

УДК 656.13(477)

## РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЬНИХ ШЛЯХІВ ЯК ЧИННИК ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Сердюк Т.В., к.е.н.  
Клоповська Є.О.

*Вінницький національний технічний університет*

У статті розглянуто сучасний стан автотранспортної галузі України, зокрема досліджено вагу автомобільного транспорту у сфері вантажоперевезень, стан та структуру автомобільних доріг, фінансування дорожнього будівництва. В статті досліджено причини низьких темпів будівництва автомобільних доріг, їх низької якості, неефективного розподілу бюджетних коштів. Проаналізовано транзитний потенціал України, зокрема місце автомобільних перевезень в ньому. Визначено чинники стримання використання транзитного потенціалу та шляхи їх подолання. Досліджено дії уряду, які мають призвести до покращення ситуації у галузі та, як наслідок, економічної ситуації у країні в цілому.

**Ключові слова:** автомобільні дороги, інфраструктура, магістраль, інвестиції, бюджетні кошти

The current state of the trucking industry in Ukraine, in particular the weight of road transport in sphere of cargo transportation, condition and structure of roads, road construction funding was considered in the article. The reasons for the low rate of construction of roads, its low quality, and ineffective budget allocation were investigated in the article. Transit potential of Ukraine, in particular road transport place in it, was analyzed. The factors of containment the use of transit capacities and ways to overcome them are determined. Government actions that should lead to improve the situation in the industry and as a result the economic situation in the country as a whole are considered in the article.

**Keywords:** roads, infrastructure, highway, investment, budget.

**Актуальність проблеми.** Стан транспортних комунікацій - одна з найбільш принципових умов інвестиційного процесу. Там, де не вистачає автомобільних доріг, економіка, зазвичай, розвивається слабо, і навпаки, розвинена мережа доріг задовільної якості сприяє притоку інвестицій в економіку країни. Саме з розвитку автомобільних доріг розпочинався вихід з економічної кризи багатьох країн світу. За даними

британського інституту “Рендел”, Україна займає перше місце в Європі за рівнем транзитності. Через нашу територію проходить більшість наземних шляхів із центральної до східної частини Європи та Азії, річкові магістралі, морські порти, аеросполучення, потужна ГТС. Завдяки розвитку транзитного потенціалу, Україна спроможна отримати додатково третину від нинішніх бюджетних доходів. Тобто близько 30 мільярдів потече в українську кишеню за умови, що влада спроможна буде задіяти лише один фактор – вигідне географічне розташування України. Загалом, з 10 МТК, визначених ЄС як надзвичайно важливі транспортні артерії для перевезення вантажів та пасажирів в межах світової економіки, 4 МТК – N3, 5,7,9 – проходять територією України. [1] Тому для України розбудова автомобільних шляхів на сучасному етапі розвитку є надзвичайно актуальною.

**Аналіз останніх наукових досліджень.** Питанням транспорту у своїх працях приділяли увагу такі учені, як І.Р. Юхновський, Є.Н. Сич, М.В. Макаренко, В.Я. Савченко, В.Є. Пащенко та інші. Дослідженню питань пропускну здатності автомобільної дороги, собівартості, витрат, доходів та прибутку автомобільних вантажних перевезень присвятили значну кількість своїх наукових праць такі автори, як Я.В. Хомяк, С.Л. Голованемко, М.А. Фабрицький, А.И. Воркут, О.П. Анісімов, Л.С. Чеснакова та ін. Проте питання транзитного потенціалу автомобільних вантажних перевезень висвітлено недостатньо.

**Мета роботи:** дослідити транзитний потенціал України, зокрема місце автомобільних перевезень в ньому. Визначити чинники стримання використання транзитного потенціалу та шляхи їх подолання.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Україна володіє розвиненою транспортною мережею, до складу якої входять 22,3 тис. км залізниць, 172 тис. км автомобільних доріг, майже 3,0 тис. км внутрішніх водних шляхів, 19 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів [2].

Основним все ж для України у сфері вантажоперевезень на невеликій відстані є саме автотранспорт, після залізничного (рис.1).

Тому важливу роль для України відіграють автомобільні дороги, оскільки вони забезпечують інтеграцію на регіональному, міжрегіональному, національному та міжнародному рівнях, сприяючи зростанню економічного потенціалу України.

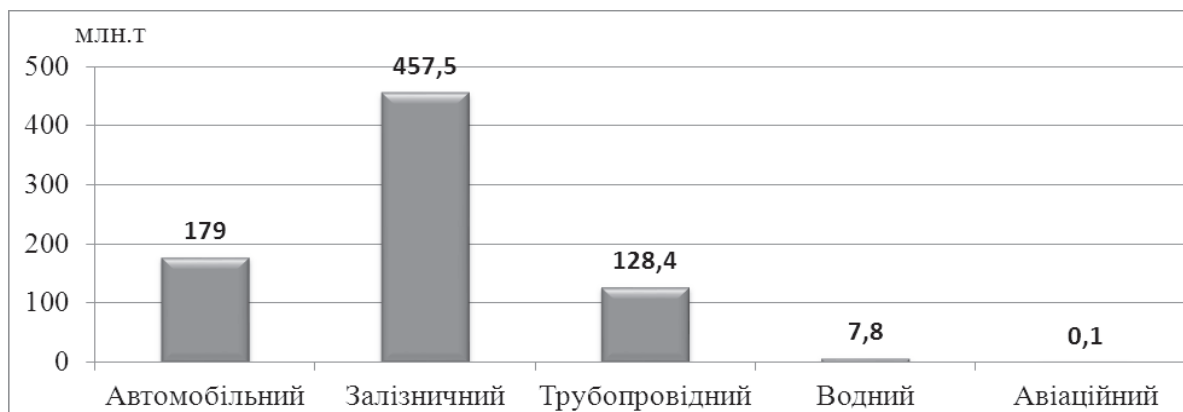


Рис. 1. Перевезення вантажів за видами транспорту, за результатами 2012 року [3]

Відкрита унікальна транспортна розв'язка на 128 км автодороги Київ - Чоп поблизу Житомира. На маршруті Москва - Харків - Сімферополь введені в експлуатацію 28 км автодороги Харків - Щербаківка, у Сумській області - 88,1 км автомобільної дороги М-02 Кіпті - Глухів - Бачівськ, на Волині – 27 км автодороги М-07 Київ - Ковель - Ягодин, на Чернігівщині та Київщині - дорогу Чернігів - Пакуль - Славутич протяжністю 73 км. Дарницький міст став першим новим мостом, побудованим за останні 30 років.

Щоб скоротити час проїзду автошляхами з крайньої західної точки України до крайньої східної з терміном руху 13-14 годин, Міністерство інфраструктури України проектує нову Трансдніпровську магістраль, яка йтиме по правому берегу Дніпра через Канів-Черкаси-Дніпродзержинськ-Дніпропетровськ, і далі виходитиме на лівий берег у напрямку Донецька [4].

Динаміку введення в експлуатацію нових доріг можна прослідкувати за даними Держкомстату (рис. 2).

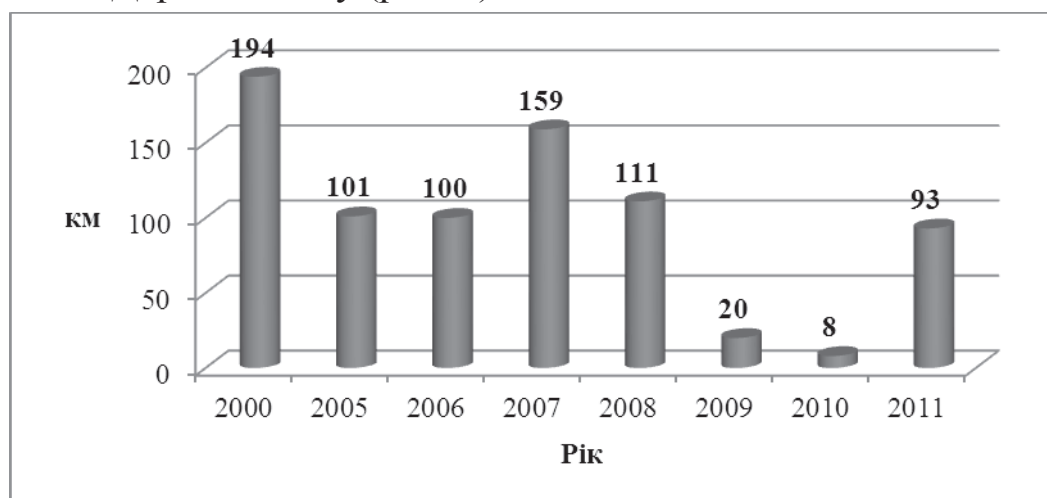


Рис. 2. Введення в експлуатацію автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям в Україні [5]

Після стабільного зниження темпів введення в дію доріг в Україні в період кризи бачимо різке зростання даного показника у 2011 році, що зумовлено підготовкою до Євро – 2012. Протягом 2011 р. в Україні було збудовано і відремонтовано понад 1700 км доріг загального користування, загальна протяжність відремонтованих ділянок склала 248,4 км.

В 2013 році будуть побудовані друга черга мостового переходу через Дніпро в Запоріжжі, об'їзна дорога навколо Дніпропетровська та об'їзд Севастополя, траса першої категорії Луганськ - Донецьк, контейнерний термінал на Карантинному молу Одеського морського торговельного порту, Подільський мостовий перехід через Дніпро в Києві, Бескидський тунель у Львівській області та багато інших масштабних проектів. Реалізація таких проектів – каталізатор внутрішнього ринку. Для будівництва потрібно виробити вітчизняні металокожнострукції та залізобетон. Постійну ритмічну роботу отримують колективи проектно-кожнострукторських і будівельно-монтажних організацій, металургійних підприємств і машинобудівних компаній і т.д.

Проте, у транспортній галузі залишаються невирішеними багато проблем. На автомобільному транспорті основними проблемами є недостатня якість доріг та старіння рухомого складу. На сьогодні якість доріг не відповідає не лише міжнародним вимогам (їм воно не відповідає завжди), але й внутрішнім стандартам держави (табл. 1).

*Таблиця 1. Структура автомобільних доріг України станом на 2011р.[6]*

Тип автомобільних доріг	Усього в Україні	Міжнародні	Національні	Регіональні	Місцевого значення
Усього доріг, км	169 495	8221	4843	8034	148 397
З твердим покриттям	165 820	8221	4843	8034	144 722
Ґрунтові, км	3675	0	0	0	3675
За категоріями:					
I	2616	1789	515	231	81
II	12 945	4697	2840	2693	2715
III	29 112	1640	1373	4078	22 021
IV	105 958	88	115	1031	104 724
V	15 189	7	0	1	15 181
Середній показник категорійності	3,71	2,01	2,22	2,74	3,91

Дані таблиці 1 свідчать, що середній показник категорійності всієї автомобільної мережі нижче III категорії, а дороги міжнародного значення перебувають на рівні II категорії. Такі кількісні та якісні характери-

стики автомобільної транспортної мережі прямо пропорційно знижують її пропускну здатність. А оскільки автомобільні магістралі України – невід’ємна складова міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією нашої країни, можна говорити про безпосередній вплив даних показників на реалізацію транзитного потенціалу нашої держави.

Аналіз структури автомобільних доріг України за категорійністю та призначенням показує, що 87,6 % загальної довжини становлять дороги місцевого значення, автомобільних доріг державного значення нараховується близько 12,4 %, а частка міжнародних автомагістралей становить 4,85 % .

На сьогодні в Україні лише 280 км швидкісних автодоріг, які відповідають усім міжнародним нормам. Це автомагістраль Київ-Бориспіль (за якістю та кількістю смуг у кожному напрямку руху) та, на окремих ділянках, дорога Київ-Одеса, де частково дотримані умови безпеки руху, спрямовані на максимальне зменшення наслідків від дорожньо-транспортних пригод.

Розвиток автомобільних доріг загального користування відстає від темпів автомобілізації країни. Протягом 1990-2010рр. їх протяжність практично не збільшувалася. Щільність автомобільних доріг в Україні у 6,6 разів менша, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,84 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів, у Німеччині — 12,5 тис. кілометрів, у Франції — 7,1 тис. кілометрів, а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5 — 6 разів менший, ніж у зазначених країнах (табл. 2). Це пояснюється низкою об’єктивних причин, зокрема тим, що тягар на утримання транспортної мережі на душу населення є більшим порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (76 чоловік на 1 кв. кілометр), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності Єврозони), порівняно невеликий парк автомобілів та значну територію країни.

Щорічний приріст автомобільного парку України становить приблизно 8%. За останнє десятиліття він подвоївся і на сьогодні налічує понад 7 млн. одиниць, або 136 машин на кожну тисячу українців (2010 р.), що безумовно відобразилось на інтенсивності експлуатації доріг та необхідності збільшення їх кількості, розмірів (кількість полос), якості.

Таблиця 2 Співвідношення площі країни, довжини та щільності доріг провідних країн світу у порівнянні із Україною [6]

Країна	Площа країни, тис. км.	Автомобільні шляхи	
		Довжина, тис. км.	Щільність, км/ тис. км <sup>2</sup>
Україна	603,7	169,5	274,7
Польща	312,6	424	1355,9
Франція	551,6	951,5	1749,1
Німеччина	357	644,5	1805,3
Іспанія	307,6	681,2	1349,5
Італія	301,2	487,7	1618,7

Стан автомобільних доріг визначається в першу чергу рівнем фінансування дорожнього господарства, яке як правило залежить від можливостей держави. В свою чергу від стану автомобільних доріг залежать затрати на перевезення вантажів та пасажирів, рівень цін, ступінь зайнятості населення, темпи розвитку держави в цілому.

За даними «Укравтодора», з нинішнім рівнем фінансування лише на ремонт доріг знадобиться 85 років (!). До того ж треба враховувати, що національна мережа доріг в Україні сформована наприкінці 60-х - початку 70-х років минулого століття. Вони не ремонтувалися в переважній більшості по 30-40 років. А це значить, що міжремонтний термін (12-15 років) пропущено три-чотири рази. З року в рік інтенсивність руйнувань збільшується.

В ідеалі сьогодні необхідно ремонтувати мінімум 10 тисяч кілометрів доріг щорічно, а для цього потрібні фінансові ресурси. Однак їх катастрофічно не вистачає. До прикладу, в минулому році на ремонт, будівництво, утримання та погашення кредитів дорожнього господарства в Україні було виділено 1,5 млрд. євро. У той час як у Німеччині на ці цілі виділили 79,5 млрд. євро. У перерахунку на загальний кілометраж це в 15 разів більше на один кілометр дороги, ніж в Україні.

Очевидно, такі розрахунки і стали для Мініфраструктури відправною точкою в розробці плану з передачі двох третин доріг в управління місцевої влади. Це означає, що всі витрати на їх ремонт будуть фінансуватися з міських та районних бюджетів. Експерти впевнені, що у місцевої влади немає грошей на утримання й обслуговування проїжджої частини. У результаті або і без того не найкращі дороги перетворяться на напрямки, або в'їзд у вітчизняні міста і села стане платним.

У 2013 році місцевим адміністраціям доведеться будувати, обслуговувати та ремонтувати всі автотраси, шосе, польові дороги за винятком національних, міжнародних і регіональних. Це, по-перше, суперечить принципу тієї адміністративно-командної системи, яка сформована в Україні. У нашій країні фінансові можливості регіонів обмежені нормативно-правовою базою, управління місцевими бюджетами за фактом централізоване. Щоб змінити ситуацію саме у фінансуванні дорожнього господарства, потрібно змінювати всю систему. Другий момент, який не враховується міністерством: в місцевих бюджетах елементарно немає грошей. Наприклад, бюджет найбагатшого міста країни Києва в останні п'ять років виконується на 80-82%. В такій ситуації складно говорити навіть про соціальні статті витрат: доплати медикам, вчителям і бюджетникам, підвищення пенсій і програму доступного житла [7].

Україна неспроможна буде відродити економіку, не маючи високоякісних доріг, так як для інвесторів розвинута дорожня інфраструктура – один з визначальних факторів. Необхідно якнайшвидше приймати вирішальні обдумані рішення в проблемі розвитку і реконструкції мережі автомобільних доріг країни на державному рівні. Алгоритм дій загальновідомий: уряд має провести переговори з Європейським банком реконструкції і розвитку, зі Світовим банком щодо позики декількох десятків мільярдів доларів на 30-50 років, а також створити умови для широкого залучення приватних інвестицій. Держава має використати для розбудови доріг податкові стимули, залучати кошти від продажу цінних паперів на внутрішньому та зовнішньому ринках, кредити міжнародних фінансових структур, приватні інвестиції на умовах концесії, використовувати лізингові механізми тощо.

Проте ні міжнародні фінансові донори, ні приватний капітал не придуть в дорожню галузь за нинішнього безладу. Окрім нестачі грошей, – при потребі в 20 млрд. грн. щорічно на ремонт доріг виділяється 2,6 млрд. бюджетних коштів, – будувати дороги в Україні заважає корупція та всевладдя чиновника. Експерти переконані: за ті ж самі гроші Україна могла б отримати принаймні втричі більший “кілометраж”. Нині в Україні дорожнім будівництвом займаються безвідповідальні держкомпанії, які заробляють на ремонті і реконструкції кожні 1,5-2 років, безсоромно витягаючи мільярдні кошти з державної кишені. Навіть за нинішнього

порожнього бюджетного гаманця уряд має всі можливості залучити відповідальні приватні компанії в дорожнє будівництво, оскільки платить держкомпаніям за цінами, що в рази перевищують ринкові. “Укравтодор” 2011 року оцінював будівництво 1 км автодороги першої категорії в 15-35 млн. грн., в 2012 році вже від 5 млн. дол. (40 млн. грн). За підрахунками експертів, 2009 року на будівництво 1 км дороги “Укратовдор” витратив 117,5 млн. грн. (14,7 млн. дол.). Натомість в країнах ЄС та США, за даними фахівців, 1 км чотири смугової траси першої категорії обійдеться в середньому в 4,5-9 млн. Євро.

На сьогодні, аналізуючи держбюджет на 2013 рік, все ж спостерігається певне покращення фінансування проблемної галузі. Незважаючи на всі недоліки, Україна намагається рухатись у напрямку розвитку транспортної галузі. Таким чином у проекті держбюджету відмічено, що видатки за бюджетною програмою «Розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування» передбачено в сумі 5,139 млрд. грн., що на 40,7% перевищує відповідний показник бюджету 2012 року.

У документі зазначено, що за рахунок цих коштів передбачається ввести в експлуатацію 28,9 км автомобільних доріг, капітально відремонтувати 54,1 км доріг, відкрити рух на 74,5 км доріг, ліквідувати пошкоджень, руйнувань та деформацій на 3 120 тис. кв. м покриття доріг. За програмою «Виконання боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під гарантію Кабінету міністрів України на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування передбачені видатки за спеціальним фондом - 8,4 млрд. грн, що на 46% більше, ніж у 2012 р.[8]

**Висновки.** В межах реформ дорожньої галузі уряд на державному рівні має висунути вимоги щодо покриття доріг, бо в Україні їх будують ще за “совковими” рецептами. Залишається лише жалкувати, що 40% з майже 5 млрд. дол., виділених на Євро-2012, Україна витратила на низькоякісні дороги з піску, бітуму та щебеню, замість доріг європейської якості. Необхідно перенести на український ґрунт досвід країн ЄС, де дороги будують приватні компанії, надаючи гарантії якості на 5-7 років. Якщо дорога виходить з ладу раніше, то будівельна компанія платить штрафи та відновлює її власним рахунком. До того ж, дороги, що побудовані під Євро-2012, не призведуть до збільшення



транзитного потенціалу України, оскільки уряд не передбачав розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК). Однак саме останнім влада має приділити особливу увагу, оскільки це запорука інтеграції України в міжнародну транспортну систему. МТК потрібно розвивати як окупний комерційний проект для збільшення вантажопотоків, бо, окрім України, в цьому зацікавлені країни-світові лідери, потужні транснаціональні корпорації, пересічні громадяни Європи та Азії.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Костенко Ю. Будівництво доріг забезпечить Україну мільйонами робочих місць / Юрій Костенко // Українська правда. – Режим доступу до журналу: [www.unpr.ua/ua/home/ekonomika/1945-budivnitstvo-dorig-zabezpechit-ukrajinu-milonami-roboshikh-mists](http://www.unpr.ua/ua/home/ekonomika/1945-budivnitstvo-dorig-zabezpechit-ukrajinu-milonami-roboshikh-mists).
2. Ходикіна І.Ю. Сучасний стан транспортних комунікацій та забезпеченість автомобільними дорогами країни / І.Ю. Ходикіна // Національний лісотехнічний університет України : зб. наук.-тех. праць. – С. 318-326.
3. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – К., 2013. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда; Т.І. Попова; за ред. І.Р. Юхновського. – К. : ФАДА, ЛТД, 2004. – С. 12-13.
5. Продан О. Підсумки року: транспортний сектор [Електронний ресурс] / О. Продан. – Режим доступу до ресурсу: <http://prodan.net.ua/uk/Articles/1875.html>.
6. Пасічник А.М. Дослідження пропускнуої здатності української мережі міжнародних автомобільних транспортних коридорів / А.М. Пасічник. В.С. Мальнов, О. М. Клен. – 2012. - №1. – С. 28-36.
7. Орленко В. Названі українські дороги, які збудують у 2013 році [Електронний ресурс] / Політика. Право. Життя : Всеукр. інтернет-часопис, 30 грудня 2011 р. – Режим доступу до ресурсу: [www.polpravozhit.ho.ua/?p=1419](http://www.polpravozhit.ho.ua/?p=1419)
8. Проект держбюджету-2013: Видатки на будівництво та утримання автодоріг збільшено на 40,7% - до 5,1 млрд грн. [Електронний ресурс]. - РБК-Україна, 2012. – Режим доступу до ресурсу: [www.rbc.ua/ukr/newsline/show/proekt-gosbyudzheta-2013-rashody-na-programmu-razvitiya-seti-04122012173700](http://www.rbc.ua/ukr/newsline/show/proekt-gosbyudzheta-2013-rashody-na-programmu-razvitiya-seti-04122012173700).