

**Гончаренко Ф.П.**

## **РОЗВИТОК МЕРЕЖІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ**

В Україні мережа автомобільних доріг формувалась для забезпечення функціонування народного господарства в умовах планової централізованої системи. Головним завданням було забезпечення внутрідержавних перевезень вантажів і пасажирів. Транспортні зв'язки із зарубіжними країнами були мінімальними і строго регламентувались.

В умовах ринкової економіки, в багатьох випадках, значно змінились як обсяги, так і номенклатура та напрямки перевезень. Це призвело до зміни структур і складу транспортних потоків.

У зв'язку з розширенням Європейського Союзу до кордонів України, розвитком міжнародних торгово-економічних відносин, істотно збільшились обсяги транспортних зв'язків із зарубіжними країнами.

Унікальне географічне розташування України дозволяє, у перспективі, щорічно отримувати від транзитних міжнародних автоперевезень та туристичних поїздок не менше 3,0 млрд. Євро за умов інтеграції транспортної інфраструктури України у європейську транспорту інфраструктуру [1]. Для цього необхідно здійснити розвиток мережі магістральних автомобільних доріг та забезпечити функціонування на рівні європейських країн відповідної мережі міжнародних та національних транспортних коридорів.

Все це вимагає аналізу відповідності існуючої мережі автомобільних доріг та їх транспортно-експлуатаційного стану потребам соціального і економічного розвитку України та можливості її інтеграції до європейської транспортної мережі.

Загальна протяжність мережі автомобільних доріг, вулиць населених пунктів, а також інших (технологічних) доріг, призначених переважно для руху автотранспорту, на території України за різними джерелами становить близько 730 тис. км.

Автомобільні дороги України поділяються на групи:

а) автомобільні дороги загального користування - 169,2 тис. км;

б) вулиці і дороги населених пунктів - 322,4 тис. км;

г) відомчі (технологічні) автомобільні дороги - 237,9 тис. км;

Структура загальної мережі автомобільних доріг, визначених за такою класифікацією, показана на рис. 1.

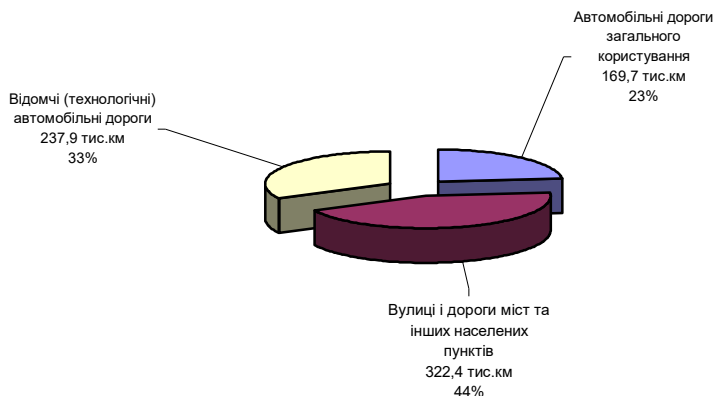


Рисунок 1 - Структура загальної мережі автомобільних доріг

За формою власності автомобільні дороги відносяться до:

а) загальнодержавної - автомобільні дороги загального користування та частина відомчих доріг - 184,9 тис. км;

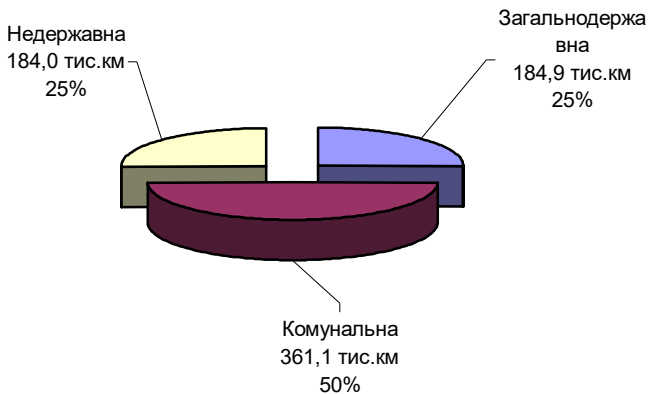
б) комунальної (державної) - вулиці і дороги міст та інших населених пунктів та частина відомчих (технологічні) автомобільних доріг - 361,1 тис. км;

в) недержавної (громадська, колективна, приватна і власність міжнародних організацій) - відомчі (технологічні) автомобільні дороги юридичних осіб з недержавною формою власності, внутрішньогосподарські сільські дороги, автомобільні дороги на приватних територіях тощо - 184,0 тис. км;

Структура мережі автомобільних доріг за формою власності показана на рис. 2.

### **Автомобільні дороги загального користування.**

До цієї групи доріг відносяться автомобільні дороги, що забезпечують внутрішньодержавні (позаміські) та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, з'єднують населені пункти і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави.



*Рисунок 2 - Структура мережі автомобільних доріг за формою власності*

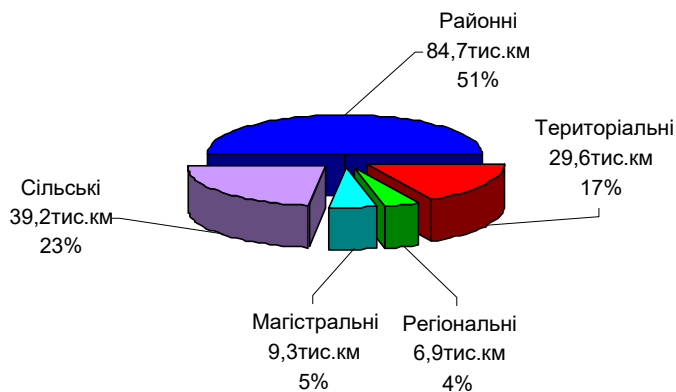
Автомобільні дороги загального користування є невід'ємною складовою частиною транспортної системи України, поєднуючи окремі види транспорту в єдину транспортну систему, значною мірою впливають на соціально-економічний розвиток держави. У той же час

вони є найважливішою складовою транспортної інфраструктури України. На частку автотранспорту припадає близько 75 % обсягів вантажних перевезень та понад 80 % пасажирських [2].

Сформована мережа автомобільних доріг загального користування за протяжністю (169,2 тис. км), щільністю на 1000 км<sup>2</sup> території (281 км) [3] та конфігурацією, в основному, відповідає національним потребам і здатна забезпечити на найближчі роки економічне зростання держави і соціальний розвиток населення за умови належного транспортно-експлуатаційного стану.

В залежності від народногосподарського і адміністративного значення автомобільні дороги загального користування поділяються на дороги державного та місцевого значення [4].

Структура розподілу автомобільних доріг загального користування показана на рис. 3.



*Рисунок 3 - Структура автомобільних доріг користування в залежності від народногосподарського загального адміністративного значення*

Протяжність доріг державного значення становить 16,2 тис. км або 9,5% від усієї довжини автомобільних

доріг загального користування. Всі вони мають тверді покриття:

- а) цементобетонні - 1,2 тис. км;
- б) асфальтобетонні - 13,0 тис. км;
- в) чорні шосе - 1,9 тис. км
- г) щебеневі, гравійні, бруківки - менше 0,1 тис. км.

У свою чергу дороги державного значення поділяються на:

- а) магістральні - 9,3 тис. км;
- б) регіональні - 6,9 тис. км.

Автомобільні дороги місцевого значення, загальною протяжністю 153,5 км або 90,5 % усієї довжини мережі доріг загального користування поділяються на:

- а) територіальні - 29,6 тис. км, у т.ч. з твердим покриттям 29,5 тис. км або 99,4 %;
- б) районні - 84,7 тис. км, у т.ч. з твердим покриттям 82,1 тис. км або 97,0 %;
- в) сільські - 39,2 тис. км, у т.ч. з твердим покриттям 36,8 тис. км або 94 %.

Забезпеченість доріг твердим покриттям показано на рис. 4.

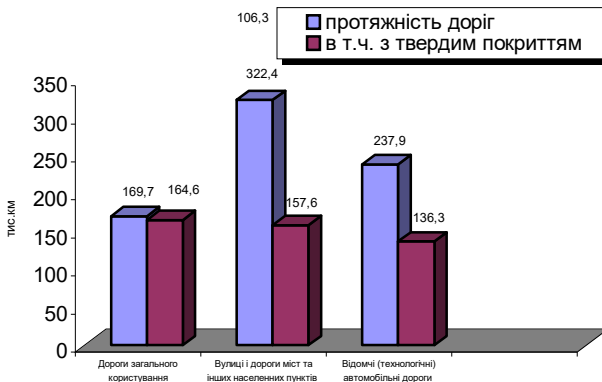
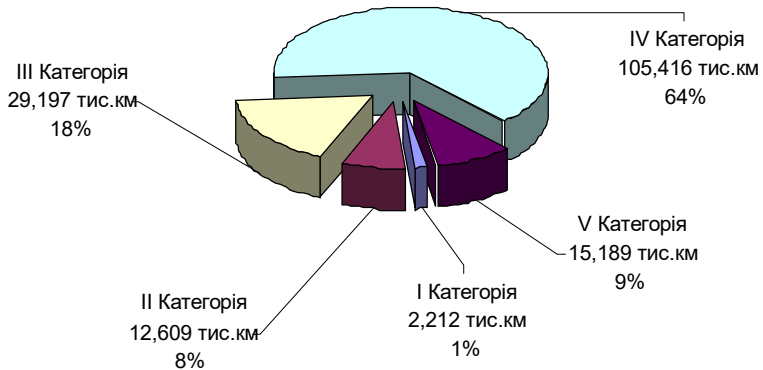


Рисунок 4 - Забезпеченість доріг твердим покриттям

За технічними характеристиками автомобільні дороги загального користування розподіляються на 5 категорій (рис. 5).



*Рисунок 5 - Структура автомобільних користування за технічними*

Дороги I категорії мають протяжність усього 2,2 тис. км (1,3 % від усієї протяжності доріг загального користування з твердим покриттям). Аналіз інтенсивності дорожнього руху показує, що в Україні таких доріг повинно бути близько 10 тис. км.

Разом дороги I - III категорій, технічні параметри яких найбільше відповідають сучасним вимогам, мають протяжність 44,0 тис. км (26,7 % від усієї мережі доріг загального користування з твердим покриттям). Решта доріг не тільки за шириною проїжджої частини не відповідають сучасним вимогам щодо безпеки та зручності руху, але й за міцністю дорожнього одягу не можуть цілорічно забезпечити рух сучасних вантажних автомобілів.

Усі дороги загального користування відносяться до загальнодержавної власності.

**Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів** поділяються на міські вулиці та дороги і селищні та сільські вулиці (дороги) [5].

До складу міських вулиць та доріг входять:

а) магістральні дороги: безперервного руху, регульованого руху;

б) магістральні вулиці загального значення: безперервного руху, регульованого руху;

в) магістральні вулиці районного значення;

г) вулиці та дороги місцевого значення: житлові вулиці, дороги промислових і комунально-складських зон, проїзди.

До складу селищних та сільських вулиць (доріг) входять: селищні дороги, головні вулиці, житлові вулиці, дороги виробничого призначення, проїзди.

Структура мережі вулиць і доріг міст та інших населених пунктів:

а) магістральні вулиці та дороги загальноміського значення - 16,9 тис. км;

б) магістральні вулиці і дороги районного значення - 10,6 тис. км;

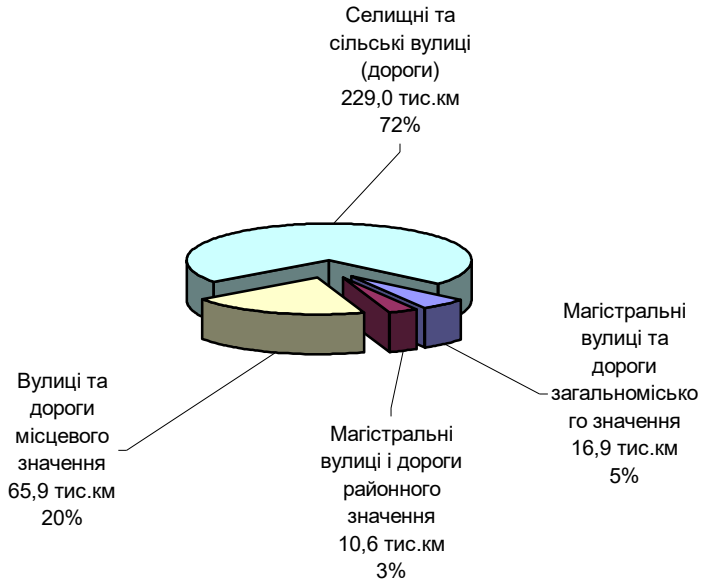
г) вулиці та дороги місцевого значення - 65,9 тис. км;

д) селищні та сільські вулиці (дороги) - 229,0 тис. км.

Структура розподілу вулиць і доріг міст та інших населених пунктів показана на рис. 6.

Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів відносяться до комунальної та до громадської власності.

**Відомчі (технологічні) автомобільні дороги** - всі автомобільні дороги (технологічні), що знаходяться у власності юридичних або фізичних осіб і ними ж обслуговуються.



*Рисунок 6 - Структура мережі вулиць і доріг міст та інших населених пунктів*

Це дороги вздовж каналів, нафто- і газопроводів, дороги на полігонах і випробувальних станціях, під'їзні дороги до виробничих, спеціальних або інших об'єктів тощо, а також внутрішньогосподарські дороги аграрно-промислового сектору.

У Держкомстаті України статистичних даних про параметри відомчих доріг та їх технічний стан немає.

За формою власності відомчі (технологічні) дороги відносяться до:

а) загальнодержавної - 15,23 тис. км, з них 60,2 % мають тверде покриття;

б) комунальної - 38,72 тис. км, з них 71,2 % мають тверде покриття;



в) колективної - 85,44 тис. км, з них 66,4 % мають тверде покриття;

г) приватної - 21,72 тис. км, з них 59,6 % мають тверде покриття;

д) міжнародних організацій - 0,03 тис. км, з них 100 % мають тверде покриття.

Структура розподілу відомчих технологічних доріг за формою власності показана на рис. 7.

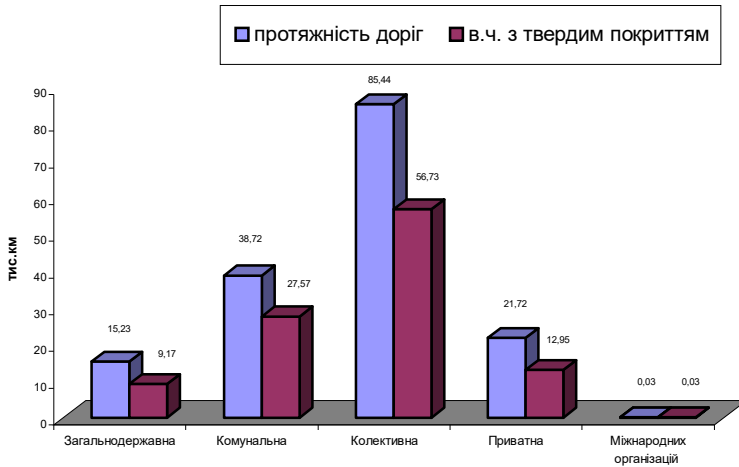
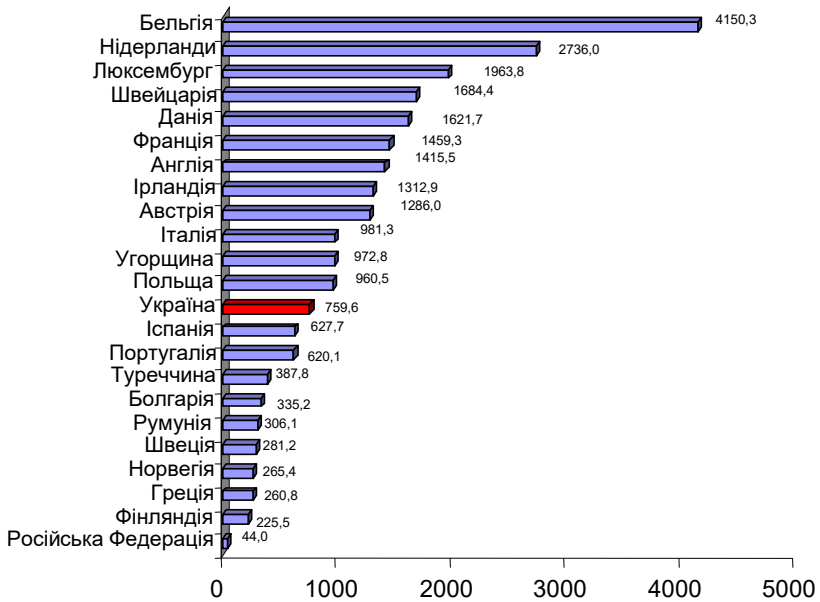


Рисунок 7 - Структура розподілу відомчих технологічних доріг за формою власності

За умови врахування усіх автомобільних доріг з твердим покриттям - дороги загального користування, вулиці і дороги населених пунктів та відомчі (технологічні) дороги - загальна протяжність мережі доріг становить 458,5 тис. км. Отже, забезпеченість дорогами з твердим покриттям у розрахунку на 1000 км<sup>2</sup> території становить 759,6 км, а на 1000 мешканців - 16,1 км, що близько до значень у таких європейських країнах як Італія, Польща та Угорщина і більше ніж в багатьох країн Європейського Союзу, зокрема, в Іспанії та Португалії (рис. 8).

**Технічний стан автомобільних доріг.** Мережа автомобільних доріг загального користування за показником забезпеченості твердим покриттям має кращі значення у порівнянні з вулично-дорожньою мережею та відомчими (технологічними) дорогами, але ще в окремих областях не всі сільські населені пункти мають під'їзди з твердим покриттям (за станом на 01.01.2006 р. - 475 населених пунктів).



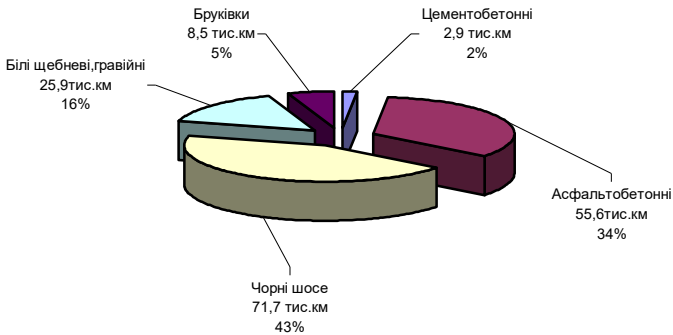
*Рисунок 8 - Забезпеченість автомобільними дорогами в розрахунку на 1000 км² території країни*

Із загальної протяжності доріг з твердим покриттям дороги з удосконаленими типами покриття (цементобетон, асфальтобетон, чорні шосе) становлять 76,7 %, решта - з перехідними типами (білі щебеневі і гравійні, бруківки).

Розподіл доріг загального користування за типами покриттів показано на рис. 9.

Все ще в неналежному стані перебуває опорна мережа магістральних і регіональних доріг. За загальної їхньої протяжності, що не досягає навіть 9 % від протяжності всієї мережі доріг, цими дорогами здійснюється понад 70 % вантажообігу.

Протяжність магістральних доріг - доріг, що суміщаються за напрямками з міжнародними транспортними коридорами, європейськими автомагістралями категорії "Е" - становить 9348 км.



*Рисунок 9 - Розподіл доріг загального користування за типами покриттів*

Протяжність магістральних доріг I і II категорій становить 7,2 км та складає 77,2 % від загальної протяжності магістральних доріг. При цьому, протяжність доріг I<sub>б</sub> категорії - 2,1 тис. км (16,3 %) і, практично, відсутні сучасні автомагістралі (протяжність доріг I<sub>а</sub> категорії всього 15 км).

Отже, структура магістральних доріг не відповідає потребам народного господарства. До того ж продовжує погіршуватись їх транспортно-експлуатаційний стан. Обсяги недоремонту збільшуються з кожним роком. Окремі ділянки доріг не ремонтуються протягом 20-30 років.

За середнього щорічного зростання дорожніх транспортних засобів в Україні на 4-5 %, інтенсивність

дорожнього руху на основних магістральних дорогах в останні роки зростає до 20 % щорічно. Швидкими темпами зростають інтенсивності руху вантажних автомобілів з великою вантажністю.

Проте, накопичилось відставання, у порівнянні з нормативними вимогами, капітального удосконаленого ремонту - близько 6,9 тис. км (15,5 млрд.грн.) капітального полегшеного - близько 3,2 тис. км доріг (550 млн.грн.). В результаті, це призводить до необхідності значного збільшення коштів на виконання поточного ремонту автомобільних доріг.

Зокрема, у 2004 році вибоїнами було уражено 56 % від загальної протяжності доріг, а на їх ліквідацію протягом зимово-весняного періоду витрачено понад 140 млн. грн. Але, не зважаючи на великі витрати, стан магістральних доріг в Україні гірший у порівнянні з сусідніми державами, що робить їх неконкурентоспроможними для транзитних перевезень.

Нинішній транспортно-експлуатаційний стан доріг обумовлює низькі експлуатаційні швидкості транспортних засобів, високі витрати паливо-мастильних матеріалів та високу частку транспортної складової у собівартості продукції. Відносна собівартість перевезень у 1,5 рази, а витрати пального на 30 % перевищують аналогічні показники у розвинутих зарубіжних країнах.

На магістральних дорогах експлуатується 1258 мостів загальною довжиною 55,3 км.

Значна кількість мостів (52 %) була побудована за застарілими технічними нормами і на цей час не задовольняє вимогам чинних норм як за вантажопідйомністю, так і за габаритами проїжджої частини.

Кількість мостів, які потребують термінового капітального ремонту чи реконструкції, у 1996 році становила 225, а станом на даний час таких мостів понад 400, при тому, що за цей період капітально

відремонтовано близько 800 мостів. Тобто, темпи зносу мостів значно випереджають темпи їх відновлення.

Мережа вулиць та доріг з удосконаленими типами покриттів в населених пунктах має загальну протяжність 50,8 тис. км, що становить лише 32,2 % від загальної довжини вулиць та доріг з твердим покриттям.

Технічний стан вулично-дорожньої мережі міст та інших населених пунктів у багатьох випадках є незадовільним через значні руйнування дорожнього покриття.

Обсяги капітального ремонту покриття вулиць та доріг не перевищують 3 млн. м<sup>2</sup> на рік і лише на 5-7 % відповідають нормативним.

У незадовільному стані знаходяться мости, шляхопроводи та інші штучні споруди на вулично-дорожній мережі. Із 3710 мостів та шляхопроводів, що відносяться до сфери впливу Держжитлокомунгоспу, близько 28 % не відповідають вимогам чинних нормативів за вантажопідйомністю або габаритами, а 4 % - потребують капітального ремонту або реконструкції.

Особливе занепокоєння викликає стан некатегорійних мостів через р. Дніпро в містах Дніпропетровську, Кременчуці, через р. Інгул у м. Миколаєві та естакади на греблі Дніпрогесу в м. Запоріжжі, де через інтенсивну руйнацію конструктивних елементів виникає загроза техногенних катастроф.

У більшості великих міст (кількість населення понад 500 тис. чол.) особливо в центральних частинах цих міст вулична мережа вичерпала свою пропускну здатність. У результаті, утворюються "транспортні пробки".

Достовірної інформації про технічний стан відомчих (технологічних) доріг немає, але зважаючи на значне падіння внутрішнього валового продукту держави в 90-х роках, можна стверджувати, що їхній стан -

незадовільний, а більшість з них знаходиться у стані руйнації.

За останні десять років в Україні зареєстровано понад 382 тис. ДТП з потерпілими. У цих ДТП загинуло 62,2 тис. осіб та ще 408,3 тис. осіб одержали поранення різного ступеня тяжкості. У середньому в Україні щорічно в ДТП гине близько 6 тис. осіб та отримують травми різного ступеня тяжкості понад 40 тис. осіб.

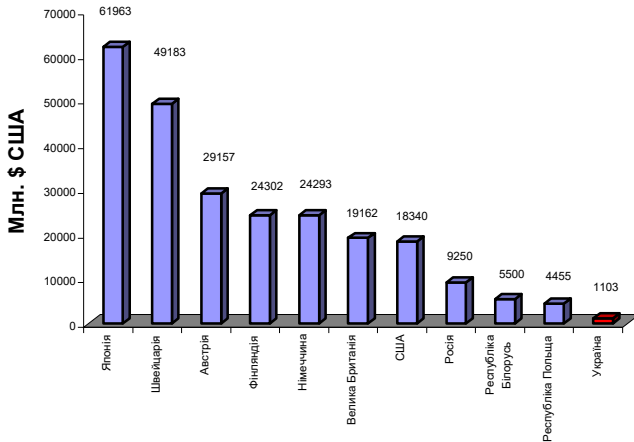
**Фінансове забезпечення розвитку дорожнього господарства.** Протягом останніх десяти років, внаслідок значного скорочення фінансування, кількість побудованих, реконструйованих та відремонтованих автомобільних доріг значно зменшилась.

За міжремонтними нормами в 2005 році необхідно було побудувати, реконструювати та відремонтувати (капітальним удосконаленням та полегшеним ремонтом) майже 42 тис. км автомобільних доріг, але через брак коштів роботи виконані лише на 6,5 тис. км, що становить менше 16 % від нормативного.

Річні питомі обсяги фінансування 1 км доріг загального користування у деяких країнах світу показано на рис. 10.

На фінансування автомобільних доріг загального користування спрямовуються лише 80 % від обсягів, які відповідно до Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” повинні спрямовуватись до Державного дорожнього фонду. Також і з обсягів податків з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів спрямовується не 85 % від загальної суми, а лише 30 % від суми податку в обласних центрах та 50 % - в інших населених пунктах.

У 2004 р. на фінансування ремонту та утримання вулиць і доріг в містах спрямовано близько 700 млн. грн., з них, близько 30 % - на будівництво, ремонт та утримання вулиць і доріг в м. Києві.



*Рисунок 10 - Річні питомі обсяги фінансування  
1 км доріг загального користування*

При цьому загальні обсяги фінансування ремонту та утримання вулиць і доріг в населених пунктах лише на 8-10 % задовольняють нормативні потреби.

Даних про обсяги фінансування відомчих (технологічних) доріг немає, але за експертними оцінками вони не перевищують 1 % від нормативної потреби.

За розрахунками фахівців, економіка України щорічно, через незадовільне фінансування та, як наслідок, погіршення стану доріг, втрачає понад 20 млрд.грн. валового внутрішнього продукту.

**Нормативно-правова база з питань дорожнього господарства.** На даний час законодавча база щодо автомобільних доріг складається з таких Законів України: “Про автомобільні дороги”, “Про транспорт”, “Про дорожній рух”, “Про джерела фінансування дорожнього господарства України”, “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів”, “Комплексна програма утвердження України як транзитної держави

у 2002-2010 роках”, затверджена Законом України від 7 лютого 2002 р. № 3022-III, “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг”.

Крім того ще слід відмітити такі основні нормативні акти: “Концепція Державної програми розвитку дорожнього господарства на 2005-2007 роки”, “Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005-2010 роки”.

Для нормативного забезпечення розвитку дорожнього господарства необхідно прийняти Закони України “Про державно-приватне партнерство у сфері будівництва, реконструкції, ремонту і експлуатації автомобільних доріг загального користування” та “Про платні автомобільні дороги”.

Необхідно також внести відповідні зміни до Законів України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” та “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів” щодо:

а) упорядкування ставок податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів з відшкодуванням руйнівного впливу на стан автомобільних доріг транспортних засобів різного типу;

б) збільшення ставок акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти з врахуванням рівня соціально-економічного стану держави;

в) залучення коштів за розміщення реклами вздовж автомобільних доріг;

г) залучення коштів від оренди смуги відведення комерційними структурами і т. і.

Це створить фінансову основу подальшого розвитку мережі автомобільних доріг України.

Необхідне вдосконалення нормативно-правових актів щодо забезпечення захисту автомобільних доріг та вулиць від руйнування за рахунок регламентування проїзду транспортних засобів, що здійснюють



перевезення понаднормативних важких і крупногабаритних вантажів.

Через недосконале законодавство у минулі роки, коли дорожнє господарство фінансувалось тільки за рахунок “дорожнього податку”, питомі інвестиції у ремонт та експлуатаційне утримання місцевих доріг, в окремих областях перевищували інвестиції у ремонт та експлуатаційне утримання доріг державного значення, у т.ч. і магістральних.

Наслідком стала ліквідація в багатьох випадках спеціалізованих підрозділів з ремонту та експлуатаційного утримання магістральних доріг, які функціонували за лінійним принципом. Відбувся перехід до територіального принципу обслуговування доріг. Це призвело до нівелювання вимог і підходів до доріг принципово різних за народногосподарським і адміністративним значенням.

Це призвело до збільшення аварійності на автомобільних дорогах загального користування, про що свідчать офіційні дані Державтоінспекції. Якщо у 2002 р. на дорогах загального користування (без населених пунктів) трапилось 11069 ДТП, то у 2003 р. - 13322 ДТП. Тобто, зростання аварійності становило понад 20 %. У 2004 р. трапилось 13366 ДТП.

**Система державного управління дорожнім господарством.** Згідно з Указом Президента України від 8 листопада 2001 року № 1056 “Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України” та постановою Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2002 року № 221 “Про утворення відкритого акціонерного товариства “Державна акціонерна компанія “Автомобільні дороги України” були утворені:

а) Державна служба автомобільних доріг України, як центральний орган виконавчої влади;

б) відкрите акціонерне товариство “Державна акціонерна компанія “Автомобільні дороги України” для здійснення функцій господарського управління

дорожнім господарством і виконання державних програм з будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування.

Таким чином, замість дрібних підприємств створено одну юридичну особу - акціонерну компанію "Автомобільні дороги України", яка має у кожній області дочірні підприємства.

На Державну службу автомобільних доріг України (Укравтодор) покладено функції управління автомобільними дорогами загального користування разом з виробничою інфраструктурою - дорожнім комплексом, здійснення міжгалузевої координації та функціонального регулювання.

Діяльність Укравтодору спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра транспорту і зв'язку України.

Усі автомобільні дороги загального користування відносяться до сфери управління Державної служби автомобільних доріг України.

Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів (які відносяться до сфери управління Держжитлокомунгоспу) мають загальну протяжність 93,4 тис. км, або 73,4 %.

Функції органів державного управління відомчими (державними) дорогами виконують відповідні міністерства та відомства.

Усі інші вулиці та дороги міст та інших населених пунктів, а також відомчі дороги загальною протяжністю 451,7 тис. км зараз перебувають фактично поза сферою державного управління і в цьому розумінні є "безгоспними".

**Головним завданням дорожнього комплексу України** є створення умов для задоволення потреб держави та населення в автомобільних перевезеннях в умовах зростання парку дорожньо-транспортних засобів та їх динамічних характеристик.

Відповідно, діяльність державних органів повинна спрямовуватись на вирішення наступних завдань:

а) підвищення ефективності управління усім дорожнім комплексом щодо здійснення єдиної технічної і фінансово-економічної політики;

б) забезпечення ефективного використання коштів, що виділяються на розвиток дорожнього господарства на основі розроблення і реалізації цільових програм та щорічних планів;

в) підвищення якості будівництва, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг та вулично-дорожньої мережі у результаті застосування нових технологій виконання робіт і розвитку конкуренції між виконавцями дорожніх робіт;

г) оновлення основних засобів виробництва, підвищення рівня технічного оснащення дорожніх підприємств;

д) оптимізація розподілу коштів між роботами з ремонту та утримання автомобільних доріг і роботами з розвитку дорожньої мережі як доріг державного значення, так і місцевих, у т.ч. під'їздів з твердим покриттям до всіх населених пунктів та сільських доріг;

е) гармонізація українського законодавства у сфері транспорту з європейськими нормами.

У цих умовах на перший план виступає завдання досягнення відповідності обсягів фінансування дорожнього господарства реальним потребам.

Визначення джерел фінансування дорожнього господарства, а також розміри ставок оподаткування повинні встановлюватись державою виходячи з:

а) необхідності покриття загальної потреби дорожнього господарства у фінансуванні;

б) максимально можливого дотримання принципу “користувач платить” за дороги;

в) диференціації плати за користування дорогами в залежності від інтенсивності їх використання кожним транспортним засобом;

г) спроможності користувачів сплачувати податки у встановлених розмірах;

д) розмір прямих і опосередкованих цільових “дорожніх податків”, які сплачуватимуть користувачі - юридичні і фізичні особи та іноземні перевізники, повинен збільшуватись поступово і, врешті, стати достатнім не лише для забезпечення відтворення стану автомобільних доріг, але й для подальшого розвитку дорожньої мережі.

Середнє значення рубежу достатності становить близько 180 автомобілів на 1000 жителів. В Україні у 2002 р. на 1000 жителів припадало 115 автомобілів. Очікується, що за існуючих темпів автомобілізації Україна уже до 2010 року досягне економічного рубежу переходу на систему “користувач платить” [6].

У найближчі роки покриття дефіциту коштів може відбуватись за рахунок бюджетних дотацій та найінтенсивнішого залучення коштів приватних та корпоративних інвесторів для створення та обслуговування автомобільних доріг на платній основі.

В умовах дефіциту коштів пріоритетним повинно залишатись спрямування ресурсів на ремонт та утримання ділянок доріг, які знаходяться у найгіршому стані з урахуванням інтенсивності транспортних потоків і потреби підприємств та населення в їх використанні.

Необхідно насамперед зберегти від руйнації існуючі автомобільні дороги - багатомільярдне національне надбання (за експертними оцінками зараз залишкова балансова вартість автомобільних доріг загального користування становить близько 300 млн. грн.), створене багаторічною працею попередніх поколінь. Для цього не менше 70-80 % обсягів фінансування необхідно спрямовувати на ремонт та утримання автомобільних доріг.

Будівництво та реконструкція автомобільних міжнародних транспортних коридорів (Критські №№ 3, 5 і 9 та ЧЕС, Європа-Азія, Балтійське море-Чорне море, Євразіатський), також магістральних автомобільних доріг повинні здійснюватись на принципах державно-приватного партнерства, на умовах концесії та за рахунок кредитних коштів.

Основні інвестиційні проекти на 2006-2010 роки на принципах державно-приватного партнерства, у т.ч. на концесійних умовах та за кредитні кошти передбачені Державною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування [2].

До 2010 року необхідно розробити інвестиційні пропозиції щодо будівництва та реконструкції таких об'єктів: з'єднувальна дорога від М-05 (Київ - Одеса) до М-23 (Ульяновка - Миколаїв) (130 км), Пирятин - Харків (за новим напрямком, 260 км), Дніпропетровськ - Решетилівка (167 км), Новомосковськ - Сімферополь (за новим напрямком, 440 км), Гвардійське - об'їзна Сімферополя - Ялта (108 км), обхід м. Києва (224 км), міст через Дністровський лиман, міст через р. Дніпро (м. Черкаси).

До 2015 року на умовах державно-приватного партнерства розпочнеться будівництво цих об'єктів.

Завершення будівництва доріг з твердим покриттям до сільських населених пунктів є головним завданням з інвестування розбудови автомобільних доріг у сільській місцевості для забезпечення транспортних зв'язків сільських населених пунктів з основною мережею доріг, адміністративними та культурними центрами. До кінця 2010 року передбачається влаштувати під'їзди з твердим покриттям до кожного населеного пункту та здійснити комплекс заходів щодо облаштування постійних автобусних маршрутів до сільських населених пунктів, що мають під'їзди з твердим покриттям. У подальшому до 2015 р. буде здійснюватись реконструкція окремих місцевих доріг та під'їздів до

сільських населених пунктів. Загальний обсяг інвестицій - 5379,8 млн. грн.

Будівництво обходів великих міст залишатиметься одним із пріоритетних завдань. До 2010 року будуть розроблені техніко-економічні обґрунтування будівництва обходів великих міст, відповідно до Закону України “Про Генеральну схему планування території України”, у першу чергу на маршрутах міжнародних та національних транспортних коридорів, а до 2015 р. - решти міст з населенням понад 500 тис. жителів.

У результаті виконання основних завдань розвитку автомобільних доріг загального користування їх транспортно-експлуатаційний стан буде доведено до рівня, необхідного для забезпечення повною мірою швидкого, комфортного, економічного і безпечного перевезення пасажирів і вантажів. Зокрема, до 2015 р. необхідно побудувати, реконструювати та капітально відремонтувати не менше 25 тис. км автомобільних доріг, при цьому потреба в обсягах фінансування становить 84,1 млрд. грн. у т.ч. з державного бюджету 53,7 млрд. грн., за рахунок державно-приватного партнерства - 30,3 млрд. грн..

## **Висновки**

1. Загальна протяжність мережі автомобільних доріг загального користування, вулиць та доріг населених пунктів, а також відомчих (технологічних) доріг, призначених переважно для руху автотранспорту, в Україні становить 730 тис. км, з них 458,5 тис. км мають тверде покриття.

2. Протяжність і конфігурація мережі автомобільних доріг, в основному, відповідає національним потребам і здатна забезпечити передумови для економічного зростання держави і соціального розвитку населення України за умови доброго їх технічного стану.

3. За середнього щорічного зростання автотранспортних засобів на 4-5 %, інтенсивність

дорожнього руху на основних магістральних дорогах останніми роками зростає до 20 % щорічно. Усе більшого поширення набувають міжнародні перевезення.

4. Незадовільний транспортно-експлуатаційний стан магістральних доріг, у т.ч. автомобільних транспортних коридорів, є основною причиною перерозподілу транзитних транспортних потоків на території сусідніх країн, зокрема Білорусі. Через невикористання потенційних транзитних можливостей, за оцінками експертів, Україна недоотримує щорічно близько 3 млрд. грн.

5. Низькі транспортно-експлуатаційні якості доріг зумовляють низькі експлуатаційні швидкості транспортних засобів, високі витрати пально-мастильних матеріалів та високу частку транспортної складової у собівартості продукції. Середня швидкість перевезень у 1,5-2 рази нижча, а витрати пального на 30 % перевищують аналогічні показники у розвинутих країнах.

6. Причиною поганого стану автомобільних доріг в Україні стало систематичне недофінансування дорожнього господарства протягом останнього десятиріччя.

7. Розвиток мережі автомобільних доріг України є необхідною передумовою подальшого економічного зростання держави і соціального розвитку суспільства.

## **Література**

**1. Державна програма** розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005-2010 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2005 р. № 710.

**2. Статистичний щорічник** України за 2003 рік / Державний комітет статистики України; За редакцією Осауленка О.Г. - К.; ТОВ «Видавництво «Консультант», 2004. - 631 с.

**3. Транспорт і зв'язок** України 2003: Статистичний збірник / Державний комітет статистики України; - К., 2004 - 247 с.

**4. Постанова** Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 455 «Про класифікацію автомобільних доріг загального користування та перелік автомобільних доріг України загального користування державного значення».

**5. ДБН В.2.3-5-2001** Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів.

**6. Транспортний комплекс** України. Автомобільні дороги: Проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда, Т.І. Попова; За редакцією І.Р.Юхновського - К.; ФАДА, ЛТД, 2004 - 176 с.