

*Козман Л.А.,  
здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня,  
Жовтоножко Л.П.,  
здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня,  
Юхновець О.М.,  
здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня,  
Одеська державна академія будівництва та архітектури*

## **ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ПИТАННЯ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО БУДІВНИЦТВА**

Найважливішим критерієм при обґрунтуванні інвестицій у будівництво нових доріг є перспективна інтенсивність руху. Введення нових доріг супроводжується значними змінами сформованих потоків автотранспорту за напрямками.

Також, варто відзначити, що важливість автомобільних доріг визначається тим, що основним інвестором об'єктів дорожнього будівництва виступає держава, що пред'являє підвищені вимоги до ефективності інвестиційних вкладень у реалізацію дорожніх проєктів. Вона проявляється у вигодах, які отримують користувачі автомобільних доріг, і знаходить свій вираз у результируючих показниках обслуговуючих ними виробництв, галузей та переваги, одержувані населенням.

Оскільки основним джерелом фінансування об'єктів дорожнього будівництва є бюджетні кошти, то всі витрати, пов'язані з будівництвом дорожніх об'єктів та підтримкою їх техніко-експлуатаційних якостей у межах всього розрахункового періоду доцільно враховувати у складі капітальних вкладень, пов'язаних з реалізацією дорожніх проєктів. Виходячи з цього, при розрахунку показників соціально-економічної та екологічної ефективності інвестиційних дорожніх проєктів як інвестиційні витрати, необхідно враховувати:

– інвестиційні вкладення у будівництво об'єктів дорожнього будівництва. Визначення їхнього обсягу залежить від стадії розробки проєктне

рішення. На стадії перед проектних опрацювань вони можуть бути визначено на основі нормативів ціни будівництва (НЦС), а на стадії проектування - обґрунтовуються зведеним кошторисним розрахунком на будівництво;

– дорожньо-експлуатаційні витрати, пов'язані з підтримкою техніко-експлуатаційних якостей дороги у межах розрахункового періоду.

Будемо реалістами, говорити у період розпачу війни, активних бойових дій та постійних ракетних обстрілів про хоч якийсь прогнозоване відновлення транспортної галузі зарано. Однак, вже зараз, в бізнесі формується розуміння того, що після війни стоятиме завдання не лише про повернення до довоєнного стану галузі, але й про реалізацію нових можливостей, передусім, пов'язаних з розвитком інфраструктури і логістики у західному напрямку.

Наразі Україна терміново потребує комплексної програми розвитку транспортної галузі, що міститиме як невідкладні заходи (розвиток залізничної мережі та діючих портів для підтримки експорту в Європу, реконструкція автомобільних шляхів, мостів та іншої зруйнованої та пошкодженої транспортної інфраструктури), так і середньострокові та довгострокові законодавчі та інституційні зміни (будівництво аеропортів, автомобільних магістралей, євроколій, розвиток систем публічних закупівель та державного управління, антикорупційної політики тощо).

Для розвитку та реалізації такої програми Україні необхідна буде, зокрема фінансова та технічна допомога міжнародних стейкхолдерів (ЄБРР, Світовий Банк, ЄІБ, USAID, JICA тощо) та країн-партнерів, а також приватного сектору. Хоча процес відбудови та модернізації транспортної інфраструктури буде тривалим та нелегким, для його ефективної та швидкої реалізації в майбутньому важливо починати стратегічне планування вже зараз, розвиваючи партнерські відносини, шукаючи фінансування та пріоритезуючи необхідні проєкти та реформи.

За ринкових умов будівництво набуває нового економічного змісту, пов'язаного з вільним рухом капіталу та вільною діяльністю кожного об'єкта

власності. Вертикальні галузеві зв'язки, що переважали в адміністративно-планованій економіці, замінюються горизонтальними зв'язками інвесторів. Саме будівництво як економічний процес являє собою безперервну інвестиційну діяльність власників капіталу протягом життєвого циклу будівель чи споруд, у які вкладається цей капітал.

### **Список використаних джерел:**

1. Адамська І. Сучасний стан й тенденції розвитку будівельної галузі України. Галицький економічний вісник. 2019. № 5. С. 7–15.
2. Національна стратегія збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну. Розділ 2.1: Транспортна інфраструктура. – Режим доступу: <https://ukraineinvest.gov.ua/uk/fdi-strategy/>
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено Кабінетом Міністрів України від 30.05.2018/[Електронний ресурс]- Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/28581.html>

**Колосюк А.А.,**

*кандидат економічних наук, доцент,  
завідувач кафедри геодезії та землеустрою,*

**Константинова О.В.,**

*кандидат економічних наук, доцент кафедри геодезії та землеустрою,  
Одеська державна академія будівництва та архітектури,*

**Долгих М.Є.,**  
*судовий експерт*

## **РЕНТНИЙ МЕХАНІЗМ, ЯК РИНКОВИЙ ІНСТРУМЕНТ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НЕРУХОМІСТЮ**

Кількість просторово-територіальних ресурсів як у планетарних масштабах, так і на окремих територіальних просторах нашої планети була і, безумовно залишатиметься вкрай обмеженою.

Поточні світові процеси просторово-територіального розвитку супроводжуються небезпечними тенденціями зростання як чисельності світового населення, так і збільшення самих споживчих потреб людства не