

УДК 338.47

DOI: 10.31359/2312-3427-2018-2-191

**Н.І. Верхоглядова, д-р екон. наук, професор
ДВНЗ «Придніпровська державна академія будівництва та
архітектури»**

СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ

Метою нашого дослідження стало дослідження стратегічних аспектів будівництва автомобільних доріг України. Визначено, що оцінка якості українських доріг є дуже низькою в світі. Згідно Індексу глобальної конкурентоспроможності 2016–2017. Україна за рівнем розвитку транспортної інфраструктури займає 91 позицію з 138 країн, причому за субіндексом якості займає аж 132 позицію. Аналогічна ситуація з оцінкою транспортної інфраструктури України в Індексі залученості до міжнародної торгівлі в 2016 (The Enabling Trade Index 2016), де за субіндексом доступність та якість транспортної інфраструктури вона має найвищі позиції отримано за показником доступність та якість залізничної інфраструктури (34 місце), а найнижчі за показником якості доріг- знову 132 місце.

Вважаємо, що для системної роботи щодо будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг необхідні наступні заходи: освоїти нові технології високотехнологічного розвитку транспортної системи; залучати провідні світові технології ремонту автодорожнього полотна; підвищити якість дорожніх робіт на основі вдосконалення інженерного супроводу та моніторингу.

***Ключові слова:** транзитний потенціал, транспортна галузь, якість доріг, безпека руху, розбудова мережі автодоріг.*

Постановка проблеми. Стан українських доріг є загальнонаціональною проблемою, що торкається як економічного розвитку країни, так і життя кожного громадянина. Причому, витрати на ремонт доріг здійснюються щорічно, але результати і дотепер мізерні. Хоча не можна не відмітити, той факт, що останні роки уряд суттєво збільшив витрати на ремонт і будівництво автомобільних шляхів в Україні, але це не може в повній мірі забезпечити наближення українських доріг до європейського рівня.

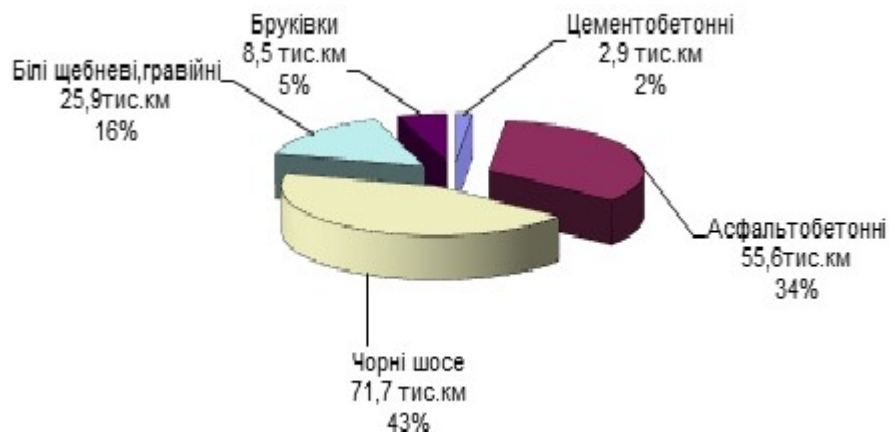
Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами

автотранспортного будівництва займаються такі вітчизняні вчені як: А.В. Базилук, О.В. Жулин, Н.В. Кудрицька, Ю.Є. Пащенко, Д.К. Прейгер, О.В. Скворцов, О. В. Собкевич та ін. Але проблеми дослідження стратегічних аспектів будівництва автодоріг не втрачає свої актуальності .

Формулювання цілей статті. Метою нашого дослідження стало дослідження стратегічних аспектів будівництва автомобільних доріг України.

Виклад основного матеріалу. Характеризуючи загальний стан автодоріг, слід сказати, що переважна їх більшість будувалися в 60-70 роки минулого сторіччя. Тому вже просто не відповідають сучасним вимогам, не говорячи про високий рівень їх зносу. Крім того, невідповідність рівня розвитку автомобільних доріг рівню автомобілізації країни веде до надмірно високих витрат бюджету. Безумовно, економічний збиток, обумовлений поганою якістю дорожнього покриття, застарілим рухомим складом, невчасним та недоброякісним ремонтом автошляхів, розрахувати досить складно, оскільки неефективність роботи автотранспортного комплексу викликає зростання витрат в інших, суміжних галузях економіки.

В той же час відомо, що низька якість дорожнього покриття обумовлює втрату 3 % ВВП щорічно (приблизно 32 млрд грн в рік) [1]. На сьогодні мережа автомобільних доріг загального користування України становить 52,0 тис. км доріг державного значення та 117,6 тис. км – місцевого. 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) (рисунок).



Розподіл доріг за типом покриття, 2018 р. [2]

У зв'язку з обмеженим фінансуванням біля 90 відсотків автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років. Відтак автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1 %).

Окремо потребують особливої уваги штучні споруди та мостові переходи. З 16 191 мосту тільки 7 471 відповідають діючим нормам та стандартам, термінового ж ремонту потребують 1 865 мостових переходів.

Відповідно до нормативних міжремонтних термінів для забезпечення збереження автомобільних шляхів 3 і 4 категорії, які складають основну частину доріг регіонального значення, ремонт необхідний кожні 6 років, а капітальний ремонт – кожні 12 років.

Проте останніми роками, по-перше, не виконувалася ця умова, а по-друге, якість ремонту, час його проведення не відповідав нормативним вимогам, що призвело до погіршення загального стану дорожньої мережі. При цьому відомо, що невчасний і неякісний ремонт призводить до збільшення вартості дорожніх робіт в 1,5 – 3 рази і веде до зростання витрат користувачів (за рахунок збільшення витрати палива, часу проходження невідремнтованої ділянки, зносу ТЗ) [3].

Все це пояснює той факт, що оцінка якості українських доріг є дуже низькою в світі. Згідно Індексу глобальної конкурентоспроможності 2016–2017 [4] Україна за рівнем розвитку транспортної інфраструктури займає 91 позицію з 138 країн, причому за субіндексом якості займає аж 132 позицію. Аналогічна ситуація з оцінкою транспортної інфраструктури України в Індексі залученості до міжнародної торгівлі в 2016 (The Enabling Trade Index 2016), де за субіндексом доступність та якість транспортної інфраструктури вона має найвищі позиції отримано за показником доступність та якість залізничної інфраструктури (34 місце), а найнижчі за показником якості доріг- знову 132 місце [5].

Слід також зауважити, що майже всі автошляхи в Україні проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів, оскільки це призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту та негативно впливає на стан навколишнього середовища у цих містах.

Стратегічний розвиток автодорожнього будівництва потребує відповідного нормативного регулювання. Зокрема, у 2011 р. було затверджено Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р., метою якої стала модернізація системи надання послуг автомобільного транспорту,

створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, підвищення рівня екологічності та енергоефективності транспортних засобів, забезпечення розвитку інфраструктури галузі автомобільного транспорту, забезпечення ефективної реалізації державної політики [6, с. 12]. У 2013 р. було ухвалено постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки» [7].

В грудні 2015 р. затверджено наказ Міністерства інфраструктури України № 548 «Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» метою якого стало визначення стратегічних напрямків та стратегічних цілей розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року для забезпечення реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 р. та затверджених Кабінету Міністрів України планів імплементації актів законодавства ЄС відповідно до Угоди про асоціацію.

Але незважаючи на досить солідну кількість нормативно-правових документів якість доріг в Україні, залишає бажати кращого. Хоча технічне переоснащення дорожнього господарства, впровадження нових матеріалів і технологій, модернізація та розвиток виробничої бази, удосконалення методів проектування та будівництва автомобільних доріг дозволить зменшити собівартість дорожніх робіт.

Так, наприклад, формування інтелектуальних транспортних систем в Україні перебуває на початковому етапі (розробляються стандарти, законодавча база, технології та загальні принципи системи). Є приклади застосування нових технологій у ремонті доріг, таких як «холодний ресайклінг» (на автомобільній дорозі Н-09 Мукачеве–Рахів–Богородчани–Івано–Франківськ–Рогатин–Бібрка–Львів).

Вважаємо, що для системної роботи щодо будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг необхідні наступні заходи:

- освоїти нові технології високотехнологічного розвитку транспортної системи (інтелектуальних транспортних систем, супутникових систем навігації, стеження та управління рухомими об'єктами), що забезпечить зростання конкуренції та дозволить підвищити ефективність перевезень та знизити транспортну складову в собівартості продукції;

- залучати провідні світові технології ремонту автодорожнього полотна, такі, наприклад, як «холодний ресайклінг», що дозволяє використовувати перероблені верхні шари старого дорожнього покриття, а це дає змогу скоротити витрати на нові природні матеріали, зокрема щебінь, піщано–щебенева суміші і пісок, та на їх доставку до місця виконання робіт;

-підвищити якість дорожніх робіт на основі вдосконалення інженерного супроводу та моніторингу, удосконалення методів перспективного й оперативного планування дорожніх робіт на основі результатів функціонування системи управління станом покриття.

За розрахунками експертів Міністерства інфраструктури України, у прив'язці до цін 2015 р. орієнтовна нормативна вартість 1 км асфальтової автодороги 1 категорії становить від 70 до 100 млн грн, капремонту — 20–30 млн грн, поточного середнього ремонту — 8–12 млн грн. [8], тоді як будівництво 1 км бетонних доріг сягає близько 20–30 млн грн. Довжина доріг, які необхідно побудувати, становить близько 5 тис. км, строк реалізації такого проекту займе близько 5 років.

Собівартість будівництва бетонних доріг в Україні на горизонті експлуатації 30 років на 30–40 % нижча, ніж асфальтових, оскільки при будівництві асфальтових доріг використовується імпортований матеріал бітум (імпортовані складові в будівництві асфальтових доріг займають більш як 70%), а виробництво цементу в Україні дуже розвинуте [9].

Україна має спеціалістів, які володіють досвідом будівництва бетонних доріг, але наразі не має необхідної спецтехніки для будівництва. Для зацікавлення будівельних компаній у придбанні такої техніки (варіантами можуть бути взяття її в оренду або придбання техніки, що була у використанні протягом 5–10 років), їм потрібні горизонти в 3–5 років для впевненості в тому, що замовлення в них будуть та вони зможуть цю техніку амортизувати.

В Україні бюджет планується на один рік, що виключає можливість використовувати довгострокові кредити через відсутність гарантій з боку держави. Але існує можливість використання довгострокових міжнародних кредитів, під які держава дає гарантії. При цьому виникає проблема відсутності сфери будівництва та експлуатації доріг у КВЕДах, за якими ці гарантії можна надавати [10, с. 49].

Реалізація запропонованих заходів дасть змогу модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування, збільшити пропускну спроможність транспортної мережі, підвищити рівень безпеки на транспорті, прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Якщо перейняти досвід ЄС, то на дорожніх магістралях, автобанах, можна розвивати швидкість понад 100 кілометрів за годину, а це сприяє продуктивній логістиці: економії часу, витрат, зростанню якості послуг по перевезенню. У нас же якісних доріг для такої швидкості фактично немає.

А тому варто задуматися про реалізацію нових проектних рішень щодо автомагістралей нового типу, оскільки це прискорить визнання України справжнім членом ЄС. На сьогодні в Україні відсутня єдина програма обслуговування автошляхів, а ремонтні роботи здійснюються переважно абияк.

Загалом у звіті ЄС та Програмі розвитку ООН зазначається, що в Україні спостерігається відставання розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. Технічні стандарти автодоріг України не відповідають стандартам ЄС ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями. Недостатніми є інвестиції у розбудову шляхів і розвиток галузі.

За даними Укравтодору протягом 2018-2022 рр. на ремонт старих та будівництво нових доріг в Україні орієнтовно спрямують 322 млрд 575 млн грн більшу половину з цих коштів – 176 млрд грн – запланують виділити з бюджету. Це передбачено 5-річною концепцією Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування. Документ передбачає створення сучасної мережі автодоріг, яка дозволить збільшити обсяг перевезень і поліпшити інвестиційний клімат, забезпечити ефективність транспортних послуг.

Також хочуть відновлювати та розвивати мережі доріг за маршрутним принципом, наприклад, із Заходу на Схід, завершать будівництва об'єктів високого рівня готовності, поетапно введуть довгострокові контракти, активізують співпрацю з міжнародними фінансовими організаціями для залучення коштів, створять умови для залучення інвесторів, впровадять геоінформаційну систему управління дорогами тощо.

Загалом, хочуть поліпшити стан 9,1 тис. км доріг, збудувати чи провести реконструкцію 1 тис. км доріг. Також очікується надходження додаткових коштів від транзитних автомобільних перевезень, широке використання експортного та логістичного потенціалу, зниження собівартості перевезень.

Розрахункова потреба в трудових ресурсах для виконання програми становить близько 55 тисяч робочих місць. Фінансувати програму будуть за рахунок коштів державного бюджету, залучення кредитів від міжнародних фінансових організацій та інших компаній [11].

На основі вимог Угоди про асоціацію, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», Транспортної стратегії України на період до 2020 року, Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування та відповідного плану заходів

визначено основні стратегічні напрями, а саме:

1) формування державної політики з урахуванням вимог Угоди про асоціацію, політик, стратегій та найкращих практик ЄС у сфері автомобільного транспорту щодо регуляторної політики, безпеки перевезень, екології, енергоефективності;

2) забезпечення доступності та якості транспортних послуг для всіх категорій пасажирів на всій території держави, зокрема для осіб з обмеженими фізичними можливостями, підвищення рівня якості та безпеки перевезень пасажирів та вантажів;

3) підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі, створення сприятливого бізнес-клімату, сприяння підвищенню ефективності операторів автотранспортних послуг, структури транспортних засобів, застосування сучасних транспортних технологій, реалізації транзитного потенціалу транспортної системи;

4) реформування галузі дорожнього господарства та забезпечення розвитку та утримання автодорожньої мережі у належному стані.

Важливим аспектом вирішення проблем автомобільних шляхів України є створення Державного дорожнього фонду, що запрацював 1 січня 2018 року. Основні дві задачі, які має виконати цей фонд: гарантувати розширення фінансування автошляхової галузі в цілому та покращити фінансування ремонту місцевих доріг. Фонд наповнюватиметься за рахунок акцизних зборів та мит від нафтопродуктів, палива та автомобілів. Однак на повноцінне наповнення фонду доведеться почекати ще кілька років: у 2018 році до фонду надійде лише половина від зазначених акцизів і зборів, у 2019-му - 75 відсотків, у і лише в 2020-му - 100 відсотків.

Слід зауважити, що Кабмін розробив спеціальний порядок розподілу коштів дорожнього фонду. 60% усієї суми спрямують на автошляхи державного значення (їх близько 47 тис. км), 35% – на дороги місцевого значення, відповідальність за ремонт яких делеговано місцевим радам (цього року йдеться про 11 млрд грн). П'яту частину фінансування місцевих доріг витратять на утримання вулиць і доріг комунальної власності в межах населених пунктів (250 тис. км), решту – на автошляхи локального значення поза населеними пунктами (123 тис. км). Такий розподіл коштів робить акцент на дорогах державного значення, що дасть змогу в недалекій перспективі покрити Україну якісним автомобільним сполученням.

Висновки. Початок роботи дорожнього фонду з січня 2018 року дає упевненість та можливість стратегічного розвитку автодорожньої галузі.

Передусім уже на поточний рік у планах практично подвоїти обсяг відремонтованих та новозбудованих доріг, довівши його до 4 тис. км на рік. Поступове нарощення фінансування створює передумови для того, щоб не зупинятися на цій позначці, а в найближчій перспективі довести щорічний темп дорожнього будівництва до 10 тис. км, тобто протягом найближчого десятиліття відремонтувати добру половину українських автошляхів.

В 2017 р. було презентовано проект GO Highway, у межах якого планується сполучити високоякісною автомагістраллю українські порти Чорного моря та польські порти Балтійського моря. Це фактично передбачає не ремонт, а масштабне будівництво нових автодоріг. Такого в Україні ще не було, але вже 2019-го ми можемо побачити перші результати. Проект дасть змогу суттєво підвищити привабливість України як транзитної країни.

Отже, якісні дороги для України – це реалізований транспортний і транзитний потенціал, що сам по собі забезпечить величезні економічні дивіденди. По-друге, якісні дороги роблять людей ближчими. Вони зменшують відстані між найвіддаленішими куточками країни та соціальними групами. По-третє, масштабне дорожнє будівництво згуртує людей. З дорогами мають справу всі без винятку. По-четверте, розбудова мережі якісних автошляхів може стати першим вдалим національним проектом. Нарешті, якісні дороги – це фактор цивілізаційної ідентичності.

Бібліографічний список: 1. Нынешнее состояние транспортной инфраструктуры тормозит экономический рост [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://competitiveukraine.org/upload/reports/chapter4_rus.pdf.; 2. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <https://mtu.gov.ua/>. 3. Скворцов О.В. Автомобильные дороги как фактор экономического развития страны / О.В. Скворцов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.vashidengi.info/_ld/8/886_.pdf.; 4. The Global Competitiveness Report 2016–2017 [Електронний документ] – Режим доступа: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf; 5. The Global Enabling Trade Report 2016 [Електронний документ] – Режим доступа: http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/?doing_wp_cron=1510923189.2022631168365478515625. 6. Собкевич О.В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно–дорожнього комплексу в Україні / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2013. –

32 с. 7. Собкевич О. Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України [Електронний ресурс]: Аналітична записка / О. Собкевич, О. Ємельянова. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>. 8. Автомобільні шляхи Європейського рівня в Україні: чи реально // Перевізник. – 2015. – № 8. – С. 3. 9. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг». Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Доступний з: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>. 10. Стройко Т.В. Сучасний стан залізничної галузі як важливого елементу національної інфраструктури / Т.В. Стройко // Економіст. –2014. – № 4. – С. 47–49. 11. Державна концепція розрахована на п'ять років [Електронний ресурс]. – Доступний з: <https://tsn.ua/groshi/na-remont-ta-budivnictvo-dorig-zaplanuvati-spryamuvati-rekordni-322-milyardi-griven-1083370.html>.

Н.И. Верхоглядова Стратегические аспекты строительства автомобильных дорог Украины. Целью нашего исследования стало исследование стратегических аспектов строительства автомобильных дорог Украины. Определено, что оценка качества украинских дорог очень низкой в мире. Согласно Индексу глобальной конкурентоспособности 2016-2017. Украина по уровню развития транспортной инфраструктуры занимает 91 позицию из 138 стран, причем по субиндексу качества занимает аж 132 позицию. Аналогичная ситуация с оценкой транспортной инфраструктуры Украины в Индексе вовлеченности в международную торговлю в 2016 (The Enabling Trade Index 2016), где за субиндексу доступность и качество транспортной инфраструктуры она имеет самые высокие позиции получено по показателю доступность и качество железнодорожной инфраструктуры (34 место), а самые низкие по показателю качества дориг- снова 132 место.

Считаем, что для системной работы по строительству, ремонту и реконструкции автомобильных дорог необходимы следующие мероприятия: освоить новые технологии высокотехнологичного развития транспортной системы; привлекать ведущие мировые технологии ремонта автодорожного полотна; повысить качество дорожных работ на основе совершенствования инженерного сопровождения и мониторинга.

Ключевые слова: транзитный потенциал, транспортная отрасль, качество дорог, безопасность движения, развитие сети автодорог.

N.I. Verhogliadova. Strategic aspects of the construction of highways of Ukraine. The purpose of our study was to study the strategic aspects of the

construction of highways in Ukraine. It has been established that the low quality of the road surface causes a loss of 3% of GDP annually (about UAH 32 billion annually). Due to limited funding, about 90 percent of public roads have not been repaired for more than 30 years. Therefore, motor roads of general use (169.6 thousand km) do not meet modern requirements both in terms of durability (39.2%) and inequality (51.1%).

It is determined that the quality of Ukrainian roads is very low in the world. According to the Global Competitiveness Index 2016-2017. Ukraine, with the level of development of transport infrastructure, occupies 91 positions from 138 countries, with the quality sub-index occupying as much as 132 positions. A similar situation with the assessment of Ukraine's transport infrastructure in the 2016 Incentive Index (The Enabling Trade Index 2016), where, under the sub-index, accessibility and quality of the transport infrastructure, it has the highest position in terms of availability and quality of rail infrastructure (34th place), while the lowest according to the quality of roads - 132th place.

We believe that for system work on the construction, repair and reconstruction of highways, the following measures are needed: to master the new technologies of high-tech development of the transit system; to involve leading world technologies of repair of highway bed; to improve the quality of road works on the basis of improvement of engineering support and monitoring.

Starting work of the road fund since January 2018 gives confidence and opportunity for the strategic development of the road sector. Consequently, high-quality roads for Ukraine are realized transport and transit potential, which in itself will provide huge economic dividends. Secondly, high-quality roads make people closer. They reduce the distance between the most remote corners of the country and social groups. Thirdly, large-scale road construction raises people. All roads are dealt with without exception. Fourth, the development of a high-quality road network can be the first successful national project. Finally, high-quality roads are a factor in civilizational identity.

Key words: transit potential, transport industry, quality of roads, traffic safety, road network development.

Стаття надійшла до редакції: 03.03.2018 р.