

УДК 330.341:351.811.111

БУРМАКА М.М., канд. екон. наук,

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

БУРМАКА Т.М., канд. екон. наук,

*Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова*

## ПОНЯТТЯ ТА НАПРЯМИ РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

*Анотація.* В статті запропонована дефініція поняття «розвиток мережі автомобільних доріг загального користування», відповідно до якого визначені напрями розвитку мережі автомобільних доріг, а саме: приведення транспортно-експлуатаційного стану існуючої мережі автомобільних доріг та інженерних споруд на них до відповідних міжнародних вимог та стандартів; розбудова мережі автомобільних доріг; підвищення якості та достатності дорожнього сервісу; покращення стану та повноти застосування технічних засобів організації дорожнього руху й інформаційного забезпечення користувачів мережі автомобільних доріг. Встановлені чотири групи факторів (законодавчі, фінансові, управлінські та виробничі), що стримують розвиток мережі автомобільних доріг загального користування.

*Ключові слова:* автомобільні дороги, розвиток, напрями, фактори, законодавство, фінансування, управління, виробництво.

БУРМАКА Н.Н., канд. екон. наук,

*Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет*

БУРМАКА Т.Н., канд. екон. наук,

*Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А.Н. Бекетова*

## ПОНЯТИЕ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

*Аннотация.* В статье предложена дефиниция понятия «развитие сети автомобильных дорог общего пользования», в соответствии с которым определены направления развития сети автомобильных дорог, а именно: приведение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог и инженерных сооружений на них к соответствующим международным требованиям и стандартам; строительство сети автомобильных дорог; повышение качества и достаточности дорожнего сервиса; улучшение состояния и полноты применения технических средств организации дорожнего движения и информационного обеспечения пользователей сети автомобильных дорог. Установлены четыре группы факторов (законодательные, финансовые, управ-

ленческие и производственные), сдерживающих развитие сети автомобильных дорог общего пользования.

**Ключевые слова:** автомобильные дороги, развитие, направления, факторы, законодательство, финансирование, управление, производство.

N. BURMAKA, Cand. Econ. Sc.,

*Kharkiv National Automobile and Highway University*

T. BURMAKA, Cand. Econ. Sc.,

*O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

## THE NOTION AND TRENDS IN DEVELOPING A NETWORK OF PUBLIC ROADS

**Abstract.** *The article proposes a definition of the notion «developing a network of public roads» according to which trends in the development of road network have been identified, namely to bring the functional condition of road networks and engineering structures to relevant international requirements and standards; construction of road networks; improving the quality and sufficiency of road services; improvement of the condition and completeness of the application of engineering means of transportation planning, and information for road users. Four groups of factors (legal, financial, managerial and production) that hinder the development of public road networks have been ascertained.*

**Key words:** *automobile roads, development, trends, factors, legislation, funding, management, production.*

**Постановка проблеми.** Соціально-економічний розвиток країни, її інтеграція у світове та європейське співтовариство значною мірою залежать від розвитку транспортної інфраструктури, зокрема від наявності розгалуженої мережі автомобільних доріг. Автомобільні дороги загального користування забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів найбільш доступним для широкого кола користувачів автомобільним транспортом.

Збільшення рівня автомобілізації в Україні, зростання обсягів перевезень пасажирів і вантажів, в тому числі транзитним транспортом, неспроможність задовольнити зростаючий попит користувачів автотранспортної інфраструктури відповідно до національних та європейських вимог, призводить до необхідності розвитку мережі автомобільних доріг загального користування.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Відповідно до Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до

2015 року і подальший період [1], Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки [2], Транспортної стратегії України на період до 2020 року [3], Транспортної політики України та її наближення до норм Європейського Союзу (ЄС) [4], розвиток автомобільних доріг загального використання повинен здійснюватися в напрямку їх інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі, що спрямована на приведення стану доріг до відповідних міжнародних вимог. В цих нормативних документах зазначаються такі напрями розвитку автомобільних доріг:

- забезпечення пріоритетного розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення та приведення їх стану у відповідність із вимогами чинних нормативних документів [3, 4];

- створення відповідних міжнародних вимог транспортних коридорів і придорожньої інфраструктури та доведення автомобільних шляхів України до європейського рівня [1];

- розвиток мережі сучасних доріг вищих категорій між усіма обласними центрами та великими промисловими вузлами [3, 4];

- розвиток мережі сільських автомобільних доріг і забезпечення під'їздами з твердим покриттям усіх сільських населених пунктів [1, 3];

- вдосконалення системи державного управління галуззю дорожнього господарства України [1, 2];

- запровадження інформаційно-аналітичної системи управління дорожнім господарством [2];

- удосконалення матеріально-технічної бази дорожнього господарства [2];

- перехід на інноваційний шлях розвитку, технічне переоснащення, запровадження нових технологій будівництва та реконструкції автомобільних доріг, зменшення енергоємності робіт, недопущення шкідливого впливу дорожнього будівництва на навколишнє природне середовище (встановлення протишумових споруд, збереження шляхів міграції тварин, режиму охорони територій і об'єктів природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення) [2];

- посилення державної підтримки та впровадження світового досвіду щодо будівництва автомобільних доріг за рахунок кредит-

них коштів та недержавних інвестицій на основі концесій або механізму державно-приватного партнерства, вдосконалення законодавства України, що регулює цю сферу діяльності [1, 3, 4];

– формування стабільної системи фінансування дорожнього господарства [1, 2];

– внесення змін до чинного податкового законодавства в частині збільшення розміру ставок податків і зборів до спеціального фонду державного бюджету [3, 4];

– введення плати за користування автомобільними дорогами, що співпадають з міжнародними транспортними коридорами, використовуються великоваговими автомобілями та автобусами [3];

– уведення плати за користування новими автомобільними дорогами, побудованими на концесійних засадах [3, 4];

– розробка та затвердження нормативів витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг [2].

Аналогічні напрями розвитку мережі автомобільних доріг загального користування зазначені у наукових працях В.О. Галушко [5], Н.В. Кудрицької [6], Ю.Є. Пашенко [7], Д.К. Прейгера [8], І.Р. Юхновського [9].

**Невирішені складові загальної проблеми.** На сьогодні у законодавчій та науковій літературі відсутня дефініція поняття «розвиток мережі автомобільних доріг загального користування», відповідно до якої повинні визначатися напрями розвитку. В результаті аналізу вищенаведеної інформації можна зазначити, що у задекларованих напрямках розвитку мережі автомобільних доріг України загального користування присутні напрями, які відносяться до розвитку всієї галузі дорожнього господарства.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є дефініція поняття «розвиток мережі автомобільних доріг загального користування» та встановлення відповідних напрямів розвитку, що спрямовані на її інтеграцію до Транс'європейської транспортної мережі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [10]. Автомобільні дороги загального користування й інженерні споруди на них входять до складу дорожнього господарства, що є єдиним виробничо-господарським комплексом [11].

Відповідно до філософського енциклопедичного словника, розвиток – це незворотні, спрямовані, закономірні зміни матеріальних та ідеальних об'єктів [12]. Лише одночасна наявність усіх трьох вказаних властивостей відокремлює розвиток від інших змін: зворотність змін характеризує процеси функціонування, відсутність закономірностей характерна для випадкових процесів катастрофічного типу, за відсутності спрямованості зміни не можуть накопичуватися, і процес не має характерної для розвитку єдиної, внутрішньо взаємопов'язаної лінії.

Філософія розглядає процес розвитку як особливу форму руху, що характеризується зміною кількості, структури та якості. Кількісні зміни – це збільшення чи зменшення складових частин цілого шляхом зміни їх числових значень. Структурні зміни – це зміни взаємовідношення складових частин, які не обов'язково супроводжуються збільшенням або зменшенням їх кількості. Якісні зміни означають зміни закономірності кількісних та структурних змін, що мали місце раніше.

В загальному розумінні розвиток системи – це незворотні, закономірні, спрямовані на розв'язання протиріч між системою та зовнішнім середовищем або всередині системи кількісні, структурні та якісні зміни відповідно з встановленою метою, які призводять до досягнення якісно нового стану (властивості) системи та отримання соціально-економічного ефекту [13].

Відповідно до інформації законодавчих актів [1–4] можна зазначити, що головною метою розвитку мережі автомобільних доріг загального користування є будівництво нових та приведення транспортно-експлуатаційного стану існуючих автодоріг у відповідність зі зростаючими вимогами щодо інтенсивності руху, вагових навантажень, ліквідації небезпечних ділянок та розширення доріг на під'їздах до великих міст, прикордонних пунктів та морських портів.

Таким чином, з урахуванням вищезазначеного, пропонується така дефініція: розвиток мережі автомобільних доріг загального користування – це протяжний у часі процес незворотних, закономірних, спрямованих на розв'язання існуючих протиріч між існуючим станом та міжнародними вимогами, якісних, кількісних і структурних змін параметрів мережі доріг, інженерних споруд, дорожньої інфраструктури, технічних засобів організації дорожнього руху й інформаційного забезпечення, які дозволять здійснити її інтеграцію

до Транс'європейської транспортної мережі та зумовляють підвищення безпеки руху, найбільш повне задоволення потреб користувачів мережі автомобільних доріг у швидкості, комфортності, економічності перевезень та покращення транспортної доступності території країни.

Відповідно до запропонованої дефініції та трактування поняття «напрямок» – це шлях, за яким що-небудь або хто-небудь діє, розвивається [14], розвиток автомобільних доріг загального користування може бути здійснено за такими одночасними напрямками:

1) приведення транспортно-експлуатаційного стану існуючої мережі автомобільних доріг та інженерних споруд на них до відповідних міжнародних вимог та стандартів залежно від інтенсивності дорожнього руху та складу рухомого парку;

2) розбудова мережі автомобільних доріг відповідно до законодавчих актів [1–4];

3) підвищення якості та достатності дорожнього транспорту користувачів мережі автомобільних доріг;

4) покращення стану та повноти застосування засобів організації дорожнього руху й інформаційного транспорту користувачів мережі автомобільних доріг.

В свою чергу, розбудова мережі автомобільних доріг повинна здійснюватися шляхом створення:

– доріг вищих категорій між усіма обласними центрами та великими промисловими вузлами, частина яких співпадає з міжнародними транспортними коридорами, що проходять територією України;

– сільських автомобільних доріг та забезпечення їх твердим покриттям усіх сільських населених пунктів;

Підвищення якості та достатності дорожнього транспорту користувачів мережі автомобільних доріг має такі напрямки:

– розвиток об'єктів, які є складовою комплексом доріг і призначені для зниження стомлюваності водіїв та пасажирів, забезпечення надання необхідної допомоги учасникам руху, підвищення рівня зручності, безпеки руху й довговічності самої мережі саме: майданчики для стоянки транспортних засобів, пункти технічного обслуговування, пункти контролю та автопавільйони, пункти медичної допомоги, пости ДАІ, пункти контролю, тощо;

– розвиток об'єктів платного сервісу, що розміщуються на землях дорожнього господарства, в межах пришляхової смуги, на яких здійснюється обслуговування учасників дорожнього руху. До таких об'єктів відносяться мотелі, кемпінги, автозаправні станції, станції технічного обслуговування, пункти технічно-евакуаційної допомоги, пункти миття транспортних засобів, торговельні пункти (у тому числі малі архітектурні форми), пункти харчування, вантажні термінали та інші об'єкти, що призначені для підвищення рівня комфорту учасників руху.

На розвиток мережі автомобільних доріг України загального користування здійснюють свій безпосередній вплив чотири групи факторів, а саме: законодавчі, фінансові, управлінські та виробничі. Встановимо у кожній групі стримуючі фактори розвитку мережі автомобільних доріг України загального користування.

Стримуючі фактори розвитку у законодавчій сфері виникають в процесі адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу. Існує необхідність розробки та прийняття таких нормативно-правових актів України відповідно до положень законодавства Європейського Союзу, які підлягають імплементації:

– Закону України «Про державно-приватне партнерство в галузі будівництва автомобільних доріг», та внесення змін до Законів України «Про концесії» від 16.07.1999 р. № 997-XIV та «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 р. № 1286-XIV, у яких визначити механізм розподілу фінансових коштів та ризиків між державою та інвестором (Директива Ради ЕС № 2236/95 від 18.09.95 р. стосовно правил надання фінансової допомоги у сфері Транс'європейських мереж Регламент № 1655/99 Європарламенту та Ради від 19.07.99 р. щодо внесення змін до Директиви № 2236/95 від 18.09.95 р.);

– змін до Постанови КМУ «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» від 27 червня 2007 р. № 879, у якій здійснити корегування розмірів зборів за перевезення великовагових та великогабаритних вантажів згідно з європейським рівнем (Директива Ради 1999/62 від 17.06.99 р. про збори з транспортних засобів для перевезення товарів великої ваги за використання певних інфраструктур);

– Постанови КМУ «Про затвердження порядку стягування платні з вантажних транспортних засобів на автомобільних дорогах України», де запровадити плату за користування автодорогами (Директива Ради 1999/62/ЕС Європейського парламенту і Ради від 17 червня 1999 р. про стягнення платні з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур «Євровін'єтки»);

– Постанови КМУ «Про впровадження форм фінансової звітності щодо витрат на автомобільні дороги відповідно вимогам Європейського Союзу», яким привести форми звітності до європейських (Регламент Ради № 1108/70 від 04.06.70 р. щодо впровадження фінансової звітності стосовно витрат на інфраструктуру в сфері автодорожнього, залізничного та внутрішнього водного транспорту).

До основних стримуючих факторів в фінансовій сфері слід віднести:

– невідповідність існуючих джерел формування державного дорожнього фонду та їх обсягів потребам на підтримання у якісному транспортно-експлуатаційному стані мережі державних автомобільних доріг України загального користування та їх подальшої розбудови;

– невідповідність існуючих джерел формування місцевого (територіального) дорожнього фонду та їх обсягів потребам на підтримання у якісному транспортно-експлуатаційному стані мережі місцевих автомобільних доріг та їх подальшої розбудови;

– відсутність механізму формування державних дотацій з частини загальних доходів державної казни, що спрямовані на фінансування дорожнього господарства;

– відсутність інвестиційного механізму капіталовкладень в будівництво і реконструкцію автомобільних доріг на умовах державно-приватного партнерства, у тому числі на умовах концесії.

Стримуючі фактори в управлінській сфері виникають як на державному рівні управління дорожнім господарством, так і при безпосередньому управлінні дорожніми роботами. На рівні державного управління до таких факторів відносяться:

– невідповідність нормативно-правової бази міжнародним стандартам автомобільних доріг та інженерних споруд на них;

– недосконалість нормативно-правової бази стосовно будівництва та експлуатації об'єктів дорожньої інфраструктури;



– недосконалість відокремлення функцій державного управління і контролю від виробничо-господарської діяльності.

В процесі виробничого управління існують такі стримуючі фактори:

– відсутність ефективного контролю виконання дорожніх робіт на всіх технологічних стадіях їх виконання;

– недосконалість адміністративно-правової відповідальності за наявність браку в результаті виконання дорожніх робіт.

Основним стримуючим фактором у виробничій сфері є наявність застарілої матеріально-технічної бази дорожніх підприємств та технологій виконання дорожніх робіт, що не дозволяє досягти європейських вимог щодо якості дорожніх робіт та транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільної дороги.

**Висновки.** Таким чином, на основі встановлених напрямів розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, відповідно до запропонованої дефініції, буде розроблена Концепція розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, ефективність реалізації якої буде залежати від ступеню невілювання визначених стримуючих факторів.

### Література

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року і подальший період: Український транспортний союз (офіційний сайт). – Режим доступу: [http://www.uts.in.ua/ua/kontseptsiya\\_rozvytku\\_transportno-dorozhnogo\\_kompleksu\\_tdk\\_ukrayiny\\_do\\_2015\\_roku\\_i\\_podalshyj\\_period.html](http://www.uts.in.ua/ua/kontseptsiya_rozvytku_transportno-dorozhnogo_kompleksu_tdk_ukrayiny_do_2015_roku_i_podalshyj_period.html).

2. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки» від 3 вересня 2012 р. № 719-р // Офіційний вісник України від 05.10.2012. – 2012. – № 73. – 2943 с.

3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р: Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.

4. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола та ін.; за заг. ред. М. Свенчіцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

5. Галушко В.О. Проблеми та перспективи розвитку дорожньої галузі / В.О. Галушко // Дорожня галузь. – 2011. – № 2. – С. 12–15.

6. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: монографія / Н.В. Кудрицька. – К.: НТУ, 2010. – 338 с.
7. Пащенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: моногр. / Ю.Є. Пащенко, О.І. Никифорук; НАН України. Рада по вивч. продукт. сил України. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.
8. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
9. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда, Т.І. Попова; Міжвід. аналіт.-консультат. рада з питань розв. продукт. сил і виробн. відносин. – К.: ФАДА, ЛТД, 2004. – 177 с.
10. Закон України «Про автомобільні дороги» від 08 вересня 2005 року № 2862-IV // Офіційний вісник України від 21.10.2005. – 2005. – № 40. – 36 с.
11. Шинкаренко В.Г. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства / В.Г. Шинкаренко, М.М. Бурмака // Економіка транспортного комплексу. – Х.: ХНАДУ, 2012. – Вип. 18. – С. 143–153.
12. Философский энциклопедический словарь / сост. Е.Ф. Губский. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 575 с. – (Библиотека словарей «ИНФРА-М»).
13. Шинкаренко В.Г. Дослідження сутності поняття «Розвиток соціально-економічної системи» / В.Г. Шинкаренко, М.М. Бурмака // Економіка транспортного комплексу. – Х.: ХНАДУ, 2013. – Вип. 21. – С. 73–86.
14. Словари и энциклопедии на Академике. – Режим доступу: <http://dic.academic.ru/>.

**Рецензент:** В.Г. Шинкаренко, докт. екон. наук, проф., ХНАДУ.

**Стаття надійшла до редакції** 23.09.2013 р.