

5. Продаж продовольчих товарів та речей першої необхідності з роздрібною торговою мережею виправно-трудова установами:

6. Продаж організаціям, установам та підприємствам друкованих видань за передплатою, продаж книг бібліотекам.

До товарообігу не включають:

1. Продаж товарів за безготівковим розрахунком організаціям, установам та підприємствам;

2. Відпуск товарів власного виробництва робітникам підприємствами, установами, організаціями за рахунок оплати праці;

3. Вартість тари яка повернена постачальникам;

4. Внутрішній відпуск товарів в межах торговельної організації;

5. Продаж медичного обладнання, інструменту, спеціальних медичних меблів та медикаментів лікувальними закладами, дитячими садками та іншими організаціями та підприємствами;

6. Продаж роздрібними торговельними підприємствами населенню проїзних квитків та талонів на всі види міського пасажирського транспорту, лотерейних квитків.

Дослідження в розрізі торговельної діяльності та оцінка їх діяльності проводяться науковцями, про що свідчать наукові роботи, присвячені методиці та організації проведення аналізу торговельної діяльності. В той же час досліджувана тема підлягає подальшому вивченню та розкриттю, оскільки вона майже не висвітлюється в навчальних підручниках та посібниках. Зважаючи на те, що кількість торговельних підприємств має тенденцію до зростання, слід звернути більшу увагу на подальший розвиток цієї галузі та вдосконалення методики аналізу з метою пошуку шляхів підвищення рентабельності та конкурентноспроможності даних підприємств.

---

**Плазинський Петро Васильович**, студент 3 курсу,  
**Дмитришин Марта Василівна**, к.е.н., доцент,  
доцент кафедри обліку та фінансів

### **ПЕРСПЕКТИВИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ПЛАТНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ**

У березні 2017 року прем'єр-міністр України Володимир Гройсман констатував, що 95% доріг України знаходяться у жахливому стані. Як наслідок, 21 березня 2018 року Кабмін затвердив Програму розвитку автодоріг України на 2018–2022 роки, спрямовану на відновлення і розвиток автомобільних доріг загального користування державного. Загальний обсяг фінансування програми становить 298,349 млрд. грн. Цікавою особливістю даної програми є курс на зменшення навантаження на Державний бюджет за рахунок диверсифікованих джерел фінансування. Так, 178 з 298 млрд. грн. надасть Державний дорожній фонд, 6 млрд. грн. профінансують за рахунок загального фонду Державного бюджету, решта фінансування має надійти з інших джерел, в тому числі 46 млрд. грн. планують залучити для будівництва нових доріг за рахунок коштів інвесторів (див. рис. 1) [3].

**Джерела фінансування програми розвитку автодоріг України  
на 2018–2022 роки [1]**

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, (млн. грн.)	у тому числі за роками				
		2018	2019	2020	2021	2022
Кошти спеціального фонду Державного бюджету (Державний дорожній фонд)	178 111	21767	30707	41879	41879	41879
Кошти загального фонду Державного бюджету	6 358	6358	–	–	–	–
Кошти міжнародних фінансових організацій	67 510	5367	12613	19075	15764	14691
Інші джерела, в т. ч. кошти інвесторів	46 372	–	1810	8995	15077	20490
Усього	298 349	33491	45130	69949	72720	77060

Для залучення приватних інвесторів уряд планує застосовувати механізм державно-приватного партнерства, зокрема договори концесії, які передбачають запровадження плати за користування окремими відремонтованими дорогами. Така практика широко поширена в багатьох країнах світу. Платні дороги є якіснішими і коротшими, ніж безкоштовні аналоги, і забезпечують вищу швидкість руху по них. Як правило, платними роблять багатосмугові автошляхи магістральних напрямів.

Основною складністю в реалізації будівництва платних доріг на умовах концесії в українських реаліях є відносно низька інтенсивність автомобільного руху в порівнянні з європейськими показниками [1]. В світовій практиці прийнятною вважається траса з потоком з 18-20 тисяч автомобілів за добу. Тоді строк окупності концесійної дороги для інвестора складе приблизно за 25-30 років (конкретні цифри залежать від того, скільки коштів було вкладено у дорогу, строку концесії та вартості проїзду). З таким трафіком в Україні існує всього кілька автобанів.

Наразі, відповідно до Програми розвитку автодоріг в Україні на 2018-2022 рр, передбачається будівництво двох платних доріг за кошти інвесторів: «Львів-Краковець» та «Київ-Біла Церква» [1]. Однак, згідно з прогнозами вітчизняних експертів, буму будівництва нових платних доріг в Україні не передбачається. Поки що мова йде про пілотні проекти. Аргументують це тим, що в країні немає трафіку, який дозволить бізнесу прокласти і окупити трасу.

Саме тому доцільніше замість будівництва нових доріг звернути увагу на реконструкцію старих. Адже розгорнути масштабне будівництво доріг з “нуля” занадто дорого. Як повідомив міністр інфраструктури України Володимир Омелян, вартість середнього ремонту становить від 10 до 20 млн грн за один кілометр, а капітальне будівництво з нуля дороги першої категорії - 1,5-2 млн

євро (приблизно 50-60 млн грн). Виходячи з цих цифр, інвестору вигідніше реконструювати існуючу дорогу. У такому випадку інвестор отримує від держави дорогу, відновлює її на якісному рівні і протягом певного проміжку часу обслуговує її, беручи при цьому певну плату з автомобілістів. В законопроектах Кабміну передбачено, що держава може передати під концесію існуючу дорогу, якщо при цьому існує альтернативна безкоштовна дорога за тим самим маршрутом.

Варто зазначити, що платним дорогам завжди є альтернатива – безкоштовні. Вони можуть петляти, бути нерівними, проходити через містечка і села, але плату за них з вас не візьмуть. До того ж швидкість руху такими шляхами рідко перевищуватиме 60-70 км/год.

В Україні наразі обговорювати вартість проїзду зараз немає сенсу. Тому що невідомі обсяги інвестицій, а також суми компенсацій інвесторам від держави. Думки експертів теж істотно розбігаються. Радник голови Укравтодору Олександр Кава в ефірі телеканалу «Україна» повідомив, що проїзд по першій українській платній дорозі, яка з'єднає Київ і Білу Церкву, буде коштувати близько 9 євроцентів (2,74 грн.) за кілометр. Міністр інфраструктури Володимир Омелян назвав попередні цифри, які щонайменше в два-п'ять разів вище європейських. Він заявив, що вартість проїзду по платних автобанах в Україні може скласти від 20 до 70 євроцентів (7-24 грн.) за кілометр. Тоді як вартість проїзду по платних дорогах Іспанії, Італії або Франції для легкових автомобілів у середньому становить 10 євро за 100 км, тобто близько 10 євроцентів за кілометр. Для прикладу, в сусідній Польщі ціни на проїзд автомагістралями дещо відрізняються на кожній них і становлять від 0,10 до 0,38 PLN за кілометр, що дорівнює 2-9 євроценти або 0,70-2,74 грн за кілометр здоланої дороги.

Концесія в сфері будівництва і ремонту доріг – не панацея, а лише один з варіантів розв'язання проблеми фінансування дорожнього будівництва. Дороги не тільки в Україні, а й в усьому світі будуються, в першу чергу, за рахунок бюджетних коштів, адже якісні автошляхи – це не просто важливий елемент інфраструктури, а й запорука розвитку бізнесу, збільшення транзитної активності країни, гарантія додаткових надходжень в бюджет, спосіб забезпечення зручності для населення та ряд інших переваг.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. *Концесійні дороги: в Україні починають будівництво якісних, але платних трас [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://news.finance.ua/ua/news/-/419901/kontsesijni-dorogy-v-ukrayini-pochynayut-budivnytstvo-yakisnyh-ale-platnyh-tras>*
2. *Платні дороги в Україні: де, коли і скільки платити [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.dw.com/uk/платні-дороз-в-україні-де-коли-і-скільки-платити/a-42784835>*
3. *Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018—2022 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382 [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-cilovoyi-ekonomichnoyi-programi-rozvitku-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-koristuvannya-derzhavnogo-znachennya-na-20182022-roki>*