітніх технологій, систем контролю за станом автомобільних доріг, нормативно-технічного забезпечення функціонування дорожнього господарства, його технічного переоснащення, модернізації виробничої бази, оновлення матеріально-технічної бази проектних і науково-дослідних організацій, розвитку інформаційних технологій та дорожнього зв'язку, енерго- і ресурсозбереження [2,3].

Таким чином, передбачається нарощування виробничих потужностей державних дорожньо-експлуатаційних підприємств (закупівля мобільного комплексу для виробництва та монтажу споруд і будівель, автомобільних доріг та виробничих баз), проектних інститутів і науково-дослідних установ.

#### **Література.**

1. Про інноваційну діяльність : Закон України від 16 жовт. 2012 р. № 40-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15> (дата звернення: 22.10.2021).
2. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2017. № 2. URL: [http://zt.knteu.kiev.ua/files/2017/02\(91\)/07.pdf](http://zt.knteu.kiev.ua/files/2017/02(91)/07.pdf) (дата звернення: 22.10.2021).
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року / М-во інфраструктури України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (дата звернення: 22.10.2021).

## **БЮДЖЕТНІ МЕХАНІЗМИ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ, НА ПРИКЛАДІ ЗАБОЛОТТІВСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ**

*Гайдучик А.О., здобувачка вищої освіти  
Науковий керівник: Мосій О.Б., к.е.н., доцент  
Тернопільський національний технічний університет  
імені Івана Пулюя*

Податки та збори – є механізмом фінансування місцевого соціально-економічного розвитку за рахунок надходжень до бюджету ТГ.

Згідно Бюджетного кодексу ТГ отримують 60 % податку на доходи фізичних осіб, який є основним джерелом наповнення їх