

Р. Л. Луцак

## **Проблемні аспекти та перешкоди розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій західних регіонів України**

*Висвітлено системні проблеми розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій в західних регіонах України, визначено базові перешкоди організації пасажирських перевезень, залучення інвестиційних ресурсів для розвитку об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури та покращення мережі автомобільних доріг. Досліджено недоліки системи державного управління автомобільними дорогами та виявлено базові пріоритети підвищення ефективності дорожнього господарства сільських територій західних регіонів України.*

*Ключові слова: дорожньо-транспортна інфраструктура, сільські території, автомобільні дороги, автобусний транспорт, пасажирські перевезення, західні регіони України*

Розвинена дорожньо-транспортна інфраструктура є необхідною передумовою економічного і соціального регіонального розвитку, зокрема на місцевому рівні, адже дозволяє задовольнити потреби підприємств та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів, налагодити стабільні виробничо-коопераційні зв'язки, досягнути збалансованого просторового розвитку та підвищити рівень локальної доступності сільських територій, їх інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність.

Так, розбудова транспортної галузі, особливо це стосується сільських територій, передбачає реалізацію державної політики реформування та розвитку транспортно-дорожнього комплексу у напрямках підвищення ефективності управління на транспорті, оновлення існуючих і будівництва нових об'єктів транспортної інфраструктури, поліпшення якості, безпеки і доступності транспортних послуг для забезпечення потреб економіки та громадян у перевезеннях.

Сьогодні важливіми залишаються питання щодо розвитку транспортного сполучення сільських територій. Йдеться про будівництво та реконструкції автомобільних доріг загального користування у сільській місцевості, завершення будівництва під'їзних доріг з твердим покриттям до сільських населених пунктів, збільшення обсягів робіт з облаштування сільських вулиць, оптимізацію автобусної маршрутної мережі з метою забезпечення регулярного зв'язку населених пунктів з районними та обласними центрами, сприяння розвитку підприємницьких структур

© Р. Л. Луцак, 2013.

в організації маршрутних пасажирських та вантажних перевезень у сільській місцевості [3; 8, с. 116-117; 4].

Проблемні аспекти та перешкоди розвитку транспорту та покращення стану доріг у сільській місцевості висвітлені у роботах таких вітчизняних вчених, як О. Г. Булавки, Ю. І. Івашкевича, А. В. Лісового, М. К. Орлатого, І. В. Прокопи, П. Т. Саблука, Г. Ю. Родащука, В. П. Рябокonia, Я. В. Шевчука, Л. О. Юрчишина та ін.

Вважається, що стабільний розвиток сільських територій, в т. ч. їх дорожньо-транспортної інфраструктури, є одним з пріоритетних завдань нової регіональної політики та невід'ємним складником системної модернізації України [2, с. 111]. Так, на думку українських учених Ю. В. Макогона, Г. С. Воробйової, С. Б. Колодинського, Л. М. Логачової та ін., реформування соціально-економічного розвитку сільських територій відіграє важливу роль у процесі структурної перебудови регіональної економіки. Зокрема, вчені наголошують на тісному зв'язку економіки села з розвитком дорожньо-транспортної інфраструктури старопромислових регіонів, віддалених і периферійних територій (гірських, прикордонних тощо) [5, с. 552]. І. Р. Залуцький розглядає розвиток сільських територій як реальний об'єкт геопросторової дійсності із власною дорожньо-транспортною інфраструктурою, що характеризується відповідною структурою, умовами, ресурсами, властивостями та характеристиками [1, с. 36-38].

На сьогоднішній день, насамперед, викликають інтерес наукові розвідки, які стосуються аналізу проблем та перешкод розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури на сільських територіях та напрямів удосконалення державної політики у цій сфері. Науковцями акцентується увага на процесах забезпечення належного транспортного сполучення сільських населених пунктів з автомобільними дорогами загального користування, республіканського та загальнодержавного значення за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів.

*Метою* статті є визначення проблемних аспектів та перешкод розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій західних регіонів України. Важливо оцінити рівень розвитку сільських територій в контексті сформованої дорожньо-транспортної інфраструктури.

Розвинена дорожньо-транспортна інфраструктура є результатом зростання якості життя мешканців територій, обсягів підприємницької та економічної діяльності, ефективної політики зайнятості та соціального захисту. Особливе значення займає дорожньо-транспортна інфраструктура у процесах розширення сфери застосування праці у сільській місцевості та підвищення рівня доходів сільського населення.

За умов недосконалості дорожньо-транспортної інфраструктури, відсутності доріг із твердим покриттям та регулярного транспортного

сполучення знижується рівень локальної доступності сільських територій. В підсумку уповільнюється розвиток підприємництва як у сільському господарстві, так і в несільськогосподарській сфері, погіршується стимулювання розміщення нових підприємств легкої, харчової та інших галузей промисловості, обслуговуючих організацій в межах сільських територій тощо.

Сьогодні рівень розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій західних регіонів України є недостатнім. Про це свідчать:

1. *Недостатні обсяги розбудови і облаштування зупинок автобусного транспорту на території віддалених сільських населених пунктів.* Так, в межах під'їзних шляхів до сіл відсутні спеціальні споруди та засоби, призначені для безпечних та зручних умов руху (освітлення, технологічного зв'язку, примусового зниження швидкості).

Попри те, що автобусним сполученням охоплено більше 95,0% сільських населених пунктів в усіх областях західної України, зупинки маршрутних автобусів не облаштовані та не відповідають європейському рівню.

2. *Низький рівень якості функціонування пасажирського автомобільного транспорту та його інфраструктури.* Так, за січень-травень 2013 р. в Львівську обласну державну адміністрацію надійшло близько 680 звернень громадян в основному щодо невідповідностей класу, пасажиромісткості, кількості автобусів та рейсів [6]. На багатьох маршрутах області, зокрема на віддалених від обласного центру територіях, й надалі працює багато транспортних засобів, що морально та фізично застарілі і зношені або переобладнані з вантажних автобусів з низьким рівнем комфортності. При цьому не всі водії мають відповідну підготовку для обслуговування пасажирів, а понад 15,0 % власників маршрутів не виготовили паспортів нового зразка.

Проблеми ускладнюються й незадовільним дорожнім покриттям та відмовами перевізників від обслуговування окремих маршрутів (Львів – Торки ч / з Сушне, Львів – Воля Гомулецька, Дернів – Кам'янка Бузька, Львів – Бродки – Глухівець, Дрогобич – Зубриця, Сокаль – Трудолюбівка та ін.), що не дозволяє забезпечити подальше вдосконалення організації перевезень пасажирів за напрямками проходження маршрутів через сільські території.

3. *Низька якість дорожніх робіт з ремонту, будівництва та ліквідації «ямковості»,* що не забезпечує виконання техніко-експлуатаційних параметрів покриття і призводить до руйнування автодоріг в осінньо-зимовий період. Причинами цього є використання морально застарілої техніки, порушення технології укладання асфальтного покриття, використання ремонтних робіт із застосуванням асфальтобетону, який важко переносить перепади температур, що особливо на гірських територіях (Сколівський,

Турківський, Старосамбірський (Львівська область), Долинський, Надвірнянський, Верховинський, Косівський (Івано-Франківська область), Великоберезнянський, Воловецький, Міжгірський, Рахівський (Закарпатська область) райони) із мінливими кліматичними умовами призводить до зменшення термінів експлуатації доріг лише до 2-3 років.

4. *Низька ефективність системи державного управління автомобільними дорогами.* Райавтодори на сьогодні здійснюють роботи виключно з експлуатаційного утримання доріг, які перебувають на балансі регіональних служб автомобільних доріг, та не несуть відповідальності за стан автошляхів. Райавтодори є лише філіями дочірніх підприємств облавтодорів ПАТ «Державної акціонерної компанії «Автомобільні дороги України» та позбавлені права прийняття рішення щодо ремонту доріг, у т. ч. сільської місцевості, а отримують вказівки стосовно цього від Служби автомобільних доріг, що виступає замовником і одночасно фінансує ремонтні роботи.

Регіональні філії облавтодорів проводять винятково ямковий ремонт існуючого покриття, відтак ділянки автошляхів на території сільських поселень перебувають у незадовільному стані. Водночас, фінансування в основному спрямоване на обслуговування дорожньої інфраструктури прилеглих територій до обласного центру, як наслідок – *допускається систематичне порушення нормативних міжремонтних термінів капітального ремонту дорожніх покриттів сільських територій.*

5. *Руйнування дорожніх конструкцій внаслідок збільшення вагових навантажень від транспортних засобів та інтенсивності руху, на які існуюча мережа автомобільних доріг не розрахована.* Так, на автошляхах сільських територій західних регіонів України відсутні комплекси вагового контролю європейського зразка, а заходи збереження асфальтного покриття спрямовані винятково на обмеження проїзду великогабаритного автотранспорту дорогами, що ведуть до митних переходів та навколо обласних центрів. Притому, що близько 90,0 % доріг спроектовані під навантаження на вісь автомобіля максимум у 6 тонн, а сучасний вантажний автотранспорт має навантаження 11,5 тонн [7].

Крім наведених вище проблемних аспектів існують й такі перешкоди покращення дорожньо-транспортної інфраструктури на сільських територіях західних регіонів України:

*– неналагодженість ефективної взаємодії селищних рад, районних державних адміністрацій та обласних державних адміністрацій з організації пасажирських перевезень і контролю за їх функціонуванням.* На даний час функціонування та розвиток транспортної мережі і її інфраструктури здійснюється без залучення селищних рад, вивчення реальних паса-

жиропотоків та техніко-економічного обґрунтування доцільності певних маршрутів. Також відсутній належний контроль за дотриманням перевізниками умов договорів про організацію перевезень, вимог трудового законодавства щодо робочого часу, режиму праці і відпочинку та впровадження системи підготовки і підвищення кваліфікації, інженерно-технічного складу працівників транспортних підприємств;

– *значне «затягування» процедур розробки і впровадження програм розвитку об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури на регіональному та місцевому рівні.* Прийнята у 2010 р. Транспортна стратегія України на період до 2020 р. не набула подальшого поширення в конкретних програмних документах на субрегіональному рівні. Так, у Програмі фінансування робіт, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг Львівської області на 2013 р. не враховано потреби в розбудові і оновленні об'єктів дорожнього сервісу та облаштуванні зупинок автобусного транспорту в сільських населених пунктах;

– *відсутність досвіду та невиконання норм щодо розбудову об'єктів дорожнього сервісу на території сільських поселень,* зокрема на сьогодні відсутня практика планування розміщення об'єктів сервісу вздовж автомобільних доріг сільських територій, неврегульовані взаємовідносини між власниками об'єктів сервісу та Державною службою автомобільних доріг щодо виконання належних технічних нормативів, існують труднощі в отриманні дозволів суб'єктами підприємницької діяльності на розміщення, будівництво, реконструкцію, функціонування та узгодженість окремих правових питань у сфері розподілу землі.

Водночас, *збудовані зупинки за часів радянського союзу в сільських населених пунктах не відповідають сучасним особливостям пасажиропотоків (поширенню стихійних місць посадки і висадки пасажирів) та не враховують схеми існуючої маршрутної мережі приміських і міжміських пасажирських перевезень;*

– *погіршення мережі автомобільних доріг* (в основному через відсутність належного фінансування дорожніх робіт з ремонту і експлуатаційного утримання). За останніх 10 років обсяг фінансування становив 14-34% мінімально-необхідної потреби в ремонті та утриманні мережі автомобільних доріг. У 2013 р. нормативна потреба на експлуатаційне утримання автомобільних доріг на сільських територіях західних регіонів України в 15 разів перевищувала обсяги виділеного фінансування [9]. Зокрема, у Львівській області не забезпечується фінансування дорожніх робіт, що включені до Проекту плану розвитку дорожнього

господарства на 2013 р., потреба яких складає 48,0 млн. грн. та відсутні кошти на виконання ремонтних робіт на окремих ділянках Сокальського (20 км), Радохівського (18 км), Самбірського (16 км) районів.

Аварійними залишаються залізобетонні мости у Львівській області через річку Дністер на автомобільній дорозі міжнародного значення М-12(Стрий-Тернопіль-Кіровоград-Знам'янка)вс.ЗаліскиЖидачівського району, через річку Західний Буг на автомобільній дорозі державного значення Н-17 (Львів-Радохів-Луцьк) в с. Прибужани Кам'янка-Бузького району; Волинській області – через річку Турія на автомобільній дорозі регіонального значення Р-14 (Любешів-Камінь-Каширський-Ковель) у с. Заріччя Ковельського району; Закарпатській області – через річку Тересля на автомобільній дорозі державного значення Н-09 (Мукачєво-Івано-Франківськ-Рогатин-Львів) у смт. Буштино Тячівського району;

– *відсутність ефективного фінансового контролю за використанням державних коштів, призначених на ремонт та утримання автомобільних доріг, розвиток дорожньо-транспортної інфраструктури;*

– *низька ефективність реалізації державних програм з розвитку дорожньо-транспортного комплексу, проведення їх до відповідності європейським стандартам;*

– *обмеженість практики залучення інвестиційних ресурсів для розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій західних регіонів України на умовах державно-приватного партнерства.*

Означені проблемні аспекти та перешкоди розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій засвідчили загальну сукупність напрямів із удосконалення державної політики у цій сфері. Відтак, у подальших дослідженнях необхідно визначити основні інструменти загального механізму соціально-економічного розвитку сільських територій, у т. ч. західних регіонів України, в контексті покращення дорожньо-транспортної інфраструктури.

#### Список використаних джерел

1. Залуцький І. Р. Сільські території як об'єкт розвитку: питання унормування сутності поняття / І. Р. Залуцький // Регіональна економіка. – 2010. – № 4 (58). – С. 33-40.
2. Модернізація України – наш стратегічний вибір: щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. – К. : НСД, 2011. – 432 с.
3. Постанова КМУ. Про затвердження Державної цільової програми розвитку українського села на період до 2015 року: від 19 вересня 2007 р. № 1158. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1158-2007-%D0%BF>.
4. Собкевич О. В. Оцінка ефективності політики реформування та розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Аналітична записка /

- 
- О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Смельянова. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1130>).
5. Структурні реформи економіки: світовий досвід, інститути, стратегії для України : моногр. / О. І. Амоша, С. С. Аптекарь, М. Г. Білопольський, С. І. Юрій та ін. ; ІЕП НАН України; ТНЕУ МОНМС України. – Тернопіль : Екон. думка ТНЕУ, 2011. – 848 с.
  6. У ЛОДА надійшло 680 скарг на роботу транспорту. – Режим доступу : <http://zik.ua/ua/news/2013/06/04/412434>.
  7. Україна: на шляху до нової якості дорожньої інфраструктури. – Режим доступу : [http://gazeta.dt.ua/finances/ukrayina-na-shlyahu-do-novoyi-yakosti-dorozhnoyi-infrastrukturi-\\_html](http://gazeta.dt.ua/finances/ukrayina-na-shlyahu-do-novoyi-yakosti-dorozhnoyi-infrastrukturi-_html).
  8. Шевчук Я. В. Проблеми розвитку автотранспортної інфраструктури сільських територій / Я. В. Шевчук // Сталий розвиток економіки. – 2012 (1). – № 11. – С. 116-121.
  9. Що у нас із дорогами? – Режим доступу : <http://dyvys.info/ekonomika/scho-u-nas-iz-dorohamy.html>.

**Лулак Р.Л. Проблемные аспекты и препятствия развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий западных регионов Украины.**

*Освещены системные проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий в западных регионах Украины, определены базовые препятствия организации пассажирских перевозок, привлечения инвестиционных ресурсов для развития объектов дорожно-транспортной инфраструктуры и улучшение сети автомобильных дорог. Исследованы недостатки системы государственного управления автомобильными дорогами и выявлены базовые приоритеты повышения эффективности дорожного хозяйства сельских территорий западных регионов Украины.*

*Ключевые слова: дорожно-транспортная инфраструктура, сельские территории, автомобильные дороги, автобусы, пассажирские перевозки, западные регионы Украины.*

**Lupak R.L. Problematic aspects and barriers to the development of road-transport infrastructure in rural areas of the western regions of Ukraine.**

*System deals with the problem of road transport infrastructure in rural areas in the western regions of Ukraine, the identified baseline noise of passenger traffic, attracting investments for the development of real traffic infrastructure and improving road network. Investigated the shortcomings of governance roads and found the basic priorities of improving the efficiency of road facilities in rural areas of Western Ukraine.*

*Key words: road and transport infrastructure, rural development, roads, bus transport, passenger transport, the western regions of Ukraine.*