

УДК 355.422.16:351.811.11

Устименко О.В., кандидат наук з державного управління.

Центр воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України.

Підготовка території країни до оборони (автомобільні дороги та мости)

Подготовка территории страны к обороне (автомобильные дороги и мосты)

Preparation of territory of country to defense (transport network and bridges)

Резюме. У статті розглянуто ситуацію в державі з розвитком мережі автомобільних доріг, її спроможність забезпечити перевезення в інтересах життєдіяльності країни та розгортання складових сектору безпеки та оборони України.

Ключові слова: підготовка території країни до оборони, транспортна інфраструктура, дороги, мости, мережа автомобільних доріг.

Резюме. В статье рассмотрено ситуацию с развитием автотранспортной сети, ее возможности по обеспечению перевозок в интересах жизнедеятельности страны и развертывания составляющих сектора безопасности и обороны Украины.

Ключевые слова: подготовка территории страны к обороне, транспортная инфраструктура, дороги, мосты, автодорожная сеть.

Resume. In the article a situation is considered with development of motor transport network, its possibilities on providing of transportations in behalf of vital functions of country and development of constituents of sector of safety and defensive of Ukraine.

Keywords: preparation the territory of country to the defensive, transport infrastructure, roads, bridges, road-transport network.

Постановка проблеми.

Аналіз воєнних конфліктів початку ХХІ ст. свідчить, що нині принципово змінюються способи ведення війни. Сучасна війна це вже не збройне протистояння, про яке ми знаємо з підручників по воєнній історії, не бойові дії часів Великої Вітчизняної Війни. На протязі останніх десятиріч ми бачимо приклади війни без правил, коли першочерговими об'єктами нападу стають не збройні сили, їх особовий склад, техніка та озброєння, а інфраструктура держави та людські ресурси, що забезпечують її функціонування. Отже можна констатувати, що значно зростає важливість підготовки території країни до оборони, готовність складових сектору безпеки та оборони України функціонувати в умовах ескалації конфлікту не лише на кордонах а й при ударах супротивника по життєво-важливих центрах, терористичних актах на всій території країни, при наявності інформаційно-психологічного впливу на свідомість співгромадян.

Зважаючи на це, завчасна підготовка території країни до оборони на сьогоднішній день є важливим напрямів підтримання на належному рівні обороноздатності держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В цілому питання підготовки території держави до оборони, з точки зору державного управління, відповідальності конкретних органів виконавчої влади за конкретні напрями роботи в Україні не досліджувалися. Більш того, жоден центральний орган виконавчої влади не переймається питаннями щодо підготовки території держави до оборони. В жодному нормативному документі не визначено завдання, повноваження та відповідальність міністерств, інших центральних органів виконавчої влади за підготовку території держави до оборони, на це не виділяються кошти.

Що ж стосується науковців, то розглядаючи питання підготовки території країни до оборони, військові фахівці в основному зупиняються на проблемах: ролі і місця територіальної оборони в загальній системі оборони держави та шляхів підвищення її ефективності [1, 2]; особливостей інженерного забезпечення підготовки і ведення територіальної оборони України [3]; питань оперативного обладнання території України [4]. В цілому питання підготовки території країни

до оборони розглядалися в руслі створення сприятливих умов для своєчасного прихованого висування та розгортання військ (сил), виконання ними завдань в операціях (бойових діях), підвищення захисту (живучості) військ (сил) та органів управління, озброєння, військової і спеціальної техніки та інше [4, с.31].

Що стосується розвитку мережі транспортних комунікацій, в розрізі підготовки території держави до оборони, то окремі теоретичні напрацювання можна знайти в спільній монографії В.Ю.Богдановича, М.Ф.Єжєєва та І.В.Свиди «Основи державного управління забезпеченням обороноздатності України: теорія і практика» [5, с.234-237]. Втім питанню удосконалення автодорожньої мережі, в зазначеній роботі, присвячено лише два абзаци.

Метою статті є аналіз ситуації, що склалася в державі, з розвитком мережі автомобільних доріг та її здатності забезпечити необхідні перевезення в інтересах забезпечення надійного і безперервного функціонування системи життєдіяльності населення в умовах особливого періоду та розгортання складових сектору безпеки та оборони України.

Виклад основного матеріалу.

В основному мережа доріг в Україні була сформована наприкінці 60-70 років минулого століття. Нині, за даними Державної служби автомобільних доріг України (далі – Укравтодор), це близько 170 тис. км доріг загального користування, табл. 1 [6].

Таблиця 1

Характеристика доріг в Україні

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Всього доріг, км	Всього твердого покриття, км	В тому числі по типах покриття (км)					Грунтови, км
			цементобетонні	асфальтобетонні	чорні шосе	білі щебеневі, гравійні	Бруківки	
Всього по Україні	169636,8	166024,6	2186,1	59673,8	71096,6	25324,8	7743,3	3612,2
<i>у тому числі:</i>								
державного значення	21239,2	21239,2	868	17472,4	2850,9	37,5	10,4	0
<i>міжнародні</i>	8318,2	8318,2	565,4	7449,8	295,3	0	7,7	0
<i>національні</i>	4853,9	4853,9	111,5	4318,5	413,6	7,9	2,4	0
<i>регіональні</i>	8067,1	8067,1	191,1	5704,1	2142	29,6	0,3	0
місцевого значення	148397,6	144785,4	1318,1	42201,4	68245,7	25287,3	7732,9	3612,2
<i>територіальні</i>	26888,8	26790,5	380,9	12974,5	12234,1	764,9	436,1	98,3
<i>обласні</i>	52064,2	51007,2	318,3	15152,9	24260,8	7121,1	4154,1	1057
<i>районні</i>	69444,6	66987,7	618,9	14074	31750,8	17401,3	3142,7	2456,9

У порівнянні з іншими країнами, забезпеченість України дорогами є невисокою. Так, довжина доріг Франції – 951,5 тис. км,

Іспанії – 681,2 тис. км, Німеччини – 641,5 тис. км, Італії – 487,7 тис. км, Польщі – 424 тис. км, табл. 2.

Таблиця 2

Порівняння транспортної забезпеченості деяких країн Європи

	Україна	Франція	Німеччина	Польща	Іспанія	Італія
Площа, тис. км ²	603,7	551,6	357	312,6	307,6	301,2
Довжина автошляхів, тис. км	169,4	951,5	644,5	424	681,2	487,7

Якщо обрахувати забезпеченість цих країн автошляхами на 1 км², то Україна

знаходиться далеко позаду. Забезпеченість дорогами в Україні в 7,3 рази менше ніж в Іспанії та в 4,7 рази ніж у Польщі [7, с.319].

Слід зазначити, що з 1990 р. до 2010 р., тобто за двадцять років, довжина автомобільних доріг загального користування в Україні зросла лише на 1,8 тис. км. Дані Державної служби

статистики України свідчать, що у пострадянський період обсяги введення в експлуатацію автомобільних доріг з твердим покриттям загального користування скоротилися на порядок, табл. 3.

Таблиця 3

Введення в експлуатацію автомобільних доріг з твердим покриттям

Україна	Роки					
п'ятирічки	1981-1985	1986-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010
Довжина, км	11563	11963	6056	574	1129	886

В той же час за останнє десятиліття лише парк легкових машин в Україні подвоївся, він на сьогодні налічує понад 7 млн. одиниць,

щорічний же приріст становить приблизно 8%. Рівень автомобілізації в Україні за двадцять років зріс майже у 2,5 рази, рис. 1.

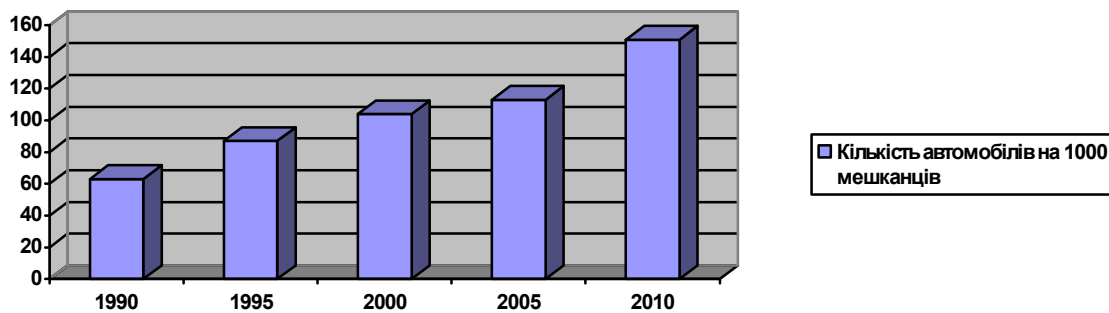


Рис. 1. Динаміка рівня автомобілізації в Україні

І за прогнозами аналітиків він має всі тенденції до зростання. Так у сусідній Польщі на 38 млн. населення припадає 12,4 млн. легкових авто, у Франції на 61 млн. населення – 30 млн. легкових авто.

В цілому ж кількість транспортних засобів в Україні станом на 2011 рік перевищила 9 млн. одиниць. Досліджуючи проблемні питання державного управління у сфері безпеки дорожнього руху С.Товстуха зазначає, що «стрімкий ріст автомобілізації країни протягом останнього десятиріччя практично повністю вичерпав ресурсні можливості вулично-дорожньої мережі. Це спричиняє значне погіршення умов руху, затори, збільшення витрат пального, погіршення екологічної ситуації та загальний ріст аварійності. Зусилля, що спрямовуються центральними органами виконавчої влади на її вирішення, носять ситуативний та неузгоджений характер, а брак коштів зводить їх ефективність до мінімуму» [8, с.47].

Отже зважаючи на тенденції до зростання кількості автомобілів та недостатню забезпеченість України автомобільними дорогами можна спрогнозувати все більше

заторів на наших дорогах, що призводить до збитків в економічній площині, ускладнення екологічної ситуації та підвищення рівня уразливості автотранспортної мережі в умовах особливого періоду.

Проблемою є також стан мережі автомобільних доріг. Вони не ремонтувалися в переважній більшості по 30-40 років. Міжремонтний термін (12-15 років) пропущено три-чотири рази. З року в рік інтенсивність руйнувань, особливо після зими, збільшується. Керівництво Укравтодору зазначає, що якщо раніше навесні потребували ремонту 20-22% автомагістралей державного значення, то нині вже 50-55 % доріг потребують усунення деформацій та ремонту, капітального ж ремонту потребують 90% шляхів. При цьому, якщо навіть ремонтувати по 10 тис. км шляхів в рік то потрібно буде не менше 12-15 років для ремонту мережі автомобільних доріг.

В той же час із 170 тисяч кілометрів доріг загального користування у 2011 році було відремонтовано лише близько 2 тис. км, при цьому введено в експлуатацію 122,8 км новозбудованих доріг, капітально відремонтовано 355,4 км автодоріг. У 2012 році

відремонтвано 2,5 тис. км. При цьому в основному ремонтувалися дороги, які планувалося задіяти на маршрутах Євро-2012.

Підготовка автошляхової мережі для функціонування в умовах особливого періоду повинна здійснюватися в напрямку розширення мережі автомобільних доріг, вдосконалення шляхів, підвищення їх пропускної спроможності за рахунок поліпшення дорожнього покриття та розширення проїзної частини, будівництва об'їзних ділянок. Все це сприяє зміцненню обороноздатності країни. Доцільно на нових автостадах спеціально будувати ділянки, які за своїми технічними характеристиками дають можливість здійснення посадки та зльоту літаків. Крім того якісна автошляхова мережа сприяє: здешевленню перевезень; збільшенню обсягу транзитних перевезень; поживленню економічного зростання; зниженню частки

транспортних витрат у собівартості продукції; підвищенню рівня економічної безпеки держави.

Актуальною проблемою для автотранспортної мережі є об'їзди великих міст. З метою недопущення блокування напрямів руху, необхідно будувати та підтримувати в належному стані об'їзди шляхи. Втім, зважаючи на фінансовий стан країни, кошти на це протягом останніх років не виділяються. Ті роботи, що ведуться, проводяться нині в основному на дорогах державного значення, реконструкція доріг місцевого значення – обласного, тим більше районного не проводиться. У зв'язку з відсутністю об'їзних доріг для транзитного транспорту інтенсивний автомобільний рух проходить вулицями міст, що призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту та заторів під час руху.



Фото 1.

Лише у 2012 році завершили облаштувати південний обхід Дніпропетровська, який поєднав між собою два транзитних потоки – Криворізький та Запорізький і надає можливість вивести за межі міста значну кількість автотранспорту. На новому обході Дніпропетровська довжиною 17,4 км дорожники збудували 3 транспортні розв'язки в двох рівнях, 6 шляхопроводів, міст через ріку Мокра Сура, перевлаштували 8 ниток газопроводів, 11 ліній електропередач, 25

кабелів зв'язку, 7 водоводів, змонтували 2 гофротунелі та 2 гофротруби, влаштували 36 км бар'єрного огороження тощо [9].

Інша проблема – мости. Існують проблеми для водіїв переїхати з одного берега Дніпра на інший в Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі, інших містах. В цілому на Україні, за даними Державної служби статистики України, знаходиться 16191 мостів, загальною довжиною понад 379 км, із яких 13187 знаходяться на автомобільних дорогах місцевого значення. Як

приклад розглянемо мости через річку Здвиж на трасі Київ – Житомир. У 1980 році цю трасу

було реконструйовано, побудовано новий міст, див. фото 1. (Новий міст знято зі старого мосту).



Фото 2.



Фото 3.

Старий міст з того часу, а це понад 30 років, капітально не ремонтувався.

Оновлювалося лише асфальтове покриття, опори мосту та несучі конструкції частково

зруйновані, бетон кришиться, арматура оголена, піддається атмосферним впливам, див. фото 2 та 3.

Легкові автомобілі, та навіть вантажні поодиночки, можуть рухатися по старому мосту, але у випадку значного збільшення машинопотоку по цьому, резервному мосту, несучі конструкції з великою долею ймовірності не витримають, це вже не кажучи про важку техніку Збройних Сил України. Необхідно враховувати, що дороги в 60-70 роки минулого століття, а також мостові переходи, будувалися виходячи з розрахунку навантаження 6 тон на вісь. Нині стандарти на рівні європейських і навіть вищі. Так починаючи з 2000 року розрахункове навантаження на вісь для українських доріг складає 11,5 тон.

Отже в умовах особливого періоду, у випадку неможливості руху по основному, капітальному мосту, зважаючи на багнисті береги річки, виникнуть проблеми. Це одиничний приклад, але таких споруд на шляхах України сотні. Переважна частина автомобільних доріг місцевого значення не відповідає європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема такими, як швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість дорожніми знаками та розміткою, наявність пунктів заправки паливом. Відсутні пункти технічної та медичної допомоги. Все це впливатиме на швидкість висування та розгортання військ (сил) у особливий період.

Знищення елементів транспортної інфраструктури або блокування транспортних розв'язок у разі аварій, диверсії або терористичних актів може призвести до блокування руху на окремих ділянках та напрямках.

Як приклад – аварія, що сталася в одному з найдовших тунелів Японії, довжина перевищує чотири кілометри, на дорозі яка зв'язує японську столицю з містом Нагоя. 2 грудня 2012 року у тунелі Сасаго, що знаходиться у 80 км від Токіо, завалилося близько сотні бетонних плит на 30-метровій ділянці, які розчавили автомобілі, спричинили пожежу та призвели до загибелі щонайменше дев'яти осіб. Близько доби транспортна магістраль була заблокована [10].

Необхідно враховувати, що більшість старих автомагістралей проходить через населені пункти, що призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту. Вони мають погані транспортні розв'язки, а отже ремонт автодоріг, навіть розширення проїзної частини, не завжди може привести до бажаного результату – збільшення швидкості руху та недопущення виникнення заторів. Тому більш бажаним слід вважати будівництво нових шляхів та об'їзних ділянок. Але для цього потрібні значні капітальні вкладення, яких в Україні останнім часом бракує. Один кілометр дороги першої категорії, яка має чотири смуги руху, по дві в обох напрямках,

коштує орієнтовно \$5 млн. доларів, тобто десь 40 млн. грн. Якщо там більше штучних споруд – трохи дорожче, якщо це дорога у відкритій місцевості – дешевше.

З метою забезпечення ефективного фінансування та розвитку існуючої мережі автомобільних доріг загального користування Кабінетом Міністрів України 3 вересня 2012 року схвалено Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [11]. Планується, що загальний обсяг видатків, необхідний для реалізації програми, становитиме 227,15 млрд. грн., а з урахуванням погашення зобов'язань за кредитами (37,403 млрд. грн.) – 264,55 млрд. грн. В ході реалізації проекту планується привести в транспортно-експлуатаційний стан 169,5 тис. км автомобільних доріг загального користування, відремонтувати 30,7 тис. км доріг, побудувати і реконструювати за євростандартом 2,2 тис. км доріг і т.д. [12].

Втім більшість експертів доволі критично відносяться до зазначених планів. Вже декілька років поспіль більше 50% бюджету Укравтодору йде на виплату відсотків по кредитах. Так у 2011 році із 13,5 млрд. грн. виділених Укравтодору 55% (7,5 млрд. грн.) було виплачено банкам як відсотки по раніше взятих кредитах, у 2012 році відповідно 60%. В бюджеті Укравтодору на 2013 рік передбачено 13,7 млрд. грн., з яких 60% (8,4 млрд. грн.) буде використано на виплату відсотків. Лише за останні два роки Укравтодор взяв кредитів близько 10 млрд. грн., а в цілому борговий портфель за оцінками фахівців складає не менше 30 млрд. грн. Отже навряд чи доцільно розраховувати на активне будівництво нових доріг.

Інше проблема – ефективність використання отриманих коштів та якість виконання робіт при будівництві доріг. Так перед Євро-2012 було реконструйовано трасу Київ – Житомир. Не викликає сумніву необхідність розширення полотна дороги, створення багаторівневих транспортних розв'язок, оновлення розмітки та забезпечення дорожніми знаками. В той же час значна кількість поставлених стовпів, для монтажу освітлення траси, так і стоять не обладнані світильниками. Ще більше питань викликає доцільність деяких проведених робіт на полотні дороги. Так основне полотно мало основу із залитих бетонних плит, які вкривалися шаром асфальту висотою 3-5 см. Навіть при руйнуванні шару асфальту вибоїни були не більше 5 см. У ході проведених робіт зчищався шар бетону, потім насипалася подушка висотою понад 20 см. і шар асфальту понад 15 см. Тобто

теоретично глибина вибоїн зможе досягати 35 см. Зважаючи на те, що бетонна основа дороги була в задовільному стані доцільність зазначених робіт викликає сумніви.

Непоодинокі випадки неякісного виконання робіт, що призводить до швидкого руйнування дорожнього полотна та необхідності виконання повторних робіт на одних і тих же ділянках дороги. Особливо це проявляється навесні, коли «асфальтне покриття сходиться разом з снігом».

На думку експертів вихід може бути лише один – переходити від будівництва доріг за кредитні кошти до практики залучення інвесторів на умовах концесії. Це дозволить розширити мережу автотранспортних магістралей, що позитивно впливатиме на економічний розвиток держави, а бюджетні кошти витратити на покращення існуючої мережі автошляхів, їх поточний ремонт.

Висновки. Розглянувши ситуацію в державі з автомобільним транспортом, приходимо до висновку, що мережа автомобільних доріг навіть у мирний час з великим напруженням справляється з існуючим потоком автомашин, в умовах же особливого періоду існує велика ймовірність, що автомобільний рух може бути паралізовано, особливо у випадку диверсій або терористичних актів.

З метою недопущення такого розвитку подій перш за все необхідно визначити центральний орган виконавчої влади, відповідальний за підготовку території країни до оборони. Включити його до складу конкурсної комісії, що здійснює відбір інвестиційних, інноваційних, інфраструктурних та інших проектів розвитку, які мають стратегічне значення та реалізація яких сприятиме розвитку економіки України. Надати йому повноваження щодо контролю за ефективним використанням коштів, що виділяються на розбудову автотранспортної мережі.

Укравтодору та обласним райдержадміністраціям провести обстеження та організувати реконструкцію мостів місцевого значення.

Подальші дослідження слід присвятити вивченню готовності інших складових мережі транспортних комунікацій до забезпечення перевезень в умовах особливого періоду.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Романченко І. С. Роль і місце територіальної оборони України в загальній системі оборони держави / І. С. Романченко, В. С. Фролов // Наука і оборона. – 2009. – № 1. – 36–39 с.

2. Романченко І. С. Шляхи підвищення ефективності системи управління територіальною обороною України / І. С. Романченко, В. С. Фролов, В. В. Палій // Наука і оборона. – 2009. – № 4. – 6–11 с.
3. Крижний А. В. Еволюція поглядів та особливості інженерного забезпечення підготовки і ведення територіальної оборони України / А. В. Крижний, О. О. Бондаренко, В. М. Філь, Т. П. Пашенко // Труди університету. Зб. наук. праць. – К. : НУОУ, 2011. – № 6(105). – 198–203 с.
4. Случайний М. Ю. Оперативне обладнання території України – проблема держави та її Збройних Сил / М. Ю. Случайний, І. Ф. Лосєв, Ю. Ф. Косяк // Наука і оборона. – 2011. – № 2. – 31–35 с.
5. Богданович В. Ю. Основи державного управління забезпеченням обороноздатності України: теорія і практика / В. Ю. Богданович, М. Ф. Єжєєв, І. Ю. Свіда – Львів : ЛІСВ, 2008. – 300 с.
6. Укравтодор, бюллетень 2012, [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/0/F1075DA5B62B391AC22572BB0042F76C>
7. Ходикіна І. Ю. Сучасний стан транспортних комунікацій та забезпеченість автомобільними дорогами країни / І. Ю. Ходикіна, О. І. Шевчук, Я. В. Шевчук // Науковий вісник НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.6. – 318–326 с.
8. Товстуха С. О. Державне управління у сфері безпеки дорожнього руху в умовах європейської інтеграції України: дис.... канд. наук з держ. управління: 25.00.02 / Товстуха Сергій Олексійович, Національна академія державного управління при Президентові України. – К., 2012. – 231 с.
9. Устименко О. В. Транспортна інфраструктура як складова підготовки території країни до оборони / О. В. Устименко // Круглий стіл «Державна політика забезпечення обороноздатності України : актуальні проблеми та шляхи їх розв'язання», НАДУ, Київ, 4 грудня, 2012 р.
10. Обвал тунелю у Японії забрав життя дев'яťох осіб : – Режим доступу : http://ipress.ua/video/obval_tunelyu_u_yaponii_zabrav_zhyttya_devyaty_osib_12284.html
11. Уряд схвалив Концепцію розвитку автомобільних доріг на 2013-2018 роки : – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=245546997
12. СБ виділить Україні 450 млн. дол. кредиту на ремонт дороги Київ-Харків-Довжанський : – Режим доступу : <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/vb-vydelit-ukraine-450-mln-doll-kredita-na-remont-dorogi-07082012144500>

Рецензент: Корецький А. А. – к. військ. н., с. н. с., ЦВСД НУО України.

Поступила в редакцію 31.01.13