

УДК 339.97(477)

JEL R19 R58

Локальний інфраструктурний розвиток сільських територій України в умовах війни та повоєнного відродження

Шуст О.А. , Крисанов Д.Ф. , Герасименко І.О. ,
Драган О.О. , Ткаченко К.В. , Зубченко В.В. 

Білоцерківський національний аграрний університет



E-mail: Шуст О.А. olena.shust@btsau.edu.ua; Крисанов Д.Ф. krysanov@btsau.edu.ua;
Герасименко І.О. igerasimenko@btsau.edu.ua; Драган О.О. odragan@btsau.edu.ua;
Ткаченко К.В. ktkachenko@btsau.edu.ua; Зубченко В.В. zubchenko.v@btsau.edu.ua



Шуст О.А., Крисанов Д.Ф., Герасименко І.О., Драган О.О., Ткаченко К.В., Зубченко В.В. Локальний інфраструктурний розвиток сільських територій України в умовах війни та повоєнного відродження. Економіка та управління АПК. 2025. № 1. С. 6–26.

Shust O., Krysanov D., Gerasimenko I., Dragan O., Tkachenko K., Zubchenko V. Local infrastructure development of Ukraine rural territories under the conditions of war and war revival. AIC Economics and Management. 2025. № 1. PP. 6–26.

Рукопис отримано: 12.03.2025 р.

Прийнято: 09.04.2025 р.

Затверджено до друку: 22.05.2025 р.

doi: 10.33245/2310-9262-2025-197-1-6-26

Встановлено, що термін «інфраструктурний розвиток сільських територій» охоплює два поняття: перший, розширений, включає розвиток виробничої, транспортної, соціальної та інших секторів інфраструктури; другий, галузевий, акцентує увагу на розвитку транспортної (усі галузі транспорту) у вузчому значенні – дорожньо-транспортної інфраструктури, в більш проблемному аспекті – автомобільних доріг місцевого значення або сільських шляхів. Відзначено, що роль сільських шляхів надзвичайно багатогранна, а особливо унікальна щодо забезпечення доступності до віддалених і малих сіл та продуктивних сільськогосподарських угідь, які забезпечують формування основних товарних обсягів (зернових, кукурудзи й інших) продуктів. Висвітлено основні проблеми, які притаманні сільським шляхам (або технологічним дорогам), зокрема: низька щільність автодоріг, незавершеність формування дорожньої мережі з твердим покриттям, нерозрахованість дорожнього полотна і мостових переходів на пропуск великогазових транспортних засобів, невисока якість і незадовільний транспортно-експлуатаційний стан, відсутність ефективної системи формування місцевих дорожніх фондів для ремонту та експлуатаційного утримання технологічних доріг та ін. Унаслідок втрати внутрішньогосподарськими шляхами власників виникли значні ризики функціонування місцевих автомобільних доріг, зокрема, відбувалася їх хаотична руйнація (збільшення ямковості, вибоїн, повна руйнація окремих ділянок дорожнього полотна) без перспектив елементарного відновлення.

Встановлено, що лише з 2018 р. в регіонах почалося формування матеріально-технічної бази для реалізації і системи фінансування робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання доріг місцевого значення, а з 2020-их рр. – системи ремонту місцевих доріг і вулиць населених пунктів на умовах співфінансування з територіальними громадами. Це передбачає сумісне використання коштів Державного дорожнього фонду і громад, що дозволяє забезпечити ремонт, у першу чергу, тих доріг, які з 2023 р. обирають виключно місцеві органи

влади. Узагальнення досвіду співфінансування показало, що в тих громадах Полтавської області, де на потреби відновлення дорожнього покриття залучали найбільше коштів (тобто, половину або більше від річної потреби на утримання та розвиток місцевих доріг), ремонтні роботи проводилися за графіком і в повному обсязі, а за недофінансування – в останню чергу або переносилися на пізніше. Для вирішення проблем ремонту та утримання доріг місцевого значення залучались кошти Державного дорожнього фонду, Полтавського обласного бюджету, бюджетів громад та приватних підприємств.

Оцінено перспективи та напрями реалізації Програми утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення Полтавської області на 2024-2028 роки, зокрема: поточний ремонт та їх експлуатаційне утримання; нове будівництво автомобільних доріг загального користування місцевого значення; реконструкція та їх капітальний ремонт. Реалізація зазначеної Програми базується на довгостроковому плануванні та фінансуванні чітко визначених завдань і заходів щодо експлуатаційного утримання та відновлення мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення й мостів на них за кошти Державного бюджету, обласного бюджету, бюджетів сільських, селищних, міських громад та інших джерел.

Ключові слова: інфраструктура сільських територій, державні та місцеві автомобільні дороги, доступність до населених пунктів і продуктивних угідь, територіальні громади, Державний дорожній фонд.

Постановка проблеми та аналіз останніх досліджень. Однією з найважливіших проблем щодо можливості успішного вирішення питань перспективного та місцевого розвитку, а особливо для сільських і селищних територіальних громад, є пріоритетне завдання – створення належного інфраструктурного забезпечення сільських територій, тобто, активного розвитку соціальної, транспортної та виробничої інфраструктур. У цій тріаді різних секторів національної економіки постійно відбуваються дуже важливі зміни: неухильне зменшення чисельності і погіршення віко-статевої структури сільського населення, а під впливом стагнації та депресивних процесів скорочується кількість об'єктів соціальної і виробничої інфраструктури та збільшуються відстані до діючих підрозділів (центрів підприємств, відділень, філій та інших структурних одиниць), закладів і установ для жителів нецентральных населених пунктів. Водночас навіть із подрібненням і згортанням мережі сіл та селищ територія залишається в установлених межах, і головними показниками тут виступають щільність (густота) дорожньої мережі на одиницю площі, пропускна здатність (максимально можлива кількість автомобілів, які можуть проїхати через певний переріз дороги за одиницю часу) та вантажо-напруженість (інтенсивність використання

доріг: вантажообіг на один км), надійність і працездатність автомобільних доріг.

Дослідженнями проблем інфраструктурного забезпечення у широкому розумінні цього словосполучення та перспективним розвитком сільських територій займалися І. Залуцький, Н. Кравчук, Д. Крисанов, М. Орлатий, Н. Павліха, Н. Палапа, Х. Патицька, І. Прокопа, М. Плотнікова, В. Россоха, І. Сторонянська, І. Фурман та ін. [1 - 4]. Незважаючи на численні наукові дослідження з цієї проблематики, дотепер навіть у теоретичному плані залишається невирішеною низка питань щодо інфраструктурного забезпечення розвитку сільських територій.

Інфраструктура сільських територій (або сільська інфраструктура), за визначенням більшості дослідників, які притримуються комплексного підходу, включає сукупність видів діяльності, що обслуговують економіку, соціальну сферу, транспортну систему, екологічний сектор та інші складові сільського сектору українського суспільства. Вона включає наступні ключові складові:

- **економічну** - сукупність підприємств, організацій, установ, об'єктів, споруд та ін., що є загальною матеріальною основою ефективного функціонування економіки. У сільській місцевості (охоплює території, що знаходяться під юрисдикцією сільських і селищних громад) вона забезпечує функціонування

видів діяльності, підприємств, об'єктів, закладів і установ, що об'єднуються під поняттям сільської економіки;

- сукупність об'єктів, що забезпечують **задоволення соціальних потреб населення**. Охоплює підрозділи громадського харчування, охорони здоров'я, дитячі дошкільні заклади, заклади освіти, житлово-комунального господарства, організації відпочинку, заняття фізкультурою та спортом;

- охоплює **транспорт**: залізниці, залізничні вузли й станції, автомобільні дороги, автомагістралі, вулиці, авіалінії та аеропорти, річкові шляхи й порти, морські порти, канатні дороги, монорейкові шляхи, складські та ремонтні заклади, вантажні термінали. Переважна більшість складів і терміналів, загальної протяжності залізничних колій, автомобільних доріг і річкових шляхів розташована або проходить по сільській території;

- **екологічну** – сукупність об'єктів природного і антропогенного походження, які забезпечують постійну підтримку якісного стану (придатного до безпечного проживання населення) навколишнього природного середовища та його адаптацію до антропогенних і техногенних навантажень.

Водночас, крім широкого сприйняття поняття інфраструктурного забезпечення сільських територій, сформувалося і значно вужче – у розумінні розвитку транспортної (усі галузі транспорту), а для сільської місцевості – дорожньо-транспортної інфраструктури. Основні зусилля у цьому секторі спрямовані на те, щоб постійно перебували у центрі уваги органів державного управління та місцевого самоврядування питання розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, а особливо сільських автошляхів. Цими проблемами займалися А. Кашканов, М. Орлатий, О. Петраковська, Ю. Собко, В. Степура та ін. [5 - 10]. Водночас було встановлено, що для наших умов питання транспортного забезпечення розвитку сільських територій надзвичайно тісно переплелися із проблемами повсякденної доступності як до об'єктів соціальної і виробничої інфраструктури, так і з питаннями поліпшення доступу у загрозові сезонні періоди (весняних розливів рік, осіннього бездоріжжя, зимових заметів) до віддалених населених пунктів, виробничих підрозділів і продуктивних угідь, а особливо автомобільного транспорту для перевезення великовагових вантажів. Для виконання подібних робіт потрібен спеціальний транспортний засіб, здатний витримати їхню масу і безпечно його переміщати

дорогами загального користування. Сільські дороги розраховані на відносно невеликі навантаження, але останнім часом нерідко використовують автопоїзди, параметри яких можуть перевищувати наступні показники: ширина – 2,6 м, висота – 4 м, довжина – 22 м, вага – 40 тонн, навантаження на одну вісь – 11 тонн, вантаж виступає за задній габарит до 2 м. Зазначимо, що перевезення великовагових вантажів також вимагає дотримання особливих запобіжних заходів і отримання спеціальних дозволів. Водночас необхідно враховувати вимоги безпеки, дотримуватися встановлених правил дорожнього руху, отримати дозволи на перевезення і розробити спеціальні маршрути, щоб уникнути вузьких ділянок доріг, перевищення навантаження на одну вісь або мостів з обмеженнями за вагою. Але саме сільські автомобільні шляхи доволі часто і концентрують перелічені недоліки, а тому їх потрібно усувати перш за все.

Також важливо звернути увагу ще на одну надзвичайно важливу обставину. Щільність доріг із твердим покриттям на 1000 км² території в Україні майже на порядок нижче, ніж у розвинених країнах. Якщо не змінювати активно такий стан речей, то через невчасні ремонти і пов'язане з цим погіршення технічного стану доріг прогнозується зменшення швидкості руху транспортних засобів з 40-55 км/год до 15-25 км/год, що призведе до підвищення собівартості перевезень на 45-50 %. У незадовільних дорожніх умовах вартість обслуговування автомобілів зростає в 2,5-3,5 рази, витрата пального збільшуються на 20-30 %, термін служби автомобільних покришок скорочується в 1,15-1,8 рази, автомобіля - на 30 %, його продуктивність знижується майже вдвічі [6, с. 6].

Необхідно обов'язково взяти до уваги наступний ключовий фактор. Унаслідок неспровокованої агресії РФ на Україну було зруйновано 25,4 тис. км автомобільних доріг та 344 мостів і мостових переходів. Для їхньої відбудови, за даними експертів, знадобиться один трильйон гривень (майже 12 млрд доларів) та від 5 до 20 років часу.

Отже, питання розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в умовах закінчення військових дій та повоєнного відновлення територій, які перебували під окупацією, полягає у пріоритетній відбудові зруйнованих транспортних мереж та розбудові оптимальної щільності автомобільних доріг державного і місцевого значення по усій території країни.

Метою статті є узагальнення практичного досвіду спорудження та експлуатації доріг місцевого значення, аналізу особливостей формування фінансових і матеріально-технічних ресурсів на потреби дорожнього господарства у регіонах та оцінювання перспективи експлуатаційного утримання, відновлення та розбудови місцевих автомобільних доріг в умовах війни й післявоєнного відновлення сільських територій.

Матеріал і методи дослідження. Теоретичною основою проведеного дослідження стали наукові праці вітчизняних вчених та програми з питань регіонального розвитку сільських територій і експлуатаційного утримання, відновлення та розвитку мережі місцевих автомобільних доріг, а також мостів на них. Під час проведення дослідження було використано методи системного аналізу та теоретичного узагальнення (щодо функціонування системи будівництва і утримання автомобільних доріг місцевого значення у період становлення ринкових відносин, тобто, трансформаційного спаду (1990-1999 рр.) і відновлення (2000-2018 рр.)). За цим підходом встановлено, що відбулася руйнація мережі місцевих автошляхів й ліквідація міжгосподарських шляхобудівельних організацій, та, починаючи з 2018 р., – поступове формування матеріально-технічної бази для реалізації і системи фінансування робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг місцевого значення, аналізу та синтезу (для аналізу та оцінювання фінансової спроможності регіонів (за рахунок субвенцій з Державного бюджету місцевим бюджетам та на умовах співфінансування за рахунок власних доходів місцевих рад і підприємств) щодо забезпечення ремонту та утримання місцевих доріг), окрім цього, метод абстракції (для формування висновків та систематизації прийнятих рішень щодо відновлення місцевих автомобільних доріг та зруйнованих мостів на них).

Результати дослідження та обговорення. Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги» [11, ст. 8], вони поділяються на автомобільні шляхи державного (розмежовуються і класифікуються як *міжнародні, національні, регіональні та територіальні*) і місцевого (поділяються на *обласні та районні*) значення. Всі вони є автомобільними дорогами загального користування. Загальна протяжність автомобільних доріг державного значення – 47421,8 км, з них: міжнародних – 9348,3 км, національних – 7205,1 км, регіональних – 9503 км, територіальних – 21362 км [12]; протяжність доріг місцевого значення

– 117,6 тис. км (з них обласні – 50 тис. км, районні – 67,9 тис. км); усього 165021,8 км, зокрема, шляхів з твердим покриттям 154,8 тис. км (*станом на 01.01.2024*). Але важливо оцінити масштаби зрушень: *станом на 23.06.2008*, протяжність автомобільних доріг загального користування державного значення становила 20,1 тис. км, місцевого значення – 149,3 тис. км. Отже *приріст* (розширення мережі автомобільних доріг загального користування) *за 15,5 років становив 27,3218 тис. км державного значення та 5,5 тис. км місцевого значення.*

Проте транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг державного значення незадовільний: до війни майже 70 % мали високу зношеність і потребували капітального ремонту, а також понад 4,1 тис. мостів за технічними параметрами не відповідали вимогам сучасних норм і фактичному навантаженню, а кожен п'ятий потребував термінового ремонту.

Унаслідок бойових дій, за попереднім оцінюванням, руйнувань зазнали 23,8 тис. км автомобільних доріг та 305 мостів і мостових переходів. Первинний огляд стану автодоріг у деокупованих регіонах (Чернігівська, Київська, Сумська, Харківська області) підтверджує інформацію щодо значних руйнувань їх структури унаслідок проходження танків та іншої важкої військової техніки, що вимагає реконструкції значної частини пошкоджених доріг. Відновлення дорожнього покриття залежно від ступеня руйнування сприятиме прийняттю ефективних проєктних рішень та попередньому оцінюванню завданих збитків від руйнування або пошкодження унаслідок неспровокованої збройної агресії рф.

Особливий інтерес з точки зору забезпечення ефективного та безперебійного функціонування сільського сектора та сталого розвитку сільських територій України викликають місцеві автомобільні дороги (нерідко сюди включають і територіальні автодороги), а в більш ширшому трактуванні – (дорожньо-транспортна) інфраструктура місцевого значення. Крім автомобільних доріг, до неї належать автобусні зупинки і станції, інженерне облаштування та обладнання у вигляді мостів, тунелів, кільцевих розв'язок, насипів і водопропускних труб, шляхопроводів, захисних, зміцнювальних і регуляційних споруд, з'їздів з дороги, переїздів та смуг для підйому / виїзду на дорогу, пристроїв наземного облаштування (щогли зовнішнього освітлення, переїздів і переходів, опори контактної мережі електротранспорту, дорожні знаки) та ін.

До **територіальних** автомобільних доріг належать автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри областей з адміністративними центрами районів, містами обласного значення, містами обласного значення між собою, адміністративні центри районів між собою, а також автомобільні дороги, що з'єднують з дорогами державного значення основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, об'єкти національно-культурного надбання та курортного і природно-заповідного фонду, автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення через державний кордон.

До **обласних** автомобільних доріг належать автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри АР Крим і областей з іншими населеними пунктами в межах області та із залізничними станціями, аеропортами, річковими портами, пунктами пропуску через державний кордон, місцями відпочинку і не належать до доріг державного значення.

До **районних** автомобільних доріг належать автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні районні центри з іншими населеними пунктами, інші населені пункти між собою, з підприємствами, об'єктами культурного значення, іншими дорогами загального користування у межах району.

Водночас, крім автомобільних доріг загального користування, виділяють: *вуличні і дороги міст та інших населених пунктів*. Вони поділяються на:

а) *магістральні дороги* (безперервного руху та регульованого руху);

б) *магістральні вулиці загальноміського значення* (безперервного руху та регульованого руху);

в) *магістральні вулиці районного значення*, а також вулиці і дороги місцевого значення;

- *відомчі (технологічні)* автомобільні дороги. До них належать внутрішньогосподарські технологічні дороги, що перебувають у власності юридичних або фізичних осіб;

- *автомобільні дороги на приватних територіях* [11, ст. 5]. До них належать автомобільні дороги, що розташовані на територіях, власниками яких є юридичні (недержавні) або фізичні особи.

Місцеві автомобільні дороги виконують ключову роль у забезпеченні виробничої діяльності аграрних господарств, підприємств харчової й інших видів промисловості, формуванні необхідних умов для здійснення щоденної життєдіяльності та постійного зв'язку із зовнішнім середовищем, включаючи міста, селища і села, виробничі об'єкти, заклади й

установи соціальної сфери. Стан місцевих доріг і транспортне забезпечення є визначальними чинниками задоволення потреб виробництва у вирішенні економічних проблем і перспективних завдань та задоволенні повсякденних життєвих потреб сільських жителів.

Роль місцевих автошляхів загалом надзвичайно багатогранна, але щодо сільських територій вона постійно зростає у результаті зменшення адміністративно-виробничо-господарських центрів (селищних і сільських територіальних громад, аграрних і переробних підприємств, фермерських господарств) і локальних структурних підрозділів (для зберігання техніки і механізмів, розміщення тваринницьких і птахохерм, складів агрохімікатів і сховищ продукції), які разом із спеціалістами галузі забезпечують обслуговування виробничих процесів у рослинництві і тваринництві. Оскільки господарська територія, що використовується в аграрному секторі, не зменшується і не змінює свого місця розташування, а переїзди на нові земельні ділянки та під'їзди до оброблюваних угідь, а також сіл, які не мають доріг з твердим покриттям, сприяють зростанню витрат, то ці та інші проблеми гальмують виробничі процеси.

Отже, зростають витрати часу та ускладнюється реалізація у сільському господарстві обслуговуючих, допоміжних і заключних функцій, зокрема: агрохімічних, зоотехнічних, ветеринарних, ремонтних, транспортних, збирання дозрілого врожаю, первинної доробки продукції та її збереження або перевезення до пунктів перероблення. Унаслідок цього зростають затрати на доставлення необхідної техніки, розхідних і витратних матеріалів й працівників до робочих місць та виконання ними необхідних виробничих операцій. Суттєво зношується техніка у період проведення посівних робіт та вивезення зібраного врожаю із віддалених земельних угідь, коли до них відсутні під'їзні технологічні дороги з твердим покриттям. Особливо від цього страждають віддалені від місцевих і районних центрів та периферійні населені пункти, а низка гострих, багатограних та злободенних проблем чітко розкривається при їх аналізі на прикладі одного села [13] у Полтавській області.

Підтримання у належному стані дорожнього покриття актуальне для всієї держави. Проте якщо з наведенням ладу на головних магістралях країни ситуація є кращою, то периферійні дороги – це вічний біль кожного мешканця навколишніх сіл, керівництва

районів, ОТГ, господарників, поля і структурні підрозділи яких поєднуються іноді вже не дорогами, а, як сумно жартують сільські мешканці, «напрямками руху» чи «коліями». Не є винятком і дорога, яка поєднує село Михайлики (центр однойменного старостату Шишацької ОТГ) - відстань до центру ТГ селища Шишаки 19 км - з селом Порскалівка - відстань 6,8 км. Через стан дорожнього покриття (потребує аварійного ремонту) сюди не заїжджають маршрутки, є випадки, коли дістатися до села, щоб відвезти на навчання дітей, не може навіть шкільний автобус. Робоча група, яка була створена для діагностування ситуації, здійснила об'їзд сільських доріг, щоб визначити, які з них потребують першочергового ремонту. Дорога Михайлики-Порскалівка є малоінтенсивною, тож її не включають у плани ремонтів, проте її стан такий, що коли нічого не робити, то за рік-два проїзд взагалі стане неможливим. Окрім того, ця дорога пролягає між полями ПП «Агроекологія», яке активно займається популяризацією органічного сільгоспвиробництва, і тут регулярно бувають гості з усієї України і з-за кордону. Через це дорогу потрібно рятувати вже зараз, поки ще є що... Отже, на часі вирішення питання про перепідпорядкування сільських доріг місцевим громадам, але, звичайно, за умови передачі і коштів, що виділяються на їх утримання. Якщо просто забрати на баланс селищної ТГ технологічні дороги, то на них коштів місцевих бюджетів не вистачить. Коли ж громади отримають відповідні кошти, що нині розподіляються в обласному центрі, загальну ситуацію вдасться покращити. Адже вже є позитивний досвід інших областей, де кошти передаються на райони. На місцях краще видно, де потрібен першочерговий ремонт, на що необхідно виділити гроші саме сьогодні. Обласна влада контролює процес, прозорість і доцільність використання коштів. Виникають ситуації, коли виділяються кошти на дороги, вже відремонтовані коштом аграріїв або підприємств нафтогазової галузі, і навпаки – на дороги, що вкрай потребують ремонту, фінансування відсутнє. Те ж стосується і визначення підприємств, які обслуговують транспортні шляхи. Був випадок, коли за дорогами пропонували закріпити організацію, у якої три одиниці техніки, а обслуговувати мала величезні території. Отже, якщо розробити певну формулу виділення коштів, то різні ТГ й сільгоспідприємства з великою зацікавленістю співпрацювали б поміж собою без посередників і субпідрядників. Адже

наразі ті ж сільгоспідприємства власним коштом виконують певні роботи (а це і ремонт, і викошування обочин, і розчищення від снігу), бо їм це потрібно саме зараз, а потім субпідрядники, закріплені за дорогами, лише складають акти і отримують фінансування.

Але головне – все відбувалося б набагато оперативніше. У районі був негативний досвід, коли громада планувала виділити кошти як співфінансування на ремонт дороги в населеному пункті, але через бюрократичну тяганину це не було реалізовано. Ось чому цю систему варто змінити.

Підтримують такі нововведення і аграрії, і представники сільських громад. Але сьогодні громада має можливість якось покращити стан дорожнього полотна лише в межах села. І готова долучитися до співфінансування. Проте інша дорога залишиться у незадовільному стані, тож ситуацію це не врятує.

Якщо людина не забезпечена нормальною інфраструктурою, транспортом, вона виїде з села. Особливо молодь. А якщо немає роботи, не залишаться і працездатні мешканці старшого віку. Та ж Порскалівка, найімовірніше, зовсім занепадає б, якби там не ферма ПП «Агроекологія». Стратегічне завдання збереження сіл має починатися саме з таких питань: чи є в селі дорога, маршрутка, вода, магазин, робота. Якщо всього цього немає, село вмирає. Цього допустити не можна. Тож територіальні громади цілком і повністю підтримують і «дорожню» децентралізацію. В ідеалі всі кошти на ремонт і обслуговування доріг мають бути сконцентрованими в руках ОТГ. Це і відповідальність, але й можливість оперативно вирішувати наболілі проблеми, залучаючи до цього на підставі відповідних угод і техніку місцевих сільгоспідприємств. Це була б справді взаємовигідна співпраця. А за результат люди завжди можуть спитати з тих, хто живе і працює з ними поруч. Варто зазначити, що проблеми, які доводиться вирішувати жителям Порскалівки, характерні для більшості периферійних сіл. Їх вирішення потребує не лише технічної роботи зі створення необхідних формул розподілу коштів, але й необхідної політичної волі. Подібних сіл лише на Полтавщині сотні, а в державі – тисячі. І їх насправді потрібно рятувати, починаючи з доріг і транспортного сполучення. Щоб там не казали про ІТ-сектор, інші галузі народного господарства: якщо зникнуть села, занепаде й Україна [13].

Земельні угіддя, виробничі підрозділи ПП «Агроекологія» – найбільшого в Україні сільськогосподарського підприємства, що

працює винятково за технологіями органічного землеробства, розташовані на землях Полтавської області. Чотири десятиліття тому тут повністю відмовилися від застосування гербіцидів, пестицидів, мінеральних добрив, що дозволяє отримувати високоякісну екологічно чисту продукцію. ПП «Агроекологія» сертифіковано як виробника органічної продукції рослинництва, молока для дитячого харчування, атестовано як племінний завод з розведення великої рогатої худоби.

Отже, у наведеній публікації через призму розвитку периферійних сіл розкривається проблема транспортного сполучення з ними, а особливо загострюється увага щодо твердого покриття автомобільних доріг між населеними пунктами, вулично-шляхової мережі. Йдеться загалом про фінансування будівництва, реконструкції, ремонту, експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах селищних і сільських ТГ (сільських доріг). Оскільки сільські дороги зв'язані з дорогами загального користування державного значення, їх також необхідно моніторити, особливо в регіонах, де проводилися активні бойові дії та після їх звільнення з-під окупації. Тут необхідно проводити капітальні ремонти пошкоджених ділянок автомобільних доріг, а також відновлювати відповідні інженерні комунікації і штучні споруди чи їх здійснювати їх нове будівництво (мости, шляхопроводи, мостові переходи, транспортні споруди, обходи, з'їзди / виїзди на основну дорогу). Фактично необхідно проаналізувати ситуацію із забезпечення сільських жителів правом на користування якісним дорожнім покриттям навіть в умовах проведення бойових дій на території України. І почати слід з аналізу джерел фінансування дорожнього господарства, особливо сільських доріг.

У сфері дорожнього господарства діє низка стратегічних і програмних документів та нормативно-правових актів. Вони стосуються, по-перше, розроблених для комплексного розв'язання наявних проблем та містять основні пріоритети її розвитку; по-друге, ними передбачено правові основи забезпечення фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і експлуатаційним утриманням автомобільних доріг загального користування. Це, зокрема: **Державна цільова економічна програма** розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2023 роки (постанова Кабінету Міністрів України

від 21.03.2018 № 382 (далі - Державна цільова програма; ДЦП на наступні роки в стадії розроблення); **Національна транспортна стратегія України** на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р); **Закони України «Про джерела фінансування дорожнього господарства»** від 18.09.1991 №1562-XII (з наступними змінами та доповненнями); **«Про автомобільні дороги»** від 08.09.2005 № 2862-IV; **Бюджетний кодекс України** від 08.07.2010 №2456-VI; **План пріоритетних дій Уряду** (розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.02.2024 № 137-р); **Рекомендації Світового банку** щодо пріоритизації інвестицій, фінансування та оновлення мережі доріг України; **Бюджетний запит** на 2023-2025 роки індивідуальний, Форма 2023-2.

Джерелами формування Державного дорожнього фонду є **акцизні податки** з вироблених в Україні пального і транспортних засобів; з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів; **ввізне мито** на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них; **плата за проїзд** автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; **кошти спеціального фонду** Державного бюджету України, отримані шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування; **плата за проїзд платними автомобільними дорогами** загального користування державного значення, максимальний розмір та порядок справляння якої встановлюються Кабінетом Міністрів України; **інші надходження**, передбачені Державним бюджетом України, в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний рік; плата за передачу доріг у концесію або в оренду.

Але й з 2018 року не всі отримані податки йшли на ремонт доріг. Поступове наповнення фонду розраховане на 3 роки. У 2018 р. – 50 % на дороги, 2019 р. – 75 %, 2020 р. і далі – 100 %.

Використання коштів Державного дорожнього фонду: фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, виконання проектно-вишукувальних та науково-дослідних робіт, забезпечення розвитку виробничих потужностей дорожніх організацій. Перелік

об'єктів із зазначенням обсягів бюджетних коштів для фінансового забезпечення таких об'єктів затверджується Кабінетом Міністрів України за погодженням із Комітетом Верховної Ради України з питань бюджету. Головним розпорядником коштів державного дорожнього фонду є центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства; фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах здійснюється у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам.

Субвенція з державного бюджету розподіляється між місцевими бюджетами залежно від протяжності автомобільних доріг загального користування місцевого значення у відповідній адміністративно-територіальній одиниці станом на 1 січня року, що передуює плановому. Субвенція може спрямовуватися на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах у розмірі не більше 20 % обсягу такої субвенції, затвердженого у Державному бюджеті для відповідного місцевого бюджету. Перелік об'єктів та обсягів коштів за рахунок субвенції затверджується обласною державною адміністрацією за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства (тобто, Міністерство розвитку громад та територій України) з подальшим погодженням із Комітетом Верховної Ради України з питань бюджету.

Напрями розподілу коштів Державного дорожнього фонду: 60 % – на фінансування робіт, пов'язаних із автомобільними дорогами загального користування державного значення; 35 % – загального користування місцевого значення; 5 % – забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм [14].

Окреслений порядок формування необхідних ресурсів для забезпечення фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і експлуатаційним утриманням автомобільних доріг загального користування та сільських доріг України, пройшов доволі складний шлях – від прийняття базового Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [15] до наступних змін і доповнень, які різною мірою були спрямовані на вирішення

проблем сільських доріг. Зокрема, Верховною Радою України 17.11.2016 прийнято Закони України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» № 1762-VIII від 17.11.2016 та «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» № 1763-VIII від 17.11.2016. Відповідно до зазначених законів, у Державному бюджеті щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і експлуатаційним утриманням автомобільних доріг загального користування. Для цих цілей, починаючи з 2018 р., у складі спеціального фонду Державного бюджету створюється Державний дорожній фонд. Статтею 242 Бюджетного кодексу України визначено джерела формування та напрями використання коштів Державного дорожнього фонду, Порядок спрямування яких визначається Кабінетом Міністрів України. Головним розпорядником коштів Державного дорожнього фонду, які спрямовуються на фінансове забезпечення будівництва, реконструкцію, ремонт і експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, є Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (Агенство відновлення).

У Законі України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» від 17.11.2016 № 1764-VIII були реалізовані пропозиції про надання повноважень Раді міністрів АР Крим, обласним та Севастопольській міській державним адміністраціям щодо управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення, зокрема (ст. 10). Органами, що здійснюють управління автомобільними дорогами загального користування, є центральні органи виконавчої влади, що реалізують державну політику: у сфері дорожнього господарства; у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення; Рада міністрів АР Крим, обласні та Севастопольська міська державні адміністрації.

До повноважень обласних державних адміністрацій належать (ст. 12): **розроблення пропозицій** щодо формування та реалізації державної політики (стратегії) у сфері дорожнього господарства та управління

автомобільними дорогами загального користування місцевого значення, програм розвитку дорожнього господарства; **організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг** загального користування місцевого значення відповідно до державних будівельних норм і стандартів та переліків об'єктів та обсягів бюджетних коштів, передбачених місцевими бюджетами; **забезпечення належного маршрутного орієнтування** користувачів автомобільних доріг загального користування місцевого значення; **забезпечення сталого функціонування автомобільних доріг** загального користування місцевого значення; **озеленення смуги відведення** автомобільних доріг загального користування місцевого значення; **ведення статистичного обліку** та паспортизації автомобільних доріг загального користування місцевого значення та штучних споруд на них; **здійснення контролю за станом автомобільних доріг** загального користування місцевого значення, виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод і здійснення заходів щодо їх ліквідації; **забезпечення фінансування** та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення.

У результаті було проведено розмежування функцій з управління автомобільними дорогами та передачу обласним державним адміністраціям відповідних повноважень щодо управління автомобільними дорогами місцевого значення, запровадження довгострокових контрактів на експлуатаційне утримання автомобільних автомобільних доріг та ін. Зокрема, відповідно до реформи 2018 р., відповідальність за автомобільні дороги загального користування місцевого значення області покладаються на обласні державні адміністрації та балансоутримувача - Державне підприємство «Агентство місцевих доріг».

Наприкінці 2019 р. було прийнято Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України щодо запровадження середньострокового планування розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування» [16], згідно з яким внесено відповідні зміни та доповнення.

Законом уточнено, що субвенція з Державного бюджету України місцевим бюджетам на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, а також вулиць і доріг комунальної власності

спрямовується, серед іншого, на фінансування «науково-дослідних робіт, функціонування інформаційно-аналітичних систем, паспортизації та обстеження доріг, забезпечення якості, в тому числі залучення інженера-консультанта чи технічного нагляду і здійснення контролю за якістю доріг». Закон скасовує необхідність погоджувати з Комітетом Верховної Ради з питань бюджету переліки об'єктів будівництва, реконструкції та ремонту автодоріг.

Натомість передбачається, що державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення з переліком доріг, на яких заплановано роботи з будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту із зазначенням обсягів та джерел фінансування, затверджується Кабінетом Міністрів України, а щорічний перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автодоріг - центральним органом виконавчої влади, що формує державну політику в сфері дорожнього господарства.

Закон встановлює, що за рішенням Верховної Ради АР Крим, обласних, міських, селищних та сільських рад кошти територіальних дорожніх фондів можуть спрямовуватись на нове будівництво, реконструкцію, ремонт та експлуатаційне утримання автодоріг загального користування державного значення (тобто, перенаправлятися з місцевих доріг на державні автомобільні дороги загального користування). Також ухвалено Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо запровадження середньострокового планування розвитку і утримання автомобільних доріг загального користування» від 12.11.2019 №283-IX (тобто, на п'ять років).

Подальше удосконалення системи фінансування автомобільних доріг загального користування місцевого значення пов'язано із черговим удосконаленням і деталізацією напрямів і обсягів використання субвенції з Державного бюджету щодо базового Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [16, ст. 3], зокрема: субвенцію з Державного бюджету України місцевим бюджетам на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, виплату приватному партнеру / концесіонеру плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги загального користування місцевого значення та інших виплат у порядку та на умовах, передбачених

договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійним договором, а також вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах, яка розподіляється між місцевими бюджетами таким чином: 10 відсотків загального обсягу субвенції надається бюджету міста Києва на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання вулиць і доріг комунальної власності у місті Києві; 90 відсотків загального обсягу субвенції розподіляється між відповідними місцевими бюджетами (крім бюджету міста Києва) залежно від протяжності автомобільних доріг загального користування місцевого значення у відповідній адміністративно-територіальній одиниці станом на 1 січня року, що передує плановому.

Зазначена субвенція (крім субвенції, що надається бюджету міста Києва) може спрямовуватися на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах у розмірі не більше 20 відсотків обсягу такої субвенції, затвердженого законом про Державний бюджет України на відповідний рік для відповідного місцевого бюджету, а також на погашення та обслуговування місцевого боргу за місцевими внутрішніми та зовнішніми запозиченнями, залученими для виконання ремонтно-будівельних робіт на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення та комунальної власності, у розмірі не більше 30 відсотків обсягу такої субвенції, затвердженої законом про Державний бюджет України на відповідний рік для відповідного місцевого бюджету.

Перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах із зазначенням обсягів бюджетних коштів для фінансового забезпечення таких об'єктів затверджується Радою міністрів АР Крим, відповідною обласною державною адміністрацією, Київською та Севастопольською міськими державними адміністраціями за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства (тобто, Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України).

Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і

утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах перераховується за рахунок фактичних доходів спеціального фонду державного бюджету, які є джерелом надання зазначеної субвенції.

Отже, по-перше, встановлено, що субвенція з Державного бюджету України місцевим бюджетам на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, а також вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах розподіляється наступним чином: 10 % – м. Києву, 90 % – розподіляється між місцевими бюджетами (тобто, міськими, селищними, сільськими) залежно від протяжності автомобільних доріг загального користування місцевого значення у відповідній адміністративно-територіальній одиниці станом на 1 січня року, що передує плановому.

По-друге, субвенція може спрямовуватися на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах у розмірі не більше 20 відсотків обсягу такої субвенції.

По-третє, субвенція може спрямовуватися на погашення та обслуговування місцевого боргу за місцевими внутрішніми та зовнішніми запозиченнями, залученими для виконання ремонтно-будівельних робіт на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення та комунальної власності, у розмірі не більше 30 відсотків обсягу субвенції. Обсяги та напрями використання коштів за рахунок таких місцевих запозичень затверджуються відповідною обласною державною адміністрацією з подальшим погодженням з Комітетом Верховної Ради України з питань бюджету. Отже, *майже половина обсягу такої субвенції використовується безпосередньо для потреб територіальної громади.*

Дослідження науковців свідчать, що у виборі конструкції дорожнього покриття для відновлення автомобільних доріг загального користування необхідно надавати перевагу варіантному способу, який дозволяє виявити оптимальну конструкцію на основі врахування різних факторів і обрати варіант, що відповідає конкретним умовам, бюджету й технічним вимогам. Вибір конструкції покриття і матеріалу залежить від ступеню руйнування дороги і встановлюється за техніко-економічними показниками з урахуванням життєвого циклу автомобільної дороги.

Водночас маємо певні коригування за умов проведення бойових дій на території України. Зокрема, відповідно до вимог наказу Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154 «Про затвердження порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів» та з урахуванням постанови Кабінету Міністрів від 09.06.2021 № 590 (зі змінами) «Про затвердження Порядку виконання повноважень Державною казначейською службою в особливому режимі в умовах воєнного стану» та інших нормативних документів маємо наступне: експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах, відповідно до норм чинного законодавства України на час воєнного стану, стосуються тільки доріг загального користування місцевого значення. Отже, вулиці і дороги комунальної власності у населених пунктах не отримали на період воєнного стану необхідної правової підтримки і це стало предметом постійних суперечок між жителями, які проживають на вулицях із пошкодженим, зруйнованим або деформованим дорожнім покриттям, та місцевою владою.

Доцільно проаналізувати наслідки реформи децентралізації управління дорожнім господарством 2018 р. на прикладі Полтавської області. У результаті цієї реформи проведено розподіл відповідальності між центральним та місцевими органами виконавчої влади: було передбачено і проведено передачу доріг місцевого значення зі сфери управління Державного агентства автомобільних доріг України (колишній «Укравтодор») в управління місцевим органам влади: відповідальність за автомобільні дороги загального користування місцевого значення області було покладено на Полтавську обласну державну адміністрацію та балансоутримувача – Державне підприємство «Агентство місцевих доріг Полтавської області». Зокрема, у Полтавській області функціонує майже 1298 км автомобільних доріг загального користування державного значення (міжнародні, національні, регіональні, територіальні – 2,737 % від загальної протяжності автомобільних доріг державного значення), які перебувають у віданні Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, а 7618,4 км автомобільних доріг загального користування місцевого значення (6,478 % від протяжності автомобільних доріг загального користування місцевого значення), – у сфері

управління Полтавської обласної державної адміністрації, тобто, Агентства місцевих доріг (АМД) [17]. Загальна протяжність доріг загального користування становить 8916,4 км. Для порівняння: за даними Полтавської ОВА (на кінець 2008 р.), мережа автомобільних доріг загального користування налічувала 8875,5 км доріг та 571 мостових споруд довжиною 20,0 км, зокрема, доріг державного значення загального користування – 890,9 км, місцевого значення загального користування – 7984,6 км; з них: територіальних – 611,6 км, обласних – 4401,5 км, районних – 2971,5 км. У межах сільських населених пунктів розташовано 2345,6 км доріг загального користування Полтавської області. Їхня щільність складає 310 км / 1000 км² (площа області – 28748 км², протяжність автомобільних доріг загального користування – 8916,4 км), (найбільше у Львівській області – 375,8 км / 1000 км², що вище середнього в Україні – 280,6 км / 1000 км²). Щільність автомобільних доріг в Україні нині у 5-7 разів нижча порівняно з автодорогами країн Західної Європи та США.

Водночас існували й інші оцінювання. За даними Полтавської ОВА, дороги відомчого підпорядкування становили 9199,6 км, з яких 2268,0 км – ґрунтові (24,6 %). На цій мережі розташовано 93 мостові споруди протяжністю 3,6 км.

Зазначимо, що функції замовника на виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання доріг місцевого значення у Київській області виконує департамент регіонального розвитку та житлово-комунального господарства обласної державної адміністрації. На балансі Служби автодоріг у Київській області залишились автомобільні дороги державного значення загального користування загальною протяжністю 2236,2 км (4,716 % від загальної їх протяжності по Україні). У пристоличній області протяжність автомобільних доріг загального користування місцевого значення становить 6375,5 км (5,421 %), з них обласних – 4171,8 км (65,4 % від протяжності автомобільних доріг місцевого значення по Київській області), районних – 2203,7 км (34,6 %).

Державний дорожній фонд у складі спеціального фонду Державного бюджету було запроваджено з 01.01.2018 і передбачено виділення субвенцій з держбюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах. Отже, планувалося виконати основну части-

ну робіт з відновлення, розвитку та експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення Полтавської області саме за кошти субвенції з державного бюджету. Унаслідок цього виникла нагальна потреба формування чітких стратегічних напрямів експлуатаційного утримання та відновлення і розвитку місцевих доріг з урахуванням маршрутного принципу (тобто, передбачає право на першочерговий ремонт доріг місцевого значення між адміністративним центром та населеними пунктами області для забезпечення транспортного сполучення між ними) та соціально-економічних пріоритетів перспективного розвитку Полтавської області.

Отже, була створена система управління щодо виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання доріг місцевого значення в усіх областях України, а основними джерелами фінансування для забезпечення їх реалізації стали: *Державний бюджет* – у межах бюджетних призначень на відповідний рік місцевим бюджетам (субвенція з Державного дорожнього фонду (ДДФ)); *обласний бюджет* – у межах бюджетних призначень; *бюджети сілських, селищних, міських територіальних громад* – в межах бюджетних призначень, визначених рішеннями про місцеві бюджети; інші джерела не заборонені законодавством.

Необхідно зазначити, що, починаючи з 2018 р., поступово формувалася матеріально-технічна база для реалізації і система фінансування виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання доріг місцевого значення Полтавської та інших областей. Водночас вже з 2020-их поступово вимальовувалася система ремонту місцевих доріг і вулиць населених пунктів на умовах співфінансування: передбачає сумісне використання коштів Державного дорожнього фонду та територіальної громади, що дозволяє забезпечити ремонти доріг, які з 2023 р. обирали виключно місцеві громади. Отже, доцільно проаналізувати перший досвід Полтавщини щодо проведення ремонтів місцевих доріг і вулиць.

У межах Полтавської територіальної громади (в області 60 ТГ) Агентство місцевих доріг за державні кошти за період 2018-2021 років провело капітальний та поточний середній ремонт на двох дорогах [18]:

- капітальний ремонт О1719274 / Суми-Полтава / — Сем'янівка — Надержинщина на ділянці км 0+000 - км 3+121: 2020-2021 роки, використано 46 млн 647,1 тис. грн;

- поточний середній ремонт М-03 Київ — Харків — Довжанський по вул. Київське шосе і вул. Харківське шосе в межах м. Полтава (окремими ділянками), які знаходяться на балансі міста. Агентством відремонтовано 3,2 км за 2018-2021 роки. Полтавська влада обіцяла провести ці роботи на умовах співфінансування 50 % на 50 %. Використано 213 млн 932 тис. грн, з яких кошти Полтавської ТГ становлять тільки 16 млн 337 тис. грн, або 92,4 % на 7,6 %. Це свідчить, що основним об'єктом для реалізації проблем місцевих доріг були вулиці м. Полтави, а також дороги до приміських сіл. Така ситуація пояснюється недостатньою участю або взагалі без участі територіальних громад у фінансуванні цих робіт, але з часом ситуація покращувалася.

У 2023 р. тенденція спільного фінансування робіт по ремонту місцевих доріг і вулиць населених пунктів набула значного поширення серед громад Полтавської області і станом на 11.07.2023 мали наступні показники:

а) громади, які у співфінансуванні внесли коштів більше, ніж ДДФ, – 23 / кошти 193256 тис. грн;

б) громади, які внесли коштів в однакових частинах з ДДФ – 22 / 37691 тис. грн;

в) громади, які внесли коштів менше, ніж ДДФ – 5 / 2775 тис. грн;

г) громади, які не вносили коштів на ремонт доріг – 10.

Усього територіальні громади у співфінансування ремонтних робіт внесли 233722 тис. грн, що становило 63 % від загального фонду ремонту доріг і вулиць, а внесок ДДФ становить 137265 тис. грн (37 %). Загальна величина фонду ремонту місцевих доріг і вулиць населених пунктів комунальної власності становила 370987 тис. грн, або 371 млн грн станом на початок липня 2023 р.

Отже, в умовах критичного недофінансування з Державного бюджету Агентство місцевих доріг для збільшення обсягів ремонтних робіт, забезпечення проїзду на критично-важливих ділянках доріг для територіальних громад результативно співпрацює з громадами на умовах співфінансування. Зокрема, у квітні з Полтавською міською громадою було укладено договір на суму 2 млн 178,6 тис. грн про міжбюджетні трансферти, що є підставою для перерахунку коштів для ремонту. Перелік трьох доріг відповідно до цього договору з Полтавською громадою: 1. О1719270 Валок — Бугаївка — Циганське; 2. О1719271 Полтава — Гожули — Черноглазівка; 3. С171916 Полтава — Сем'янівка — Петрівка — /Н-12/.

Також 22 травня АМД отримано лист від Полтавської громади про зміни до Програми розвитку житлово-комунального господарства та благоустрою. Згідно з цим листом, до вищенаведеного переліку доріг додали ще дванадцять: 1. С171910 Лаврики — Абазівка; 2. С171971 /М-03/ — Рожаївка; 3. О1719279 Терентіївка — Залізничне — Ковалівка — /М-03/; 4. /М-03/ — Давидівка; 5. С171963 /М-03/ — Мильці; 6. С171977 /М-03/ — Куклинці; 7. О1719274 /Н-12/ — Сем'янівка — Надержинщина; 8. С171903 /Валок-Циганське/ — Лозівка; 9. О1719269 Гутирівка — Пальчиківка — Келебердівка; 10. С171909 Гожули — Падалки; 11. О1719273 /Н-12/ — Тахтаулове; 12. С171915 Жуки — Тахтаулове.

Водночас у липні з Полтавською міською громадою був укладений договір на суму 41 млн 600 тис. грн для ремонту дванадцяти додаткових доріг. Отже, з Полтавською громадою 7 квітня та 10 липня 2023 було підписано договори, які є офіційною підставою для перерахування коштів та початку ремонтних робіт. Але дрібний ремонт доріг у Полтавській міській громаді розпочнеться лише після отримання фінансування від неї. Роботи будуть виконані за технічного супроводу та під контролем фахівців Агентства місцевих доріг. Станом на 11.07.2023, коштів субвенцій від Полтавської громади для ремонту зазначених доріг не надходило.

Водночас Агентство місцевих доріг співпрацює з Полтавською громадою. Вже проведена необхідна робота кількох відділів підприємства з визначення обсягів робіт на обраних дорогах. В інших громадах, які перерахували кошти, підрядники уже виконують ремонти. Підкреслюємо, що роботи розпочинаються лише на підставі укладеного договору й проведеного фінансування. Отже, тепер залишилося дочекатися на ремонт вказаних доріг, а у випадку його відсутності найближчим часом - на пояснення від міської ради та Агенства МД [18].

З метою розроблення перспективних шляхів розвитку дорожньої мережі та для забезпечення їх практичної реалізації державним підприємством «Національний інститут розвитку інфраструктури» (колишній ДП «ДерждорНДІ», нинішній – ДП «НІРІ») було розроблено Цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення Полтавської області на 2020-2024 роки. Реалізація Програми передбачала довгострокове планування (2020-2024 роки) та фінансування чітко визначених завдань і заходів щодо експлуата-

ційного утримання, відновлення та розвитку мережі місцевих доріг, а також мостів на них за кошти Державного бюджету України.

Зазначимо, що основними принципами відновлення місцевих доріг є: маршрутний - відновлення основних доріг, який корелюється з завданнями і заходами Державних програм; середньострокове планування відновлення місцевих доріг на основі науково обґрунтованих методик, нормативів, методів та підходів; реалізація об'єктів, роботи на яких розпочато у попередні роки; комплексний підхід до відновлення транспортно-експлуатаційних показників штучних споруд; активізація інноваційної та науково-технічної діяльності в дорожньому господарстві, застосування ефективних та економічних підходів до виконання робіт з застосуванням місцевих матеріалів та альтернативних технологій.

Завдяки зазначеним реформам впродовж 2018-2023 років розпочато відновлення автомобільних доріг загального користування місцевого значення в Полтавській області, оскільки раніше вони фінансувались за залишковим принципом. Проте наявні фінансові ресурси не дають можливості одночасно відновити всі автомобільні дороги. Фактично Програму реалізовано не в повному обсязі через відсутність стабільного фінансування у 2022 та 2024 роках та урізаного фінансування 2023 року. Тобто, Державний дорожній фонд України не забезпечив стале, гарантоване та прогнозоване фінансування для експлуатаційного утримання, відновлення та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення області.

Водночас, відповідно до реформи 2018 року, відповідальність за автомобільні дороги загального користування місцевого значення області покладається на обласну державну адміністрацію та балансоутримувача ДП «Агентство місцевих доріг Полтавської області». Тому необхідно передбачити гарантовані обсяги фінансування для утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення саме за рахунок коштів Державного бюджету, обласного бюджету, бюджетів сільських, селищних, міських територіальних громад та інших джерел. Крім відновлення автомобільних доріг загального користування місцевого значення має бути якісне експлуатаційне утримання. За розрахунком ДП «НІРІ», потреба на один рік для експлуатаційного утримання 7618,4 км автомобільних доріг загального користування місцевого значення складає 2 130 млн грн у цінах 2023 року (тобто, в середньому

один км потребує 280 тис. грн на утримання). Фактично наявне фінансування у кілька разів менше від потреби [18].

За 2024 р. на території Полтавщини вдалося відновити майже 360 тис. м² дорожнього покриття. З обласного бюджету було перераховано 184,7 млн грн. Роботи проводили у 46 громадах, які спрямували на ремонт і утримання 263,8 млн грн на умовах співфінансування (разом 448,5 млн грн, тобто, у 4,75 рази менше від потреби; вартість відновлення дорожнього покриття 1245,8 грн / м²). Серед лідерів - Зіньківська (30,0 млн грн), Новоселівська (24,38 млн грн), Глобинська (22,54 млн грн) та Великосорочинська (22,532 млн грн) громади, які залучили найбільший обсяг коштів. Сім громад отримали понад 12 млн грн від десяти підприємств. Крім того, Полтавська ОВА та міська рада надали по 10 млн грн (усього 20 млн грн) на ремонт доріг між селами в старостатах Полтавської громади. Станом на 01.12.2024, було освоєно лише 6,3 млн грн. Полтавська громада отримала найбільш сприятливі умови співфінансування для ремонту доріг місцевого значення, тобто, 50 % на 50 %, тоді як інші громади витрачали 70 % власних коштів або взагалі 100 % [19]. Зазначимо, що оскільки всі кошти Державного дорожнього фонду у 2024 р. були передані на потреби Міністерства оборони, то ремонти виконувалися за фінансування територіальних громад та кошти обласного бюджету (як співфінансування) у тих місцях, які були запропоновані громадами.

У 2024 р. Департаментом будівництва, містобудування і архітектури, житлово-комунального господарства та енергетики Полтавської ОВА була розроблена Програми утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2024-2028 роки. Вона є складовою операційної цілі 3.2. Інфраструктурний розвиток територій та пріоритетна увага сільській місцевості Стратегії розвитку Полтавської області на 2021-2027 роки.

Основним завданням Програми є оптимізація наявних фінансових ресурсів шляхом впровадження сталого, гарантованого і прогнозованого фінансування з Державного бюджету, обласного бюджету, бюджетів сільських, селищних, міських територіальних громад та інших джерел, а також системного підходу до експлуатаційного утримання, відновлення та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення, як основної мережі на рівні області з метою активізації економічного розвитку

територіальних громад, підвищення рівня доступності соціальних, культурних, освітніх і медичних послуг та рекреаційних зон для користувачів автомобільних доріг. Програму пропонується реалізувати шляхом виконання скоординованих заходів відповідно до ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво» (зі змінами) і ДСТУ 8747:2017 «Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання», а саме: поточний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення; нове будівництво автомобільних доріг загального користування місцевого значення; реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування місцевого значення (табл. 1).

Реалізація Програми передбачає довгострокове планування та фінансування чітко визначених завдань і заходів щодо експлуатаційного утримання та відновлення мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення, а також мостів на них за кошти Державного бюджету, обласного бюджету, бюджетів сільських, селищних, міських територіальних громад та інших джерел (табл. 2).

Основними принципами утримання та відновлення місцевих доріг є: забезпечення сталого фінансування дорожньої галузі області; маршрутний принцип відновлення основних доріг (першочергового колишніх територіальних автомобільних доріг, що змінили свій статус на місцевого значення); комплексний підхід до відновлення транспортно-експлуатаційних показників штучних споруд.

Виконання Програми сприятиме підвищенню рівня зайнятості населення в дорожній галузі, будівельній індустрії, галузі машинобудування дорожніх машин та механізмів та у сфері обслуговування об'єктів дорожнього сервісу. Крім того, Програма гарантуватиме стабільне фінансування експлуатаційного утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення за рахунок коштів Державного бюджету, обласного бюджету, бюджетів сільських, селищних, міських територіальних громад та інших джерел, що зазначено в таблиці 2. Такий стан забезпечить автомобільні дороги загального користування місцевого значення області додатковим обсягом фінансування для сталого функціонування дорожньої галузі та зростання показників ефективності.

Таблиця 1 – Програма утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення по Полтавській області на 2024-2028 роки

№ пп	Показники ефективності Програми	Значення показника на початок реалізації Програми	Одиниця виміру	Усього за 2024-2028 рр.	Прогнозні значення показників успішності станом на завершення бюджетного року					Джерела отримання інформації щодо показників
					2024	2025	2026	2027	2028	
1	Поточний ремонт* та експлуатаційне утримання** автомобільних доріг загального користування місцевого значення	0	забезпечення мінімального утримання автомобільних доріг, км	2004	179	321	465	501	538	Методика визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2022 №753 (зі змінами), Кошторисні норми України затверджені наказом Міністерство розвитку громад та територій України від 01.11.2021 №281 (зі змінами), звіт ДП «ДерждорНД» від 12.07.2023 з розроблення кошторисної документації за договором від 16.03.2023 № 115-23
2	Нове будівництво авто мобільних доріг загально ного користування місцевого значення	0	км	-	-	-	-	-	-	Методика визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2022 №753 (зі змінами), Кошторисні норми України затверджені наказом Міністерство розвитку громад та територій України від 01.11.2021 №281 (зі змінами)
3	Реконструкція та капі тальний***ремонт авто мобільних доріг загально ного користування місцевого значення	0	км	-	-	-	-	-	-	Методика визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2022 №753 (зі змінами), Кошторисні норми України затверджені наказом Міністерство розвитку громад та територій України від 01.11.2021 №281 (зі змінами)

Джерело: складено за даними [17].
* орієнтовна вартість поточного ремонту 1 км автомобільної дороги загального користування місцевого значення IV категорії становить 11 млн грн у цінах 2023 р.;
** експлуатаційне утримання автомобільних доріг – це комплекс робіт з обстеження (оглядів) та утримання автомобільних доріг, дорожніх споруд та смуги відведення відповідно до Переліку робіт за ДСТУ 8747:2017 «Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання»;
*** орієнтовна вартість капітального ремонту (реконструкції) 1 км автомобільної дороги загального користування місцевого значення IV категорії становить від 40 млн грн. у цінах 2023 р., вартість капітального ремонту (реконструкції) моста індивідуальна та залежить від виду і обсягів ремонтних робіт та габаритів споруди.

Таблиця 2 – Бюджет Програми утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2024-2028 роки*, млн. грн

Очікувані джерела фінансування	Роки/ всього коштів	Строк реалізації Програми, роки					Частка від загального обсягу фінансування, %
	2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	
Обсяг коштів усього, у т.ч.:	750	50	100	150	200	250	100
Державний бюджет	У межах бюджетних призначень, визначених у Державному бюджеті України на відповідні роки						-
Обласний бюджет	750	50	100	150	200	250	100
Бюджети сільських, селищних, міських територіальних громад	У межах бюджетних призначень, визначених рішеннями про місцеві бюджети на відповідні роки						-
Інші джерела	-						-

Джерела: складено і систематизовано за [19].

Отже, проблема експлуатаційного утримання та відновлення автомобільних доріг загального користування місцевого значення стала повсякденною справою місцевих органів виконавчої влади і відповідної служби – ДП «Агентство місцевих доріг». Фінансування вказаних робіт відбувається за рахунок субвенцій з Державного бюджету місцевим бюджетам та на умовах співфінансування за рахунок власних доходів місцевих рад, а також підприємств. Ця система проходила становлення з 2018 р., але в 2024 р. її роль в утриманні і відновленні доріг суттєво зросла.

Основне навантаження з реалізації повсякденних зв'язків між населеними пунктами, відокремленими підрозділами, продуктивними угіддями, об'єктами господарського і культурного значення та з дорогами загального користування здійснюється на базі розгалуженої мережі районних, відомчих (внутрігосподарських технологічних) та автомобільних доріг на приватних територіях. Залежно від транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг місцевого значення: інтенсивності руху, стану покриття, обсягу ураження різними деформаціями (ямковість, колійність, тріщини, вибоїни), місць розташування виробничих підрозділів, продуктивних угідь, інших об'єктів – обирається черговість експлуатаційного утримання та проведення їх ремонту: дрібного (усунення аварійної ямковості та вибоїн), переходу від поточного середнього до капітального, нового будівництва. Вартість робіт:

експлуатаційного утримання – 280 тис. грн/км; відновлення дорожнього покриття – 7,5 млн грн/км (1250 грн/м²); поточного ремонту – 11 млн грн/км; капітального ремонту (реконструкції) – від 40 млн грн/км (у цінах 2023 р.); нове будівництво – визначається на основі техніко-економічних розрахунків та обґрунтування [20].

Стабільне фінансування дозволяє планувати ремонти на 3-5 років, але за один рік неможливо відремонтувати усю мережу доріг, навіть за 100 % фінансування. Ось чому аварійний ремонт досі є основним способом збереження існуючої дорожньої мережі, а його мета – забезпечити постійний та безперешкодний проїзд автомобільного транспорту до усіх населених пунктів, об'єктів і сільськогосподарських угідь, незалежно від пори року.

Доречно нагадати, що ущільнення мережі і розбудова автомобільних доріг загального користування місцевого значення (сільські, відомчі, під'їзні, дороги АПК, внутрішньогосподарські технологічні) особливо набули значення у 80-ті роки, унаслідок реалізації програм соціального розвитку сіл та продовольчої програми України. Але за переходу аграрного сектора на ринкові відносини, трансформаційного спаду (1990-1999 рр.) і відновлення (2000-2018 рр.), відбулася руйнація мережі автомобільних доріг місцевого значення та виробничої інфраструктури дорожнього господарства (ліквідація міжгосподарських шляхобудівельних організацій).

Це спричинило виникнення значних ризиків функціонування автомобільних доріг: оскільки внутрішньогосподарські дороги втратили своїх власників, то відбувалася їх хаотична руйнація (збільшення ямковості, вибоїн, повна руйнація окремих ділянок дорожнього полотна), без перспектив елементарного відновлення. І лише з проведенням децентралізації управління у сфері дорожнього господарства (2018 р.) ситуація почала поліпшуватися. Як засвідчують дослідження Світового банку, лише починаючи з сьомого року після старту

реформ можна очікувати сталих позитивних рефлексій національної економіки. Отже, і в сфері дорожнього господарства цей висновок повністю підтверджується.

Доцільно представити мережу автомобільних доріг у вигляді структури за формами власності та асигнування в динаміці (табл. 3). Зазначимо, що наведені статистичні дані не претендують на повноту, оскільки відсутня відповідна статистична звітність, а частина лише враховується на рівні організацій та областей.

Таблиця 3 – Фінансування робіт з утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення України у 2014-2024 рр.

Період	Роки	Фінансування, усього (держбюджет), млрд грн	Б	Результати, км доріг			
				державного значення		місцевого значення	
				збудовано	ремонт	збудовано	ремонт
2014-2018	2014	41,3 (33,9)	Державний бюджет («Автодор»), місцеві бюджети, аграрні та інші підприємства	4 339			888
	2015	45,8 (36,7)		330,78			
	2016	35,2 (21,2)		928,9			
	2017	52,3 (24,8)		1 965,85			
	2018	67,0 (30,3)		1 411,94			
2019-2021	2019	69,5 (36,9)		846,97			
	2020	132,8(93,9)		3926,3			
	2021	178(132)		5098		2190	
2022-2024	2022	(46,7)	Фонд «Ковід» Субвенції				60,3
	2023	(45,9)			75,9		
	2024	(0)**			69,3		
2025	проект	(12,3)	Держбюджет				
Під час війни знищено 25,4 тис. км доріг та 344 мости. Для їх відновлення потрібно 12 млрд доларів. і від 5 до 20 років часу.							

Джерела: систематизовано та узагальнено за [21-24].

(0) - у 2024 році всі кошти з Державного дорожнього фонду (94,7 млрд грн) були спрямовані на потреби безпеки та оборони України.

Примітка: Служби автомобільних доріг (САД) — це регіональні підрозділи Укравтодору. Вони опікуються дорогами державного значення, від територіальних до міжнародних, їх загальна протяжність 46,6 тис. км. Кожна область має свою САД. Натомість обласні державні адміністрації відповідають за стан доріг місцевого значення, яких в Україні нараховується 122,8 тис. км. У підпорядкуванні місцевої влади перебуває ще 250 тис. км вулиць і доріг комунальної власності. Всього - 419,4 тис. км доріг: державних, місцевих, комунальних. Власниками останнього, четвертого типу доріг, тобто, відомчих (технологічних) автомобільних доріг на приватних територіях є установи та організації, фізичні та юридичні особи.

Висновки. Проведене наукове дослідження дозволяє зробити низку висновків про те, що навіть в умовах війни проводиться практична робота з відновлення зруйнованих дорожніх покриттів і мостових переходів, незважаючи на мобілізацію додаткових, крім визначених законами, ресурсів і робочої сили для проведення визвольних бойових дій. З урахуванням тривалого періоду (1990-2010 роки) безгосподарського використання відбулося погіршення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг місцевого значення (сільських, під'їзних, технологічних та ін.) у зв'язку з чим загострилася проблема їх вчасного відновлення (проведення різних видів ремонтів, ущільнення функціонуючої мережі, забезпечення експлуатаційного утримання). У дореформений період для вирішення цих проблем була сформована необхідна обслуговуюча інфраструктура, що включала також міжгосподарські шляхобудівельні організації, які припинили свою діяльність у процесі переходу на ринкову модель господарювання. Нова система обслуговування автомобільних доріг місцевого значення фактично почала формуватися у 2018 р., але її основні передумови були опрацьовані у попередні роки. Вони включали створення у складі спеціального фонду Державного бюджету України Державного дорожнього фонду (1998 р.) для фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування. Щодо автомобільних доріг місцевого користування, то ця проблема була унормована Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» (від 12.11.2019 № 282-ІХ), тобто, фактично через 20 років після першої згадки (1999 р.) про сільські дороги. Державний дорожній фонд у складі спеціального фонду Державного бюджету було запроваджено з 01.01.2018 і передбачено виділення субвенцій з держбюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах. Отже, планувалося виконати основну частину робіт з відновлення, розвитку та експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення у регіонах за кошти субвенції з державного бюджету, місцевих бюджетів та з інших джерел. І в останні роки з урахуванням цільового виділення субсидій на ці потреби

проблема мала бути вирішеною, але війна наклала свій відбиток – анульовано положення про утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах.

Законодавче вирішення проблеми фінансового забезпечення утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення у регіонах знайшло продовження у покладанні відповідальності за їх безперебійне функціонування відповідно до реформи 2018 р. на обласну державну адміністрацію та балансоутримувача (Державне підприємство «Агентство місцевих доріг Полтавської області»). На його баланс від Укравтодору перейшло 7820 км доріг місцевого значення, більшість з яких перебувала в аварійному стані (70 % місцевих доріг потребують капітального ремонту). Ось чому основним завданням Агентства стало приведення цих доріг до проїзного стану на основі виконання ремонтних робіт. У складі Агентства функціонує 15 різних організацій («Автошлях», «Агрошляхбуд», асфальтобетонний завод «Дорбуд», «Дорсервіс», «Дортехно», «Облбуддор», «Райагробуд», «Техноагросервіс» та ін.), які проводять поточні середні і капітальні ремонти, здатні виконувати нове будівництво та забезпечують експлуатаційне утримання 7618,4 км автомобільних доріг місцевого значення. Для забезпечення безаварійного функціонування місцевих доріг в осінньо-зимовий період щорічно проводиться заготівля біля 30 тис. тонн піщано-сольових сумішей (ПСС) і протиожезедних матеріалів (ПОМ). У результаті було забезпечено мінімальне утримання автомобільних доріг місцевого значення області в осінньо-зимовий період 2024-2025 рр.

Враховуючи, що у 2025 р. відбувається продовження війни, кошти Державного дорожнього фонду залучаються на потреби оборони, а тому основними донорами фінансування робіт з відновлення, розвитку та експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення у регіонах будуть фінансові ресурси місцевих бюджетів, власні доходи підприємств, що розташовані на території зацікавлених у відродженні сільських доріг громад, та інших незаборонених джерел.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Розвиток сільських територій України (1990-2010 роки): моногр./ М.К. Орлатий, І. Ф. Гнибіденко, І. М. Демчак та ін.; за ред. М. К. Орлатого. К.: НДІ «Укراгропромпродуктивність», 2012. 752 с.
2. Сільські території в Україні: практика ідентифікації та інструменти розвитку: науково-аналі-

тична доповідь / Сторонянська І. З., Залуцький І. Р., Патицька Х. О. Львів, ДУ «інститут регіональних досліджень імені М. Долишнього НАН України». 2021. 137 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»). URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20210038.pdf>.

3. Палапа Н. В., Білотіл В. Ю., Гончар С. М., Бабікова К. О. Сільські території України: сучасний стан, проблеми, шляхи розв'язання. *Збалансоване природокористування*. 2023. № 1. С. 53–65.

4. Фурман І. В., Дмитрик О. В. Формування стратегічних напрямів розвитку сільських територій. *Таврійський науковий вісник*. Серія: Економіка. 2022. Випуск 13. С. 46–53. DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2022.13>.

5. Транспортне забезпечення розвитку сільських територій: Бібліотека сільського голови / За ред. М. К. Орлатого. К: УАДУ, 2003. 69 с.

6. Кашканов, А. А. Транспортно-експлуатаційні якості автомобільних доріг та міських вулиць: навч. пос./Кашканов А. А., Кашканов В. А., Кужель В. П. Вінниця: ВНТУ, 2017. 113 с.

7. Проектування автомобільних доріг: навч. пос./ Ю. М. Собко, Ю. В. Сідун, Л. О. Карасьова. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2019. 228 с.

8. Степура В. С. Основи експлуатації автомобільних доріг і аеродромів: навч. пос./ Степура В. С., Белятинський А. О., Кужель Н. В. К.: НАУ, 2013. 204 с.

9. Петраковська О. С. Формування інфраструктури територій: конспект лекцій / О. С. Петраковська, І. В. Литвиненко. Київ: КНУБА, 2024. 79 с.

10. Автомобільні дороги: Проектування. Будівництво: ДБН В.2.3-4:2015. [Чинний від 2016 – 04 – 01, із змінами та доповненнями від 01.09.2019 та 01.03.2022]. К: Мінрегіонбуд України, 2015. 104 с.

11. Про автомобільні дороги. Закон України від 08.09.2005 № 2862-ІУ. *Офіційний вісник України*. 2005. № 40.

12. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення. Постанова Кабінету Міністрів України від 15.12.2023 № 1318. *Офіційний вісник України*. 2024. № 8.

13. Фіалковський А. Сільські дороги – проблема давня і сьогочасна. Оpubліковано 26.07.2019. URL: <http://zorya.poltava.ua/silski-dorogi-problema-davnja-i-sogochasna/>.

14. Державний дорожній фонд: особливості формування та використання коштів. URL: <http://sklinternational.org.ua/wp-content/uploads/2018/02/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D0.pdf>.

15. Про джерела фінансування дорожнього господарства. Закон України від 18.09.1991 № 1562-ІІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1991 р., № 47.

16. Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України щодо запровадження середньострокового планування розвитку та утримання

автомобільних доріг загального користування». Закон України від 12.11.2019 № 282-ІХ. *Офіційний вісник України*. 2019. № 96.

17. Програма утримання та розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2024-2028 роки. Про'кт. URL: https://media.poda.gov.ua/docs/ikgdkyszcz/proect_aad14-05-2024d.pdf.

18. Пругло Ян. Агентство місцевих доріг уклало з Полтавою договори на ремонт 15 доріг в старостатах й чекає на фінансування. Оpubліковано 11.07.2023. URL: <https://poltava.to/news/72120/>.

19. Пругло Ян. Рейтинг громад Полтавщини за показником витрат на ремонт місцевих доріг. Оpubліковано 27.12.2024. URL: <https://poltava.to/news/79405/>.

20. Зміни до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг. Затверджено наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерством фінансів України (Проект). URL: https://restoration.gov.ua/4497/hromadske_obhovorennia/71318/71325.pdf.

21. Пухнач В. Витрати на шляхи та дороги в Україні: скільки та коли. Розглядаємо період від початку 2014 року та після повномасштабного вторгнення. Оновлено 06.08.2024. URL: <https://finance.ua/ua/goodtoknow/vytraty-na-shliakhy-ta-dorohy-v-ukraini-skilky-ta-koly>

22. Шоломицький Ю., Дейсан І., Шоломицька О., Онопрієнко А., Шаповал Н. Оцінка економічних ефектів програми «Велике будівництво» в 2020-2023 роках. Київ: КШЕ (Київська школа економіки); Укравтодор, лютий 2021. 56 с.

23. Отт М. Велике будівництво: що відбувається з ремонтом доріг. 04.02.2021. URL: <https://voxukraine.org/velike-budivnistvo-shhovidbuvayetsya-z-remontom-dorig/>

24. «Велике будівництво»: скільки доріг насправді збудували в Україні торік. 20.03.2025. URL: <https://www.komersant.info/velyke-budivnytstvo-skilky-dorih-naspravdi-zbuduvaly-v-ukraini-torik/>

25. Бюджетний запит на 2025–2027 роки, Форма БЗ-2 (індивідуальна). URL: <https://restoration.gov.ua/4489/finansovo-ekonomichna-diialnist/71161/71164.pdf>.

REFERENCES

1. Orlatiy, M. K., Gnibidenko, I. F., Demchak, I. M. (2012). Rozvytok silskykh terytorii Ukrainy (1990-2010 roky): monohrafiia [Development of rural territories of Ukraine (1990-2010): monograph]. K.: NDI «Ukragropromproduktivnost». 752 p.

2. Storonianska, I. Z., Zalutsky, I. R., Patytska, H. O. (2021). Silski terytorii v Ukraini: praktyka identyfikatsii ta instrumenty rozvytku: naukovy-analitychna dopovid [Rural territories in Ukraine: identification practice and development tools: scientific and analytical evidence]. Lviv, DU «Institute of Regional Research named after M. Dolishny NAS of Ukraine». 137 p. Available at: <https://ird.gov.ua/irdp/p20210038.pdf>.

3. Palapa, N. V., Bilotil, V. Yu., Gonchar, S. M., Babikova, K. O. (2023). Silski terytorii Ukrainy: suchasnyi stan, problemy, shliakhy rozviazannia [Rural territories of Ukraine: current state, problems, ways of unraveling]. *Zbalansovane pryrodokorystuvannia* [Balancing nature]. No. 1. pp. 53-65.
4. Furman, I. V., Dmitry, O. V. (2022). Formuvannia stratehichnykh napriamiv rozvytku silskykh terytorii [Formation of strategic directions for the development of rural territories]. *Tavriiskyi naukovi visnyk. Seriya: Ekonomika* [Taurian scientific journal. Series: Economics]. Issue 13. pp. 46–53. DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2022.13>.
5. Orlatiy, M. K. (2003). Transportne zabezpechennia rozvytku silskykh terytorii: Biblioteka silskoho holovy [Transport security for the development of rural territories: Library of the rural head]. 69 p.
6. Kashkanov, A. A. (2017). Transportno-eksploatatsiini yakosti avtomobilnykh dorih ta miskykh vulyts: navch. pos. [Transport and operational components of highways and small streets: tutorial. Vinnytsia: VNTU. 113 p.
7. Sobko, Yu. M., Sidun, Yu. V. (2019). Proektuvannia avtomobilnykh dorih: navch. pos [Design of motor roads: tutorial]. Lviv. Publishing house of Lviv Polytechnic. 228 p.
8. Stepura, V. S. (2013). Osnovy ekspluatatsii avtomobilnykh dorih i aerodromiv: navch. pos [Fundamentals of operation of highways and airfields: tutorial]. K.: NAU, 2013. 204 p.
9. Petrakovska, O. S. (2024). Formuvannia infrastruktury terytorii: konspekt lektsii [Formation of territorial infrastructure: lecture notes]. Kiev: KNUBA. 79 p.
10. Avtomobilni dorohy: Proektuvannia. Budivnytstvo: DBN V.2.3-4:2015. K: Minrehionbud Ukrainy [Highways: Design. Building: DBN V.2.3-4:2015. K: Ministry of Regional Development of Ukraine]. 2015. 104 p.
11. Pro avtomobilni dorohy. Zakon Ukrainy vid 08.09.2005 №2862-IU. Ofitsiyni visnyk Ukrainy [About highways. Law of Ukraine dated 08.09.2005 No. 2862-IU. Official newsletter of Ukraine]. 2005. No. 40.
12. Pro zatverdzhennia pereliku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 15.12.2023 № 1318. Ofitsiyni visnyk Ukrainy [About the confirmation of the flow of highways of foreign importance of sovereign significance. Resolution No. 1318 to the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 15, 2023]. Official Bulletin of Ukraine. 2024. No. 8.
13. Fialkovsky, A. Silski dorohy – problema davnja i sohochasna [Rural roads are a long-standing and current problem]. Available at: <http://zorya.poltava.ua/silski-dorogi-problema-davnja-i-sogochasna/>.
14. Derzhavnyi dorozhnii fond: osoblyvosti formuvannia ta vykorystannia koshtiv [State road fund: features of formation and selection of costs]. Available at: <http://sklininternational.org.ua/wp-content/uploads>
15. Pro dzherela finansuvannia dorozhnogo hospodarstva. Zakon Ukrainy vid 18.09.1991. №1562-KhII. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy [About the financing of the road government. Law of Ukraine dated September 18, 1991. No. 1562-KhII. Vidomosti of the Verkhovna Rada of Ukraine]. 1991, No. 47.
16. Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy «Pro dzherela finansuvannia dorozhnogo hospodarstva Ukrainy» shchodo zaprovadzhennia serednostrokovoho planuvannia rozvytku ta utrymannia avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia [About introducing changes to the Law of Ukraine «On the financing of the road government of Ukraine» to promote the mid-Russian planning of the development and strengthening of motor roads]. Law of Ukraine dated November 12, 2019. No. 282-IX. Official newsletter of Ukraine. 2019. No. 96.
17. Prohrama utrymannia ta rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia mistsevoho znachennia na 2024-2028 roky. Proekt [The program for the strengthening and development of highways of global importance for 2024-2028. Project]. Available at: https://media.poda.gov.ua/docs/ikgdkscz/proect_aad14-05-2024d.pdf.
18. Pruglo, Jan. Ahentstvo mistsevykh dorih ukalo z Poltavoiu dohovory na remont 15 dorih v starostatak y chekaie na finansuvannia [The Municipal Roads Agency has entered into contracts with Poltava for the repair of 15 roads in the elders and checks for funding]. Available at: <https://poltava.to/news/72120/>.
19. Pruglo, Jan. Reitynh hromad Poltavshchyny za pokaznykom vytrat na remont mistsevykh dorih [Rating of Poltava region communities based on expenditures for the repair of municipal roads]. Available at: <https://poltava.to/news/79405/>.
20. Zminy do Metodyky vyznachennia obsiahu finansuvannia budivnytstva, rekonstruktsii, remontu ta utrymannia avtomobilnykh dorih. Zatverdzheno nakazom Ministerstva rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy, Ministerstvom finansiv Ukrainy [Changes to the methodology for the financing of life, reconstruction, repair and maintenance of highways. Confirmed by the order of the Ministry of Development of Communities, Territory and Infrastructure of Ukraine, the Ministry of Finance of Ukraine]. Available at: https://restoration.gov.ua/4497/hromadske_obhovorennia/71318/71325.pdf.
21. Pukhnach V. Vytraty na shliakhy ta dorohy v Ukraini: skilky ta koly. Rozghliadaiemo period vid pochatku 2014 roku ta pislia povnomasshtabnoho vtorhennia. [Expenditures on roads and highways in Ukraine: how much and when. We consider the period from the beginning of 2014 and after the full-scale invasion]. Available at: <https://finance.ua/ua/good-know/vytraty-na-shliakhy-ta-dorohy-v-ukraini-skilky-ta-koly>
22. Sholomytskyi Yu., Deisan I., Sholomytska O., Onoprienko A., Shapoval N. Otsinka ekonomichnykh efektyv prohramy «Velyke budivnytstvo» v 2020-2023 rokakh. [Assessment of the economic effects of the «Great Construction» program in 2020-2023]. Kyiv: KSE (Kyiv School of Economics); Ukravtodor, February 2021. 56 p.

23. Ott M.. Velyke budivnytstvo: shcho vidbuvaietsia z remontom dorih. [Major construction: what's happening with road repairs]. Available at: <https://voxukraine.org/velike-budivnytstvo-shho-vidbuvayetsya-z-rentom-dorih>

24. Velyke budivnytstvo: skilky dorih naspravdi zbuduvaly v Ukraini torik. [Major construction: how many roads were actually built in Ukraine last year]. 20.03.2025. Available at: <https://www.komer-sant.info/velyke-budivnytstvo-skilky-dorih-naspravdi-zbuduvaly-v-ukraini-torik/>;

25. Biudzhetyi zapyt na 2025–2027 roky, Forma BZ-2 (indyvidualna). [Budget request for 2025–2027, Form BZ-2 (individual)]. Available at: https://restoration.gov.ua/4489/finansovo-ekonomichna_dialnist/71161/71164.pdf.

Local infrastructure development of Ukraine rural territories under the conditions of war and war revival

Shust O., Krysanov D., Gerasimenko I., Dragan O., Tkachenko K., Zubchenko V.

It has been established that the term “infrastructure development of rural territories” has two meanings: first, expansion, includes the development of industrial, transport, social and other infrastructure; the other, Galuzevian, focuses on the development of transport, the most important - road transport infrastructure, and the more problematic aspect - motor roads of local importance and rural routes. It has been noted that the role of rural roads is extremely rich, and especially unique in ensuring accessibility to remote and small villages and productive agricultural lands, which will ensure the formation of basic commodity for cereals, corn and other products. The main problems associated with rural roads (or technological roads) have been identified: the low density of roads, the incompleteness of the formation of the road surface with hard surfaces, the lack of maintenance of the road surface and bridge crossings for the passage of high-volume transport vehicles, low strength and poor transport and operational conditions, the presence of an effective system for the formation of local road funds for the repair and operational deterioration of technological dear and in. The inheritance of the internal roads of their rulers revealed the significant

risks of local highways functioning while their chaotic ruination (increasing potholes, potholes, repeated ruination of adjacent sections of the road surface) without prospects for basic renovation.

Installed, more than since 2018. in the regions, the formation of a material and technical base has begun for the implementation of a work financial system with everyday life, reconstruction, repair and operational maintenance of roads of local importance, and 2020s pp. - systems for repairing local roads and streets of populated areas based on joint financing with territorial communities. This transfers a huge amount of funds from the State Road Fund and communities, which allows for the repair of the first few roads, since 2023. rob including local organs of power. The latest research showed that in these communities of the Poltava region, where the greatest costs were generated for the needs of road surface renovation (that is, half or more of the river consumption for the morning and developments of local roads), repair work was carried out according to schedule and in full swing, and in case of underfunding, either continued or was postponed to a later date. For the most important problems in the repair and maintenance of ancient roads of local importance, the State Road Fund, the Poltava Regional Budget, the budgets of the community and the private enterprises operating on their territories incurred costs.

The prospects for the direct implementation of the program for the strengthening and development of urban importance highways in the Poltava region for 2024-2028 have been assessed, including: continuous repairs and their operation morning; new everyday life of motor roads of cultural significance of local importance; reconstruction and their major repairs. The implementation of the assigned program is based on a long-term plan and funding that is strictly based on the assignments and inputs for the operational improvement and updating of the highway road network. of municipal importance and bridges on them for the cost of the State budget, the regional budget, the budgets of rural, rural, municipal communities and other districts.

Key words: infrastructure of rural territories, state and municipal highways, accessibility to populated areas and productive areas, territorial communities, State Road Fund.



Copyright: Шуст О.А. та ін. © This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



ORCID iD:

Шуст О.А.

Крисанов Д.Ф.

Герасименко І.О.

Драган О.О.

Ткаченко К.В.

Зубченко В.В.

<https://orcid.org/0000-0001-7066-8020>

<https://orcid.org/0000-0002-9065-3325>

<https://orcid.org/0000-0002-7829-8009>

<https://orcid.org/0000-0001-6431-8825>

<https://orcid.org/0000-0002-0369-3100>

<https://orcid.org/0000-0002-1292-1726>