

МІЖРЕГІОНАЛЬНА  
АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



МАУП

ISSN 2523-4536

# НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

*Серія*  
**ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ**

<https://doi.org/10.32689-2523-4536>

**Випуск 1 (57)**  
**2019**

*Засновано 2001 року*  
*Видання виходить 4 рази на рік*

Київ  
ДП “Видавничий дім “Персонал”  
2019

УДК 330-339; 321.7; 159.9  
ББК 65.9(4УКР)29-2я43

**Об'єднана Редакційна Рада видання Наукові праці МАУП**  
**М. Н. Курко**, д-р юрид. наук, проф. — Голова ради

**Заступники Голови**

**Є. О. Романенко**, д-р наук з держ. упр., проф.  
**М. Ф. Гончаренко**, канд. екон. наук, доц.  
**А. М. Кислий**, д-р юрид. наук, проф.  
**О. І. Дацій**, д-р екон. наук, проф.  
**І. П. Бідзюра**, д-р політ. наук, проф.

**Редакційна колегія**

**Бойченко Еліна Борисівна**, д-р екон. наук, доц., доц. кафедри економіки, підприємництва та природничих наук Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського, м. Київ — Головний редактор.

**Амбросенко Олександра Петрівна**, канд. екон. наук, доц., доц. кафедри економіки та управління підприємством, Навчально-науковий інститут менеджменту, економіки та фінансів, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ.

**Згалат-Лозинська Любов Олександрівна**, канд. екон. наук, доц., заст. зав. кафедри управління персоналом та економіки праці, Навчально-науковий інститут менеджменту, економіки та фінансів, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ.

**Карбовська Любов Олександрівна**, канд. екон. наук, доц., заст. зав. кафедри маркетингу, Навчально-науковий інститут менеджменту, економіки та фінансів, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ.

**Кожак-Сиара Тетяна**, д-р наук (економічні науки), директор Інституту економіки та менеджменту, Вища техніко-економічна державна школа ім. С. Маркевича, м. Ярослав (Польща).

**Котляров Валерій Олександрович**, канд. екон. наук, доц., проф. кафедри фінансів, банківської та страхової справи, Навчально-науковий інститут менеджменту, економіки та фінансів, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ.

**Кураташвілі Альфред Анзорович**, д-р політ. наук, проф., зав. відділом економічної теорії, Інститут економіки ім. П. Гугушвілі, Тбіліський державний університет ім. Ів. Джавахішвілі, м. Тбілісі (Грузія).

**Марченко Світлана Миколаївна**, канд. екон. наук, доц., проф. кафедри маркетингу, Навчально-науковий інститут менеджменту, економіки та фінансів, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ.

**Романова Лідія Василівна**, д-р екон. наук, проф., зав. кафедри маркетингу, Навчально-науковий інститут менеджменту, економіки та фінансів, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ.

**Суворова Світлана Геннадіївна**, канд. екон. наук, доц., доц. кафедри управління персоналом та економіки праці, Чернігівський інститут ім. Героїв Крут, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Чернігів.

**Топалова Ірина Анатоліївна**, канд. екон. наук, доц., професор кафедри управління, фінансів та адміністрування, Одеський інститут, Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Одеса.

*Випуск рекомендовано до друку Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом (протокол № 9 від 25 вересня 2019 р.)*

Видання індексується Google Scholar

Наукові праці МАУП. — Серія: Економічні науки. — 2019. — Вип. 1 (57). — Київ: МАУП, ДП “Вид. дім “Персонал”, 2019. — 106 с.: іл. — Бібліогр. у кінці ст. — Виходить 4 рази на рік.

У збірнику наукових праць публікуються статті науковців, які досліджують актуальні проблеми розвитку економіки. Для науковців, викладачів, студентів, а також усіх, кого цікавить розвиток економічної науки в Україні.

*Збірник “Наукові праці МАУП” (серія: Економічні науки) за наказом Міністерства освіти і науки України включено до Переліку фахових видань як фахове видання з економічних наук (дата включення 21.11.13).*

**ББК 65.9(4УКР)29-2я43+67.9(4УКР)я43**

© Міжрегіональна Академія управління персоналом (МАУП), 2019  
© ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2019

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Автори випуску</b> .....                                                                                                                                                      | 5  |
| <b>Кальянов А. В.</b><br><i>Системні проблеми охорони праці трудових мігрантів<br/>в економічному вимірі</i> .....                                                               | 6  |
| <b>Ковалко О. М., Євтухова Т. О., Новосельцев О. В.</b><br><i>Механізм транскордонного співробітництва підприємницьких структур<br/>у сфері енергоефективності</i> .....         | 12 |
| <b>Середюк К. В.</b><br><i>Управління корпоративною соціальною відповідальністю<br/>підприємств України</i> .....                                                                | 20 |
| <b>Братусь Г. А.</b><br><i>Ретроспектива теоретичних підходів щодо сутності та змісту поняття<br/>інтелектуальної власності</i> .....                                            | 27 |
| <b>Васильконова Е. О.</b><br><i>Методичні засади діагностики іміджу територій<br/>в системі управління розвитком регіону</i> .....                                               | 34 |
| <b>Власенко О. О., Якушик І. Д.</b><br><i>Сучасні тенденції ринку реклами України, як елементу маркетингових<br/>комунікацій та його взаємозв'язок з ринком смартфонів</i> ..... | 40 |
| <b>Dikarev O. I.</b><br><i>Polar silk road china plan in the new “age of the arctic”:<br/>the problems and perspectives</i> .....                                                | 48 |
| <b>Карбовська Л. О., Железняк К. Л.</b><br><i>Процес формування інноваційної стратегії поліграфічного підприємства</i> .....                                                     | 60 |
| <b>Квасній Л. Г., Волошанська А. В.</b><br><i>Переваги та недоліки процесу деіндустріалізації для світової економіки</i> .....                                                   | 67 |
| <b>Квасній Л. Г., Хома Т. В.</b><br><i>Змістове наповнення поняття якості медичних послуг<br/>в контексті медичної реформи</i> .....                                             | 79 |
| <b>Мазур Ю. В.</b><br><i>Стан автошляхів в Україні — фактор негативного впливу<br/>на діяльність перевізників</i> .....                                                          | 84 |
| <b>Бадюра Р.</b><br><i>До питання виокремлення провідних мотиваційних аспектів<br/>як фактора забезпечення ефективної діяльності персоналу</i> .....                             | 91 |
| <b>Якимова Ю. М.</b><br><i>Количественный анализ риска инвестиционного решения</i> .....                                                                                         | 96 |

## **СТАН АВТОШЛЯХІВ В УКРАЇНІ – ФАКТОР НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКІВ**

Наукові праці МАУП. Серія Економічні науки, 2019, вип. 57(1), с. 84–90

<https://doi.org/10.32689/2523-4536-2019-01/57-84-90>

*Досліджено стан вітчизняних автошляхів сполучення в Україні, що є фактором впливу на розвиток сфери автоперевезень вантажів. Доведено, що ефективність діяльності автоперевізників вантажів залежить від функціонування різних секторів економіки, які є замовниками послуг транспортних компаній, а сталий розвиток сфери автоперевезень вантажів забезпечує висока якість транспортної інфраструктури, тому незадовільний стан шляхів сполучення в Україні є проблемою, яка гальмує економічне зростання.*

Результатом економічного зростання є збільшення попиту на товари й послуги та їх пропозиції. Транспорт як елемент інфраструктури товарного ринку бере участь у процесі обміну товарами й послугами [1]. Поряд з цим, він надає послуги у переміщенні вантажів у сферах постачання, виробництва та збуту. Збільшення кількості виробленої продукції потребує додаткових послуг із перевезення вантажів як для готової продукції, так і для сировини й проміжних товарів на всьому ланцюгу поставок. Отже, ефективність діяльності автоперевізників вантажів залежить від функціонування різних секторів економіки, які є замовниками послуг транспортних компаній. Однак сталий розвиток сфери автоперевезень вантажів забезпечує висока якість транспортної інфраструктури, гарний та відмінний технічний стан автошляхів. Незадовільний стан шляхів сполучення в Україні та корупція в секторі будівництва автошляхів є проблемою, яка гальмує економічне зростання. Отже, розвиток сектору автоперевезень вантажів в Україні неможливий без реконструкції дорожнього господарства та реформ в управлінні цією сферою.

Проблеми розвитку сфери автоперевезень вантажів, ефективного функціонування транспортної інфраструктури стали об'єктом дослідження таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як: С. Аксенов, Л. Бабиніна, А. Дуд-

ник, О. Дудник, Н. Cancela, К. Dender, F. Laroche, С. Кулицький, А. Mauttone В. Невинловський, Д. Омаров, А. Оніщенко, Г. Прокудін, К. Raczkowski, F. Schneider, В. Сватко, О. Чупайленко та ін.

Оцінимо сучасний стан автомобільних доріг в Україні, визначимо проблеми та обґрунтування перспектив розвитку цього сектору економіки.

Україна має розвинуту мережу автомобільних шляхів загального користування. За даними Державного агентства автомобільних доріг України їх експлуатаційна довжина станом на кінець 2019 р. становить 169,6 тис. км, у тому числі із твердим покриттям 159,6 тис. км [2; 3]. Однак близько 90 % автомобільних доріг перебувають в аварійному стані й потребують реконструкції. Так, загальна протяжність міжнародних автотрас становить 8,2 тис. км, з яких: у гарному стані знаходиться 36 %, у задовільному — 37 %, поганому — 27 %; загальна протяжність національних трас — 4,8 тис. км, з яких: у гарному стані — 7 %, у задовільному — 61 %, поганому — 32 %; загальна протяжність регіональних трас — 9,9 тис. км, з яких: у гарному стані — всього 8 %, у задовільному — 44 %, у поганому — 48 % [4].

Незадовільний стан автошляхів України зумовлений низкою причин, серед яких основними є: низька якість виконаних робіт з реконструкції та будівництва автомобільних доріг, недієвий контроль з боку замовників — органів державної влади і місцевого самоврядування та з боку громадськості; відсутність будь-яких санкцій щодо компаній-підрядників за недотримання ними гарантій, неякісно виконаний ремонт тощо; наявність корупційних схем у секторі дорожнього будівництва і корупційних дій посадових осіб; неефективний контроль правоохоронних органів за використанням коштів бюджету та цільових фондів [5].

Хоча на українському ринку працює майже 40 компаній у сфері будівництва та реконструкції доріг, конкуренція в секторі обмежена, в торгах беруть участь лише 4–5 компаній, що створює додаткові корупційні ризики: переможцями в тендерах стають підставні фірми-посередники, які належать місцевим чиновникам або депутатам. Замість будівництва доріг європейського рівня із сучасною інфраструктурою та системної роботи з їх реконструкції, ці фірми щорічно здійснюють ямкові ремонти, які призводять до ще гіршого стану автошляхів. Та й у будівництві використовуються застарілі технології, тому дороги приходять в непридатність задовго до закінчення гарантійного терміну їх експлуатації, однак ніхто з керівників компаній не отримав покарання за неякісну роботу. Так, у Києві протягом 2014–2016 рр. капітальний ремонт доріг за бюджетні кошти проводили такі компанії, як: комунальна корпорація “Київавтодор”, ТОВ “Онур Конструкціон Інтернешнл”, ПП “Київшляхбуд”, ПАТ “Броварське шляхово-будівельне управління № 50”, приватне підприємство “Автомагістраль” та СБМУ “Підряд”. За даними “Київавтодору”, у 2014–2016 роках на ямковий ремонт сумарно було витрачено понад 120 млн грн [5; 6].

Крім того, при проведенні тендерів застосовуються корупційні схеми, які створюють передумови для змови замовників з виконавцями й отримання неправомірного зиску. Так, умови тендерів прописуються в інтересах певних

виконавців дорожніх робіт; у процесі його проведення можлива дискваліфікація когось із підрядників (конкурентів) за формальними ознаками (невідповідність у оформлення документів тощо); для уникнення електронної системи публічних закупівель ProZorro великий за обсягом і вартістю предмет закупки розділяють на менші (предмет закупівлі товарів, послуг не повинен дорівнювати / перевищувати 200 тис. грн, а робіт — 1,5 млн грн), а відбір постачальників товарів, надавачів послуг і виконавців робіт здійснюють шляхом допорогових закупівель, що є порушенням законодавства[6; 7].

Корупція в секторі будівництва автошляхів і низька якість транспортної інфраструктури є наслідком неефективного управління сферою діяльності, хоча з 2018 р. в Україні розпочалися системні реформи дорожньої галузі. Реформами передбачено: удосконалення механізму фінансування (створення цільового фонду фінансування дорожньої галузі — Державного дорожнього фонду у складі спеціального фонду Державного бюджету); реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування (передача 120 тис. км мережі доріг загального користування на баланс місцевих органів влади, які отримають фінансування на ремонт і будівництво місцевих доріг в розмірі 35 % коштів Державного дорожнього фонду); запровадження нових підходів у будівництві, реконструкції та ремонті автошляхів (перехід від ямкового та поточного ремонту доріг до капітального ремонту за маршрутним принципом); забезпечення безпеки дорожнього руху (5 % коштів Державного дорожнього фонду будуть спрямовуватися на безпеку дорожнього руху — будівництво надземних і підземних пішохідних переходів, відбійників, освітлення доріг та переходів, шумоізоляція тощо) [8].

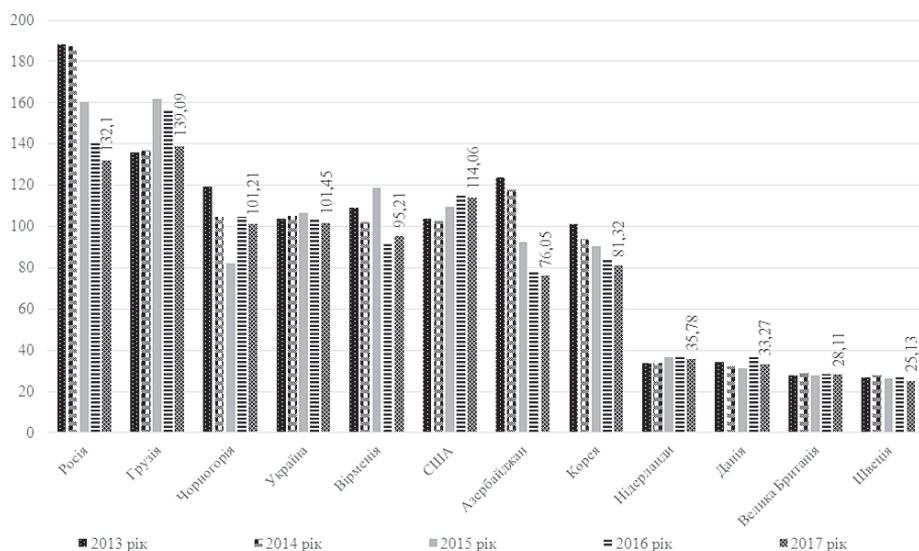
Це, звісно, позитивні зрушення, але корупційні ризики гальмують розвиток дорожньої сфери. Так, у 2018 р. Головне слідче управління СБУ виявило списання державних коштів з рахунків Державного агентства автомобільних доріг у 15 областях України. Сума збитків, завданих державі, склала 224 млн грн. У Міністерстві інфраструктури України вважають, що засобом обмеження корупції є електронні торги, громадський контроль і зобов'язання дорожньо-будівельних компаній ремонтувати неякісно збудовані дороги власним коштом [6; 7].

Видається доцільним вивчити та адаптувати досвід європейських країн. Наприклад, у Чехії заборонені підряди — будівництвом і ремонтом доріг займаються виключно ті фірми, які виграли у тендерних торгах. При цьому основним критеріями конкурсного відбору є ціна й гарантійний термін. Компанія, яка займається діяльністю з будівництва та ремонту доріг, повинна мати ліцензію; отримати її можливо за наявності власного обладнання та певної кількості персоналу, зокрема, й з дипломами. Фірмам присвоюють класність від 1 до 4 відповідно до категорії (класу) дороги (від 1 до 4), кожна з яких має свій гарантійний термін. Підвищити класність можна тільки після успішного проходження гарантійного терміну. Якщо дорога прийшла в непридатність протягом гарантійного терміну, фірма повинна відремонтувати її власним коштом. Крім того, за це їй можуть понизити класність, або, взагалі, відібрати ліцензію. Громадський контроль за реконструкцією дороги

здійснюють три незалежних спостерігачі: перший — від місцевого самоврядування, другий — від місцевої автомобільної спілки, третій — від дорожньої профспілки (комітету). Кожен із них підписує свій протокол, тому, якщо хоча б один із них висуне свої обґрунтовані претензії, фірма буде змушена переробити цю ділянку власним коштом [9].

Головною особливістю високої міцності автобанів у Німеччині є технологія їх будівництва. Перш ніж побудувати дорогу, на її місці землерийна техніка прориває траншею глибиною до 2 м, в яку пошарово укладають в георешітку шари гравію, піску та глини, ретельно утрамбовуючи кожен з шарів. Все це поливають вапняним розчином або розчином хлориду кальцію, перемішують, а тоді знову трамбують. Гарантійний термін експлуатації дороги — мінімум 30 років, протягом якого компанія, що її побудувала, зобов'язана безкоштовно підтримувати технічний стан траси. Вартість будівництва 1 км — висока — майже 6 млн євро, водночас, згідно з офіційними даними “Укравтодору”, будівництво 1 км дороги в Україні коштує 5–6 млн дол., але чи можливо порівнювати їх якість [9; 10].

Крім низької якості транспортної інфраструктури, найгострішою проблемою, яка пов'язана з якістю автошляхів, є безпека дорожнього руху [5]. Автомобільний транспорт вважається найбільш небезпечним щодо дорожньо-транспортних пригод. У 2017 р. в дорожньо-транспортних пригодах в Європейському Союзі загинуло 25210 особи, що на 414 осіб менше, ніж у 2016 р. (–2,1 %) [11; 12]. За даними аналітичної групи Corestone Corp, Україна є одним з лідерів в світі по рівню смертності в ДТП разом з Росією, Грузією, США, Чорногорією та Вірменією. В “Укравтодорі” вважають, що Україна щорічно втрачає внаслідок ДТП 2 % ВВП.



**Кількість дорожньо-транспортних пригод з потерпілими на 1000000 населення в країнах Європи та Україні (2014–2017 рр.)**  
(розроблено автором на основі [11; 12])



На рисунку представлено дані щодо кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими за 2013–2017 рр. (кількість загиблих в ДТП на 1000000 населення країни). Найбільша кількість загиблих зафіксована: в РФ — 132,1–188,3; в Грузії — 136,1–161,9; США — 102,6–115,8; Чорногорії — 82,0–119,1; Україні — 101,4–106,6 тощо. Найнижчі показники мають: Швеція — 25,1–27,9; Велика Британія — 27,6–28,7 та Данія — 31,3–36,8.

Потенціал України на міжнародному ринку транспортних послуг досить високий. Але ряд проблем перешкоджають розвитку цієї сфери діяльності в Україні, серед яких можна назвати такі: низька якість транспортної інфраструктури; корупція в секторі будівництва автошляхів, що є наслідком неефективного управління сферою діяльності; найгострішою проблемою, яка пов'язана з якістю автошляхів, є безпека дорожнього руху; забруднення автотранспортом навколишнього середовища викидами шкідливих газів і транспортний шум; технологічне відставання транспортної інфраструктури; низький рівень впровадження сучасних технологій на автомобільному транспорті; відсутність вагового контролю; недотримання принципів добросовісної конкуренції на ринку автоперевезень вантажів; невідповідність європейським вимогам доступу до ринку тощо.

Отже, досліджено стан вітчизняних автошляхів сполучення в Україні, що є фактором впливу на розвиток сфери автоперевезень вантажів. Доведено, що ефективність діяльності автоперевізників вантажів залежить від функціонування різних секторів економіки, які є замовниками послуг транспортних компаній, а сталий розвиток сфери автоперевезень вантажів забезпечує висока якість транспортної інфраструктури, тому незадовільний стан шляхів сполучення в Україні є проблемою, яка гальмує економічне зростання.

Виявлено низку причин такого стану дорожнього господарства: низька якість виконаних робіт з реконструкції та будівництва автомобільних доріг, недовірливий контроль органів державної влади, місцевого самоврядування та громадськості; відсутність будь-яких санкцій за неякісно виконаний ремонт чи реконструкцію доріг; наявність корупційних схем у секторі дорожнього будівництва і корупційних дій посадових осіб; неефективний контроль правоохоронних органів за використанням коштів бюджету та цільових фондів. Висвітлено напрями системних реформ дорожньої галузі, які розпочалися з 2018 р. в Україні. Представлено досвід європейських країн (Чехії та Німеччини) в секторі будівництва та реконструкції автомобільних доріг, який необхідно вивчити та адаптувати. Показано, що якість автошляхів здійснює прямий вплив на кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні.

Отже, для сталого розвитку сфери автоперевезень вантажів в Україні необхідним є удосконалення управління як сферою автоперевезень вантажів, так і мережею автошляхів; впровадження вимог Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень, контроль за виконанням вимог ЄС щодо рухомого складу та соціальних гарантій працівників транспорту; дотримання принципів чесної конкуренції на ринку автоперевезень вантажів та у сфері будівництва і реконструкції доріг; впровадження сучасних інноваційних технологій; забезпечення прозорості та відкритої процедури торгів на дер-



жавне замовлення у сфері будівництва та реконструкції доріг з метою протидії корупції; впровадження громадського контролю за якістю будівництва та ремонту доріг і зобов'язання дорожньо-будівельних компаній ремонтувати неякісно збудовані дороги власним коштом; забезпечення ефективного контролю безпеки дорожнього руху; впровадження енергозберігаючих та екологічних технологій в автомобільному транспорті.

## Джерела

---

1. *Власенко Д. О.* Особливості стратегічного планування діяльності транспортних підприємств [Текст] // Економіка та держава. 2016. № 1. С. 32–35.
2. Підсумки роботи транспорту у 2018 році [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України: сайт. Експрес-випуск. 19.07.2019. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/tr.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm)
3. Підсумки роботи транспорту в січні–червні 2019 року [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України: сайт. Експрес-випуск. 19.07.2019. URL: [http://ukrstat.gov.ua/metod\\_polog/metod\\_doc/2019/9/mp\\_mis\\_elektrotrans.pdf](http://ukrstat.gov.ua/metod_polog/metod_doc/2019/9/mp_mis_elektrotrans.pdf)
4. Автострада. Актуальное состояние автодорог [Электронный ресурс] // Автострада — актуальное состояние дорожного покрытия трасс Украины: сайт. URL: <https://autostrada.info/ua>
5. Что мешает развитию автомобильных грузовых перевозок в Украине [Электронный ресурс] // “ТК Фиделис”. Грузовые перевозки любой сложности по Украине, Европе и миру: сайт. URL: <http://fideltrans.com/info-centr/articles/chto-meshaet-razvitiyu-avtomobilnyh-gruzovyh-perevozok-v-ukraine/>
6. Доріг немає, є корупція. Розкрадання в Укравтодорі [Електронний ресурс] // Вид-во Укр. Медіа Дім. Корреспондент.net : сайт. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4016532-dorih-nemaie-ye-koruptsiia-rozkradannia-v-ukravtodori> (Дата звернення 28.09.2018 р.). Назва з екрана.
7. *Кулицький С.* Проблеми розвитку мережі автомобільних доріг в Україні [Електронний ресурс] // Україна: події, факти, коментарі. 2017. № 22. С. 56–65. URL: <http://nbuviar.gov.ua/images/ukraine/2017/ukr22.pdf>. Назва з екрана.
8. Про внесення змін до Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі : Закон від 17.11.2016 № 1762-VIII [Електронний ресурс] // Законодавство України: сайт / Верховна Рада України. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1762-19>
9. Як будують дороги в Європі [Електронний ресурс] // АРАТТА: Український національний портал. URL: [http://www.aratta-ukraine.com/text\\_ua.php?id=3850](http://www.aratta-ukraine.com/text_ua.php?id=3850)
10. *Wollny I., Behnke R., Villaret K., Kaliske M.* Numerical modelling of tyre–pavement interaction phenomena: coupled structural investigations // Road Materials and Pavement Design. 2016. Volume 17. Issue 3.
11. OECD (2019), ITF Transport Outlook 2019, OECD Publishing [Електронний ресурс] // Organisation for Economic: site. URL: [https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2017\\_9789282108000-en](https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2017_9789282108000-en) doi: 10.1787/transport\_outlook-en-2019-en
12. OECD (2019), Freight transport (indicator) [Електронний ресурс] // Organisation for Economic: site. URL: <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm> (Accessed on 07 August 2019). doi: 10.1787/708eda32-en

**Mazur Yu. V. Road Condition in Ukraine — Factor of Negative Impact on Carriers' Activities.**

*The article examines the state of domestic automobile roads in Ukraine, which is a factor in influencing the development of the trucking sector. It has been proved that the performance of freight forwarders depends on the functioning of various sectors of the economy that are customers of the services of transport companies, and the sustainable development of the freight forwarding sector ensures a high quality transport infrastructure, therefore the unsatisfactory condition of roads in Ukraine is a problem that inhibits economic growth.*

*A number of reasons for this state of the road sector were identified: low quality of work performed on the reconstruction and construction of roads, inadequate control of state authorities, local self-government and the public; the absence of any sanctions for poorly performed repair or reconstruction of roads; the presence of corruption schemes in the sector of road construction and corrupt actions of officials; ineffective law enforcement control over the use of budget funds and trust funds. The directions of systemic reforms of the road industry that began in 2018 in Ukraine are highlighted. The experience of European countries (Czech Republic and Germany) in the sector of construction and reconstruction of roads, which must be studied and adapted, is presented. It is shown that the quality of roads has a direct impact on the number of traffic accidents in Ukraine.*

<https://doi.org/10.32689/2523-4536-2019-01/57-84-90>

**Надійшла 22 жовтня 2019 р.**