

## МАКРОЕКОНОМІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 338.49:[338.47:629.33/.36] (477)

### СУЧАСНИЙ СТАН ТА РІВЕНЬ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Мікловда В.П.  
Шевчук Я.В.

*У статті розглянуто суть та сучасний стан автотранспортної інфраструктури. Проаналізовано регіональну політику та окреслено перспективи розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні. Акцентовується увага на необхідності збільшення протяжності автошляхів держави та удосконалення технічних стандартів автодоріг відповідно до вимог ЄС.*

**Кількість бібліографічних посилань - 8, мова – українська.**

**Ключові слова:** транспорт, інфраструктура, транспортна інфраструктура, автотранспортна інфраструктура,, автомобільний транспорт, автомобілебудування, транспорт, автошляхи.

#### ВСТУП

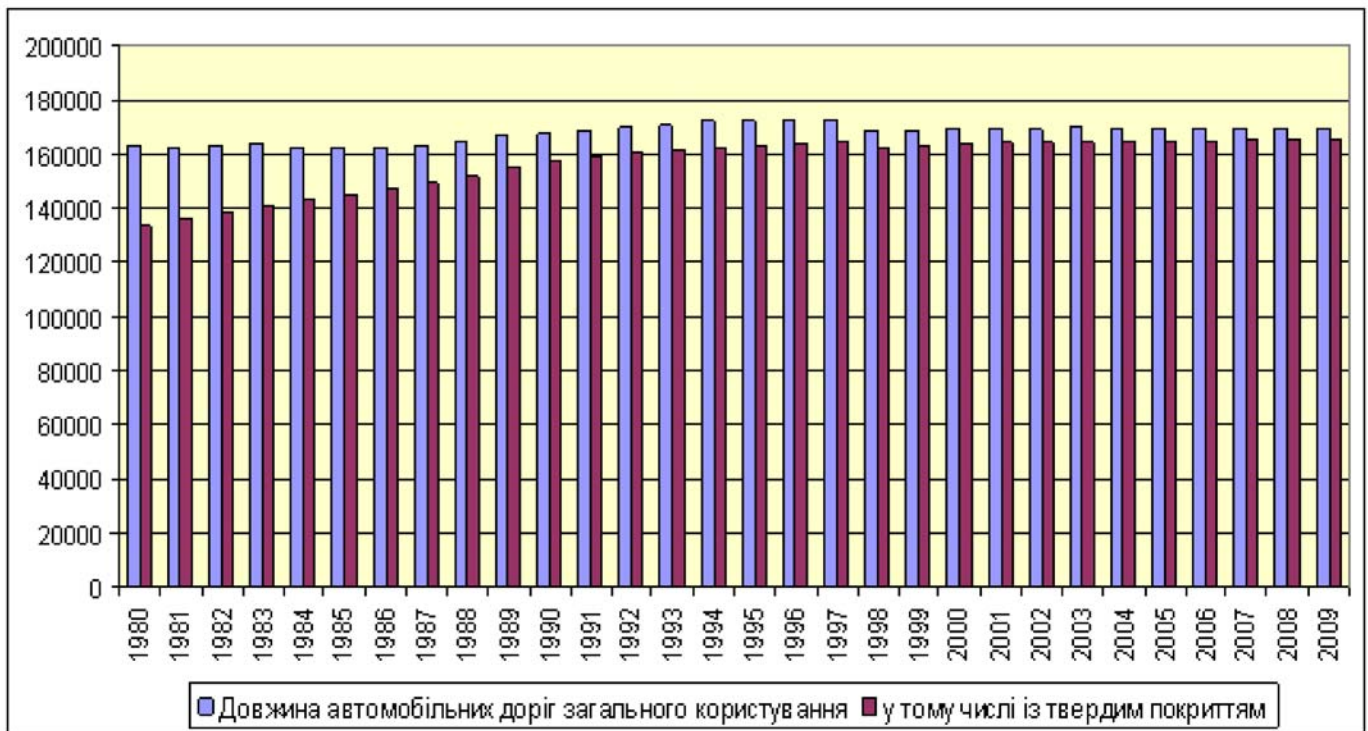
Роль і значення належного стану та розвитку транспортної інфраструктури важко переоцінити. Адже, саме вона є тим кістяком, «скелетом», основною підсистемою опорного каркасу територіальних суспільних систем будь-якого ієрархічного рівня. Від стану та рівня розвитку транспортної інфраструктури, яка забезпечує рух вантажопотоків та пасажиропотоків, безпосередньо залежить не тільки соціально-економічне зростання територіальних суспільних систем, але й їх просторовий розвиток. Для того, щоб маніпулювати величезними масами людей, достатньо утримувати стан транспортної інфраструктури на відносно низькому рівні розвитку. Про це засвідчує відношення монополістів до розвитку транспортної інфраструктури у слаборозвинених країнах, де вона орієнтована на вивіз з таких країн сировини та напівфабрикатів.

Можна ставити благодні євроінтеграційні цілі в постсоціалістичних країнах Європи, у тому числі й в Україні, але, якщо в прикордонних регіонах тих країн має місце низький рівень розвитку – транспортної інфраструктури, то можна з упевненістю сказати, що такі цілі залишаться декларативними, тобто нереалізованими.

Сказане в повній мірі засвідчує про необхідність вивчення проблем, пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури. Саме тому, дослідження транспортної інфраструктури є і залишатиметься перманентно вагомим, потрібним, проблемним і актуальним.

#### РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Одним з найважливіших лінійних елементів автотранспортної інфраструктури є автомобільні шляхи. В Україні автомобільні шляхи – це їх мережа на території країни. Всі автошляхи, які входять в склад цієї мережі, сполучають населені пункти та окремі об'єкти між собою. Основним призначенням автотранспортної мережі є забезпечення руху транспортних засобів з метою перевезення пасажирів та вантажів. В останні роки мережа автомобільних доріг майже не збільшується (рис.1).



**Рис. 1** Динаміка довжини автомобільних доріг України\*

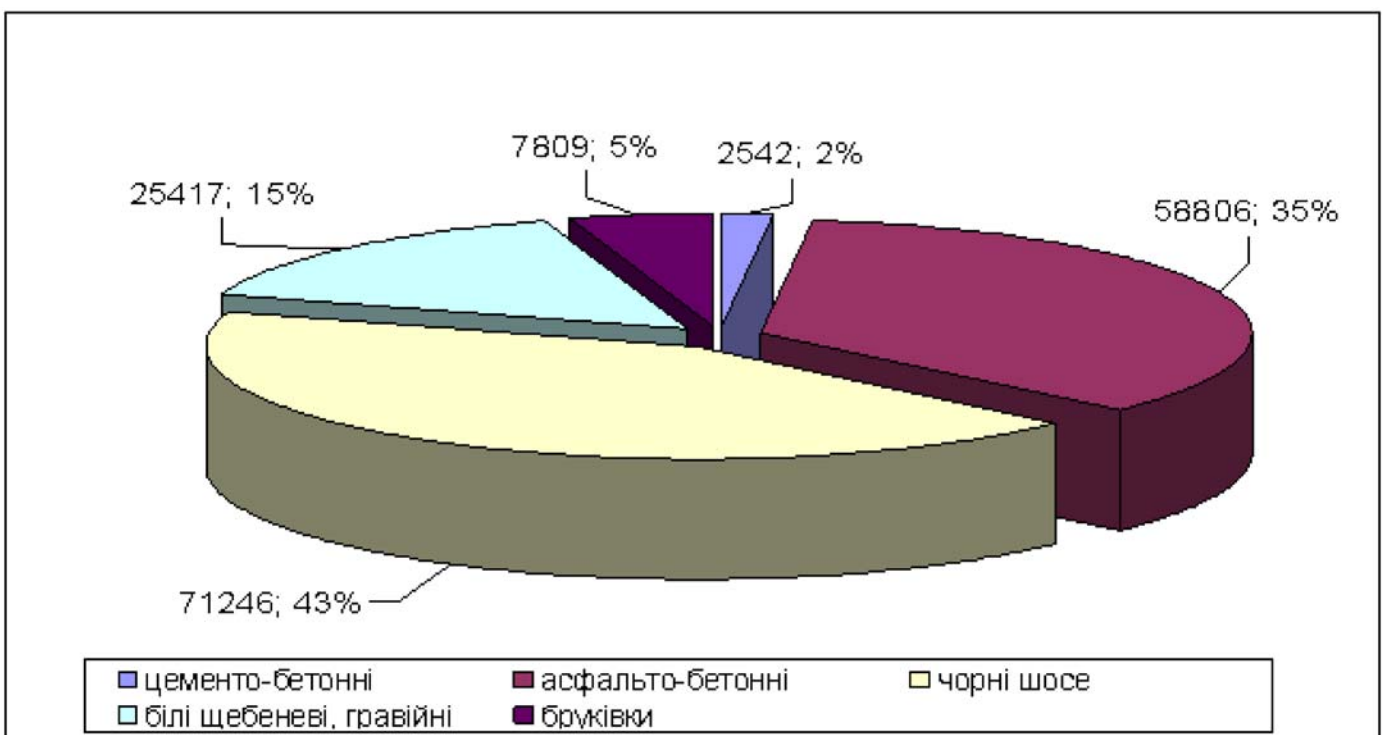
\* Складено за даними Держкомстату України

Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги», автомобільна дорога - це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [3].

Мережа автомобільних шляхів загального користування України включає 169,4 тис. км доріг [7]. Це набагато менше, ніж в розвинутих країнах, зокрема в країнах ЄС.

Автомобільні шляхи розрізняються за дорожнім покриттям. Як зазначається в Законі України «Про автомобільні дороги», дорожнє покриття - це укріплені верхні шари дороги, що сприймають навантаження від транспортних засобів [4]. Всі дороги поділяються на дороги з твердим покриттям – 165820 км чи 97,8% від загальної протяжності доріг та ґрунтові – 3675 км. Дороги з твердим покриттям поділяються на цементно-бетонні, асфальтобетонні, чорні шосе, білі щебеневі, гравійні, бруківки.

В Україні найбільшу протяжність (понад 43% від загальної протяжності доріг) мають чорні шосе (рис. 2). На рис. 2. показано структура автомобільних доріг за типами покриття.



**Рис. 2 Структура автомобільних доріг за типами покриття, км\***

\* Складено за [7, С.2].

У статті 5 Закону України «Про автомобільні дороги» виділені такі види автомобільних доріг:  
ї автомобільні дороги загального користування;  
ї вулиці і дороги міст та інших населених пунктів;  
ї відомчі (технологічні) автомобільні дороги;  
ї автомобільні дороги на приватних територіях [4].

Автомобільні дороги загального користування поділяються на автомобільні дороги державного (рис. 3) та місцевого значення. При цьому, автомобільні дороги державного значення підрозділяються на міжнародні, національні та регіональні [4].



**Рис. 3 Мережа автомобільних доріг України державного значення\***

\* Джерело: [1]

До міжнародних автомобільних доріг належать дороги, що суміщаються з міжнародними транспортними коридорами та/або входять до Європейської мережі основних, проміжних, з'єднувальних автомобільних доріг та відгалужень, мають відповідну міжнародну індексацію і забезпечують міжнародні автомобільні перевезення [4].

Територією України пролягають автомобільні транспортні коридори.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) - транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах [5].

У 1994 році II Загальноєвропейська (Критська) транспортна конференція, яка проходила в рамках Європейського співтовариства, визначила 9 основних маршрутів МТК. III Загальноєвропейська транспортна конференція (1997 рік) до 9 коридорів додала 4 загальноєвропейські транспортні зони.

Критська конференція визначила такі транспортні Коридори:

Коридор № 1. Таллінн — Рига-Варшава;

Коридор № 2. Берлін — Варшава — Мінськ — Москва;

Коридор № 3. Берлін (Дрезден) — Вроцлав — Львів — Київ; (Німеччина, Польща, Україна)

Коридор № 4. Берлін (Нюрнберг) — Прага — Будапешт — Констанца (Салоніки) — Стамбул;

Коридор № 5. Трієст — Любляна — Будапешт — Братислава — Ужгород — Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна)

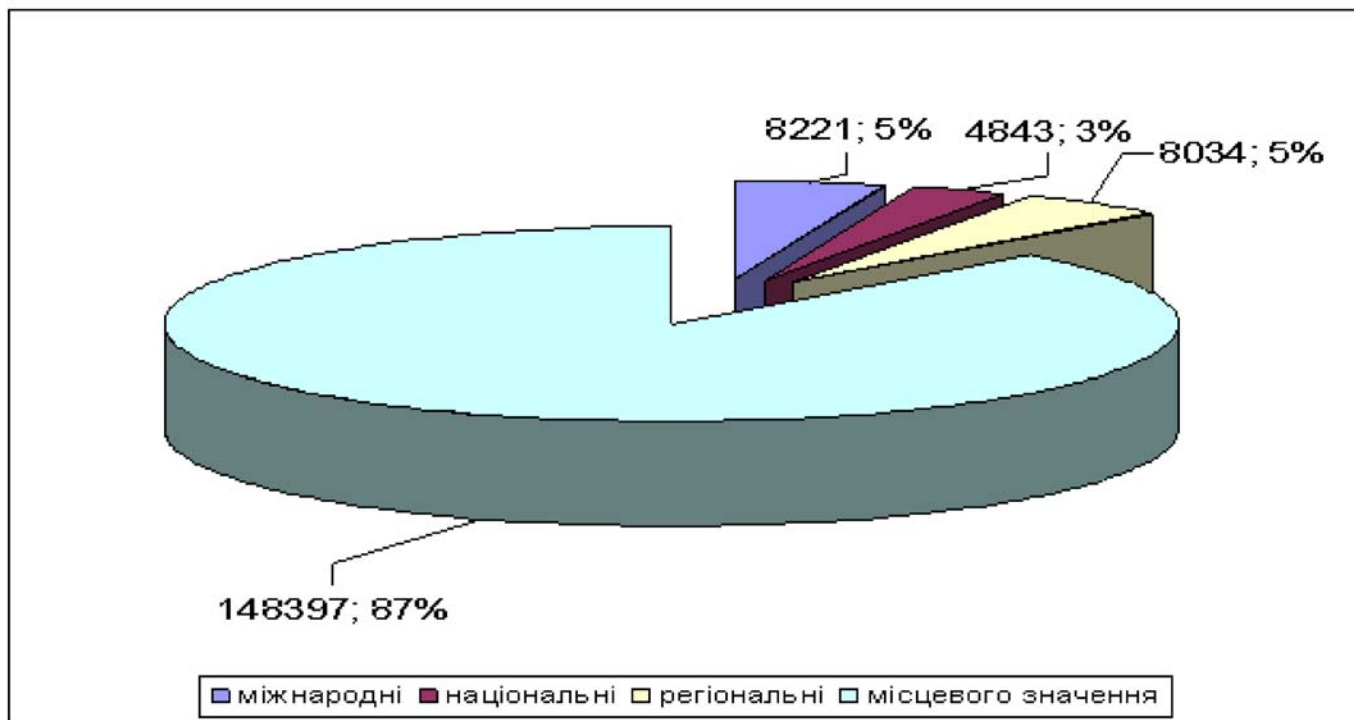


Як зазначає Д.Прейгер, ефективне функціонування міжнародних транспортних коридорів та повноцінне використання транзитного потенціалу України можливе тільки при належному фінансовому забезпеченні їх утримання і розвитку [6].

До національних автомобільних доріг відносять автомобільні дороги, суміщені з національними транспортними коридорами і, які не належать до міжнародних автомобільних доріг, та автомобільні дороги, що з'єднують столицю України - місто Київ, адміністративний центр Автономної Республіки Крим, адміністративні центри областей, місто Севастополь між собою, великі промислові і культурні центри з міжнародними автомобільними дорогами [4].

До регіональних автомобільних доріг належать автомобільні дороги, що з'єднують дві або більше областей між собою, автомобільні дороги, що з'єднують основні міжнародні автомобільні пункти пропуску через державний кордон, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національної культурної спадщини, курортні зони з міжнародними та національними автомобільними дорогами [4].

В структурі доріг державного значення переважають дороги місцевого значення (рис. 5).



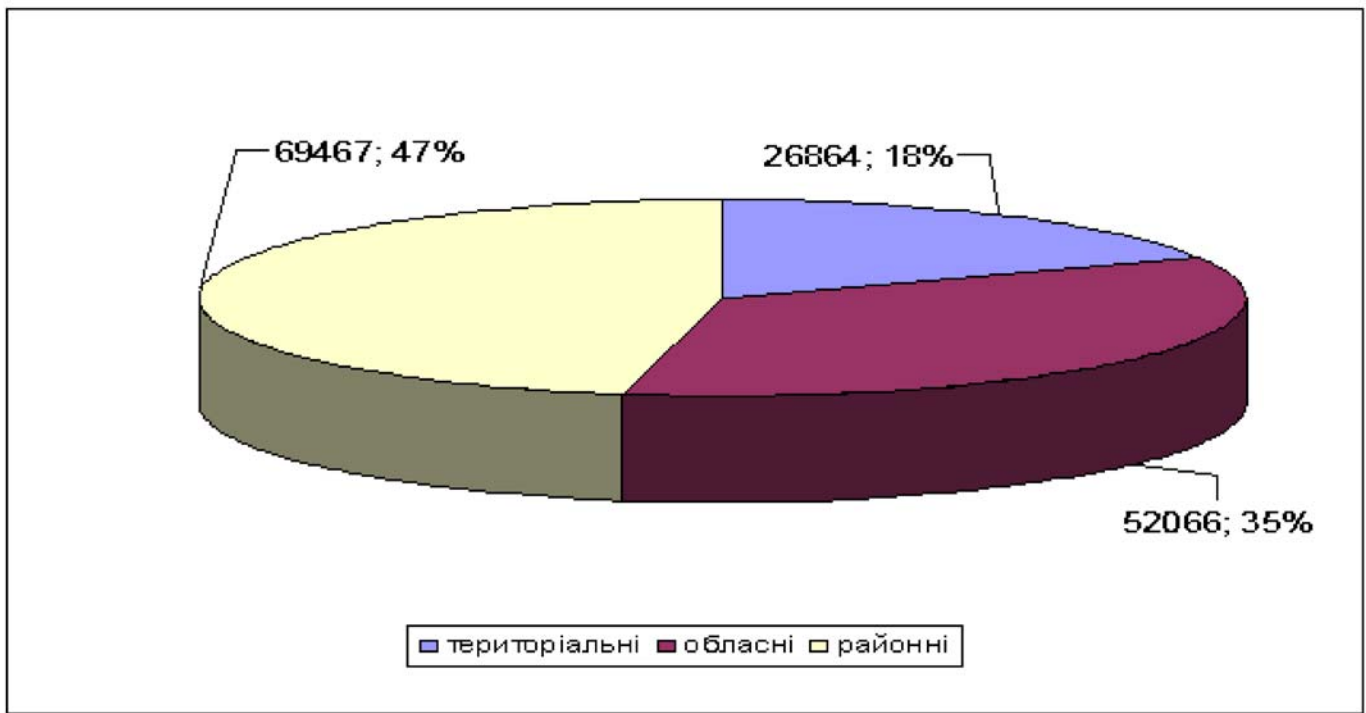
**Рис. 5 Структура доріг державного значення, км\***

\* Складено за [7, С.2]

Дороги місцевого значення в свою чергу поділяються на:

- ï територіальні;
- ï обласні;
- ï районні (рис. 6).

Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги», перелік доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями міст та інших населених пунктів і фінансуються з державного бюджету, затверджує Кабінет Міністрів України один раз на три роки [4].



**Рис. 6 Структура доріг місцевого значення км\***

\*Складено за [7, С.2]

Автомобільні дороги пронизують українські міста і села. У містах вони розгалужуються на вулиці і дороги міст, а саме на:

- ї магістральні дороги (безперервного руху та регульованого руху),
- ї магістральні вулиці загальноміського значення (безперервного руху та регульованого руху),
- ї магістральні вулиці районного значення, а також вулиці і дороги місцевого значення.

Як зазначається в Законі України «Про автомобільні дороги», вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю. При цьому, ділянки вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами державного значення, належать до Єдиної транспортної системи України і не підлягають приватизації [4].

Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів мають специфічну будову. Їх складовими є: проїзна частина вулиць і доріг, трамвайне полотно, дорожнє покриття, штучні споруди, споруди дорожнього водовідводу, технічні засоби організації дорожнього руху, зупинки міського транспорту, тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки, зелені насадження, наземні та підземні мережі [4].

До здобуття незалежності в Україні була значна кількість автомобільних шляхів спеціального призначення (під'їздів до військових та інших режимних об'єктів, великих залізничних вузлів, станцій, переправ, морських та річкових портів, а також автомобільних доріг оборонного значення), яких в даний час залишилось дуже мало через закриття багатьох великих промислових підприємств, військових частин та інших об'єктів, а також через відсутність коштів на утримання таких доріг в належному стані. На жаль, на сьогоднішній день не всі сільські пункти мають під'їзди.

Всі автомобільні дороги в Україні в залежності від пропускної здатності, кількості смуг руху, ширини смуг, ширини проїзної частини, ширини земляного полотна, ширини смуги відводу, повздовжнього похилу дороги та радіусу закруглень дороги, поділяються на 5 категорій (табл. 1).

**Таблиця 1 Види автомобільних доріг за категоріями\***

Категорія	1а	1б	2	3	4	5
Фактична інтенсивність руху (авт/добу)	>7000	>7000	>3000-7000	>1000-3000	>200-1000	<200
Найбільша інтенсивність руху (од/добу)	>14000	>14000	>6000-14000	>2000-6000	>400-2000	<400
Розрахункова швидкість руху, км/год.	150	120	120	100	80	60
Кількість смуг (в обидві сторони), шт.	4-6	4-6	2	2	2	1(всього)
Ширина смуги, м	3,75	3,75	3,75	3,75	3,5	4,5
Ширина роздільної смуги, м	6	5	-	-	-	-
Ширина крайової зміцнювальної смуги на роздільній смузі, м	1	1	-	-	-	-

Ширина крайової зміцнювальної смуги на узбіччі, м	0,75	0,75	0,75	0,5	-	-
Ширина земляного полотна, м	28,5	27,5	15	12	10	6
Радіус кривої на повороті, м	1200	800	800	600	300	150
Максимальний уздовжній ухил, проміле	30	40	40	50	60	70

\* Джерело: [1]

Дані наведеної вище таблиці засвідчують, що найякіснішими дорогами є дороги I категорії. На жаль, в Україні таких доріг дуже мало: дороги I категорії з обов'язковою розподільчою смугою і 2-4 смугами для руху в одному напрямку мають протяжність всього 2,6 тис. км або приблизно 2% від протяжності доріг з твердим покриттям табл. 2.

**Таблиця 2 Розподілення доріг з твердим покриттям по категоріях на 01.01.10\***

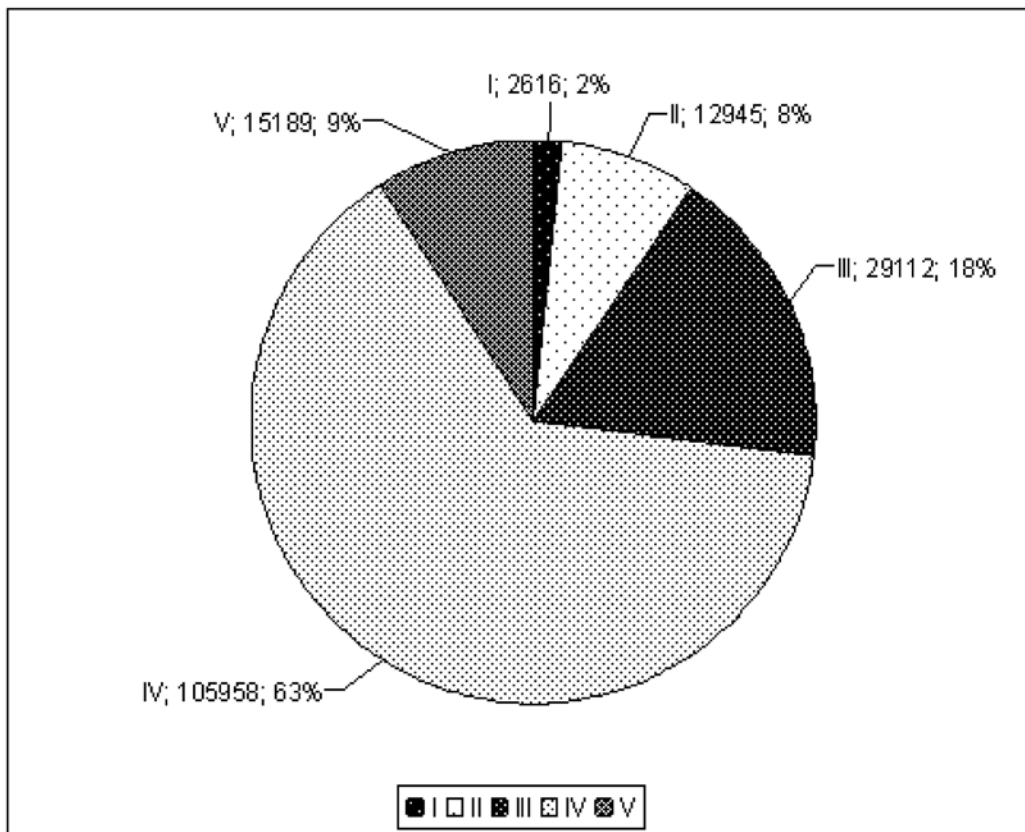
Найменування областей і значення автомобільних доріг	Категорії (км)				
	I	II	III	IV	V
Всього по Україні	2616	12945	29112	105958	15189
у тому числі дороги:					
державного значення	2535	10230	7091	1234	8
із них міжнародні	1789	4697	1640	88	7
національні	515	2840	1373	115	0
регіональні	231	2693	4078	1031	1
місцевого значення	81	2715	22021	104724	15181
із них територіальні	63	2148	13108	11049	398
обласні	5	380	6587	41343	2670
районні	13	187	2326	52332	12113

\* Джерело: [7, С.1]

Найбільше доріг I категорії знаходиться в Київській (402 км), Житомирській (232 км), Донецькій (247 км), Дніпропетровській (277 км), Харківській (181 км) областях, тобто індустріально розвинених регіонах. Дев'ять регіонів України мають доріг I категорії менше ніж 50км у кожній області. Найменше таких доріг є у Сумській (4 км), Закарпатській (18 км), Чернівецькій (18 км) областях, а в Кіровоградській області такі дороги відсутні взагалі [7].

Однією з найкращих є дорога [Київ - Бориспіль](#), яка має пропускну здатність 40 тис. авт/добу та 4 - 5 смуг в обидва напрямки. Структура автомобільних доріг України за категоріями представлена на рис 7.

Дороги України недостатньо оснащені мостами, естакадами, тунелями. Значна частина існуючих таких об'єктів перебуває в аварійному стані. На початок 2010 року в Україні було 16172 мостів, у тому числі - 81 дерев'яних (табл. 3). Найбільша кількість мостів (13180) є на дорогах місцевого значення.



**Рис. 7 Структура автомобільних доріг України за категоріями на 01.01.2010 р.**  
Джерело: [7]

**Таблиця 3 Мости України на 01.01.2010\***

Значення автомобільних доріг	Всього мостів		в тому числі дерев'яних	
	Од.	Пог. м	Од.	Пог. м
Всього мостів в Україні	16172	382035	81	993
у тому числі на дорогах:				
державного значення	2992	117711	0	0
із них міжнародні	1147	54548	0	0
національні	817	27650	0	0
регіональні	1028	35513	0	0
місцевого значення	13180	264324	81	993
із них територіальні	3350	82021	1	12
обласні	4276	83077	4	111
районні	5554	99226	76	870

\* Джерело: [7, С.1]

Як зазначається в Законі України «Про автомобільні дороги», державна політика і стратегія розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України здійснюється центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту. Відповідно до Указу Президента України від 9 грудня 2010 року № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» було утворено такий центральний орган – Міністерство інфраструктури України. Йому безпосередньо підпорядковується Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор), яка була створена Указом Президента України від 8 листопада 2001 року № 1056/2001 "Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України" як центральний орган виконавчої влади для здійснення функцій управління дорожнім господарством України [3].

Державній службі автомобільних доріг підпорядковуються служби автомобільних доріг в областях, державні проектні, технологічні та експертні підприємства, Державна акціонерна компанія ВАТ "Автомобільні дороги України" з дочірніми підприємствами в областях.

Безпосереднім завданням Укравтодору є підтримання в належному стані і розбудова автомобільних доріг, які є не тільки національним надбанням українського народу, але і важливою складовою транспортної системи держави. Адже, зрозуміло, що стан доріг та рівень їх розвитку значною мірою впливає на соціально-економічне зростання України та її регіонів.

В Законі України "Про автомобільні дороги" зазначається, що автомобільні дороги загального користування у



межах смуги відведення повинні бути забезпеченими такими складовими, як земляне полотно, проїзна частина, дорожнє покриття, смуга руху, споруди дорожнього водовідводу, штучні споруди, інженерне облаштування (спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху, зокрема освітлення, технологічний зв'язок, вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусове зниження швидкості руху); об'єкти дорожнього сервісу та архітектурне облаштування (архітектурні споруди та декоративні насадження, що призначені для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг); технічні засоби організації дорожнього руху, автопавільйони, лінійні споруди і комплекси, що забезпечують функціонування і збереження доріг; елементи санітарного облаштування; зелені насадження [4]. Але, фактично, на значних ділянках доріг, де б мали бути зазначені складові, вони відсутні. В результаті це стає фактором дезінформації водіїв, підвищеної аварійності на дорогах, низької естетичної цінності їх узбіч.

## ВИСНОВКИ

Таким чином, Україна є в числі тих держав в Європі, які мають найгірші дороги. При цьому, має місце відставання України у розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Вкрай незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. На утримання доріг виділяються дуже скромні бюджетні кошти [2].

Технічні стандарти автодоріг України не відповідають стандартам ЄС ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями. З метою приведення їх у відповідність до вимог ЄС необхідно внести зміни до Правил перевезення небезпечних вантажів та Правил перевезення великовагових вантажів згідно з конвенціями Європейської економічної комісії ООН та директивами ЄС [2].

Підсумовуючи наголосимо, що протяжність автомобільних доріг України є недостатньою, а їх стан - незадовільний, тобто такий, що не відповідає вимогам до нього, які прописані у законодавстві, потребам національної економіки і населення країни.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автомобільні шляхи України / Вільна енциклопедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>
2. Гармонізація транспортної системи України з вимогами ЄС сприятиме економічному зростанню: рекомендації звіту Європейського Союзу та Програми розвитку ООН (30/06/2010). / Представництво Європейського Союзу в Україні [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ec.europa.eu/>.
3. Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/>
4. Закон України “Про автомобільні дороги” [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2005. - N51. - ст.556. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2862-15>
5. Міжнародні транспортні коридори / Вільна енциклопедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>
6. Прейгер Д. Актуальні питання будівництва доріг і розбудови мережі вантажних перевезень в Україні. – С.16.
7. Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування на 1 січня 2010 року. – К.: Державна служба автомобільних доріг України “Укравтодор”, 2010. – С.2.
8. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Міністерство транспорту та зв'язку України розробило Транспортну стратегію України до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>

---

**Мікловда Василь Петрович**, доктор економічних наук, професор, член-кореспондент НАН України ДВНЗ «Ужгородський національний університет»

**Шевчук Ярослав Васильович**, к.е.н., старший науковий співробітник Інституту регіональних досліджень НАН України, тел. 0632700407, e-mail: [yaroslsh@ua.fm](mailto:yaroslsh@ua.fm)