

УДК 338.49 (477)

**ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
У СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ***П. А. Овчар, к. н. з державного управління,**Національний університет біоресурсів і природокористування України, p.ovchar@ukr.net*

У статті визначено елементи інфраструктури автомобільного транспорту, які є об'єктами її аналізу. Це об'єкти рухомого і нерухомого складу, які формують основну інфраструктуру, а також навчальні заклади, проектні інститути, науково-дослідні інститути та інші об'єкти, які формують допоміжну інфраструктуру. З огляду на наявність статистичних даних, розглянуто показники, що розкривають особливості стану і розвитку об'єктів основної інфраструктури. Проаналізовано стан об'єктів рухомого складу автотранспортної інфраструктури в Україні.

Виявлено особливості забезпечення домогосподарств власними автомобілями, у тому числі у регіональному розрізі та за типом поселень. Досліджено особливості розвитку рухомого складу автотранспортної інфраструктури України за окремими видами міського електротранспорту. Особливу увагу звернено на структурну і динамічну специфіку лінійних автотранспортних об'єктів, зокрема, автодоріг, шляхів сполучення електротранспорту. Звернено увагу на стан покриття вітчизняних доріг, практику прийняття в експлуатацію доріг з твердим покриттям та впровадження прогресивних видів шляхів сполучення.

Узагальнено основні причини існування великої кількості проблем у сфері обслуговування автомобільних доріг, серед яких: хронічне недофінансування дорожньої галузі, відсутність пріоритетів у розподілі фінансування, специфічна централізована структура управління, перевантажені вантажні автомобілі, відсутність стратегічного підходу до ремонту доріг. Обґрунтовано необхідність оцінювання ефективності інфраструктури автомобільного транспорту в Україні через: використання статистичних відносних показників (у відношенні до протяжності доріг, чисельності населення та автотранспортних засобів); використання статистичних показників інших, більш розвинених, країн (компаративний аналіз); використання соціологічних методів з метою з'ясування рівня задоволення потреб у пересуванні учасників дорожнього руху. Зазначено про актуальність децентралізації управлінських рішень у сфері розвитку інфраструктури автомобільного транспорту, що підвищить шанси на їх результативність.

Ключові слова: автомобільний транспорт, інфраструктура, рухомий склад, нерухомий склад, електротранспорт.

Постановка проблеми. Інфраструктура автомобільного транспорту є важливим елементом транспортної системи країни та

регіонів. Аналіз інфраструктурного забезпечення багато в чому розкриває рівень розвитку сфери автомобільного транспорту з

погляду: по-перше, сприятливості передумов господарювання (державний, комунальний і недержавний (приватний) сектори); по-друге, ефективності державного регулювання автомобільним транспортом у системі розвитку національної економіки.

Рівень розвитку інфраструктури автомобільного транспорту як у кількісному, так і якісному аспекті, розкриває рівень розвитку сфери взагалі. Це надзвичайно потужний індикатор соціальної та економічної ролі даної сфери для регіонів і держави. Тому дослідження особливостей розвитку інфраструктурних елементів автомобільного транспорту є актуальним предметом наукових розвідок.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дане дослідження виконане на основі використання аналітичних матеріалів Державної служби статистики України, зокрема статистичного збірника «Транспорт і зв'язок України», оцінювання умов життя домогосподарств. Також враховані висновки українських науковців щодо основних тенденцій розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні. Це О. Вівчар, А. Вознюк, В. Грабельников, К. Давтян, Л. Збарський, М. Зяйлик, Л. Ковальська, С. Кулицький, Л. Сотниченко, В. Шевчук, Р. Яблонський та ін [1,2, 3,7,13].

Формулювання мети статті. Метою статті є з'ясувати основні тенденції розвитку інфраструктури автомобільного транспорту в Україні з погляду визначення пріоритетів її вдосконалення. Цілями досягнення поставленої мети будуть наступні:

- визначити елементи інфраструктури автомобільного транспорту, які є об'єктами аналізу;
- проаналізувати стан об'єктів рухомого складу автотранспортної інфраструктури в Україні;
- розкрити структурні і динамічні особливості лінійних автотранспортних об'єктів, зокрема автодоріг, шляхів сполучення електротранспорту;
- обґрунтувати необхідність оцінювання ефективності інфраструктури автомобільного транспорту в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автотранспортну інфраструктуру

слід розділяти на основну і допоміжну [13, с. 7]:

– основна інфраструктура тлумачиться як сукупність об'єктів рухомого й нерухомого складу, які безпосередньо не приймають участі у виробництві автотранспортних послуг, але без них таке виробництво відбуватися не може;

– допоміжна інфраструктура визначена як навчальні заклади, проектні інститути, науково-дослідні інститути, інші установи, без яких неможливе повноцінне функціонування автотранспортної інфраструктури.

Аналіз основної автотранспортної інфраструктури передбачає оцінювання об'єктів рухомого складу, а саме легкових, вантажних автомобілів, автобусів, тролейбусів, трамваїв тощо. Щодо об'єктів нерухомого складу, то аналіз має розкривати діяльність точкових матеріальних (АЗС, СТО, автотранспортні підприємства, паркінги) і лінійних (автодороги, естакади, мости, тунелі) автотранспортних об'єктів.

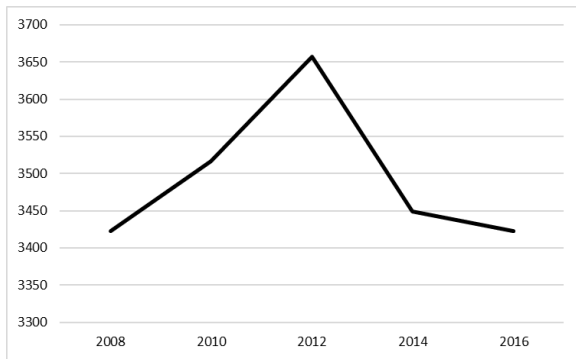
Аналіз допоміжної автотранспортної інфраструктури є більш широким та ускладненим відсутністю показників конкретно для сфери автомобільного транспорту. Тут має аналізуватись: підготовка фахівців для сфери навчальними закладами; виконання науково-дослідних робіт проектними й науково-дослідними інститутами (змістовні та вартісні характеристики) тощо. Проте така інформація потребує відомчих запитів у профільні органи державної влади та не розкриває комплексні проблеми розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні.

Проаналізуємо основні показники щодо стану і розвитку об'єктів рухомого складу автотранспортної інфраструктури в Україні.

Що стосується легкових автомобілів, то Україна обіймала у 2014 році 81 позицію в світі за показником кількості автомобілів на 1000 населення – 173 [14]. Якщо аналізувати вітчизняну статистику щодо доходів і витрат домогосподарств, то станом на 2016 рік на 100 домогосподарств України припадав 23,1 автомобіль. Цікаво, що даний показник дещо вищий у Карпатському (28,8 %) і Східному (25,6 %) регіонах країни, а суттєво нижчий у Подільському (19,1 %) і Причорноморському (19,8 %) регіонах [8]. Це

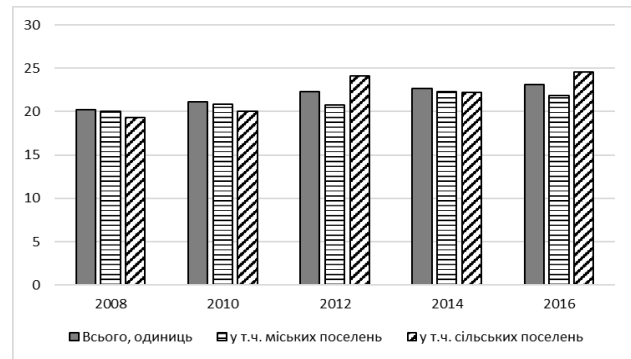
підтверджує певну соціально-економічну поляризацію в розвитку областей України, що є частим предметом дискусій вітчизняних фахівців і науковців.

У динаміці частка домогосподарств, що володіє власними автомобільними транспортними засобами, зростає (рис. 1). Проте цей показник усе одно залишається на доволі низькому рівні. У кількісному значенні



а) Кількість домогосподарств, які мають автомобілі, тис.

він скоротився за останні 4 роки в умовах втрати Україною частини території. Також відзначаємо, що для 98,7 % вітчизняних домогосподарств у власності станом на 2016 рік перебував 1 автомобіль, коли для 1,3 % – 2 автомобілі. Упродовж останніх 8 років дані пропорції коливались несуттєво (97,7 % : 2,2 % : 0,1 % – 1, 2 і 3 автомобілі).



б) кількість автомобілів у розрахунку на 100 домогосподарств, одиниць

Рис. 1. Володіння власними автомобільними транспортними засобами домогосподарствами України, 2008–2016 роки

* Джерело: побудовано за: [10]

Вітчизняні домогосподарства в більшості використовують автомобілі іноземного виробництва: станом на 2016 рік – 78,3 %, причому для мешканців сільських територій даний показник нижчий – 73,0 %. 51,8 % домогосподарств купували авто новим. Для 13,4 % термін користування власним автомобілем є меншим за 5 років, а для 32,4 % – 5–10 років. Для більшої частини домогосподарств, а саме 54,2 %, даний показник складає більше 10 років, причому для сільських мешканців сягає 59,8 %.

Державна служба статистики в структурі рухомого складу подає дані щодо кількості електротранспорту. Безумовно, даний вид транспорту є важливим елементом рухомого складу автотранспортної інфраструктури, забезпечуючи пасажирські перевезення у великих містах України. Окрім того, електротранспорт, незважаючи на всі дискусії щодо збитковості та значного навантаження на місцеві бюджети, посилення завантаженості доріг, виконує надзвичайно важливу екологічну функціональність.

За даними статистики, рухомий склад тролейбусних машин, трамвайних вагонів і

вагонів метрополітенів переважно скорочується, щоправда за 2005–2016 роки відбулось зростання їх кількості на 1,5 %. Найбільш різке скорочення кількості тролейбусних машин відбулось за період 2014/2013 років, в умовах втрати Україною частини території. Скорочення кількості трамвайних вагонів найбільше відбулось у 2015/2014 роках (рис. 2).

Аналіз рухомого складу міського електротранспорту за часом експлуатації станом на 2016 рік показує, що співвідношення між об'єктами віком «до 5 років – 6–10 років – 11–15 років – більше 16 років» складає:

– для тролейбусних машин: 16,8 % : 16,6 % : 8,4 % : 58,2 %;

– для трамвайних вагонів: 0,7 % : 5,4 % : 0,3 % : 93,6 %;

– для вагонів метрополітенів: 5,6 % : 9,0 % : 7,9 % : 77,4 % (розвиток переважно для столиці; у Харкові і Дніпрі рухомий склад даного виду транспорту залишається практично незмінним).

Бачимо, що серйозна проблема в якості рухомого складу характерна для трамвайного парку. Частково проблему вирішує за-

купівля за кошти місцевих бюджетів об'єктів вживаного транспорту. Це поширена практика для таких українських міст, як Львів (німецькі й австрійські об'єкти), Він-

ниця (швейцарські), Івано-Франківськ (австрійські й чеські), Одеса (російські), Харків (чеські) і т. д. Таку практику використовує також столиця України.

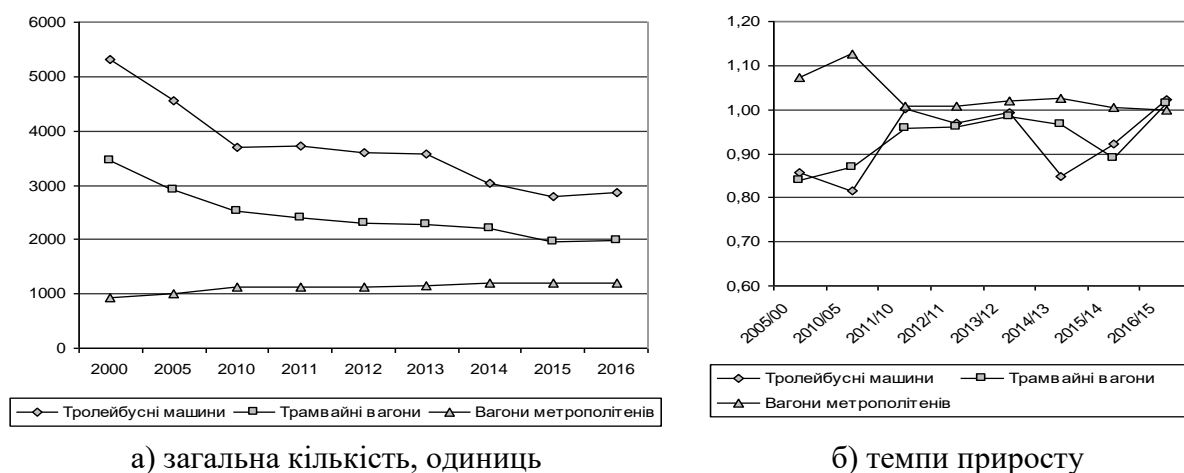


Рис. 2. Рухомий склад автотранспортної інфраструктури України за окремими видами міського електротранспорту, 2000–2016 роки

* Джерело: побудовано за:[12]

Насправді, міський електротранспорт – надзвичайно важлива складова державного регулювання автомобільним транспортом на локальному рівні з вирішенням проблем у забезпеченні повсякденної мобільності населення. Недоліки у забезпеченні якості рухомого складу електротранспорту погіршує взаємодію з іншими видами транспорту, підвищує залежність від використання власних автомобілів та міських автобусів.

Дуже важливим етапом аналізу нерухомого складу є лінійні автотранспортні об'єкти – автодороги, естакади, мости, тунелі. Статистика автомобільних доріг є достатньою в контексті глибокого ретроспективного аналізу. Щоправда, показники довжини автомобільних доріг лиш частково відображають реальну ситуацію. Тривалий період часу залишається проблемним якісний бік ситуації щодо стану українських шляхів. Новітні технології дозволяють водіям визначати стан доріг залежно від запланованої поїздки (наприклад, Інтернет-сервіси «<http://uaroards.com/>», «<http://navizor.com/>»); також популярною є інтерактивна карта доріг Державного агентства автомобільних доріг України [2; 5; 15]). Разом з тим, така інформація, як правило, не дозволяє обирати інший маршрут, адже альтернативи якісних

доріг в Україні практично немає. Та сама проблема виникає у зв'язку з відкриттям платних доріг. Такі дороги доцільно використовувати за умов наявності альтернативи пересування. Виходячи з якості покриття автомобільних доріг України, поширення платних доріг наразі видається негативним процесом з огляду на помітні розриви населення за рівнем доходу. Тоді нівелюється ефект «суспільного блага», а менш заможне населення навіть у плані користування об'єктами соціальної інфраструктури буде позбавлятися можливостей доступу до якісних послуг.

Проаналізуємо основні дані щодо стану автомобільних доріг України. У табл. 1 відображено структуру доріг за категоріями. Бачимо, що основна частина доріг (65,3 %) – це дороги четвертої категорії, які мають по дві смуги в обидві сторони та з інтенсивністю руху 150–1000 транспортних одиниць.

Статистика довжини автомобільних доріг хоча й не є визначальним, але важливим індикатором їх стану, особливо в прив'язці до територій, обсягів фінансування, перевезень пасажирів і вантажів. З рис. 3 бачимо, що до кінця 90-х років ХХ століття відбувалось поступове зростання довжини доріг в Україні.

Структура автомобільних доріг України за категоріями

№ з/п	Назва категорії	Опис категорії	Частка у 2016 році, %
1	Перша	Обов'язкова розподільча смуга і 2–4 смуги для руху в одному напрямку	1,7
2	Друга	2 смуги в обидві сторони; ширина смуги 3,75 м; розрахункова перспективна інтенсивність руху – 3000–10000 транспортних одиниць	7,7
3	Третя	2 смуги в обидві сторони; ширина смуги 3,5 м; розрахункова перспективна інтенсивність руху – 1000–3000 транспортних одиниць	16,6
4	Четверта	2 смуги в обидві сторони; ширина смуги 3,0 м; розрахункова перспективна інтенсивність руху – 150–1000 транспортних одиниць	65,3
5	П'ята	1 смуга в обидві сторони	8,7

* Джерело: побудовано за: [7]

За період 1980–1997 років – це більше 9 тис км (темп приросту 1,06). За рахунок порушення територіальної цілісності з 2014 року Україна втратила 6621 км автомобіль-

них доріг, збільшивши, щоправда, значення показника 2014 року у 2016 році лиш на 5,4 км.

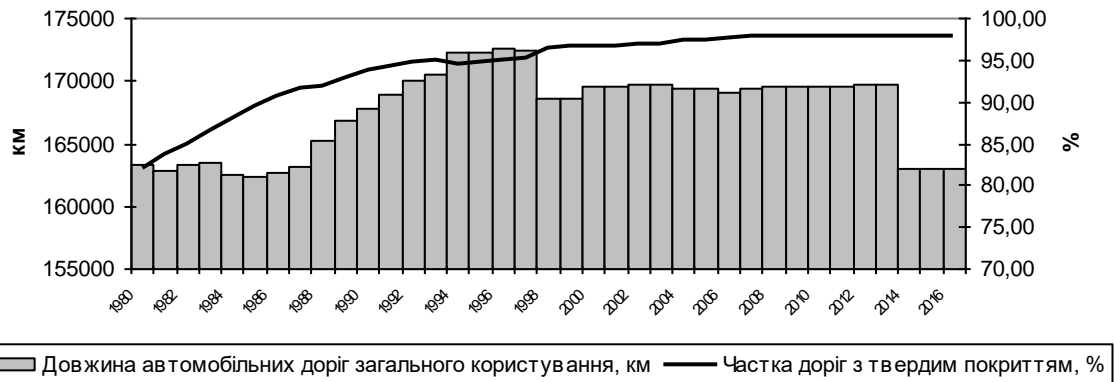


Рис. 3. Довжина автомобільних доріг загального користування в Україні та особливості їх покриття, 1980–2016 роки

* Джерело: побудовано за: [11]

Важливою є частка доріг з твердим покриттям у загальному показнику довжини автошляхів. Цікаво, що після II Світової війни даний показник Української СРС складав 12,2 % [1, с.111]. Щодо більш сучасних тенденцій, то якщо в 1980 році даний показник становив 81,9 %, то в період 90-х років XX століття середнє його значення досягло 95 %, 2000–2010 років – 97,3 %, у 2016 році – 97,81 %. З досвіду розвинених

країн важливо досягнути 100 %-го значення даного показника. Для сільських територій дороги з твердим покриттям – це запорука належної транспортної доступності, вищої інвестиційної привабливості, потенціалу розвитку бізнесу (особливо туризму).

У регіональному розрізі найвищий показник частки доріг з твердим покриттям у 2016 році виявлений для Дніпропетровської, Закарпатської, Івано-Франківської, Київ-

ської, Миколаївської, Полтавської, Рівненської, Тернопільської, Херсонської, Чернівецької областей (практично 100 %), але знову ж таки слід пам'ятати про якісний бік ситуації.

Несуттєво, але зростає показник щільності доріг з твердим покриттям в Україні. Якщо в 2000 році він складав 271 км шляхів на 1 тис. км² території, то в 2016 році він зріс до 277 км. У розрізі областей України найвище значення щільності доріг у 2016 році виявлене для Львівської (376 км), Тернопільської (361 км), Чернівецької (355 км), Хмельницької (346 км), Вінницької (339 км), Полтавської (308 км) областей. Низькі значення – у Херсонської (174 км), Миколаївської (195 км), Чернігівської (227 км), Запорізької (251 км), Кіровоградської (252 км), Рівненської (253 км), Закарпатської (261 км) областей.

За останні роки дуже низьким є показник прийняття в експлуатацію автомобільних доріг з твердим покриттям загального користування. Якщо в 2000 році він становив 194 км, 2005 році – 101 км, 2012 році – 105 км, то в 2016 році лише 1,6 км. Відзначимо, що багато років, навіть у період територіальної цілісності України, введення в експлуатацію доріг було на дуже низькому рівні. Найбільш поширеною така практика є в Київській області, у період 2011–2012 роках – у Донецькій і Луганській областях. За останні роки хоч якийсь показник виявлений для таких регіонів, як Одещина і Херсонщина.

Державна служба статистики подає дані щодо впровадження прогресивних видів шляхів сполучення. Відносно автомобільних доріг – це цементобетонне і асфальтобетонне покриття, а також чорне гравійне покриття і чорне шосе. Відносно першого типу покриття частка доріг станом на 2016 рік складала 37 % до загальної довжини доріг з твердим покриттям (35 % у 2000 році). 42 % українських доріг мають покриття гравійне і чорне шосе (43 % за попередні роки). Застосування вдосконаленого покриття є обов'язковим при капітальному будівництві та ремонті доріг в Україні. Основою цьому мають бути інноваційні технології. Як стверджують фахівці, досягнути потрібного рівня стану покриття не можливо без сучас-

них технологій та якісної техніки, тому інноваційний шлях розвитку стає основною рушійною силою ефективного розвитку будівництва доріг регіону; поряд з традиційними технологіями широко застосовуються сучасні, а також удосконалюють асфальтобетонні суміші з використанням модифікуючих бітумів [4, с.48].

Про задовільний стан автомобільних доріг України можна говорити багато. Якщо узагальнювати численні проблеми, то слід дивитись, які причини їх загострення. Фахівці виділяють такі основні причини занепаду дорожньої сфери [6]:

1) хронічне недофінансування дорожньої галузі. Найчастіше з мільярдних бюджетів «Укравтодору» безпосередньо на дороги (ямковий, середній і капітальний ремонт, а також нове будівництво) витрачалося в середньому 15–20 % бюджету, а у найкращі роки – не більш як 30 % (даний факт також підтверджує нецільове та вкрай неефективне використання бюджетних коштів, зацікавленість державних управлінців та залученого бізнесу до суб'єктивного спрямування коштів);

2) відсутність пріоритетів у розподілі фінансування. Більшість великих дорожніх проектів не можна виконати за рік. Однак щозими, якраз між будівельними сезонами, приймався новий бюджет. Частими були випадки, коли половину або третину проекту було реалізовано, а далі на нього просто не давали грошей;

3) специфічна централізована структура управління дорожнім господарством. Чиновники «Укравтодору» повинні були з Києва кожен раз визначати, на яких ділянках у регіонах потрібен ремонт у першу чергу. По суті, це неможливе завдання, яке необхідно вирішувати тільки на місцях. Так роблять у Німеччині, США (основна відповідальність за якість доріг лежить на департаментах транспорту);

4) перевантажені вантажні автомобілі. Будь-яка дорога має закладені характеристики, в тому числі щодо міцності. Але логісти у гонитві за прибутками перевантажують фури в 2-3 рази (домовляючись при цьому з контролюючими органами);

5) відсутність стратегічного підходу до ремонту доріг. Зазвичай ремонтували най-

важливіші магістралі. Коли коштів не вистачало навіть на найважливіші дороги, ремонтували лише ті ділянки, які могли.

Що стосується довжини шляхів сполучення електротранспорту, то позитивна динаміка виявлена для метрополітену. Якщо у 1980 році довжина метрополітенівських колій загального користування становила 43,5 км, 1990 році 62,4 км, то вже в 2000 – 91,7 км, 2010 – 108,4 км, 2016 – 113,4 км. Тобто

даний вид транспорту розвивається. Однак він наявний лише в 3-х містах України (рис. 4).

Для тролейбусних ліній і трамвайних колій динаміка довжини шляхів сполучення є не такою позитивною. Довжина тролейбусних ліній зростала до 2001 року, далі з незначним збільшенням до 2010 року (див. рис. 4). Тобто ще до подій 2014 року показник набув негативної динаміки.

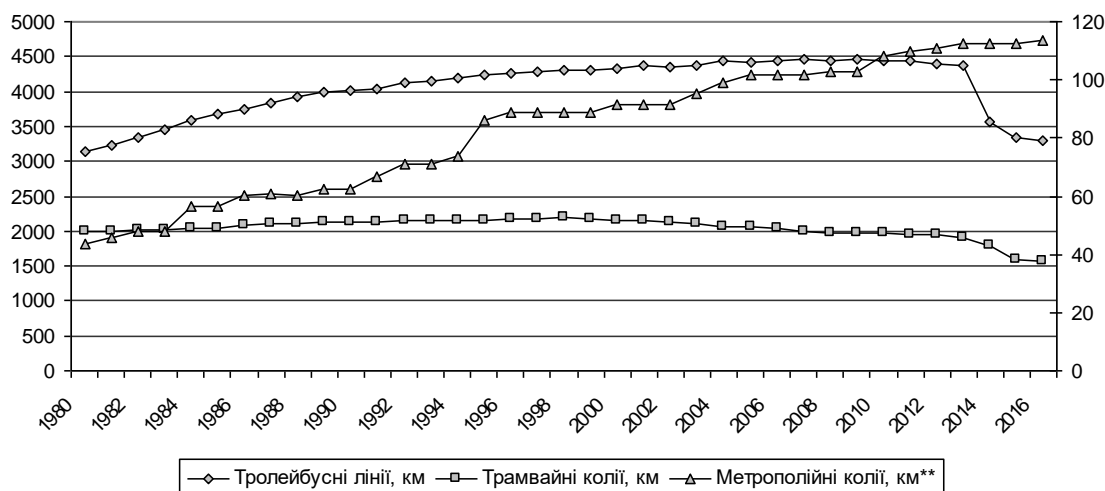


Рис. 4. Довжина шляхів сполучення електротранспорту в Україні, 1980–2016 роки
* Джерело: побудовано автором за даними [11]

Ще гірша ситуація для трамвайних колій (див. рис. 4). Їх довжина почала поступово скорочуватись, починаючи з 1998 року. Показник 2013 року, до втрати Україною частини територій, є нижчим, аніж у 80-х роках ХХ століття. У той час, як у розвинених країнах активно просуваються нові технології легкорельсового транспорту (рейковий транспорт, який, розвиваючись поетапно, на базі сучасного трамвая, перетворюється на високошвидкісну транспортну систему, що здійснює рух по відокремленому шляху на наземному рівні, під землею і на естакаді [3, с. 54]), в Україні залишається незадовільна мережа трамвайних колій, які часто ускладнюють рух іншим видам транспорту.

Наведені відносні показники дозволяють сформулювати ряд висновки щодо стану розвитку автомобільної інфраструктури України. Мова йде не лише про її кількісні характеристики. Протяжність доріг є важливим індикатором. Але фахівці мають більш комплексно підходити до проблеми, оціню-

ючи ефективність інфраструктури. Це слід робити через:

- використання статистичних відносних показників (у відношенні до протяжності доріг, чисельності населення та автотранспортних засобів);

- використання статистичних показників інших, більш розвинених, країн (компаративний аналіз);

- використання соціологічних методів з метою з'ясування рівня задоволення потреб у пересуванні учасників дорожнього руху.

Висновки. Питання розвитку автотранспортної інфраструктури України – одне з ключових у діяльності уряду. У поточному «Середньостроковому плані пріоритетних дій Уряду до 2020 року» цілями щодо автомобільного транспорту визначено: оптимізацію та децентралізацію системи управління; підготовку до передачі автомобільних доріг місцевого значення в управління місцевим органам виконавчої влади; створення ринку послуг з проектування до-

ріг; посилення відповідальності учасників дорожніх перевезень за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів; спрощення процедури допуску перевізника до маршрутів [9]. З-поміж даних цілей особливу надію викликає децентралізація та передача автомобільних доріг місцевого значення в управління місцевим органам виконавчої влади. Якщо такі дії будуть підкріплені реальним ресурсним забезпеченням, то значно підвищаться шанси щодо покращення автотранспортної інфраструктури за рахунок контролю з боку територіальних громад. Виходячи з досвіду попередніх років з високою централізацією владних рішень, такий шлях змін видається найбільш оптимістичним. Тому в подальших наукових дослідженнях актуальним фокусом є можливості територіальних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування впливати на стан інфраструктури автомобільного транспорту в Україні.

Література

1. Вознюк А. Б. Мережа доріг України та сучасні транспортні потоки / А. Б. Вознюк // Збірник «Дороги і мости». – 2014. – Вип. 14. – С. 111–124.
2. Дороги України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uaroads.com/9/49.30632205307832,26.378173828125>
3. Збарський Л. В. Переваги легкорельсового транспорту та можливість його використання в Україні / Л. В. Збарський, Р. Ф. Яблонський // Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія : Техніка. – 2014. – Вип. 2. – С. 54–61.
4. Зяйлик М. Ф. Основні напрямки удосконалення дорожнього господарства України (на прикладі Тернопільського регіону) / М. Ф. Зяйлик, О. І. Вівчар // Регіональна економіка. – 2007. – № 2(45). – С. 47–55.
5. Інтерактивна карта доріг : Державне агентство автомобільних доріг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukravtodor.gov.ua/>
6. Криворучко О. Як відновити українські дороги: кредити, ОPRC і Дорожній фонд (2.05.2018 року) : ЗН, УА [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://dt.ua/macrolevel/yak-vidnoviti-ukrayinski-dorogi-krediti-oprc-i-dorozhniy-fond-276490_.html
7. Кулицький С. Проблеми розвитку мережі автомобільних доріг в Україні [Електронний ресурс]. / С. Кулицький // Україна: події, факти, коментарі. – 2017. – № 22. – С. 56–65. – Режим доступу : <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2017/ukr22.pdf>
8. Наявність у домогосподарствах товарів тривалого користування (за даними вибіркового опитування домогосподарств у жовтні 2016 року) : Статистичний збірник / Державна служба статистики України. – К., 2017 – 158 с.

тичний збірник / Державна служба статистики України. – К., 2017 – 158 с.

9. Середньостроковий план пріоритетних дій Уряду до 2020 року / затверджено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/.../planu%20uryadu/perednostrokoviy-plan-2020.d...>

10. Статистичний збірник «Наявність у домогосподарствах товарів тривалого користування» : Доходи та умови життя / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/17/Arhiv_h_ndttk_zb.htm

11. Транспорт : Економічна статистика. Економічна діяльність. Транспорт : Статистична інформація [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

12. Транспорт і зв'язок України 2016 : Статистичний збірник / Державна служба статистики України. – Київ, 2017. – 175 с.

13. Шевчук В. Я. Теоретико-методологічні та прикладні засади розвитку автотранспортної інфраструктури України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора екон. наук : спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / В. Я. Шевчук. – Одеса, 2012. – 40 с.

14. Motor vehicles per 1000 people: Countries Compared : Transport, Road : Nation Master [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.nationmaster.com/country-info/stats/Transport/Road/Motor-vehicles-per-1000-people>

15. Navizor.com [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://navizor.com/?lang=uk#map/4/52.1335/49.3066/>

References

1. Vozniuk A. B. *Merezha dorog Ukrainy` ta suchasni transportni potoky`* [Network of roads of Ukraine and modern transport streams] / A. B. Voznyuk // Zbirnyk «Dorogy i mosty». – 2014. – Vyp. 14. – P. 111–124.
2. *Dorogy Ukrainy* [Ukraine roads] [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://uaroads.com/9/49.30632205307832,26.378173828125>
3. Zbarsky L. V. *Perevagy legkorelsovogo transportu ta mozhlyvist yogo vykorystannya v Ukraini* [Advantages of light-rail transport and possibility of his use in Ukraine] / L. V. Zbarsky, R. F. Yablonsky // Naukovyy visnyk Akademiyi munitsypalnogo upravlinnia. Seriya : Tekhnika. – 2014. – Vyp. 2. – P. 54–61.
4. Ziyalyk M. F. *Osnovni napryamky udoskonalennya dorozhnogo gospodarstva Ukrainy (na prykladi Ternopil'skogo regionu)* [Basic directions of improvement of travelling economy of Ukraine (on the example of the Ternopil region)] / M. F. Ziyalyk, O. I. Vivchar // Regionalna ekonomika. – 2007. – № 2(45). – P. 47–55.

5. *Interaktyvna karta dorog : Derzhavne agentstvo avtomobilnykh dorog Ukrainy* [Interactive map of roads : is the State agency of highways of Ukraine] [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://ukravtodor.gov.ua/>
6. Kryvoruchko O. *Yak vidnovyty ukrayinski dorogy: kredyty, OPRC i Dorozhnyy fond* [How to renew the Ukrainian roads: credits, OPRC and Travelling fund (2.05.2018 year)]: ZN, UA [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : https://dt.ua/macrolevel/yak-vidnoviti-ukrayinski-dorogi-krediti-oprc-i-dorozhnyi-fond-276490_.html
7. Kulytskyy S. *Problemy rozvytku merezhi avtomobilnykh dorog v Ukraini* [Problems of development of network of highways in Ukraine] [Elektronnyy resurs]. / S. Kulytskyy // *Ukrayina: podiyi, fakty, komentari.* – 2017. – № 22. – P. 56–65. – Rezhym dostupu : <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2017/ukr22.pdf>
8. *Nayavnist u domogospodarstvakh tovariv tryvalogo korystuvannya (za danymy vybirkovogo opytuvannya domogospodarstv u zhovtni 2016 roku)* [Presence in house-keepings of durables (from data of the selective questioning of house-keepings in October 2016 year): Statystychnyy zbirnyk / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. – K., 2017 – 158 p.
9. *Seredniostrokovyy plan priorytetnykh diy Uriadu do 2020 roku* [Medium-term plan of priority actions of Government up to 2020] / zatverdzheno Rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy` vid 3 kvitnya 2017 r. № 275-r [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/.../plan%20uryadu/cerednostrokoviy-plan-2020.d...>
10. *Statystychnyy zbirnyk «Nayavnist u domogospodarstvakh tovariv tryvalogo korystuvannya» : Dokhody` ta umovy zhyttya* [Statistical collection «Presence at house-keepings commodities of the protracted use» : Profits and terms of life / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy` [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/17/Arc_h_ndttk_zb.htm
11. *Transport : Ekonomichna statystyka. Ekonomichna diyalnist. Transport : Statystychna informatsiya* [Transport : Economic statistics. Economic activity. Transport : Statistical information] [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
12. *Transport i zviazok Ukrainy 2016 : Statystychnyy zbirnyk* [Transport and connection of Ukraine 2016 : Statistical collection] / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy`. – Kyiv, 2017. – 175 s.
13. Shevchuk V. Ya. *Teoretyko-metodologichni ta prykladni zasady rozvytku avtotransportnoyi infrastruktury Ukrainy* [Theory and methodological applied principles of development of motor transport infrastructure of Ukraine]: avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia doktora ekon. nauk : spets. 08.00.05 «Rozvytok produktyvnykh syl i rehionalna ekonomika» / V. Ya. Shevchuk. – Odesa, 2012. – 40 p.
14. Motor vehicles per 1000 people: Countries Compared : Transport, Road : Nation Master [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.nationmaster.com/country-info/stats/Transport/Road/Motor-vehicles-per-1000-people>
15. Navizor.com [Elektronny`j resurs]. – Rezhym dostupu: <http://navizor.com/?lang=uk#map/4/52.1335/49.3066/>

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СИСТЕМЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

П. А. Овчар, к. н. по государственному управлению,

Национальный университет биоресурсов и природопользованию Украины

В статье определены элементы автомобильного транспорта, являющиеся объектами ее анализа. Это объекты движимого и недвижимого состава, которые формируют основную инфраструктуру, а также учебные заведения, проектные институты, научно-исследовательские институты и другие объекты, которые формируют вспомогательную инфраструктуру. С учетом наличия статистических данных рассмотрены показатели, которые раскрывают особенности состояния и развития объектов основной инфраструктуры. Проанализировано состояние объектов подвижного состава автотранспортной инфраструктуры в Украине.

Выявлены особенности обеспечения домохозяйств собственными автомобилями, в том числе в региональном разрезе и по типу поселений. Исследованы особенности развития подвижного состава автотранспортной инфраструктуры Украины по отдельным видам городского электротранспорта. Особое внимание обращено на структурную и динамическую специфику линейных автотранспортных объектов, в частности, автодорог, путей сообщения электротранспорта. Обращено внимание на состояние покрытия отечественных дорог, практику принятия в эксплуатацию дорог с твердым покрытием и внедрение прогрессивных видов путей сообщения.

Обобщены основные причины существования большого количества проблем в сфере обслуживания автомобильных дорог, среди которых хроническое недофинансирование дорожной отрасли, отсутствие приоритетов в распределении финансирования, специфическая централизованная структура управления, перегружены грузовые автомобили, отсутствие стратегического подхода к ремонту дорог. Обоснована необходимость оценки эффективности автомобильного транспорта в Украине через использование статистических относительных показателей (в отношении протяженности дорог, численности населения и автотранспортных средств); использование статистических показателей других, более развитых, стран (компаративный анализ); использование социологических методов с целью выяснения уровня удовлетворения потребностей в передвижении участников дорожного движения. Отмечена актуальность децентрализации управленческих решений в сфере развития автомобильного транспорта, повысит шансы на их результативность.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, инфраструктура, подвижной состав, неподвижный состав, электротранспорт.

PRIORITY DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF AUTOMOTIVE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE NATIONAL ECONOMY SYSTEM

P. A. Ovchar, Ph. D (Public Administration),

National University of Bioresources and Natural Resources Use of Ukraine

The elements of the infrastructure of motor transport are defined. These are movable and immovable objects that form the main infrastructure, as well as educational institutions, project institutes, research institutes, and other objects that form the auxiliary infrastructure. Taking into account the availability of statistical data, the indicators that reveal the specifics of the state and development of objects of the main infrastructure are considered. The state of the objects of rolling stock of motor transport infrastructure in Ukraine is analyzed. The specifics of provision of households with own cars are revealed, including in the regional section and type of settlements.

The specific features of the development of rolling stock of motor transport infrastructure of Ukraine for certain types of urban electric transport are explored. Particular attention is paid to the structural and dynamic specificity of linear motor transport objects, in particular, the highways, and the routes of electric transport. The attention is paid to the condition of domestic roads coverage, the practice of commissioning roads with hard surface and the introduction of progressive means of transport.

The main causes of numerous problems in the field of road maintenance are summarized, among which are the persistent underfunding of the road sector, the lack of priorities in the allocation of financing, the specific centralized management structure, overloaded trucks, the lack of strategic approach to road repair. The necessity of estimating the efficiency of an automobile transport infrastructure in Ukraine is substantiated. This should be done through the following: the use of statistical relative indicators (with regard to the length of roads, population and vehicles); the use of statistical indicators of developed countries (comparative analysis); the use of sociological methods to determine the level of satisfaction of transportation needs of road users. The importance of decentralization of managerial decisions in the field of development of motor transport infrastructure is emphasized, which will increase the chances of their effectiveness.

Keywords: automobile transport, infrastructure, rolling stock, stationary warehouse, electric transport.

Надійшла до редакції 1.06.2018 р.