

Грабовець В.В.¹, Бодак В.І.¹, Шарибура А.О.², Луб П.М.².

¹Луцький національний технічний університет

²Львівський національний аграрний університет

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРИДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ У ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Стаття присвячена вивченню стану придорожнього сервісу Волинської області, проблем його функціонування, можливості його використання в процесі розвитку транспортної інфраструктури регіону.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, транспортні послуги, придорожній сервіс, об'єкти придорожнього сервісу, автомобільні шляхи.

Постановка проблеми. Звернення до теми інфраструктурного розвитку регіонів України є дуже актуальною темою, зважаючи на той факт, що наразі Україна крокує шляхом втілення широкого спектру реформ, спрямованих на покращення в першу чергу добробуту населення України. Складові інфраструктурного комплексу є головними елементами, що спроможні вивести нашу державу на новий рівень розвитку та модернізаційного оновлення.

Транспортна інфраструктура Волинської області є недостатньо розвинутою. Кожна з її підсистем потребує окремого, комплексного, системного підходу щодо вдосконалення та реформування [1].

Підвищенню якості життя населення, зростання стійкості економіки територіального освіти сприяє розвинена автодорожня інфраструктура, яка розглядається як система взаємопов'язаних елементів, що забезпечують можливості пересування вантажів і населення по території області і країни в цілому. Ця сукупність включає в себе і автомобільні дороги і об'єкти придорожнього сервісу, що розміщуються вздовж лінійно-протяжних об'єктів, з метою надання послуг в процесі пересування, як вантажів, так і людей. Від якості послуг, що надаються залежить і розвиток галузей економіки в тому чи іншому регіоні і мобільність переміщення громадян по території країни. З кожним роком зростає потреба в кількості і якості надаваних послуг.

В Україні проголошено курс на євроінтеграцію. Одним із ключових завдань у цьому напрямку є інтеграція транспортної мережі України в європейську та розвиток її транзитного потенціалу, що призведе до економічної вигоди за рахунок доходів від транзиту, а також суттєво підвищить економічне зростання та конкурентоспроможність України та Волинського регіону на європейській арені.

Волинська область знаходиться на перехресті важливих транспортних шляхів із Східної Європи в Центральну й Західну, що створює вигідні умови для її становлення як регіону активної міжнародної взаємодії. Основними напрямками транзитних потоків є: Західна Європа - Росія; Західна Європа - Молдова, Румунія, країни Балтії; Західна Європа - Азербайджан, Грузія, Казахстан, Іран.

Україні фахівці міжнародних організацій присвоїли Україні один з найбільших показників транзитності в Європі - 3,75. Це свідчить про те, що наша держава має значні потенційні можливості для подальшого розвитку та збільшення свого транзитного потенціалу [2].

Проблема низької якості транспортної системи та інфраструктури України наявна у всіх її складових. Ситуація ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями транспортного сектору, низьким припливом інвестицій, застарілою системою регулювання та високим ступенем зносу основних фондів.

Сьогодні надзвичайна увага має приділятися розвитку придорожнього сервісу, враховуючи, що у цьому секторі є ще багато не вирішених проблем. Як бачимо із дослідження конкурентоспроможності України, найбільш критично складна складова інфраструктури – транспортна інфраструктура [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вагомих наукових досліджень транспортно-транзитного потенціалу України та зарубіжжя можна виокремити праці Т.О. Войченко, С.В. Джулай, А.М. Новікова, О.В. Мініної, О. М.Клен, А. М. Пасічник, Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, С.С. Шаповал, О.Ю. Серова, О.І. Тамов та інших. Дослідження на дану тему потребують постійної актуалізації з огляду на мінливість економічного та політичного простору.

Метою дослідження є визначення сучасного стану функціонування придорожнього сервісу Волинської області, а також його значення для регіону.

Результати досліджень Територією Волинської області проходять Міжнародні автомобільні транспортні коридори (МАТК) Балтійське море-Чорне море та Європа-Кавказ- Азія (ТРАСЕКА). Ці коридори на території області суміщені й проходять по існуючих автомобільних дорогах державного значення М-07 Київ-Ковель-Ягодин (на Люблін) від Ягодина до Ковеля та М-19 Доманове (на Брест)-Ковель-Чернівці-Тереблече (на Бухарест) від Ковеля до межі з Рівненською областю в напрямі на Дубно. Територією Волинської області в напрямку Захід-Схід проходить міжнародна автомагістраль кордон Польщі-Ковель-Коростень-Київ, яка збігається з автодорогою державного значення М-07 Київ-Ковель-Ягодин (на Люблін). У напрямку Північ- Південь проходить два міжнародних автомобільних напрями Кордон Литви – Ліда – Слонім – Битень – Кобрин – Ковель – Луцьк – Тернопіль - Чернівці-кордон Румунії, Кордон Литви – Ліда – Слонім – Битень – Кобрин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Чернівці – Кишинів - Одеса, які збігаються з автодорогою державного значення М-19 Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці - Тереблече (на Бухарест) [4].

Волинська область має надзвичайно вигідне географічне розташування. На заході вона межує з Польщею, на півночі - з Білоруссю, на сході - з Рівненською, на півдні - з Львівською областями України. На території області функціонує шість прикордонних пунктів пропуску, з них п'ять мають міжнародний статус (Ягодин-Дорогуськ, Устилуг-Зосін, Доманово, Дольськ, Пулимець), один – міждержавний (Пулимець). Дороги для Волині дуже багато значать, а придатних для експлуатації до 1944 року тут зовсім не було.

У період з 1951 по 2000 роки було побудовано і реконструйовано 4656,1 км доріг. Нині Волинська область має розвинуту транспортну мережу. ДП "Волинський облавтодор" обслуговує автомобільні дороги загального користування протяжністю 6203,5 км, в тому числі 5749,2 км з твердим покриттям, 388 мостів і шляхопроводів загальною протяжністю 8204 п. м і 5007 труб загальною протяжністю 69036 п. м. Основні види робіт, які виконуються для інших замовників: роботи, пов'язані із зведенням земполотна, влаштуванням дорожніх покриттів та влаштуванням малих штучних споруд. Перелік продукції та послуг, яку реалізує і надає підприємство: асфальтобетон, товарний бетон, окремі види залізобетонних виробів, надання транспортних послуг, надання послуг дорожніми механізмами.

За даними якості доріг у Волинській області становить 3,42 бали, щільність автошляхів з твердим покриттям загального користування – 285 км на 1 тис км², зношеність автошляхів загального користування середнє за 5 років (2006-2010) – 49%, частка автошляхів 1-ї категорії у мережі усіх доріг з твердим покриттям загального користування – 0,8%, відношення довжини автошляхів з твердим покриттям загального користування до кількості АЗС – 37 шт [5]. У табл наведені характеристики основних міжнародних доріг, що проходять у Волинській області.

Таблиця Протяжність доріг міжнародного значення у Волинській області*

№ з/п	Найменування доріг	Протяжність, км	У т. ч. за категоріями		
			I	II	III
1	М-07, Київ-Ковель-Ягодин (на Люблін)	155,2	20,7	2,3	132,2
2	М-19, Доманове (на Брест)- Ковель - Чернівці - Тереблече (на Бухарест)	166,1	2,2	163,9	-
	Разом: міжнародних	321,3	22,9	166,2	132,2

* Складено за даними Служби автомобільних доріг у Волинській області

Одним із перспективних інвестиційних проєктів, що дозволить збільшити транзитний потенціал та пропускну спроможність українських автодоріг у майбутньому регіону є будівництво автомагістралі «Ягодин - Хмельницький». Необхідність будівництва цієї сучасної швидкісної автодороги визначається також розвитком міжнародного транспортного коридору «Схід-захід».

Маршрут автодороги є новим напрямом і починається на межі з республікою Польща (Дорогуськ) в районі пропускного пункту Ягодин на автомобільній дорозі міжнародного значення М-07 Е - 373. Кінець дороги прийнятий на примиканні автомобільної дороги М-12 Е - 50 в районі міста Хмельницький. Маршрут нової автомагістралі співпадає з напрямками міжнародного транспортного коридору «Європа-Кавказ-Азія» і національного транспортного коридора «Гданск-Одеса».

Технічні параметри дороги забезпечуватимуть розрахункову швидкість руху автотранспорту 120 км/год. Фактична інтенсивність руху на різних ділянках автомобільної дороги на 1 червня 2008

року складає від 6000 до 15700 автомобілів в добу. Розрахункова перспективна інтенсивність руху в 2028 році на різних ділянках імовірно складатиме 12000 - 27000 автомобілів в добу.

Передбачається будівництво: мостів - 53 шт., шляхопроводів на автомагістралі - 144 шт., через автомагістраль - 173 шт., пішохідних мостів - 50 шт., водопропускних труб - 372 шт., транспортних розв'язок на різних рівнях - 8 шт. Орієнтовний об'єм земляних робіт - 75 млн м³. Орієнтовна вартість будівництва 3,3 \$ млрд.

Укравтодор повідомляє, що фінансування будівництва планується проводити за рахунок інвесторів на концесійній основі. З метою розподілу фінансових ризиків передбачається участь держави в спільному фінансуванні будівництва автомагістралі на рівні 15% від усієї вартості будівництва [4].

Для покращення міжнародного автомобільного сполучення в 2011 році завершено реконструкції пункту пропуску "Ягодин" на державному кордоні з Республікою Польща, а також відкрито відкрили автомобільну дорогу загального користування М-07 Київ – Ковель – Ягодин, яку модернізували в рамках підготовки до футбольного турніру Євро-2012. Дорога є найкоротшим напрямком транспортного сполучення між Києвом та Варшавою. Загальна протяжність автошляху Київ – Ковель – Ягодин – 486,8 км.

Транспортна інфраструктура автомобільних доріг є однією із ключових конкурентних переваг українських регіонів. Нерозвинена інфраструктура з-поміж найбільш проблемних факторів для ведення бізнесу, є значно меншою, у тому числі у головних галузях економіки.

У зв'язку з цим значимість і роль сфери сервісу в умовах сучасної економіки зростають з наступних причин:

- в сфері сервісу постійно створюються нові робочі місця;
- сфера сервісу збільшує свою частку у валовому внутрішньому продукті країни;
- за рахунок цієї сфери йде скорочення часу обслуговування домашнього господарства, що підвищує якість життя населення.

Процес розвитку об'єктів придорожного сервісу, що знайшов енергійне формування на початку нинішнього століття, останнім часом значно скоротив набрані темпи. Ті ж об'єкти придорожньої інфраструктури, які функціонують, до жаль, не відповідають міжнародним вимогам ні за критерієм кількості, ні по критерієм якості роботи.

Важливість даної проблеми обумовлена і географічним положенням України, а саме протяжністю дорожньої мережі. Аналіз даної тематики показав високий ступінь нерівномірності в розподілі об'єктів придорожного сервісу по території України: на окремих ділянках автомобільних трас заправки, готелі і кемпінги можуть зустрічатися регулярно і досить часто, а на інших ділянках транспортної мережі відстані між цими об'єктами рівні 300-500 кілометрів, з урахуванням того, що спостерігається постійний зростання кількості автотранспорту, що ілюструє графік 1 [6].

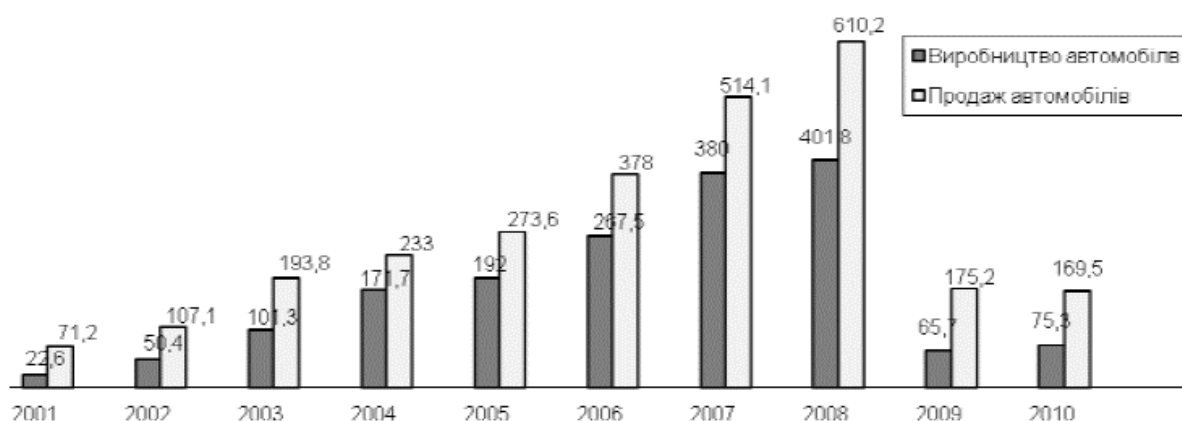


Рис. 1. Динаміка обсягів виробництва і продажу в Україні легкових автомобілів у 2001–2010 роках, тис. одиниць

Тому в період постійного зростання кількості транспортних засобі необхідно створювати відповідну до сучасних вимог систему придорожного сервісу. Так як придорожній сервіс в Україні зараз знаходиться на стадії становлення. І оскільки це так, необхідно приділити увагу двом існуючим ефективним системам придорожного сервісу - європейської та північноамериканської. В Німеччині

є понад 3800 спеціалізованих стоянок для вантажівок та автобусів, загальна протяжність автомобільних доріг 260 тисяч кілометрів. Дані показники перевершують українські більш ніж в 30 разів. Важливим показником є фінансування будівництва і утримання автомобільних доріг в Німеччині, яке має сувору залежність від їх класифікації. Всі наявні на території Німеччини автобани, «швидкісні автотраси» обслуговуються за рахунок коштів федерального бюджету, а дороги регіонального або місцевого значення обслуговуються за рахунок бюджетів самих федеральних земель або місцевих комун.

Основним джерелом надходжень коштів є автомобільний податок, ставки якого встановлює федеральний закон, і всі зібрані кошти надходять в регіональні бюджети, за місцем, де зареєстрований автомобіль. Всього на федеральних автодорогах відкрито близько 3,5 тисяч пунктів громадського харчування, трохи більше 500 кемпінгів і мотелів, майже чотири тисячі АЗС.

Волинська область налічує багато історико-культурних та відпочинково-рекреаційних об'єктів, які зацікавлюють вітчизняних та іноземних громадян. Тому було б за доцільне створення на території регіону більшої кількості кемпінгових містечок для подорожуючих для відпочиваючих таким видом туризму як караванінг. Караванінг – це подорож на автомобілі, коли останній виконує роль «будинку» (тягача будинку) [7]. Розвиток даної підсистеми придорожного сервісу дає можливість отримати прибуток місцевим громадам та розвивати малий бізнес, залучити інвестиції.

В Україні на даний час, за словами експертів, налічується не більше десятка облаштованих кемпінгів, все інше, що гордо носить цю назву – не більше, ніж майданчики для стоянки автомобілів, які, на жаль, не можуть забезпечити автотуриста навіть елементарними умовами проживання основні з яких представлені на рис.2. [8].

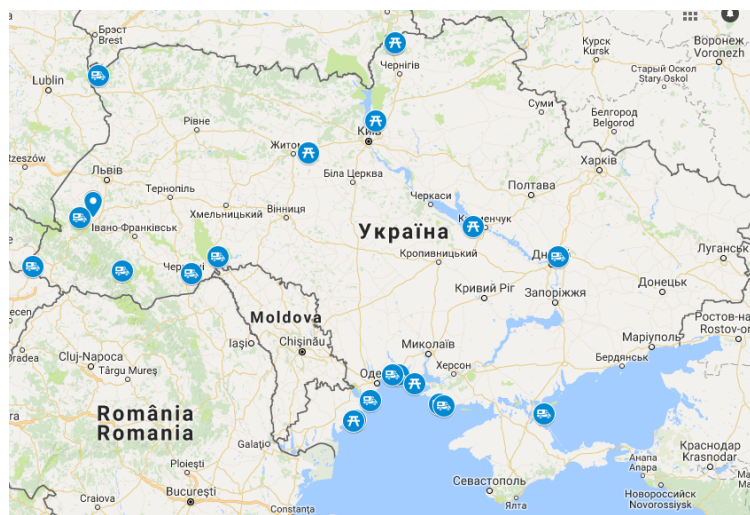


Рис . 2. Карта розміщення кемпінгових містечок в Україні

Але на заваді нормального функціонування даного виду відпочинку стоїть нерозвинена інфраструктура придорожного сервісу, якість автомобільних доріг, невеликих готелів, кемпінгів, мотелів до наметових містечок і платних стоянок.

Придорожній сервіс в рамках будь-якого регіону повинна створювати необхідні умови для функціонування і розвитку основних галузей виробництва і забезпечувати максимально ефективне використання економічного та виробничого потенціалу. Кожна країна або регіон повинен мати таку транспортну інфраструктуру, яка повністю задовольняла б попит даної території в даного виду послугах.

Разом з тим гальмом розвитку придорожного сервісу протягом останніх років стала економічна криза через транспортну залежності країни, фізичне і моральне спрацювання матеріально-технічної бази, диспропорцій і нерівномірності розміщення і розвитку її об'єктів, обмеженості виділених інвестицій або повна їх відсутність. Придорожній сервіс є важливим фактором виведення економіки країни з економічної кризи, через недостатній рівень розвитку і розміщення стала фактично стримуючим фактором розвитку регіональної та державної економіки.

Формування необхідних умов раціонального розвитку і розміщення об'єктів придорожного сервісу, усунення наявних диспропорцій між ним та іншими галузями економіки вимагають розробки її стратегії на найближчий час. Реалізація ж стратегії розвитку, будівництва і розміщення об'єктів

придорожного сервісу з метою вирішення проблеми своєчасного та якісного задоволення попиту споживачів послуг з можливими мінімальними витратами зажадає пріоритетного, випереджаючого і прискореного її формування по відношенню до економіки в цілому та її галузей.

Тому гостро постає необхідність обґрунтування необхідності у формуванні транспортного ринку та погодження попиту і пропозиції в послугах об'єктів придорожного сервісу. Розробка комплексу соціально-економічних чинників, що визначають формування попиту на послуги, і визначено їх вплив на рівень пропозицій по реалізації послуг різними підприємствами регіону; проведення комплексної оцінки рівня розвитку і ступеня забезпеченості об'єктами придорожного сервісу основних міжнародних і державних автомобільних шляхів Волинської області на основі системного аналізу.

Визначено чинники, які гальмують розвиток придорожного сервісу та транспортної інфраструктури загалом:

- прогалини у законодавчій базі;
- значно кращий стан придорожного сервісу в країнах - конкурентах України;
- розширення Європейського Союзу та створення більш сприятливих умов для транзиту в Румунії, Болгарії, країнах Балтії тощо;
- значна зношеність транспорту, що призводить до зменшення швидкості та якості послуг;
- погана пропускна спроможність державного кордону та потреба у модернізації всіх пунктів пропуску, а також відкриття нових;
- низьке забезпечення або повністю відсутні мобільні служби допомоги.

Висновки. Таким чином, стратегічний погляд до організації придорожного сервісу повинен включати в себе розширення існуючих та будівництво нових об'єктів придорожного сервісу таких як кемпінги, станцій технічного обслуговування, майданчиків для відпочинку, стоянок на основі логістичного підходу. Підвищення якості та безпеки послуг, що надаються, підвищення рівня обслуговування споживачів, а також контроль якості послуг. Провести нормативне правове регулювання щодо розміщення об'єктів придорожного сервісу. Адже ефективне функціонування придорожного сервісу здатне залучити не тільки вітчизняних, але і зарубіжних туристів.

Швидке та якісне виконання робіт сприятиме підвищенню інтенсивності, комфортності та безпеці руху, сприятиме розширенню мережі транзитних, туристичних та екскурсійних маршрутів. Повинна бути проведена цілеспрямована державна політика, яка б заохочувала іноземний та вітчизняний бізнес вкладати кошти у розвиток транспортної та придорожню інфраструктуру регіону.

1. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfrASTRUKTURA.pdf>.

2. Звіт про конкурентоспроможність за 2011р [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.feg.org.ua/docs/Report_on_the_Competitiveness_of_Regions_of_Ukraine_2011.pdf

3. Мініна О.В. Сучасний стан транзитної спроможності України в контексті євразійської інтеграції [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_44/7.htm

4. Автомобільні дороги України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://euro2012highway.blogspot.com/2008/08/highway-yagodin-khmelnitskiy.html>

5. Волинь 2006: статистичний щорічник / За ред. М. І. Мотиль.- Луцьк: Голов. упр. статистики у Волин. обл., 2007.- С. 182-192.

6. Кишун В.А. Автомобілізація України: крок вперед... // "Наукові нотатки". Міжвузівський збірник (за галузями знань "Машинобудування та металообробка", "Інженерна механіка", "Металургія та матеріалознавство"). Випуск 45. Луцьк: Редакційно-видавничий відділ Луцького національного технічного університету – 2014. – С. 265-270.

7. CARAVAN-CENTER. UKRAINE [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.caravan-center.com.ua/tags/Караванінг.

8. Кемпінги в Україні: пережиток «дикого» відпочинку, чи сучасна зона комфорту? [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://ridna.ua/2015/08/kempinhy-v-ukrajini-perezhytok-dyko-ho-vidpochynku-chy-suchasna-zona-komfortu/>

REFERENCES

1. Stan ta perspektivu rozvutky unfrastyktyru regioniv v Ukraini [Status and prospects of infrastructure development in the regions of Ukraine]. (n. d.). fes.kiev.ua. Retrieved from <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfrASTRUKTURA.pdf>.

2. Zvit pro konkurentnospromognist za 2011r [Competitiveness Report for 2011. (n. d.). feg.org.ua. Retrieved from http://www.feg.org.ua/docs/Report_on_the_Competitiveness_of_Regions_of_Ukraine_2011.pdf

3. Minina O.V. (2010) Sychasnyj stan tranzutnoi spromognosti Ukrainu v konteksti evroasiatskoj integratsii. [The current state of transit capacity of Ukraine in the context of Euro-Asian integration] www.nbu.gov.ua Retrieved from http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_44/7.htm
4. *Roads of Ukraine*. [Avtomobilni dorogu Ukrainu]. Access mode: <http://euro2012highway.blogspot.com/2008/08/highway-yagodin-khmelnitskiy.html>
5. Statistical Service of Volyn area 2006. (2007). Volyn 2006: Statistical Yearbook. Lutsk, pp. 182-192.
6. Kushchyn V. (2014). Avtomobilizatsia Ukrainu: krok vpered... [Automobile Ukraine: a step ahead ...]. *Naukovi notatky*, Lutsk, issue 45, pp. 265-270.
7. CARAVAN-CENTER. UKRAINE Sait of club. (n.d.) caravan-center.com.ua. Retrieved from www.caravan-center.com.ua/tags/Караванинг.
8. Kempingu v Ukraini: peregutuk "dukogo" vidpochunku, chu sychasna zona komfortu? [Camps in Ukraine: a relic of "wild" rest, or a modern comfort zone?] Retrieved from <http://ridna.ua/2015/08/kempinhy-v-ukrajini-perezhytok-dykoho-vidpochynku-chy-suchasna-zona-komfortu/>

Грабовець В.В., Бодак В.І., Шарибура А.О., Луб П.М. Проблеми функціонування придорожного сервіса в Волинській області

Стаття посвячена вивченню стану придорожного сервіса Волинської області, проблем його функціонування, можливості його використання в процесі розвитку транспортної інфраструктури регіону.

Ключевые слова: транспортна інфраструктура, транспортні послуги, придорожний сервіс, об'єкти придорожного сервіса, автомобільні дороги

V. Grabovets, V. Bodak, A. Sharybura, P. Lub. Problems of the functional service function in the Volyn area

The article is devoted to study of the condition of roadside service of the Volyn region, problems of its functioning, the possibility of its use in the process of development of transport infrastructure of the region.

Keywords: a transport infrastructure, transport services, roadside service, roadside service facilities, highways

АВТОРИ:

ГРАБОВЕЦЬ Віталій Валерійович, кандидат технічних наук, доцент кафедри «Автомобілі і транспортні технології», Луцький НТУ, e-mail: vgrabovets@ukr.net

БОДАК Володимир Іванович, кандидат технічних наук, доцент кафедри «Автомобілі і транспортні технології», Луцький НТУ, e-mail: avto@lntu.edu.ua

ШАРИБУРА Андрій Остапович, кандидат технічних наук, доцент кафедри «Експлуатації та технічного сервісу машин», Львівський НАУ, e-mail: ascharibura@gmail.com

Луб Павло Миронович, кандидат технічних наук, доцент кафедри «Управління проектами та безпеки виробництва», Львівський НАУ, e-mail: pollylub@ukr.net

АВТОРЫ:

ГРАБОВЕЦЬ Виталий Валерьевич, к.т.н., доцент кафедры автомобилей и транспортных технологий, Луцкий НТУ, e-mail: vgrabovets@ukr.net

БОДАК Владимир Иванович, к.т.н., доцент кафедры автомобилей и транспортных технологий, Луцкий НТУ, e-mail: avto@lntu.edu.ua

ШАРИБУРА Андрей Остапович, к.т.н., доцент кафедры эксплуатации и технического сервиса машин, Львовский НАУ, e-mail: ascharibura@gmail.com

ЛУБ Павел Миронович, к.т.н., доцент кафедры управления проектами и безопасности производства, Львовский НАУ, e-mail: pollylub@ukr.net

AUTHORS:

Vitalij GRABOVETS, PhD. in Engineering, Assoc. Professor of Motor Cars and Transport Technologies Department, Lutsk National Technical University, e-mail: vgrabovets@ukr.net

Volodymyr BODAK, PhD. in Engineering, Assoc. Professor of Motor Cars and Transport Technologies Department, Lutsk National Technical University, e-mail: avto@lntu.edu.ua

Andrii SHARYBURA, PhD. in Engineering, Assoc. Professor of Maintenance and Technical Service of Machinery Department, Lviv National Agrarian University, e-mail: ascharibura@gmail.com

Pavlo LUB, PhD. in Engineering, Assoc. Professor of Project Management and Safety Department, Lviv National Agrarian University, e-mail: pollylub@ukr.net

Стаття надійшла в редакцію 8.10.2017 р.