

УДК 629.331./330.131.5

*Микола Стасишен
Дмитро Стасишен*

**ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ
АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

«Окупація» України автомобільним транспортом була стрімкою. Він охопив усю країну. Він став лідером транспортних перевезень країни. Який же його стан, як він впливає на економіку країни і добробут людей? Ці питання стали предметом дослідження.

Ключові слова: автомобільний транспорт, рухомий склад, обсяги перевезень, стан доріг, економічні проблеми.

«Оккупация» Украины автомобильным транспортом была стремительной. Он охватил всю страну. Он стал лидером транспортных перевозок. Какое же его состояние, как он влияет на экономику страны и благополучие народа? Эти вопросы стали предметом исследований.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, подвижной состав, объемы перевозок, состояние дорог, экономические проблемы.

Occupation of Ukraine a motor transport was swift. He overcame an entire country. He became the leader of transport transportations of country. What his state, as he influences on the economy of country and welfare of peopleю. These questions became the article of research.

Keywords: motor transport, rolling stock, volumes of transportations, state of roads, economic problems.

Актуальність теми. В сучасних умовах автомобільний транспорт у всьому світі є незаперечним лідером з перевезень пасажирів та вантажів. Він характеризується доступністю, мобільністю, зручністю, відносною дешевизною. Для ринкових умов господарювання цей вид транспорту сприяє зміцненню конкурентного підходу у розвитку автомобільного транспорту та стримуванню монополізації у цій галузі.

В Україні приватизацію великих автотранспортних підприємств багато громадян сприймали як чергову акцію для знищення економіки держави. Перед очима в кожного було приватизоване сільське господарство, де були знищені ферми, машинні двори, техніка, господарські будівлі та споруди, а земельні угіддя перетворився на зарослі бур'янами джунглі. Проте приватизація автотранспортних підприємств виявилася не настільки трагічною подією, хоча економіці держави була завдана величезна шкода. Перед автомобільним транспортом України виникли нові і серйозні проблеми щодо задоволення потреб суспільства у перевезеннях пасажирів та вантажів, зниження транспортних витрат у вартості продукції, забезпечення швидкісних перевезень та зростання ефективності використання автотранспортного транзитного потенціалу України тощо.

© Стасишен М. С., Стасишен Д. В., 2013

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Постановка завдання. Автори поставили завдання оцінити сучасний стан автомобільного транспорту України та передбачити заходи щодо його подальшого розвитку з метою виведення його на рівень, який відповідає сучасному стану авто-транспорту економічно розвинутих країн світу та який сприяв би зростанню конкурентоспроможності української економіки і добробуту українців.

Результати досліджень. При дослідженнях важливо порівняти автомобільний транспорт із іншими видами транспорту. Тому подаємо інформацію з перевезень вантажів за видами транспорту (табл.1).

Таблиця 1. Перевезення вантажів за видами транспорту України (млн т)

Роки	Тран - спорт всього	Заліз - нич - ний	Мор - ськи й	Річко - вий	Автомо - біль - ний*	У т.ч. авто - під	Авіа - цій - ний	Трубо - провід - ний
2000	1529	357	6,3	8,3	939	99	0,0	218
2002	1558	393	8,8	7,6	947	94	0,1	201
2003	1654	445	9	10	973	106	0,1	217
2004	1731	462	9	12	1027	111	0,1	221
2005	1805	450	8	13	1121	106	0,1	213
2006	1873	479	9	14	1167	124	0,1	204
2007	1990	514	9	15	1255	134	0,1	196
2008	1972	499	8	11	1267	131	0,1	187
2009	1625	391	5	5	1069	87	0,1	155
2010	1765	433	4	7	1168	99	0,1	153
2011	1887	469	4	6	1253	118	0,1	155

Джерело: [1, с.51].

*З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб. З 2002 року – з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами – підприємцями.

Як свідчить інформація (табл. 1), в цілому в країні за період, що досліджується, перевезення вантажів зросло на 23,5%. Зокрема перевезення автомобільним транспортом за цей період зросли на 33,5%. Поряд з цим ще залізничний транспорт збільшив обсяги вантажних перевезень на 31,4 %. Решта видів транспорту знизили обсяги вантажних перевезень. При цьому питома вага перевезень вантажів автомобільним транспортом в загальнодержавних перевезеннях у 2011 р. становила 66,4%. За весь період дослідження питома вага автомобільних вантажних перевезень у країні коливалась від 59 до 66 % . Таким чином, автомобільний транспорт України перевозить переважну частину вантажів та забезпечує найвищі темпи їх зростання.

Варто звернути увагу на те, що обсяги автомобільних перевезень вантажів за досліджуваний період зростав до 2008 р. і ріст становив проти рівня 2000 р. 135%. Спад обсягів перевезень тривав протягом 2009 і 2010 рр , а в 2011р. він зріс майже до рівня 2007 р. Всі інші транспортні підгалузі у зв'язку із світовою економічною кризою допустили спад обсягів перевезень в 2007 р. Така інформація свідчить про те, що автомобільний транспорт в порівнянні із іншими транспортними підгалузями є стійкішим до кризових випробувань.

Важливу інформацію зазначена таблиця містить стосовно перевезень вантажів автопідприємствами. Вони в 2000 р. перевезли 99 млн тонн, а в 2011 р. – 118. Від-

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

повідно обсяги перевезень зросли на 19,2 %. Порівняно із загальними автомобільними та залізничними перевезеннями ці обсяги невеликі. Зокрема в 2011 р. вони становили лише 9,5% до загальних автомобільних вантажних перевезень. Проте такі підприємства існують і є надія на те, що їх потужності будуть зростати. В 2011р. основна частина перевезень здійснена автопідприємствами Донецької області (32,6 %). Після них йдуть м. Київ (8,8%), Львівська область (7%), Дніпропетровська область (5,4 %) та Луганська область (5,1%). В решті областей обсяги перевезень автопідприємствами незначні.

Безперечно, що детальнішу характеристику автомобільного транспорту із вантажних перевезень дасть інформація про місце підгалузі за обсягами вантажообороту (табл. 2).

Таблиця 2. Вантажооборот за видами транспорту України, млрд ткм

Роки	Транспорт всього	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний*	У т.ч. автопід	Авіаційний	Трубопровідний
2000	394,1	172,8	8,6	5,9	19,3	5,8	0,0	187,5
2002	411,3	193,1	8,8	4,2	20,6	7,5	0,4	184,3
2003	457,5	225,3	9,9	4,7	24,4	8,6	0,5	192,7
2004	480,1	234,0	9,3	5,6	28,8	10,0	0,3	202,1
2005	473,6	224,0	9,6	6,3	35,3	11,6	0,3	198,1
2006	494,6	240,8	12,1	6,3	40,6	13,1	0,3	194,5
2007	510,2	262,5	12,9	5,7	46,6	15,0	0,4	182,1
2008	507,7	257,0	11,3	4,5	54,9	15,8	0,4	179,6
2009	395,7	196,2	5,2	2,8	49,2	14,2	0,4	141,9
2010	418,7	218,1	5,2	3,8	53,9	17,0	0,4	137,3
2011	445,7	243,9	5,1	2,2	57,3	17,4	0,4	136,8

Джерело [1, с. 102]

*З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб. З 2002 року – з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами – підприємцями.

Як свідчать дані табл. 2, автомобільний транспорт за вантажооборотом значно поступається залізничному та трубопровідному транспорту, але в цьому сенсі має переваги над морським, річковим та авіаційним транспортом. Звертає на себе увагу факт, що в 2011 р. вантажооборот автопідприємств становив 30,4% до загальних автомобільних перевезень, при тому, що кількість перевезених вантажів становила за цей період лише 9,5 %. Автотранспорт допустив спад обсягів вантажообороту у 2009 р. у порівнянні із 2008 р. , проте вже в 2010 і 2011 рр. було забезпечено значне зростання.

Важливим показником роботи транспорту є перевезення пасажирів (табл. 3).

Як свідчать показники табл. 3, обсяги перевезень пасажирів автотранспортом за досліджуваний період зростали щорічно до 2009 р., коли кількість перевезених пасажирів стала зменшуватися. Причина такого зниження в основному пояснюється впливом економічної кризи, хоча однозначної оцінки таких явищ бути не може.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Питома вага автомобільних перевезень пасажирів в Україні щорічно зростала від 33% в 2000 р., до 55% – у 2010 р. В 2011 р. питома вага цих перевезень становила 52% через зростання обсягів перевезень інших видів транспорту. За даними статистичних органів автомобільний транспорт різну роль відіграє у видах сполучення (табл.4).

Таблиця 3. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту України (млн осіб)

Роки	Транспорт всього	Залізничний	Морський	Річковий	Авіаційний	Автомобільний	Тролейбусний	Трамвайний	Метрополітен
2000	7780	499	4	2	1	2557	2582	1381	754
2002	7711	465	5	2	2	3069	2141	1196	831
2003	7711	477	7	2	2	3297	1921	1132	873
2004	7997	452	10	2	3	3720	1849	1112	848
2005	8200	445	11	2	4	3837	1903	1111	887
2006	8242	448	11	2	4	3988	1788	1083	918
2007	8214	447	8	2	5	4173	1621	1027	931
2008	8331	445	7	2	6	4369	1580	963	959
2009	7275	426	6	2	5	4014	1283	787	752
2010	6845	427	7	1	6	3726	1204	714	760
2011	6980	430	7	1	8	3612	1346	798	778

Джерело [1, с.111]. З 2010 року – з урахуванням перевезень пасажирів міською електричкою. З урахуванням обсягів автомобільних пасажирських перевезень, виконаних підприємцями малого бізнесу – фізичними і юридичними особами.

Отже, автомобільний транспорт в основному використовується для міжміських перевезень пасажирів. Питома вага автомобільних перевезень пасажирів в країні за 2011 рік становила 64,8%. Така ж його роль і в приміських перевезеннях і трохи меншу частку перевезень пасажирів припадає на внутрішньо міське сполучення. Але в цілому в усіх видах сполучення автомобільний транспорт є основним засобом перевезень пасажирів.

Таблиця 4. Відправлення (перевезення) пасажирів автотранспортом за видами сполучення в порівнянні з іншими видами транспорту за 2011 р. (млн. осіб)

Види сполучення	Всього транспорт	В тому числі автомобільний	Питома вага автомобільного
Міжміське	241	156	64,8
Приміське	1010	643	63,7
Внутрішньоміське	5729	2813	49,1

Джерело [1, с.112]

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Важливою інформацією, що характеризує стан автомобільного транспорту України є характеристика його рухомого складу – основи його технологічної потужності (див. табл. 5).

Таблиця 6. Рухомий склад автомобільного транспорту (тис. од. на кінець року)

Роки	Вантажні автомобілі	З них бортові	Самоскиди	Сідлові тягачі	Спеціальні вантажні	Вантажні у приватній власності	Пасажирські автобуси	З них у приватній власності
2002	937,6	321,1	241,5	63,1	311,9	272,4	159,3	63,5
2003	939,5	319,8	239,7	68,5	311,5	322,2	174,1	86,9
2004	917,5	319,9	214,6	75,0	308,0	356,7	175,9	94,5
2005	888,5	308,9	208,0	71,5	300,0	349,7	167,9	99,2
2006	910,2	302,4	207,9	79,0	320,8	377,0	180,0	101,0
2007	922,1	297,8	199,9	82,7	341,8	412,9	185,5	108,1
2008	976,2	335,1	201,2	94,9	345,0	474,4	188,0	114,5
2009	935,3	300,8	200,7	95,8	338,0	455,5	180,4	110,5
2010	945,2	307,7	199,8	99,5	338,2	479,2	171,5	101,9
2011	1248,9	303,0	207,2	119,6	619,2	660,6	249,7	120,7

Джерело [1, с.135]

Державна статистична служба повідомила, що до 2000 р. до вантажних автомобілів належали бортові, самоскиди, фургони, рефрижератори, цистерни харчові та паливні, плитовози, трубовози, лісовози, сідлові тягачі, пікапи і фургони на шасі легкових автомобілів та інші, а з 2002 р. – бортові, самоскиди, сідлові тягачі та спеціальні вантажні автомобілі (фургони на шасі вантажних автомобілів, цистерни харчові, рефрижератори, пожежні, поливні, автокрани, паливні заправники та паливні цистерни, інші. Отже в табл. 5 нами наведені порівняльні показники.

Як свідчать показники табл. 5, на кінець 2011 р. в Україні було 1248,9 тис. вантажних автомобілів, в тому числі було 303 тис. бортових автомобілів, більше 207 тис. самоскидів, 119,6 сідлових тягачів і 619, 2 тис. спеціальних вантажівок. Отже в країні експлуатуються різноманітні вантажні автомобілі. При цьому в 2011 р. 660,6 тис. вантажних автомобілів, або 52,9 % їх загальної чисельності, перебувають у приватній власності.

Якщо загальна кількість вантажних автомобілів за досліджуваний період зросла на 33,2 %, то їх чисельність у приватній власності зросла на 42,6 %. Отже кількість автомобілів у приватній власності зростає випереджальними темпами в порівнянні до автомобілів автопідприємств.

Кількість пасажирських автобусів за період, що досліджується, характеризується коливаннями на зростання та зменшення. Проте в цілому за цей період їх приріст дорівнює 56,8 %. Така ж ситуація спостерігається і з чисельністю пасажирських автобусів, які перебувають у приватній власності. Чисельність їх зросла за цей період на 90,1 %. Що стосується легкових автомобілів, то їх на кінець 2011 р. в країні було 6900,5 тис.од. або їх чисельність зросла проти 2002 р. на 27,8 %. На кінець 2011 р. кількість легкових автомобілів у приватній власності становила 94,4 % їх

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

загальної чисельності в країні. Тобто, лише незначна їх частина перебувала не в приватній власності.

Статистичні органи окремо виділяють інші автомобілі. З 2002 р. до них належать транспортні засоби на шасі вантажних автомобілів, обладнані для постійного перевезення людей, автомобілі швидкої медичної допомоги, пікапи і фургони на шасі легкових автомобілів.

На 1 січня 2012 року в цілому по Україні припадало на 1000 осіб населення приватних автомобілів 143 одиниці. Найбільше таких автомобілів було в м. Києві – 235 од., або майже кожна четверта людина тут має автомобіль. Значна кількість приватних легкових автомобілів в розрахунку на 1000 осіб перебуває в населення Київської області (206) та в Миколаївській – (203). Найменше таких автомобілів у Сумській області – 88 од. [1, с. 145].

За даними статистичної служби промисловість України здійснює виробництво легкових і вантажних автомобілів та автобусів (табл. 6).

Таблиця 6. Виробництво транспортних засобів промисловістю України

Роки	Автомобілі легкові, тис. шт.	Автомобілі вантажні, тис. шт.	Автобуси, шт.
2003	98,3	4,7	2558
2004	174	10,9	2598
2005	192	14,0	4655
2006	267	12,1	7660
2007	380	11,4	9127
2008	402	11,8	10188
2009	65,7	2,5	1502
1010	75,3	4,9	2723
2011	97,5	3,2	3745
Разом	1751,8	75,5	44756

Джерело [2, с. 122]

Як видно із даних табл. 6, виробництво транспортних засобів промисловістю України за досліджуваний період не було рівномірним. Наприклад, в 2009 р. виробництво легкових автомобілів зменшилося проти рівня 2008 р. в 6,1 рази. Дослідити причини такого стану справ за наявної інформації немає можливості. Очевидно це залежало від забезпечення виробництва необхідними ресурсами та рівнем попиту на зазначені засоби. За дев'ять досліджуваних років виробництво транспортних засобів в середньому за рік становило:

автомобілів легкових – 194, 6 тис. шт.,
автомобілів вантажних – 8, 4 тис. шт.,
автобусів – 4973 шт.

Виробництво транспортних засобів в середньому за рік становило до наявних засобів на кінець 2011 р.:

автомобілів легкових – 2,9 %,
автомобілів вантажних – 0,7 %,
автобусів – 2,0 %.

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Як видно, власного виробництва транспортних засобів в Україні не достатньо для його відновлення при вибутті через знос.

При оцінці товарної структури оптового товарообороту за 2011 р. встановлено, що в Україні легкових автомобілів продано на 26036,9 млн грн, а вантажних – на 3454,3 млн грн, або менше в 7,5 разів [2, с. 277]. Таким чином, суспільство тратить значно більше коштів на легковий транспорт, ніж на вантажний. Відповідно більше уваги приділяється побутовим зручностям, ніж процесам виробництва.

Національний інститут стратегічних досліджень (НІСД) [13] використав оперативну статистичну інформацію за 2012 р. і подав оновлені показники. Вони свідчать, що за 2012 р. всі види транспорту, за винятком автомобільного, знизили обсяги перевезення вантажів. Автомобільний транспорт збільшив обсяги таких перевезень проти рівня 2011 р. на 0,5%. А із пасажирських перевезень зберіг рівень перевезень 2011 р. лише трамвайний транспорт. Автомобільний транспорт також знизив обсяги перевезень пасажирів на 4,5%. Автори НІСД вважають причинами такого стану скорочення попиту на транспортні послуги певних категорій населення внаслідок зменшення їх доходів, низька якість послуг, зростання тарифів на проїзд, недостатній рівень безпеки перевезень.

Зазначені автори вважають важливим і нагальним питанням реформування та розвитку автомобільної галузі, визначених у Програмі економічних реформ на 2010 – 2014 рр., укрупнення операторів і створення цивілізованої конкуренції на ринку автомобільних пасажирських перевезень. Але завдання щодо внесення до Верховної Ради України у листопаді 2012 р. проекту Закону України «Про автомобільний транспорт» у новій редакції, прийняття якого повинно створити законодавче підґрунтя для вирішення цього питання, не виконане.

Важливою складовою потенціалу автомобільного транспорту є шляхи сполучення. Статистична служба подає інформацію про довжину автомобільних доріг (табл. 7). Зазначені в табл. 7 показники служба статистики подає з посиланням на Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) Мінінфраструктури України. Тобто, зазначені показники веде саме Укравтодор.

Таблиця 7. Довжина автомобільних доріг (тис. км)

Роки	Довжина автомобільних доріг загального користування	з них з твердим покриттям	Дороги з твердим покриттям, які мають цементобетонне та асфальтобетонне покриття	Дороги з твердим покриттям, які мають чорне гравійне і чорне шосе
2000	169,5	163,8	57,5	71,2
2002	169,7	164,2	58,1	71,1
2003	169,7	164,6	58,5	71,2
2004	169,4	164,8	58,9	71,1
2005	169,3	165,0	59,4	71,0
2006	169,1	165,2	59,8	70,9
2007	169,4	165,6	60,5	71,1
2008	169,5	165,8	61,1	70,9
2009	169,5	165,8	61,3	70,8
2010	169,5	165,8	61,5	70,9
2011	169,6	166,0	61,8	70,7

Джерело [1, с. 173, 174]

Показники про довжину автомобільних доріг свідчать про те, що за досліджуваний період довжина автомобільних доріг загального користування майже не змінювалася.

З них довжина автомобільних доріг з твердим покриттям в 2011 р. стала довшою проти рівня 2000 р. всього на 2,2 тис. км, або на 1,4 %. Довжина доріг з твердим покриттям, які мають цементобетонне та асфальтобетонне покриття збільшилося на 4,3 тис. км, або на 7,5%. Отже, в цьому разі забезпечено значніше збільшення довжини автодоріг з якіснішим покриттям. Довжина з гіршим твердим покриттям – чорним гравійним – дещо зменшилася.

Статистичні служби приводять довжини автодоріг, але не подають інформації про їх стан. Разом з тим саме стан автодоріг викликають занепокоєння як керівних органів держави, так і структур, що експлуатують ці дороги.

На засіданні колегії Міністерства інфраструктури України віце-прем'єр міністр Вілкул О.Ю [3] зупинився на проблемах якості наших автомобільних доріг. За його словами вітчизняні автомагістралі в своїй більшості будувалися 30 р. тому назад і не були розраховані на сьогоднішні навантаження. Всі нормативи і показники із необхідності ремонтних робіт доріг, як і технології його здійснення, вже застарілі. Вони вимагають нових підходів. Стоїть завдання підвищити контроль за правильністю використання коштів в автодорожньому господарстві та не обійтися без оновлення технології роботи «Укравтодора». Віце-прем'єр повідомив про те, що вже існують напрацювання, щоби бітум не купувати за кордоном, на що щорічно використовується більше ніж 1,5 млрд грн, а організувати в Україні виробництво цього важливого компонента для будівництва і ремонту автодоріг.

В публікації «Урядового кур'єра» [4] подається думка глави Уряду України про те, що хороших доріг в Україні фактично не було. А ті, що колись вважалися мало не еталоном якості, нині мають жалюгідний вигляд. Вони побудовані переважно у повоєнний час. Теперішні автомагістралі європейського класу в Україні почали будувати лише останні три роки. Тут же повідомляється, що через незадовільний стан доріг Україна втрачає щорічно до 4% ВВП, а це майже 50 млрд грн. Для попередження таких проблем глава Уряду поставив завдання не купувати будівельні матеріали у Росії, Казахстані, Білорусі, а взятися за проблему комплексно і системно, прискорено створити довгострокові програми будівництва автодоріг із чітко визначеними пріоритетами, етапами, сучасними вимогами до класу і якості, з ресурсним забезпеченням такого будівництва.

Проблемам автодоріг присвячена ще одна стаття цього номера «Урядового кур'єру»[5]. Автор публікації зазначає, що однією з причин поганого стану українських доріг є те, що більшість зі 169 тис. км збудовано в 60-70-х рр. минулого ст. Будували їх з матеріалів, що існували на той час, про технологічну міцність яких нині не варто говорити. Адже автомобільне виробництво, зокрема вантажівок, постійно розвивається, а ось шлак і смола в дорожньому покритті подекуди і досі не зникли. У статті наводиться інформація міністра інфраструктури Володимира Козака про те, що останніми роками в будівництві та реконструкції доріг в Україні дедалі частіше застосовують найсучасніші технології та матеріали. Новітні методи, за його словами, дадуть гарантію у часі, що нинішні навантаження наші дороги витримують. Однак це потребує значного фінансування, яке держава самотужки не потягне. Тому з приводу будівництва сучасних доріг триває плідна робота з різноманітними міжнародними інвестиційними інституціями.

Значну увагу міністр приділив питанню контролю за виконанням стратегії розвитку автомобільних доріг та за їх якістю. Зокрема, за його словами, для цього планується розподілити функції між Міністерством інфраструктури (визначатиме стратегію та першочергові напрямки), Укравтодором (безпосередньо братиме участь у проектуванні та будівництві доріг) та Укртрансінспекцією (контролюватиме якість будівництва доріг).

Важливою функцією дорожнього господарства є безпека на дорогах. За інформацією міністра інфраструктури [5] за останні 5 років встановлено близько 660 тис. нових дорожніх знаків, 845 км нової бар'єрної огорожі та відремонтовано понад 3,5 тис. км, нанесено 200 тис. нової розмітки, відремонтовано 91 км освітлення, 310 км тротуарів тощо.

Ще один номер «Урядового кур'єра» [6] подає інформацію про засідання «круглого столу» в Укравтодорі, де обговорювалися проблеми про сучасний стан доріг, їх аварійний ремонт, перспективи розвитку галузі в цілому. Матеріали публікації інформують про те, що щільність наших доріг учетверо менша, ніж у Польщі, та у шестеро, ніж у Франції. Шляхів першої категорії, які мають 4 смуги руху, у нас лише 2700 км.

Директор Держдор НДІ ім. Шульгіна на засіданні підкреслив, що більшість вітчизняних доріг не розраховані на нинішні навантаження. Лише 35% їх мають асфальто-бетонне покриття і тому втратили свою несучу спроможність. Бітум з часом перестав бути еластичним і перетворився на крихку масу. Нового бітуму не вистачає. Представник Укравтодору повідомив, що після того, як припинили роботу або ж працювали зі збоями низка вітчизняних нафтопереробних заводів, цей матеріал довелося завозити з Росії та Білорусі. Якщо дороги й надалі ремонтуватимуть такими темпами, як нині, то черга до кожної доходить один раз на 85 р.

Заступник голови Укравтодору на засіданні «круглого столу» наголосив на тому, що в країні не вистачає коштів на ремонтні та будівельні роботи для автодоріг. Так, якщо у проєкті Державної цільової програми розвитку доріг загального користування на 2013 – 2018 рр. передбачено істотне збільшення фінансування (264 млрд грн на шість років), то нинішнього року кошти за нею не виділені. Він навів такі статистичні дані: на дороги загального користування у 2008–2012 рр. спрямовано 58,4 млрд грн, або в середньому 11,7 млрд на рік. Це означає, що на 1 км витрачено у 10-20 разів менше, ніж у європейських країнах, в 2,4 рази менше, ніж у Росії. Середня вартість будівництва 1 км автомобільної дороги 1 категорії в Україні становить близько 45 млн грн. При цьому посадовець стверджує, що це менше, ніж у Росії – на 25%, ніж у США – у двічі, і в країнах ЄС – у 1,5 – 2 рази.

У зазначеній статті відображено погляди на проблему автомобільних доріг професора Національного транспортного університету Ігоря Павловича Гамеляка. Він вважає, що Україні потрібні сучасні дороги з товщиною асфальтобетону 28 – 35 см, а в нас нині максимальна товщина навіть на реконструйованих ділянках сягає лише 8 – 8,5 см. Він повідомляє, що нова якісна вітчизняна дорога повинна коштувати 6 млн. доларів за кілометр, її цементно-бетонне покриття дорівнювати 26-27 см, а загальна товщина – 60-70 см. У подальшому вчений радить брати до уваги світові напрацювання в дорожній галузі. Зокрема, він пропонує врахувати напрацювання німців, які визначили, що на якість дороги впливає понад 700 чинників. Найважливішими з них є клімат, навантаження, матеріали, технологія, експлуатація, фінансування. На ці чинники повинні зважати і ми.

На завершення статті «Урядовий кур'єр» [6] подає американська приповідка, яку вважаємо за доцільне навести в нашій праці: «у США хороші автостради не тому, що вони багаті, а саме тому вони й багаті, що мають хороші дороги».

Поганий стан більшості українських автодоріг спричинений великим навантаженням на них від курсування міжнародного вантажного транспорту [8]. У зв'язку з цим важким вантажівкам можуть заборонити виїжджати на основні автомагістралі. Таку думку висловив Прем'єр-міністр України М. Азаров. Він запропонував виділити для такого важкого транспорту певні напрямки. По всіх інших дорогах необхідно обмежити рух важкого транспорту й упорядкувати дороги. Він вважає, що рішення важке, але мусимо його застосувати. В статті наводиться його оцінка, що для приведення доріг України в пристойний стан потрібно 500 млрд грн. Тут же повідомляється, що за підрахунками «Укравтодору» нині потребує заміни дорожнього покриття 170 тис. км українських доріг.

У цьому ж номері газети у статті «Відповідальність – персональна» [9] з посиланням на віце-прем'єр-міністра О. Вілкула повідомляється, що усі другорядні дороги в Україні та фінанси на їх утримання в 2013 р. закріплять за місцевими органами влади. На його думку це дасть можливість персоналізувати відповідальність. Водночас наголошено, що всі шляхи державного та головні дороги обласного значення повинні залишитися у підпорядкуванні «Укравтодору». При цьому віце-прем'єр-міністр наголосив, що найбільш правильним механізмом є чітке фокусування. Повинен бути відповідальний за кожен дорогу не десь у Києві, а на місці.

Міністр інфраструктури В. Козак [10] повідомив, що на черговому засіданні колегії було розглянуто два питання – про реформування дорожньої галузі та сфери автомобільних перевезень. Такі проблеми взаємопов'язані, бо неякісні дороги призводять до фінансового навантаження на перевізників (пошкоджується рухомий склад), а великовагові транспортні засоби по 40-50 т руйнують шляхи, які не передбачені для такого навантаження. Тому міністерство разом із учасниками ринку поставили завдання віднайти золоту середину для створення нормальних доріг і належного забезпечення автоперевезень.

Мінінфраструктури здійснює поетапне реформування дорожнього господарства на основі таких принципів: підвищення відповідальності місцевої влади за утримання автошляхів, реорганізація системи управління в галузі, пошук нових джерел фінансування дорожніх робіт та підвищення контролю їх якості. У планах дорожників – підготувати пропозиції для залучення інвесторів на умовах державно-приватного партнерства.

Інвестиційні проекти, які можуть бути реалізовані у рамках державно-приватного партнерства, вже готують Мінінфраструктури та «Укравтодор» [11]. Як йдеться в повідомленні міністерства, участь приватного капіталу дозволить не тільки збільшити темпи оновлення мережі доріг, а й зменшити платежі на їх будівництво з держбюджету. В статті повідомляється, що наприкінці минулого року голова Держінвестпроекту В. Каськів запевняв, що інвестори вже проявили свою зацікавленість в першій українській концесійній дорозі – кільцевій дороги в Києві.

Після відвідання Національного транспортного університету прем'єр-міністр М. Азаров заявив про необхідність в Україні розробити та запровадити нові стандарти будівництва автомобільних доріг [12]: «Нам необхідно розробляти нові стандарти, нові норми будівництва автодоріг, щоб можна було на тендерах будівельникам пред'являти нові вимоги», – сказав глава Уряду, додавши, що НТУ вже розробляє такі стандарти. За його словами, Уряд має намір організувати випуск на вітчизня-

них підприємствах усіх потрібних матеріалів та техніки для будівництва доріг, – «Нам необхідно створити базу для будівництва автодоріг: це і кар'єри, і заводи з виробництва бітуму, і заводи, які дають можливість підсилити покриття, і дорожньо-будівельна техніка, і прилади з контролю – це серйозна велика програма». Він додав, що вже у 2013 р. Уряд удвічі збільшить фінансування дорожнього будівництва і ремонту. Водночас Кабінет Міністрів розглядає можливість запровадження автоматизованих систем контролю за рівнем транспортного навантаження.

До якості автомобільних доріг належать їх ширина, кількість смуг руху, наявність перехресть доріг тощо. В основному саме через зазначені показники якості доріг на них створюються затори.

Наведена інформація із центральних газет за короткий період часу свідчить про те, що не лише національний господарський комплекс, громадяни України, але й відповідальні працівники центральних органів управління оцінюють як незадовільний стан автомобільних доріг в державі. Вони ж висловили своє бачення виходу із ситуації, що склалася. Така інформація підтверджує особливу актуальність нашого дослідження.

Наступною проблемою автомобільного транспорту України є забезпечення його гаражами та стоянками. Статистичні органи України не ведуть обліку із такого забезпечення. Проте спостереження свідчать про те, що значна частина автомобілів, особливо легкових, зберігаються біля під'їздів житлових будинків, на узбіччях доріг, а багато з них – і на тротуарах. В часи небувалої потужності негоди в березні 2013 р., коли стоянки автомобілів були зафіксовані сніжними завалами, виявилось, що в Києві, наприклад, всі дороги були обставлені легковими та вантажними автомобілями впритул одна до одної. Коли виникла можливість і необхідність провести очищення доріг від снігу, то снігоприбиральна техніка була безсилою щось зробити через залишені на дорогах транспортні засоби. Таким чином, стоянки та гаражі для потреб автомобільного транспорту України потрібні терміново і у значних обсягах. Це також економічна і організаційна проблема Української держави.

Привертає до себе увагу соціальна проблема, пов'язана із автомобільним транспортом. Маємо на увазі рівень культури поведінки водіїв автотранспорту. Так, для наших водіїв не є недопустимим залишати транспортні засоби на тротуарах, перекриваючи прохід для пішоходів, на зупинках громадського транспорту, на клумбах, на зелених насадженнях тощо. Невідповідна поведінка водіїв на трасах часто приводить до значних транспортних пригод.

В літературних джерелах [7, с. 22] наводиться думка вчених про те, що автомобіль є другою глобальною небезпекою для навколишнього середовища після ядерної зброї. Він виділяє велику кількість вихлопних газів від згорання світлих нафтопродуктів, які є найшкідливішими з екологічної точки зору. Крім того, рух транспортних засобів на шляхах сполучення супроводжується підвищеним звуковим тиском, випромінюванням, вібрацією, пилоутворенням. Транспортний комплекс негативно впливає на будинки і споруди. Тому перед людством стоїть гостра проблема, як позбутися сильного техногенного впливу транспорту на навколишнє середовище.

Серед екологічних заходів особливої уваги заслуговує заміна бензину на екологічно чисте пальне. Одному із варіантів такої заміни – використання водню, який добувається розкладанням води на водень і кисень, багато років приділяється увага. Тривалий час при цьому здійснювався пошук каталізаторів для такого розкладу. На вирішення проблеми використання водню як пального для автомобілів в США кі-

лька років тому було виділено 2 млрд дол. Про результати дослідження нам не відомо, проте до цього часу від такого рішення проблеми людство не відмовилося.

Недавно в пресі було повідомлення про те, що японський автоконцерн Honda Motor Co розпочав комерційне виробництво автомобіля, який працює на водні. Чотиримісний седан FCX Clarity приводиться в рух за рахунок водню і електричної енергії і, як стверджують виробники, не виділяє шкідливих викидів. Тут же подається інформація про те, що новий автомобіль передбачає значно вищу ефективність споживання пального, ніж газоелектричний гібрид чи автомобіль із звичайним двигуном внутрішнього згорання.

Висновком нашого дослідження є те, що лавинний наступ автомобільного транспорту в Україні призвів до надзвичайного збільшення автомобілів як для виробничих, так і для побутових потреб. Такі зміни в соціально-економічній ситуації держави вимагають вирішення низки проблем із вибором марок транспорту, зберіганням та використанням автомобілів, упорядкування дорожнього господарства, із організацією ремонтних робіт, забезпечення транспорту паливом, попередження техногенного впливу транспорту на навколишнє середовище. До вирішення таких проблем необхідний системний науковий підхід.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Транспорт і зв'язок України* – 2011. Статистичний збірник. – К. : Державна служба статистики України, 2012. – 274 с.
2. *Статистичний щорічник України за 2011 рік*. – К.: Державна служба статистики України, 2012. – 560 с.
3. *Стратегія* открытости. //Магістраль.– № 19 от 13-19.03 2013.– с.1, 4.
4. Медуниця Ю. Модернізувати країну допоможуть гарні дороги. // Урядовий кур'єр. – № 48 (4934) від 14 березня 2013 р. – С. 1, 2.
5. Процишин В. На всі ями бюджетних грошей не вистачить. // Урядовий кур'єр. – № 48 (4934) від 14 березня 2013 р. – С. 2.
6. *Ями* замостять до свят //Урядовий кур'єр, від 15 березня 2013 р. – № 49 (4935). – С. 8-9.
7. *Загальний курс транспорту: Навчальний посібник* (За редакцією професора Фришева С. Г.). – К.: «Вища школа», 2006. – 162 с.
8. *Вантажівкам* готують заборону. //Магістраль. – № 27 (1813), 10-16 квітня 2013.– С.10.
9. *Відповідальність – персональна* // Магістраль – № 27 (1813), 10-16 квітня 2013.– С. 10.
10. *У пошуках* золотої середини. //Магістраль.– № 29 (1815), 17-23 квітня 2013. – С.10.
11. *«Партнерські»* автошляхи.//День.– № 65, 10 квітня 2013.– С. 7.
12. *Дорогам* необхідні сучасні стандарти. //Урядовий кур'єр.– № 56, 26 березня 2013 р.– с. 5.
13. *Модернізаційні пріоритети реформування транспортно – дорожнього комплексу в Україні. Аналітична доповідь.*/ За редакцією к.е.н., с.н.с.; Засл. економіста України Я. А. Жаліла. – К.: Національний інститут стратегічних досліджень, 2013. – 32 с.