

УДК 332.1:338.49

**Серьогіна Наталія Валеріївна**, старший викладач кафедри економіки підприємства  
Одеська державна академія будівництва та архітектури, м. Одеса, Україна

## **СИСТЕМА ЗАХОДІВ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ**

**Серёгина Наталия Валериевна**, старший преподаватель кафедры экономики  
предприятия

Одесская государственная академия строительства и архитектуры, г. Одесса, Украина

## **СИСТЕМА МЕРОПРИЯТИЙ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНУ**

**Serohina Nataliia Valeryevna**, Senior lecturer in business economics  
Odessa State Academy of Architecture and Building, Odessa, Ukraine

## **SYSTEM OF MEASURES OF ROAD INFRASTRUCTURE AT THE REGION**

*У статті розглядається стан автодорожньої інфраструктури України. Транспортна інфраструктура істотно впливає на економічний розвиток країни та її регіонів. Вона є важливою складовою процесів виробництва, яка приймає участь у формуванні кінцевої вартості продукції та джерелом надходжень до бюджету від транзитних перевезень. Неналежний контроль та управління автодорожньою інфраструктурою призвели до значного погіршення її транспортно-експлуатаційних рівнів. Було розглянуто основні показники, що характеризують стан дорожньої галузі, в порівнянні з деякими європейськими країнами, а саме: протяжність автодоріг, їх щільність, індекс якості, питома вага доріг з твердим покриттям. Виявлено, що погіршення стану автодоріг та їх неналежний розвиток призвели до зниження кількості транзитних, вантажних та пасажирських перевезень. Зроблені припущення щодо причин такого зниження, а також чинників, що на них вплинули. Розглянуті напрями вирішення вказаних проблем.*

**Ключові слова:** автодорожня інфраструктура, перевезення, щільність автодоріг, фінансування, технічний стан, протяжність доріг.

*В статье рассматривается состояние автодорожной инфраструктуры Украины. Транспортная структура существенно влияет на экономическое развитие страны и её регионов. Она является важной составляющей процессов производства, которая принимает участие в формировании конечной стоимости продукции, и источником поступлений в бюджет от транзитных перевозок. Несоответствующий контроль и управление автодорожной инфраструктурой привели к значительному ухудшению её транспортно-эксплуатационного уровня. Были рассмотрены основные показатели, характеризующие состояние дорожной отрасли в сравнении с некоторыми европейскими странами, а именно: протяжённость автодорог, их плотность, индекс качества, удельный вес дорог с твёрдым покрытием. Выявлено, что ухудшение состояния автодорог и их недостаточное развитие привели к снижению количества транзитных, грузовых и пассажирских перевозок. Сделаны предположения о причинах такого снижения, а также факторах, повлиявших на них. Рассмотрены направления решения указанных проблем.*

**Ключевые слова:** автодорожная инфраструктура, перевозки, плотность автодорог, финансирование, техническое состояние, протяжённость дорог.

*The article discusses the condition of the road infrastructure in Ukraine. Transport structure significantly affects the economic development of the country and its regions. It is an important component of production processes, which is involved in the formation of the final cost of production, and a source of revenue from the transit traffic. Inadequate control and management of road infrastructure have led to a significant deterioration of its transport and operating level. It was considered the main indicators characterizing the state of the road sector in comparison with some European countries, namely, length of roads, the density, the quality index, the proportion of paved roads. It was revealed that the deterioration of roads and lack of development have led to a decrease in the number of transit, freight and passenger transport. Assumptions are made about the reasons for this decline, and the factors affecting them. The directions of solutions to these problems.*

**Keywords:** road infrastructure, transportation, road density, financing, technical condition, length of road.

**Постановка проблеми.** Останні події призвели до деякої нестабільності економіки України, але ще до них у транспортній галузі можна було спостерігати неналежний її

розвиток и зниження якості перевезень, що відображалось на розвитку економіки регіонів. Це, в свою чергу, викликає певні проблеми у сфері виробництва і підприємництва, оскільки вартість та якість перевезень впливає на кінцеву ціну продукції. Прогнози при існуючих умовах розвитку автодорожньої інфраструктури негативні, якщо у найближчий час не будуть розроблені заходи по її поліпшенню. Але на це потрібен час, високий рівень фінансування та удосконалення управління транспортною галуззю.

Пошук вирішення проблем транспортної галузі потребує ретельного аналізу причин недостатнього її розвитку, невідповідності європейським вимогам та низької щільності автодоріг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми стану дорожнього господарства та розвитку транспортної інфраструктури України розглядалися у статтях таких вчених, як Шинкаренко В.Г., Бондар В.В., Бакаєв Л.О., Дмитрієв І.А., Зайончик Л.Г., Сич Є.М., Бурмака М.М., Блудова Т.В., Безуглий А.О. та інші [1,2].

Незважаючи на достатню кількість публікацій щодо стану транспортної галузі України в цілому та окремо автодорожньої інфраструктури, залишаються деякі питання, які залежать від умов, що існують на певні періоди часу, потреб населення та виробників, економічних умов країни та розвитку зовнішньоторгових зв'язків.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Розвиток та удосконалення стану автодорожньої інфраструктури України на даний час визиває певні сумніви. Транспортно-експлуатаційні показники автодоріг не сприяють активізації використання їх як вітчизняними, так і міжнародними перевізниками.

Визначення та пошук вирішення проблем, які напряму пов'язані з дорожнім господарством, є пріоритетним питанням, оскільки від цього залежить інтенсивність користування автошляхами, розвиток виробництва та підприємництва регіонів, що безпосередньо впливає на рівень економіки регіонів та країни в цілому.

**Мета статті.** Головна мета цієї роботи полягає в тому, щоб на основі аналізу автодорожньої інфраструктури України виділити основні проблеми скорочення транспортних та пасажирських перевезень, розглянути причини їх виникнення та виявити напрями, розробка заходів по яким дозволить покращити показники щодо всіх видів перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** Автодорожня інфраструктура є однією з частин транспортної системи, яка суттєво впливає на соціально-економічний стан економіки регіонів та країни в цілому. Для сталого його розвитку необхідно забезпечити поліпшення мережі автодоріг та їх транспортно-експлуатаційного стану. Мережа автомобільних доріг - одна із складових єдиної транспортної системи України, що задовольняє потреби суспільства в пасажирських та вантажних перевезеннях автомобільним транспортом [1]. Для визначення перспектив розвитку необхідно провести аналіз автодорожньої інфраструктури та причин її невідповідності рівню європейських автошляхів.

Угода про асоціацію з ЄС передбачає появу нових міжнародних торгових зв'язків, що тягне за собою необхідність забезпечення певних об'ємів перевезень, як внутрішніх, так і транзитних, для чого слід прагнути до інтеграції транспортної системи України у європейську транспортну систему. Відповідно, слід підняти рівень якості автодоріг до такого, який існує у Європі. Це є досить проблематичним питанням, оскільки згідно даних Світового економічного форуму індекс якості автомобільних доріг України доволі низький. У 2012-2013 роках середньозважений індекс якості складав 2,1 бали, в результаті чого Україна посіла 144 місце із 148. При цьому індекс якості у Франції складає 6,3 (6 місце), у Німеччині – 6,2 (10 місце), а у Польщі – 4 (84 місце) [3]. У 2014-2015 роках цей показник для України незначно поліпшився і досяг 2,2 бали, що

підняло її до 139 місця із 144, але у інших перелічених країн цей показник декілька знизився: для Франції він склав 6,2 (4 місце), для Німеччини – 5,9 (13 місце) та для Польщі 3,5 (89 місце) [4]. Таким чином, незважаючи на тенденцію до поліпшення, Україна значно відстає від європейських країн.

Необхідно здійснити аналіз поточного стану мережі автошляхів у порівнянні з європейськими автомагістралями. Протяжність автомобільних доріг загального користування в Україні складає 169,5 тис.км. Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині складає 97,8 відсотка. На протязі попередніх трьох років вона дорівнювала 97,9 відсотка [5]. Протяжність автошляхів Німеччини складає 644,48 тис.км, Франції – 1028,446 тис.км, Польщі – 423,997 тис.км. Питома вага автодоріг с твердим покриттям відповідно у Німеччині – 100%, Франції – 100%, Польщі – 69%. Але для того, щоб порівняти вітчизняні автошляхи з європейськими цих показників замало, тому слід проаналізувати склад доріг по категоріям.

У загальній протяжності автошляхів України дороги першої категорії, які повинні бути платними, становлять лише 0,12 відсотків, другої категорії - 8 відсотків, третьої категорії - 17 відсотків. Найбільша частка в мережі автомобільних доріг належить дорогам четвертої категорії - 63 відсотки [6]. У Німеччині автомагістралі, які відповідають дорогам першої категорії, складають близько 2 відсотків, у Франції – близько 1 відсотка, у Польщі – 0,37 відсотків. Але якщо порівнювати протяжність автомагістралей, то Україна суттєво відстає навіть від Польщі, у якої протяжність автомагістралей дорівнює 1553 км, а в Україні лише 199 км.

Щільність автомобільних доріг загального користування України – 0,277 км на км<sup>2</sup> території. Для порівняння, за період з 2010 року до 2013 року включно щільність складала 0,275 км/км<sup>2</sup>. У розвинених країнах світу показник щільності становить в середньому 0,5 км/км<sup>2</sup>, але у Західній Європі він досяг 1,6 км/км<sup>2</sup>, а саме, у Німеччині – 2,0 км/км<sup>2</sup>, Франції – 1,46 км/км<sup>2</sup>, Польщі – 1,15 км/км<sup>2</sup>.

Більшість доріг у країні було побудовано ще у радянські часи та строк експлуатації цих доріг вже значно вичерпаний. З урахуванням майже відсутності якісного та своєчасного ремонту у сфері дорожнього господарства при суттєвому підвищенні інтенсивності руху за останні більш ніж 20 років стан дорожнього покриття різко погіршився, що стало причиною виникнення таких проблем як:

- зниження транзитних перевезень транспортними коридорами України;
- погіршення якості та зниження кількості пасажирських та вантажних перевезень.

Зміни, які відбувалися у сфері перевезення вантажів та відправлення (перевезення) пасажирів за останні п'ять років наведені у таблиці 1 [5].

По даним таблиці 1 можна сказати, що на протязі п'яти років обсяги перевезення вантажів поступово зростали, але у 2014 році вони склали 99,3 відсотка від обсягу 2010 року – скорочення відносно 2013 року дорівнює 8 відсотків. Автотранспорт переважає серед перевізників та якщо у 2010 році його питома вага дорівнювала 66 відсотків, то у 2014 році вона збільшилась до 70 відсотків, але таке підвищення можна пояснити зменшенням обсягів перевезень для всіх видів транспорту. Динаміка зміни вантажообороту демонструвала збільшення до 2014 року з 52,8 до 57,4 млрд.т.км, але у 2014 році він зменшився до 56 млрд.т.км, отже, зниження складає 2,5 відсотки. Таким чином, кількість вантажів, що перевозяться, на один кілометр знизилася тільки у останньому році та, якщо така зміна не стане постійною динамікою, то перевезення вантажів може стати більш активним. Що стосується відправлення пасажирів, то у цій сфері спостерігається постійне скорочення обсягів на протязі всього аналізуемого періоду, яке на 2014 рік склало 18,1%. Розглядаючи індекси обсягів відправлення можна зробити висновок, що за розглянуті роки це зниження мало досить однакові

розміри щорічно – біля 3-4 відсотків. Але у 2014 році воно вже досягло 9 відсотки, що є доволі значним показником. Також постійно знижується пасажирооборот – з 49,4 до 42,6 млрд.пас.км, таким чином зниження складає майже 14 відсотків. Перелічені зміни демонструють, що кількість пасажирів, які користуються не громадським, а приватним транспортом поступово зростає, незважаючи на підвищення вартості палива, а також, що деяка частина пасажирів стала рідше пересуватися за межами своїх населених пунктів.

Таблиця 1

*Динаміка змін у сфері перевезенні вантажів та пасажирів*

Рік \ Тип послуги	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезення вантажів <sup>1</sup> , млн.т	1139	1227	1235	1236	1131
Індекси обсягу перевезення, % до попереднього періоду	109	107	101	100	92
Питома вага автотранспорту в перевезенні вантажів, %	66	66	68	69	70
Вантажооборот <sup>1</sup> , млрд.т.км	52,8	56,3	56,4	57,4	56,0
Відправлення (перевезення) пасажирів (автобуси) <sup>2</sup> , млн.пас.	3558	3452	3321	3197	2913
Індекси обсягу відправлення (перевезення) пасажирів <sup>2</sup> , % до попереднього періоду	93	97	96	97	91
Пасажирооборот (автобуси) <sup>2</sup> , млрд.пас.км	49,4	48,6	47,7	46,1	42,6

<sup>1</sup> З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб, та комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями.

<sup>2</sup> З урахуванням обсягів автомобільних пасажирських перевезень (автобусами), виконаних підприємцями малого бізнесу – фізичними і юридичними особами

Оскільки дані таблиці 1 підтвердили зниження як вантажоперевезень, так і пасажироперевезень, то слід розглянути можливі причини такого погіршення, а також проаналізувати чинники, в результаті впливу яких відбулися негативні зміни.

Причини та чинники, що вплинули на появу вказаних причин, відображені на рисунку.

Низькі транспортно-експлуатаційні показники доріг зумовлюють зниження експлуатаційних швидкостей транспортних засобів, підвищення витрат паливо-мастильних матеріалів та збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції. Собівартість перевезень у 1,5 рази, а витрати пального на 30 відсотків перевищують аналогічні показники у розвинутих зарубіжних країнах. Все це разом з недостатнім розвитком інфраструктури не приваблює іноземних перевізників, і тому транзитні перевезення дорогами України майже не збільшуються [2]. Причини, що вплинули на зниження транзитних перевезень - це незадовільний технічний стан дорожнього покриття, низький рівень безпеки дорожнього руху, недостатність пунктів сервісу та в цілому невідповідність стандартам Європейського Союзу. Транзитний потенціал держави не використовується повною мірою: вантажопотік між Європою й Росією через Білорусь у 5 разів вищий, ніж через Україну [7].



Рис. Взаємозв'язок проблем автодорожньої інфраструктури з причинами та чинниками, що вплинули на них.

Незадовільний технічний стан покриття є наслідком підвищення інтенсивності руху, яке супроводжувалось неякісним та нерегулярним ремонтом доріг, що виконувався в обсягах, невідповідних до науково обґрунтованих. Крім того, майже не виконувалось будівництво нових доріг, особливо з якістю, необхідною для збільшення інтенсивності руху та проїзду транспорту підвищеної вантажопідйомності, в результаті чого практично не підвищилась щільність доріг.

Рівень безпеки руху характеризується кількістю дорожньо-транспортних пригод, яка в Україні є досить великою. Основними причинами ДТП, що виникають через дорожні умови є: конструктивні дефекти дороги; слизьке та нерівне покриття; відсутність огорожі, розмітки проїзної частини, тротуарів, пішохідних доріжок; недостатня ширина і незадовільний стан узбіч; відсутність знаків в необхідних місцях; неналежне утримання доріг, в тому числі в зимовий період; недостатнє освітлення; загородження проїзної частини внаслідок відсутності кишень для зупинок; звуження проїзної частини дорожніми машинами й будівельними матеріалами та інше [1]. Через незадовільний стан доріг та невідповідність дорожніх умов відбувається до 30 відсотків ДТП, що є високим показником.

Неякісний та несвоєчасний ремонт доріг, відсутність будівництва нових доріг та низька їх щільність – чинники, які зумовлюють невідповідність вітчизняних доріг стандартам Європейського Союзу.

Ще одним чинником, що має негативний вплив, є недостатня кількість пунктів дорожнього сервісу вздовж автомобільних шляхів – на даний час серед таких об'єктів переважають автозаправні станції та невеликі пункти харчування, типу кафе та барів.

Але цього недостатньо для повноцінного сервісу, що має бути при обслуговуванні автодоріг. Відчувається нестача станцій технічного обслуговування, пунктів медичної допомоги, майданчиків для відпочинку і стоянки транспортних засобів та інших. Переважно такі об'єкти концентруються близько до населених пунктів або транспортних розв'язок, які відрізняє висока інтенсивність руху. Це є природнім процесом, оскільки приватні власники таких об'єктів перш за все повинні мати комерційну зацікавленість, яка напряду залежить від інтенсивності руху дорогою. Утримання подібних об'єктів державної власності на даний час неможливо у зв'язку з недостатністю бюджетних коштів.

На вантажні перевезення по Україні впливають ті ж фактори, що і на транзитні перевезення. Тому обсяги внутрішніх перевезень також знижуються, що призводить до погіршення стану економіки регіонів, оскільки як виробництво, так і підприємство мають необхідність у постійному транспортуванні матеріалів, сировини та готової продукції між різними населеними пунктами країни та за її межами. Отже, неякісна автодорожня інфраструктура призводить до створення несприятливих умов для розвитку виробництва та підприємства.

Щодо пасажирських перевезень, то якість обслуговування населення досить низька, особливо на дорогах місцевого значення. Окрім перелічених вище причин, що також впливають на якість пасажирських перевезень, є ще одна причина – відсутність твердого покриття в деяких населених пунктах у сільській місцевості. Близько 97 сільських населених пунктів не мають під'їздів з твердим покриттям, а 1087 населених пунктів не охоплені регулярним автобусним сполученням [8]. Все це призводить до занепаду сільських населених пунктів та відтоку з них населення, внаслідок чого може постраждати сільське господарство цього району. Це відбувається через брак державних коштів на будівництво та ремонт доріг місцевого значення, особливо у сільській місцевості.

Для того, щоб зробити Україну привабливою для іноземних перевізників та покращити якість руху по мережі автомобільних доріг вітчизняних користувачів, необхідно створити правові, економічні, технічні, організаційно-технологічні, екологічні умови, максимально наближені до європейських [1], а також ліквідувати причини зниження усіх видів перевезень та нейтралізувати негативний вплив приведених вище чинників.

З цією метою слід відмітити необхідність розробки заходів за наступними напрямками:

- технічне удосконалення та переоснащення автодорожньої інфраструктури;
- впровадження нових систем управління дорожніми потоками;
- реформування системи управління дорожнім господарством;
- удосконалення контролю за доцільністю та раціональністю витрати коштів;
- пошук додаткових джерел фінансування.

Розробка заходів за вказаними напрямками займе певний час, але поступові зміни почнуть давати результати вже через короткий термін. Хоча основною проблемою є нестача фінансування на будівництво та якісний ремонт доріг, і це питання найбільш складне, але навіть при отриманні необхідних сум, використання цих коштів може бути неефективним. Це доводить необхідність пошуку комплексного рішення щодо перелічених проблем.

**Висновки і пропозиції.** Механізм управління автодорожньою інфраструктурою потребує удосконалення, яке надасть можливість уникнути прийняття необґрунтованих управлінських рішень, виправити недоліки у подальшому плануванні будівельних та ремонтних робіт, раціонально розподіляти кошти на них, а залучення відповідних спеціалістів дозволить запобігти виконання робіт за завищеною вартістю, що призведе

до певної економії коштів. Тому розробка заходів, які будуть направлені на удосконалення механізму управління, має бути першочерговою задачею.

При успішному вирішенні вказаних проблем вдасться ліквідувати причини скорочення усіх видів перевезень, внаслідок чого появиться змога розвивати виробничий та підприємницький потенціал регіонів. Таким чином, урахування всього вищезазначеного підтверджує висновки про те, що зневажання належним фінансуванням автодорожньої інфраструктури є помилковою стратегією, яка в результаті призведе до погіршення стану економіки як самого регіону, так і країни у цілому.

### **Список використаних джерел**

[1] Дмитрієв І. А. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування / І. А. Дмитрієв, М. М. Бурмака // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. - 2013. - №1. - С. 64-72. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/piprp\\_2013\\_1\\_14.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/piprp_2013_1_14.pdf).

[2] Безуглий А. О. Аналіз системи фінансування державних суб'єктів господарювання дорожньої галузі / А. О. Безуглий // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. - 2014. - №1. - С. 29-32. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/piprp\\_2014\\_1\\_8.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/piprp_2014_1_8.pdf).

[3] The Global Competitiveness Report 2013-2014 [Електронний ресурс] // World economic forum. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: [http://reports.weforum.org/the-global-competitiveness-report-2013-2014/#=&section=tables-gcr\\_pillar2\\_2013-14](http://reports.weforum.org/the-global-competitiveness-report-2013-2014/#=&section=tables-gcr_pillar2_2013-14).

[4] The Global Competitiveness Report 2014-2015 [Електронний ресурс] // World economic forum. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2014-15.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf)

[5] Державна служба статистики України. Транспорт і зв'язок України - 2014 [Електронний ресурс] // Київ. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: [http://ukrstat.org/druk/publicat/kat\\_r/publ\\_trans\\_r.htm](http://ukrstat.org/druk/publicat/kat_r/publ_trans_r.htm).

[6] Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки" від 11 липня 2013 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>

[7] Веремчук А. В. Механізми державного управління у сфері дорожнього господарства України / А. В. Веремчук. // Економіка та держава. – 2011. – №8. – С. 112–114.

[8] Розпорядження Кабінету Міністрів України "Деякі питання реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування" від 31 березня 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/432-2015-%D1%80>