

УДК 338.2

DOI: 10.25140/2411-5215-2020-2(22)-70-77

*Артем Безуглий, Юлія Бібик, Олена Бельська***АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СТАНУ  
РІВНЯ ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ В ДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ***Артем Безуглий, Юлія Бибик, Елена Бельская***АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ  
УРОВНЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ***Artem Bezuglyi, Yuliia Bibyk, Olena Belska***URGENT ISSUES OF THE CURRENT CONDITION  
OF THE SALARY LEVEL IN ROAD SECTOR**

У статті розглянуто актуальні проблеми сучасного стану рівня заробітної плати в дорожній галузі, досліджено динаміку оплати праці дорожніх підприємств, а також здійснено порівняння рівня кошторисної заробітної плати з реальною вартістю послуг на українському ринку праці. Проаналізовано структуру вартості робіт та виділено частку заробітної плати у загальній вартості дорожніх робіт. Головною метою є аналіз наявних проблем, пов'язаних із розрахунком заробітної плати в дорожній галузі, пошук методів для уникнення факту розбіжностей між фактичними витратами на заробітну плату працівників та заробітною платою, передбаченою в кошторисній документації. Результати таких досліджень доцільно враховувати при формуванні політики оплати праці дорожніх підприємств, адже вони спрямовані на забезпечення врегулювання соціально-трудових відносин у галузі, підвищення мінімальних гарантій в оплаті праці, посилення соціального захисту працівників, покращення умов їх праці і відпочинку.

**Ключові слова:** бюджетні кошти; заробітна плата; дорожнє будівництво; кошторисна вартість; ринок праці.

Рис.: 3. Табл.: 2. Бібл.: 12.

В статье рассмотрены актуальные проблемы современного состояния уровня заработной платы в дорожной отрасли, исследована динамика оплаты труда дорожных предприятий, а также проведено сравнение уровня сметной заработной платы с реальной стоимостью услуг на украинском рынке труда. Проанализирована структура стоимости работ и выделено долю заработной платы в общей стоимости дорожных работ. Главной целью является анализ существующих проблем, связанных с расчетом заработной платы в дорожной отрасли, поиск методов для предотвращения факта разногласий между фактическими затратами на заработную плату работников и заработной платой, предусмотренной в сметной документации. Результаты таких исследований целесообразно учитывать при формировании политики оплаты труда дорожных предприятий, ведь они направлены на обеспечение урегулирования социально-трудоовых отношений в отрасли, повышение минимальных гарантий в оплате труда, усиления социальной защиты работников, улучшение условий их труда и отдыха.

**Ключевые слова:** бюджетные средства; заработная плата; дорожное строительство; сметная стоимость; рынок труда.

Рис.: 3. Табл.: 2. Библ.: 12.

The article considers the most relevant issues of the current salary level in the road industry, examines the dynamics of remunerations in road enterprises and compares the level of estimated salary with the real cost of services at the Ukrainian labor market. The structure of the cost of works is analyzed and the percentage of salary in the total cost of road works is identified. The main purpose is to analyze the existing problems related to the calculation of salary in the road sector, to find methods to avoid discrepancies between the actual salary and salaries provided for in the estimate documents. The results of such studies should be taken into account when formulating a salary policy for road enterprises as they are aimed at providing the settlement of social and labor relations in the industry, increasing minimum guarantees in the remuneration of labour, strengthening social defence of workers, improving their working and leisure conditions.

**Keywords:** budget funds; salary; road construction; estimated cost; labor market.

Fig.: 3. Table: 2. References: 12.

**JEL Classification:** E24; D49; J31

**Постановка проблеми.** Заробітна плата є основним доходом громадян, а також невід'ємною частиною матеріального стимулювання працівників. На сьогодні є багато проблем, пов'язаних з оплатою праці в дорожньому господарстві – низька частка заробітної плати в собівартості дорожніх робіт, значна відмінність розміру заробітної плати в інвесторській кошторисній документації та фактично виплаченої підрядними організаціями, дефіцит робочих місць із гідною оплатою та належними умовами праці.

Незначна частка заробітної плати в собівартості дорожніх робіт, звісно, пов'язана з технологічним способом виконання дорожніх робіт, що зменшує використання ручної праці, та зі значною питомою вагою матеріальних витрат. Проте негативним фактором насамперед є регулювання розміру кошторисної заробітної плати в будівництві на всіх стадіях інвестиційного проєкту на державному рівні.

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням щодо сутності та значення оплати праці присвячена низка робіт таких учених, як О. Балан, В. Гриньова, О. Дороніна, М. Дороніна, А. Зотова, М. Хескінс, Н. Павловської, С. Фишер, О. Цветнова. Питання, які пов'язані зі станом заробітної плати та проблемою її підвищення, представлені в роботах таких науковців, як В. Бойченко, В. Василенко, Ю. Гордеюк, П. Іванечко, С. Спасенко, С. Цимбалюк.

**Виділення недосліджених частин загальної проблеми.** Попри велику кількість досліджень, що стосуються проблем заробітної плати, недостатньо опрацьовані особливості оплати праці в дорожньому будівництві, які необхідно враховувати для формування оплати праці на сучасних підприємствах галузі.

**Мета статті.** Головною метою цієї роботи є дослідження та аналіз сучасного стану та наявних головних проблем, пов'язаних із розрахунком заробітної плати в дорожній галузі, а також зіставлення рівня кошторисної заробітної плати з фактичною вартістю послуг на ринку праці в розрізі дорожньої галузі.

**Виклад основного матеріалу.** Вартість будівництва об'єктів дорожнього господарства, що реалізуються за рахунок бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та організацій, а також кредитів, наданих під державні гарантії, визначається на підставі положень Національного стандарту України [1]; настанов, які його доповнюють, а також на підставі положень відомчих нормативних документів: для робіт із капітального ремонту [2] та робіт із поточного ремонту та експлуатаційного утримання [3].

Відповідно до вищенаведених національних та галузевих стандартів система ціноутворення в будівництві (зокрема і при визначенні вартості дорожніх робіт) ґрунтується на застосуванні нормативно-розрахункових показників та цін трудових та матеріально-технічних ресурсів. А тому заробітна плата визначається на підставі нормативно-розрахункових трудовитрат, що визначаються з використанням кошторисних нормативів і вартості людиногодина. Вартість людиногодина до 2018 року регулювалася Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України (далі – Мінрегіон) та не враховувала реальної ситуації на ринку праці. Так, рекомендований рівень заробітної плати, встановлений Мінрегіоном, до 2018 року не відповідав рівню фактичної середньомісячної заробітної плати в будівництві відповідно до даних Державної служби статистики України [4] (рис. 1).

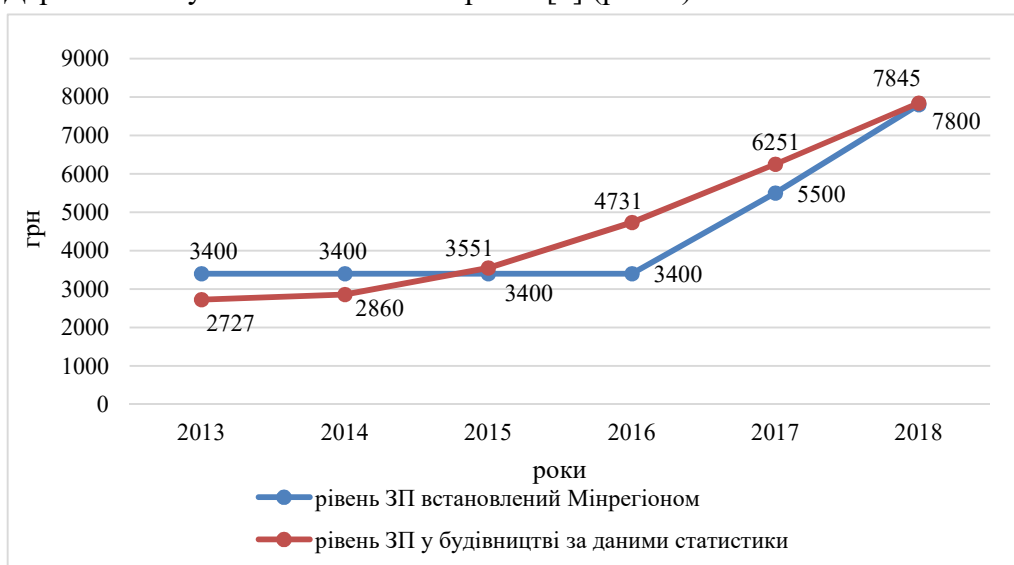


Рис. 1. Рівні заробітної плати в будівництві

Джерело: сформовано авторами на основі [4].

Ситуація змінилась після внесення змін до Порядку розрахунку розміру кошторисної заробітної плати, який враховується при визначенні вартості будівництва об'єктів [5], який застосовується для визначення вартості будівництва, відповідно до якого було скасовано встановлення Мінрегіоном конкретного розміру кошторисної заробітної плати в будівництві та спрощена процедура її визначення як для замовника, так і для підрядника. Згідно із зазначеними змінами, розмір кошторисної зарплати на стадії розроблення проєктної документації визначається замовником (інвестором) самостійно, відповідно до статистичної інформації щодо розміру середньомісячної заробітної плати штатних працівників у будівництві та прогнозного індексу споживчих цін. Обґрунтування розміру кошторисної заробітної плати замовник повинен здійснювати на підставі власних методичних підходів, також можливим є застосування механізму розрахунку, що наведений в довідковому додатку Ж [3]. Для цього можна відправити запити всім потенційним підрядникам з метою отримання інформації про розмір надбавок та доплат до заробітної плати робітників та питомої ваги робітників, що їх отримують, за визначений період та щодо розміру усередненої заробітної плати підрядних підприємств.

При складанні ціни пропозиції учасник (підрядник) конкурсних торгів (договірної ціни) розраховує розмір кошторисної заробітної плати, зважаючи на середньомісячну заробітну плату одного працівника в режимі повної зайнятості, з урахуванням системи оплати праці, яка встановлена на підприємстві. На етапі проведення взаєморозрахунків за обсяги виконаних робіт розмір кошторисної заробітної плати визначається згідно з розміром, передбаченим у погодженій із замовником договірній ціні. Уточнення розміру кошторисної заробітної плати можливе за умови зазначення цієї умови в договорі підряду.

Недоліком такого порядку визначення розміру кошторисної заробітної плати на стадії інвесторської документації є те, що не враховується для середньострокових та довгострокових договорів прогнозний індекс споживчих цін наступних років, адже Порядком передбачається збільшення середньомісячної заробітної плати в будівництві (у розрахунку на одного працівника) на прогнозний індекс споживчих цін на поточний рік.

Позитивною стороною є те, що підрядники мають можливість зазначати свій розмір кошторисної заробітної плати з огляду на середньомісячну заробітну плату одного працівника в режимі повної зайнятості, яку учасник планує отримувати на об'єкті будівництва.

Як зазначалось раніше, пунктом 5 Наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України «Про затвердження Порядку розрахунку розміру кошторисної заробітної плати, який враховується при визначенні вартості будівництва об'єктів» [5] передбачено, що визначення розміру кошторисної заробітної плати при складанні ціни пропозиції учасника (підрядника) конкурсних торгів (договірної ціни) здійснюється учасником згідно із середньомісячною заробітною платою одного працівника в режимі повної зайнятості, яку учасник планує отримувати на об'єкті будівництва. Аналогічне формулювання передбачено й у нормативних документах із визначення вартості будівництва. Тобто в жодному нормативному документі не зазначено, як замовник повинен перевіряти розрахунок і чи взагалі правомірно вимагати його від підрядника під час узгодження договірної ціни.

Відповідно до статті 16 Закону України «Про публічні закупівлі» [6] замовник має право вимагати від учасників процедури закупівлі надання інформації про їх відповідність кваліфікаційним критеріям, яка має бути підтверджена документально. Замовник може встановити один або декілька з таких кваліфікаційних критеріїв та вимагати від учасників подання ними документально підтвердженої інформації про їх відповідність кваліфікаційним критеріям, що зазначенні в пункті 2 статті 16 зазначеного Закону.

Таким чином, стосовно працівників надається довідка, що містить лише інформацію про працівників учасника (наявність відповідної кваліфікації, необхідних знань та досвіду, кількість працівників), а не фактично виплачена заробітна плата за минулий період.

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Пропонуємо внести відповідні зміни як у тендерне законодавство, так і в кошторисно-нормативну базу України щодо обов'язкового висвітлення учасниками тендерних закупівель фактично виплаченої заробітної плати за минулий період на підставі подання Звіту із праці за формою № 1-ПВ (місячна) або № 1-ПВ (квартальна). Отже, замовник, з урахуванням прогнозного рівня інфляції зможе вийти на орієнтовний рівень заробітної плати підрядника.

Нині рівень кошторисної заробітної плати, який встановлюється як мінімальний, залежить від фактичного рівня заробітної плати в будівництві та з урахуванням прогнозного індексу споживчих цін відображає витрати на заробітну наближені до реальних (рис. 2).

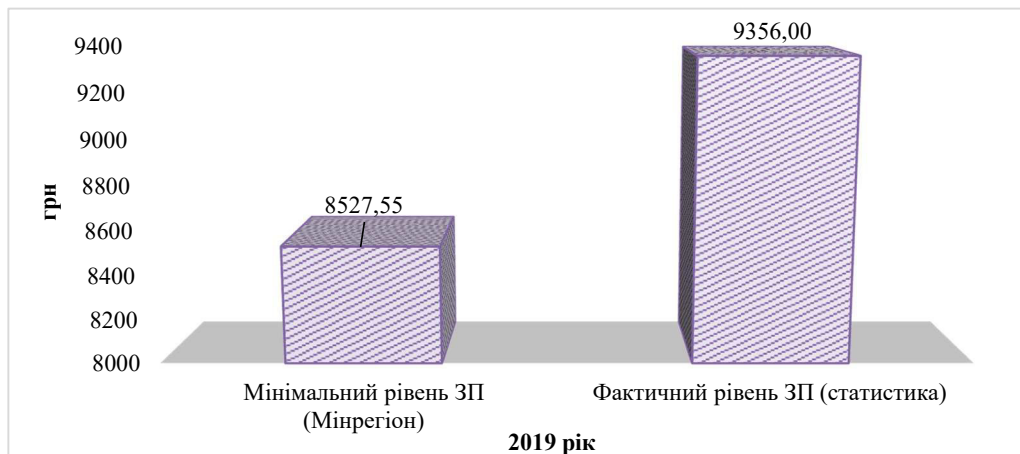


Рис. 2. Рівень заробітної плати у 2019 році

Джерело: сформовано авторами на основі [4].

Аналізуючи рівень заробітної плати в Україні за видами діяльності у 2019 році, необхідно зауважити, що заробітна плата в будівництві посідала середню позицію і становила 9356 грн (рис. 3). Зокрема, рівень заробітної плати в будівництві двічі менший, ніж у фінансовій та страховій діяльності та в 1,24 раза – ніж у галузі промисловості.

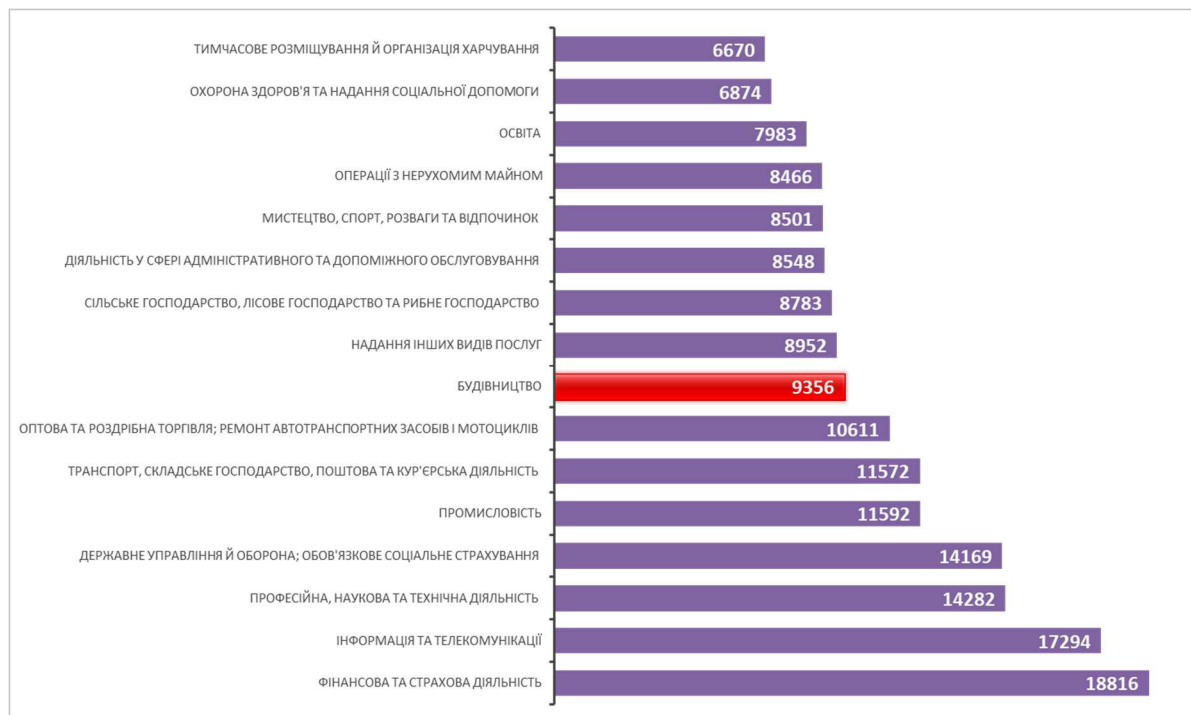


Рис. 3. Заробітна плата за видами діяльності у 2019 році

Джерело: сформовано авторами на основі [4].

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Витрати, пов'язані з виконанням усіх видів дорожніх робіт, можна поділити на чотири основні складові: матеріальні ресурси, оплата праці робітників, експлуатація дорожніх машин та механізмів, а також інші витрати. У структурі вартості дорожніх робіт вагому частку займають витрати на будівельні матеріали та вироби (60-75 %), тоді як частка заробітної плати становить усього 5-10 % залежно від виду робіт (табл. 1).

Таблиця 1

*Структура вартості дорожніх робіт*

Стаття витрат	%
Заробітна плата	5-10
Експлуатація машин та механізмів	10-30
Матеріальні ресурси	60-75
Інші витрати	10-15

Джерело: розроблено авторами.

Необхідно зазначити, що структура вартості дорожніх робіт, по якій враховуються фактичні витрати дорожньої організації, суттєво відрізняється від структури кошторисної вартості робіт. Щодо заробітної плати робітників, то її частина входить в інші статті кошторисної вартості дорожніх робіт: заробітна плата машиністів та робітників, які обслуговують машини, віднесена до витрат на експлуатацію машин та механізмів; заробітна плата робітників, зайнятих на навантаженні, транспортуванні й вивантаженні будівельних матеріалів, включена у вартість матеріалів; заробітна плата інженерно-технічних працівників і службовців включена в загальновиробничі та адміністративні витрати; також частина заробітної плати є в таких статтях кошторисної вартості, як «Тимчасові будівлі і споруди», «Зимове (літнє) подорожчання», «Витрати на перевезення працівників», «Кошти на відрядження працівників будівельних організацій на об'єкт будівництва», «Витрати на перебазування будівельно-монтажних організацій або їх структурних виробничих підрозділів», тощо. Крім того, система ціноутворення в будівництві (зокрема і при визначенні вартості дорожніх робіт) ґрунтується на нормативно-розрахункових показниках і поточних цінах трудових та матеріально-технічних ресурсів. А тому заробітна плата при проведенні взаєморозрахунків (складанні форми КБ-2В «Акт приймання виконаних будівельних робіт») визначається на підставі нормативно-розрахункових трудовитрат, що визначаються з використанням кошторисних нормативів і вартості людино години. Враховуючи це, може мати місце факт розбіжностей між фактичними витратами на заробітну плату працівників, підтверджених первинними бухгалтерськими документами, та нормативною кошторисною заробітною платою, передбаченою формою КБ-2в.

Тому відповідно до діючих у системі ціноутворення правил і принципів сама по собі форма № КБ-2в не може засвідчувати справжність розміру витрат, фактично понесених підрядником. Крім того, статтею 845 Цивільного кодексу України [7] визначено, що кожен підрядник має право заощадити кошти за умови виконання всіх обсягів робіт, передбачених у договорі, і з урахуванням якісного виконання робіт. Заробітна плата на підприємстві виплачується не на підставі рекомендованого рівня, а відповідно до норм трудового законодавства і внутрішніх документів підприємства (трудова угода, колективний договір, трудові угоди, тарифні сітки окладів). Так, відповідно до даних, наданих підрядними дорожніми підприємствами, фактичний розмір середньої заробітної у 2019 році становив 12 000 грн, що на 40 % більше, ніж мінімально встановлений рівень.

Таким чином, на сьогодні, проаналізувавши вакансії дорожньої галузі, можна зробити висновок, що дорожні підприємства у своїх пропозиціях перевищують мінімальний рівень кошторисної заробітної плати у 2,5 раза (табл. 2).

Таблиця 2

*Рівень заробітної плати вакансій робітників дорожньої галузі у 2020 році*

Вакансія	Рівень заробітної плати, грн
Дорожній робітник	від 9000 до 20 000
Машиніст бульдозера	від 8696 до 15 000
Машиніст екскаватора	від 10 000 до 20 000
Водій самоскиду	від 10 000 до 20 000
Водій навантажувача	від 10 000 до 20 000
Машиніст котка	від 10 000 до 25 000
Машиніст автогрейдера	від 10 000 до 25 000
Машиніст асфальтоукладальника	від 20 000 до 25 000

Джерело: сформовано авторами на основі [8].

29 січня 2020 року Державною службою статистики України було оприлюднено статистичну інформацію щодо розміру середньомісячної заробітної плати за видами економічної діяльності за період з початку року у 2019 році, який становить 9356 грн за видом діяльності «Будівництво». Постановою Кабінету Міністрів України [9] схвалено основні прогнозні макропоказники економічного й соціального розвитку України на 2020-2022 рр., та визначено, що показник прогнозного індексу споживчих цін на 2020 рік становить 106,4 %. Тому рівень кошторисної заробітної плати, який може враховуватися у 2020 році при обчисленні вартості робіт із будівництва, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування має бути не нижчим ніж 9954,78 грн.

**Висновки і пропозиції.** Отже, наближення кошторисної зарплати до фактичної заробітної плати стало можливе завдяки довгоочікуваним змінам у законодавстві, які багато років стримували розвиток усієї галузі будівництва, які скасували механізм централізованого та зарегульованого розрахунку розміру кошторисної заробітної плати та спростили процес її розрахунку. Такі зміни дозволяють визначати об'єктивну ринкову оплату праці в дорожньої галузі та стимулюватимуть покращення інвестиційного клімату в галузі та є актуальними враховуючи сучасний стан та особливості фінансування дорожньої галузі [10; 11; 12]. Однак необхідно внести вимоги в нормативно-кошторисне законодавство для можливості порівняння фактично виплаченої заробітної плати на підприємстві із заробітною платою, яку підрядник планує отримувати на об'єкті.

#### Список використаних джерел

1. ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 «Правила визначення вартості будівництва». [Чинний з 2014-01-01]. Київ : Мінрегіон України, 2013. 97 с.
2. СОУ 42.1-37641918-050:2018 «Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з капітального ремонту». [Чинний з 2019-01-01].
3. СОУ 42.1-37641918-085:2018 «Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання». [Чинний з 2019-01-01].
4. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Про затвердження Порядку розрахунку розміру кошторисної заробітної плати, який враховується при визначенні вартості будівництва об'єктів : Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 20.10.2016 № 281. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1469-16>.
6. Про публічні закупівлі: Закон України від 25.12.2015 № 922-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>.
7. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
8. Сайт пошуку роботи № 1 в Україні. *work.ua*. URL: <https://www.work.ua/>.

9. Про схвалення основних прогностичних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2020 рік : Постанова Кабінету Міністрів України від 15.05.2019 № 555 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/555-2019-%D0%BF>.

10. Shkarlet S. M., Khomenko I. O., Kontseva V. V. Actual problems of formation and funding of the state road funds. *Scientific bulletin of Polissia*. 2017. № 3(11), ч. 1. С. 16–20.

11. Khomenko I. O., Kontseva V. V., Bezuglyi A. O. Current state and features of financing of the road sector. *Scientific bulletin of Polissia*. 2017. № 4(12), ч. 2. С. 201–205.

12. Шило Ж. С., Поліщук О. Ю. Проблеми заробітної плати та вартості робочої сили в Україні. URL: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/prvse/2010\\_1/45.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_1/45.pdf).

### References

1. SPE “Inproject”. (2013). *Pravyla vyznachennia vartosti budivnytstva [Rules of construction cost]* (DSTU B D.1.1-1:2013). Ministry of Regional Development of Ukraine.

2. SE “State Road Research Institute named after MP Shulgina” (State Enterprise “State Research Institute”). (2018). *Avtomobilni dorohy. Pravyla vyznachennia vartosti robit z kapitalnoho remontu [Highways. Rules for determination of major repairs costs]* (SOU 42.1-37641918-050:2018).

3. SE “State Road Research Institute named after MP Shulgina” (State Enterprise “State Research Institute”). (2018). *Avtomobilni dorohy. Pravyla vyznachennia vartosti robit z potochnoho remontu ta ekspluatatsiinoho utrymanna [Highways. Rules for determination of current repair and maintenance works costs]* (SOU 42.1-37641918-085:2018).

4. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]*. <http://www.ukrstat.gov.ua>.

5. Pro zatverdzhennia Poriadku rozrakhunku rozmiru koshtorysnoi zarobitnoi platy, yakyi vrakhovuietsya pry vyznachenni vartosti budivnytstva ob'ektiv [On approval of the Procedure for calculating the estimated salary, which is taken into account when determining the cost of construction], Order of the Ministry of Regional Development, Construction and Housing of Ukraine № 281 (20.10.2016) (Ukraine). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1469-16>.

6. Pro publichni zakupivli [On public procurement], Law of Ukraine № 922-VIII (December 25, 2015). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>.

7. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy [The Civil Code of Ukraine], Code № 435-IV (January 16, 2003). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

8. *Sait poshuku roboty № 1 v Ukraini [Job search site № 1 in Ukraine]*. [work.ua](http://www.work.ua). <https://www.work.ua>.

9. Pro skhvalennia osnovnykh prohnoznykh makropokaznykiv ekonomichnoho i sotsialnoho rozvytku Ukrainy na 2020 rik [On approval of the key forecast macro indicators of economic and social development of Ukraine for 2020], Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine № 555 (May 15, 2019). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/555-2019-%D0%BF>.

10. Shkarlet, S. M., Khomenko, I. O., Kontseva, V. V. (2017). Actual problems of formation and funding of the state road funds. *Scientific bulletin of Polissia*, 1(3(11)), pp. 16–20.

11. Khomenko, I. O., Kontseva, V. V., Bezuglyi, A. O. (2017). Current state and features of financing of the road sector. *Scientific bulletin of Polissia*, 2(4(12)), pp. 201–205.

12. Shylo, Zh. S., Polishchuk, O. Iu. (2010). *Problemy zarobitnoi platy ta vartosti robochoi syly v Ukraini [Problems of wages in the Ukraine and ways of their decision]*. [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/prvse/2010\\_1/45.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_1/45.pdf).

**Безуглий Артем Александрович** – кандидат економічних наук, доцент, директор Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна» (просп. Перемоги, 57, м. Київ, 03115, Україна).

**Безуглий Артем Александрович** – кандидат экономических наук, доцент, директор Государственного предприятия «Государственный дорожный научно-исследовательский институт имени Н. П. Шульгина» (просп. Победы, 57, г. Киев, 03115, Украина).

**Bezugly Artem** – PhD in Economics, Associate Professor, Director of M. P. Shulgina State Road Research Institute State Enterprise (57 Peremohy Av., 03115 Kyiv, Ukraine).

**E-mail:** [dorteh3@ukr.net](mailto:dorteh3@ukr.net)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

**Scopus Author ID:** 57197714430

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

**Бібик Юлія Миколаївна** – аспірант, завідувач відділу економічних досліджень та визначення вартості дорожніх робіт Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна» (просп. Перемоги, 57, м. Київ, 03115, Україна).

**Бибик Юлия Николаевна** – аспірант, доцент, заведующая отделом экономических исследований и определения стоимости дорожных работ Государственного предприятия «Государственный дорожный научно-исследовательский институт имени Н. П. Шульгина» (просп. Победы, 57, г. Киев, 03115, Украина).

**Bibyk Yuliia** – PhD student, Associate Professor, Head of The Department of Economic Research and Determination of the Road Work State Cost of M. P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise (57 Peremohy Av., 03115 Kyiv, Ukraine).

**E-mail:** bibik\_1@bigmir.net

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-7197-8909>

**Бельська Олена Леонідівна** – аспірант, науковий співробітник відділу економічних досліджень та визначення вартості дорожніх робіт Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна» (просп. Перемоги, 57, м. Київ, 03115, Україна).

**Бельская Елена Леонидовна** – аспірант, научный сотрудник отдела экономических исследований и определения стоимости дорожных работ Государственного предприятия «Государственный дорожный научно-исследовательский институт имени Н. П. Шульгина» (просп. Победы, 57, г. Киев, 03115, Украина).

**Belska Olena** – PhD student, Researcher, Department of Economic Research and Determination of the Road Work Cost of M. P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise (57 Peremohy Av., 03115 Kyiv, Ukraine).

**E-mail:** belskaya30@ukr.net

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-6900-796X>

**ResearcherID:** C-7945-2019