

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

*Савченко Л.В., Марченко В.С.
Національний авіаційний університет*

The work is devoted to the analysis of the current state of the transport industry of Ukraine, the identification of its key features and prospects for future development, on the example of the road infrastructure of the country.

Сьогодні уявити нашу повсякденну активність без участі якісної та надійної транспортної логістики – банально неможливо. Саме її можна назвати тим ключовим динамічним елементом, від якого залежить рух та якісна робота всієї системи на різних щаблях.

Транспортна галузь має колосальний вплив на більшість секторів економіки, а в багатьох із них виступає в ролі центральної основи їх діяльності. Від високої надійності, ефективності, безпеки та доступності транспортних сервісів залежить не тільки базовий рівень життя цивільного населення, але і загальний показник конкурентоспроможності держави на світовій арені.

Особливу роль у них відіграє сучасний стан транспортної інфраструктури в країні. Саме вона є тією живою артерією, що об'єднує підприємців, постачальників та кінцевих користувачів в єдиний операційний потік. Кооперація якісно підготовлених фахівців з логістики та всеосяжно розвиненої транспортної інфраструктури країни здатна не тільки мінімізувати транспортні витрати, але й паралельно максимізувати швидкість виконання операцій.

В Україні наявні абсолютно всі фактори необхідні для її успішного розвитку. Неможливо не відмітити неймовірно зручне географічне положення нашої країни як ключового транзитера між Європою та Азією, наявність однієї з найпотужніших мереж залізничних маршрутів, широкої системи автомобільних доріг, потужних трубопроводів та постійного виходу до морів [1].

З кожним новим роком в Україні дедалі більший акцент робиться на розвитку автомобільного транспорту як найбільш

універсального варіанту доставки вантажів та пасажирів. Саме тому метою даної роботи став детальний аналіз сучасного стану автомобільних шляхів України.

Нажаль, ситуація з дорожньою інфраструктурою в нашій країні є дуже складною, проблематичною та банально запущеною. Наразі, загальна протяжність автомобільних державних доріг становить понад 169 тисяч кілометрів, з яких більше 165 тисяч кілометрів мають тверде покриття. Дана мережа є достатньо широкою, об'єднує як усі великі міста, так і невеликі села.

Доволі прикро констатувати той факт, що незадовільний стан дорожньої інфраструктури України періодично підтверджується різноманітними світовими рейтингами, в яких ми демонструємо слабкі результати. Більш того, ми відчутно відстали не тільки від європейських країн, але і багатьох країн пострадянського простору, ресурсна забезпеченість яких набагато менша ніж наша.

Проблемні моменти стосуються не тільки наявності самих доріг, чи їх експлуатаційного стану, але і якості виконання нових інфраструктурних проєктів, відсутності впровадження європейського досвіду з підготовки професійних кадрів у вищих навчальних закладах.

На додачу до всього вище вказаного, середня швидкість руху на українських автошляхах є набагато нижчою у порівнянні з країнами Європейського Союзу. Перш за все це пов'язано з тим фактором, що більшість маршрутів нашої країни напряму проходять через населені пункти, в той час, як в Європі використовується політика застосування об'їзних доріг, які дозволяють не тільки не зменшувати швидкість руху транспортних засобів, але й уникати нескінченних міських заторів.

З іншого боку, попри всі існуючі проблеми, очевидним є той факт, що частка автомобільних перевезень, як в Україні, так і світі, буде поступово зростати. Значну роль в цьому процесі відіграє його висока мобільність, швидкість, можливість доставки «від дверей до дверей», регулярність поставок, можливість коригування маршруту перевезення, невелика ціна, висока економічність та незначні капіталовкладення на обслуговування.

Міжнародні експерти сходяться на думці, що об'єми вантажних перевезень в Україні за допомогою автомобільного транспорту ростимуть паралельно зі створенням нової та відновленням існуючої дорожньої інфраструктури, поглибленням європейської інтеграції нашої країни та проведенням широкого комплексу дуже важливих економічних, політичних, соціальних та правоохоронних реформ.

Звісно, важко не зазначити глобальний вплив пандемії «COVID-19» на нинішній розвиток транспортної галузі. Саме вона стала тим комплексним лакмусовим папірцем, що виявив всі слабкі місця сучасних логістичних компаній, в найменших деталях продемонструвавши кожен момент незлагодженості операційних задач, починаючи від звичайних підприємств і закінчуючи міжнародними взаємозв'язками.

Процес різкого спаду економіки та введення жорстких карантинних обмежень, онлайн навчання та соціальної дистанції з паралельною імплементацією практики закритих кордонів доволі жорстко відобразився на фінальних показниках як вантажних так і пасажирських перевезень за останні роки [2].

Іншим, але не менш важливим фактором, що відчутно впливає на рівень розвитку транспортної галузі, є агресія Російської Федерації проти України. Щоденна загроза загострення ситуації на фронті приносить паніку на валютному ринку, шкодить економіці країни, відлякує потенційних інвесторів, гальмує її розвиток та реформування.

Оскільки Україна мінімізувала співпрацю з країною-агресором, говорити про швидке розкриття її транзитного потенціалу у повній мірі нині доволі складно. Таким чином, більшість світових крупних інвесторів продовжують остерігатися вкладення значних коштів в Україну, надаючи перевагу її найближчим безпечним сусідам.

Провівши колосальну кількість досліджень, консультацій, аналізів та прорахунків всіх варіантів виходу з даної ситуації, в 2020 році президентом України Володимиром Зеленським було ініційовано урядову програму під назвою «Велике Будівництво», основною метою якої стала якісна розбудова сучасної транспортної, соціальної, спортивної та освітньої інфраструктури.

Акцент в програмі робився на тому факті, що всі роки незалежності, політики лише згадували про транзитний потенціал України, замість здійснення заходів для його прямого використання. Програма була створена, щоб покінчити епоху інфраструктурних довгобудів, на які в свій час виділялися мільярди бюджетних коштів [3].

Одним з найважливіших пунктів програми стали плани по відновленню інфраструктури мостів, оскільки саме це питання є одним з найбільш важливих в наш час. Навіть згідно з офіційною статистикою близько 80% усіх мостів в Україні були спроектовані та збудовані до 1980 року, після чого знаходились в постійній експлуатації. Це призвело до того, що більшість з них уже зараз потребують масштабних реставраційних робіт, а деякі вимагають проведення повного капітального ремонту.

З фінальних результатів будівництва транспортної інфраструктури ми чітко бачимо, що за 2020-2021 роки державі вдалося збудувати понад 500 мостів та мостових переходів, паралельно якісно відновивши понад 9 тисяч кілометрів доріг, що складає більше 40% основної мережі національних, регіональних та міжнародних трас. Це є безсумнівно прекрасним індикатором руху країни у правильному напрямку, оскільки реалізація даної ініціативи демонструє рекордні показники будівництва з часів відновлення незалежності.

Іншим позитивним фактором є те, що дана ініціатива забезпечує країну не тільки якісною транспортною інфраструктурою, але й створює тисячі нових робочих місць. Експерти прогнозують, що подальша, покрокова імплементація даної президентської програми дозволить в короткостроковій перспективі (найближчі п'ять років), підвищити ВВП України більше ніж на 2%, покращити поштово-кур'єрські сервіси, привабити інвесторів, популяризувати туристичну галузь, скоротити час перевезень, розвинути транспортну інфраструктуру та відчутно збільшити капіталовкладення міжнародних компаній в українські підприємства [4, 5].

Але маючи таку потужну, перспективну програму з дуже високими оборотними коштами, держава має зробити все можливе, щоб не допустити зародження в ній нових корупційних схем чи неефективних рішень.

Періодичне виникнення нових скандалів, пов'язаних з недобросовісним розподіленням чи розтратою бюджетних коштів, а також відкриттям 429 кримінальних правопорушень, пов'язаних з виконанням робіт в рамках програми «Великого будівництва» у стартовому для неї 2020 році болюче б'є по іміджу даної ініціативи серед населення, оскільки воно вимагає від держави максимальної прозорості та чесності.

З усього вище сказаного можна підсумувати, що Україні, як ключовому транзитному гравцеві між Європою та Азією, критично необхідно уже зараз підтримувати всі наявні ініціативи по високоефективному відновленню та розбудові своєї транспортної мережі. Це стосується не тільки дорожньої інфраструктури, але й інших видів транспорту. Поступовий розвиток залізниці, морських портів, трубопроводів, обласних та регіональних аеропортів відчутно розширить спектр їх операційних можливостей та максимізує прибутки. Пандемія «COVID-19» внесла свої корективи у цей процес, завдавши нищівного, глобального удару по транспортній галузі всього світу, в остаточному результаті змусивши її адаптуватись до нових реалій, поступово відновлюючись до доковідного рівня.

Отже, застаріла транспортна інфраструктура являє собою одну з ключових першопричин, що обмежує економічний розвиток всіх регіонів нашої держави. Приділяючи більше уваги розвитку власної транспортної мережі та підготовці професійних кадрів з логістики, Україна зможе не тільки поглибити співпрацю з Європейським Союзом, популяризувати свою туристичну галузь чи підвищити рівень якості життя громадян, але й позитивно стимулювати міжнародну торгівлю, залучаючи нових інвесторів.

Список джерел:

1. Географічне положення України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://geoknigi.com/book_view.php?id=785
2. Вплив пандемії «COVID-19» на логістику. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://trademaster.ua/articles/313273>
3. Довгобуди та недобудови. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://buklib.net/books/33784/>
4. Перспективи програми «Велике будівництво». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3196523-za-pat-rokiv-velike-budivnictvo-zbilsit-vvp-ukraini-na-22.html>

5. Savchenko L.V. (2021) "Relationship between transport infrastructure expenditures and costs and transport indicators - an overview of European and Ukrainian situation". Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. [Online], vol.11, DOI: <https://doi.org/10.46783/smart-scm/2021-11-3>