

РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 332.1:338.49

Серьогіна Н.В.,

старший викладач кафедри економіки підприємництва,

Одеська державна академія будівництва та архітектури, м. Одеса

ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ

Серьогіна Н.В. Джерела фінансування розвитку дорожньої інфраструктури регіонів. У статті розглянуто значення автомобільних доріг та зазначено переваги автомобільних перевезень перед використанням інших видів транспорту. Виділені фактори погіршення стану дорожнього покриття, вказані причини відмови перевізників від замовлень. Вказані нераціональні рішення скорочення витрат на перевезення через порушення нормативів. Наведені наслідки наднормативних перевезень для усіх учасників автодорожньої інфраструктури та визначені перспективи стану автомобільних доріг. Проаналізовані прийняті державою заходи щодо контролю наднормативних перевезень. Запропоновані напрямки запобігання порушень стосовно вагових норм. Визначено необхідність пошуку додаткових джерел фінансування та залучення приватного капіталу у дорожню інфраструктуру.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, фінансування, державно-приватне партнерство, платні дороги, регіональний розвиток, аграрний сектор, тарифи за перевезення.

Серёгина Н.В. Источники финансирования развития дорожной инфраструктуры регионов. В статье рассмотрено значение автомобильных дорог и определены преимущества автомобильных перевозок по сравнению с использованием других видов транспорта. Указаны основные причины неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, выделены факторы ухудшения состояния дорожного покрытия. Указаны нерациональные решения сокращения затрат на перевозки путем нарушения нормативов. Приведены последствия сверхнормативных перевозок для всех участников автодорожной

инфраструктуры и указаны перспективы состояния автомобильных дорог. Проанализированы принятые государством меры по контролю сверхнормативных перевозок. Предложены направления предотвращения нарушений относительно весовых норм. Определена необходимость поиска дополнительных источников финансирования и привлечения частного капитала в дорожную инфраструктуру.

Serohina N.V. Sources of funding for road infrastructure development regions. The article consider the value of roads and shown advantages of road transport before using other modes of transport. Identified the main reasons for the poor state of roads, obtained the factors deteriorating road conditions. Indicated irrational decisions reducing the transportation costs for violations of regulations. Examined the effects of excessive transportation for all participants in road infrastructure and identified prospects for state highways. Analyzed measures by the State to control excessive traffic. Made suggestions towards preventing violations of the rules regarding the weight. Identified the need to find additional sources of financing and attracting private capital in road infrastructure.

Keywords: transport infrastructure, funding, public-private partnership, toll roads, regional development, agrarian sector, tariffs for carriage.

Постановка проблеми. В системі національного господарства важлива роль належить аграрній галузі, що обумовлюється унікальним поєднанням сприятливих природно-кліматичних умов та геостратегічним положенням, а також спроможністю України зайняти вагоме місце на міжнародному продовольчому ринку [1, с.100]. Тому розглянемо проблеми розвитку дорожньої інфраструктури України саме з позицій перевезень продукції аграрного сектору.

Невід'ємною частиною діяльності аграрних підприємств є своєчасні та якісні перевезення продукції сільського господарства, які безпосередньо залежать від стану автомобільних доріг, наявності під'їздів до пунктів зберігання продукції та відповідного парку автомобілів. Отже, розвитку аграрного сектору має сприяти якісна та розвинена мережа автомобільних

доріг. На даний час автомобільні дороги та дорожнє господарство потребують значного ремонту вже існуючої мережі та будівництва нових доріг і супутніх об'єктів для збільшення їх протяжності та щільності. Будівництво та ремонт доріг – це важливий етап у розвитку автодорожньої інфраструктури регіонів, оскільки технічний стан покриття доріг показує чи готові автодороги до перевезень вантажів і пасажирів та наскільки безпечним і зручним буде рух на таких дорогах чи окремих їх ділянках. Мережа автомобільних доріг обслуговує усі галузі виробництва та торгівлі, а транспортні витрати враховуються у вартості виробництва продукції. Особливого значення в аграрній сфері набуває дорожня мережа, оскільки вона є найважливішою складовою інфраструктурного забезпечення умов ефективного функціонування галузі. У першу чергу це пов'язано з її суттєвим впливом як на соціальні, так і на екологічні характеристики життєдіяльності населення [1, с. 99].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Формування інфраструктури з урахуванням особливостей природного середовища, в тому числі і аграрного сектору, розглянуто в дослідженнях багатьох авторів, таких як, О.Ф. Балацький, Е.В. Гаврилов, Н. Е. Ковшун, Є.В. Мішенін, Л.Г. Мельник, В.І. Павлов, Ю.Є. Пащенко, Ю.Д. Проник, Є.Д. Прусенко, П.П. Руснак, О.В. Храпаль, та інші [1, 2]. Вивчення транспортної інфраструктури в цілому, та окремо її автодорожньої складової, розглянуто у роботах таких вчених, як Шинкаренко В.Г., Бондар В.В., Дмитрієв І.А., Бурмака М.М., Блудова Т.В., Безуглий А.О. та інші. Але більш детальної уваги потребують питання фізичного стану доріг, впливу його погіршення на окремі галузі та виявлення напрямів організаційних та адміністративних рішень щодо ліквідації факторів, які призводять до руйнування автомобільних доріг.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз факторів, що сприяють погіршенню фізичного стану доріг, та аналіз прийнятих державою рішень, стосовно його поліпшення та виявлення джерел фінансування розвитку дорожньої інфраструктури регіонів.

Виклад основних результатів. Одним із джерел доходів країни від імпорту є виробництво зернових та олійних культур. Однак, неможливість повної реалізації потенціалу цієї галузі крім іншого залежить від вибору видів перевезень продукції та їх вартості. Однією з головних причин недостатнього розвитку цього напрямку сільського господарства у межах країни є якість автомобільних доріг. Існуюча мережа автомобільних доріг характеризується великим ступенем фізичного та морального зношення. В першу чергу це пов'язано зі значним підвищенням інтенсивності руху транспортних засобів, їх фактичної маси, осьового навантаження. По-друге – незначними обсягами робіт з ремонту та утримання доріг [3, с.153].

За останні роки суттєво підвищилась кількість перевезень саме автомобільним транспортом через те, що на даний час він більш економічний, ніж залізничний та водний. Слід відмітити, що використання автомобільного транспорту при перевезенні продукції вважається фахівцями рентабельним тільки тоді, коли дальність транспортування не перевищує 250 кілометрів в залежності від вантажопідйомності вантажівки. Але навіть врахування завищеної частки транспортних витрат не веде до подорожчання автоперевезень до такого рівня, коли вони досягають цінової категорії залізничних та водних перевезень. Таким чином, пріоритет використання автомобільного транспорту серед інших видів залишається достатньо високим.

Незважаючи на це, активне використання автотранспорту не дає гарантій щодо збільшення обсягів перевезень. Через незадовільний стан та недостатньо розвинену мережу доріг аграрний сектор щорічно втрачає певну частину продукції, яка може досягати 7-8%. Причинами таких втрат є несвоєчасне вивезення сільськогосподарської продукції, а також знищення частини посівів внаслідок руху транспорту територією полів з метою об'їзду пошкоджених або занадто завантажених ділянок доріг.

Динаміка зміни вантажообороту та обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом, представлені на офіційному сайті Державної служби статистики України [4], зведені у таблицю 1.

Таблиця 1

Вантажообіг та обсяги перевезених вантажів автомобільним транспортом
в Україні за 2010 - 2015 рр.

Період	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн.ткм	у % до попереднього періоду	млн.т	у % до попереднього періоду
2010	38697,2	113,8	158,2	112,8
2011	38438,9	99,3	178,3	112,7
2012	39194,1	102,0	179,0	100,4
2013	40487,2	103,3	183,5	102,5
2014	37764,2	93,3	178,4	97,2
2015	34431,1	91,2	147,3	82,6

Наведені у табл. 1 дані дозволяють зробити висновок, що з 2011 по 2013 рік спостерігалось збільшення вантажообороту на 2,7% та 1,3%. Але з 2014 року вантажообіг став зменшуватися: спочатку на 6,7%, а потім на 8,8% за умовою, що протяжність автошляхів залишилась практично незмінною. Такі зміни означають, що на кожному кілометрі автомобільних доріг стало провозитись менше вантажів.

Обсяги перевезення вантажів демонструють дещо іншу динаміку – збільшення обсягів перевезень протягом чотирьох років поступово скорочувалося, а за останні два роки вони почали зменшуватися – у 2014 році він скоротився відносно попереднього періоду на 2,8%, а в 2015 році ще на 17,4%. Таки результати є доволі критичними, оскільки на 2015 рік обсяги перевезень вантажів стали меншими, ніж були у 2010 році на 10,9 млн.т.

Зроблені висновки дещо суперечать приведеною вище інформації про зростання затребуваності автомобільних перевезень, але якщо розглядати динаміку зміни по іншим видам транспорту, то суперечливість зникає. Зміни товарообігу та обсягів перевезень за 2015 рік наведені у таблиці 2 [4].

Таблиця 2

Вантажообіг та обсяги перевезених вантажів за 2015 рік

Види транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн.ткм	у % до попереднього періоду	млн.т	у % до попереднього періоду
Всіма видами транспорту	315341,8	94,0	601,0	89,4
у тому числі				
залізничним	194321,6	92,5	350,0	90,6
автомобільним	34431,1	91,2	147,3	82,6
водним	5434,1	100,1	6,4	108,4
трубопровідним	80944,1	98,9	97,2	97,5
авіаційним	210,9	88,2	0,1	87,9

Аналізуючи дані, представлені на офіційному сайті Державної служби статистики України, можна зробити висновок, що у 2015 році вантажообіг транспортної системи знизився, як і обсяги перевезень вантажів, але зниження обсягів перевезень відбулося більш значними темпами. Розглянувши зміни по кожному виду транспорту, можна стверджувати, що скорочення вантажообороту спостерігалось по залізничному транспорту – на 7,5% та авіаційному – на 11,8%. Менше, ніж у інших, відбулося скорочення вантажообороту по трубопровідному транспорту, що пояснюється вузькою спрямованістю його продукції. І тільки по водному транспорту можна відмітити майже незначне підвищення вантажообороту. З урахуванням того, що обсяги перевезень таким видом транспорту зросли на 8,4%, робимо висновок, що його затребуваність також зросла, але він не може бути сильним конкурентом автомобільному транспорту через обмеженість своїх шляхів та низьку кількість пунктів доставок. Стосовно обсягів перевезень вантажів інших видів транспорту, які були перелічені вище, констатуємо, що вони скорочувалися ще більшими темпами, ніж товарооборот: на залізничному транспорті – на 9,4%, на авіаційному – на 12,1%, на трубопровідному – на 2,5%. Це доводить загальне зниження обсягів виробництва продукції та, як наслідок, зменшення кількості на обсягів перевезень. Але якщо враховувати, що

автомобільний транспорт, окрім одновидових перевезень, є учасником майже в усіх інших формах перевезень, то його затребуваність в подальшому буде досить значною за умовою відповідною якості надання послуг.

Пріоритетність автоперевезень пояснюється рівнем тарифів. Низький тариф автоперевезень, з одного боку, сприяє підвищенню обсягів, але, з іншого боку, є проблеми, які уповільнюють цей процес. Зокрема, бувають випадки, коли перевізники відмовляються від замовлень через місцезнаходження вантажу. Пояснюються відмови тим, що до місцезнаходження немає під'їздів або стан наявної автодороги знаходиться на такому рівні, що при користування нею суттєво зростає кількість поломок автомобілів та вірогідність часткової втрати вантажу. Перша причина стосується безпосередньо перевізників, які вважають, що збитки, які принесе їм відмова від замовлення, будуть меншими, ніж фінансові витрати на ремонт власного автотранспорту. Якщо перевізник погоджується користатися дорогою із невідповідним покриттям та ризикує своїми автомобілями, то при цьому зростає вартість перевезень, що вже є критичним для замовника. У випадках, коли перевізник не відмовляється від подібних замовлень, збільшується час перебування автомобільного транспорту у дорозі, що також впливає на розмір тарифу. Крім того, порушується режим роботи та відпочинку водіїв транспорту, що відображається на стані здоров'я водія та рівні його уважності в дорозі. Це в свою чергу призводить до зниження безпеки руху та дорожньо-транспортних пригод.

Отже, за взаємним узгодженням замовник та перевізник погоджуються на певні відхилення від нормативів: вантажі перевозяться із перевищенням вагових норм. Це дає замовнику змогу економити певну суму коштів, незважаючи на підвищення вартості за рахунок урахування у тарифі виплат по штрафам за перевищення габаритно-вагових норм, а перевізник начебто отримає більший доход з кожного рейсу. Такі рішення посилюють негативну ситуацію із автодорогами, оскільки перевезення вантажів із перевищенням норм перш за все пошкоджує дорожнє покриття, порушуючи його міцність та цілісність, що в подальшому ще більше ускладнить роботу перевізників.

Негативним наслідком таких рішень для перевізника є також суттєве погіршення технічного стану транспортних засобів. Але це не є достатнім аргументом, який міг би сприяти відмовам перевізників на таких умовах. Більш піддається впливу замовників і тому потрібно розробляти систему штрафів саме для них – адміністративна відповідальність, повністю покладена на замовника, поступово змусить його добровільно уникати участі у перевезеннях вантажів із порушенням нормативів. Кабінет Міністрів України 21 жовтня 2015 року ухвалив постанову №869, згідно якої був заборонений рух вантажівкам загальною вагою понад 40 тон дорогами державного значення та вагою 24 тони дорогами місцевого значення [5]. При порушенні вказаних норм накладається штраф на водія вантажівки та на перевізника. Але немає ніяких санкцій стосовно замовника, що потребує розробки штрафної системи саме стосовно замовників, що в подальшому має призвести до ліквідації системи перевезень із завищенням габаритно-вагових нормативів.

З метою запобігання руйнуванню дорожнього полотна у період, коли температура зовнішнього повітря перевищує $+28^{\circ}\text{C}$, Державне агентство автомобільних доріг України прийняло рішення про заборону великовагових перевезень у денну пору всіма українськими автомобільними дорогами державного значення, яке вступило у дію з першого червня 2016 року. Підставою для такого рішення є втрата несучої здатності дорожнього полотна під впливом динамічного навантаження через нагрівання покриття до критичних температур – понад $+42^{\circ}\text{C}$, в результаті чого відбувається фізична деформація доріг. Прийняте Державним агентством автомобільних доріг України рішення є необхідним для забезпечення як безпеки водіїв, так і збереження українських автошляхів та стосується руху автотранспорту загальною масою понад 24 тони з навантаженням 7 і більше тон на вісь. Бо саме висока температура та велика вага вантажу призводять до найбільших руйнувань асфальтобетонних покриттів: на дорогах утворюється колійність, напливи, зсуви та інші деформації. Загальний обсяг збитків, що завдають недобросовісні перевізники, щорічно сягає близько 2,5-3 млрд. грн. [6]. Подібні

заходи потребують певних фінансових витрат, наприклад, на організацію та підготовку у 2016 році понад 800 майданчиків для тимчасового відстою великогабаритних транспортних засобів вздовж доріг. Але такі витрати є виправданими по зрівнянню з сумою щорічних збитків. Запобігання таких збитків та якісно організована система контролю за порушенням рішення про заборону великовагових перевезень у денну пору дозволить не тільки уникати додаткових витрат та підвищити безпеку руху на автодорогах, але й збільшити фінансування поточного та середньо термінового ремонту доріг.

Хоча запропоновані заходи призведуть до зменшення пошкоджень дорожнього полотна та ліквідації збитків від таких пошкоджень, цього буде недостатньо для подальшого фінансування ремонту вже зіпсованих доріг та організації та будівництва відповідних дорожніх споруд. Державне фінансування поступово скорочується. Згідно статистичних даних, які подані на офіційному сайті державного агентства автомобільних доріг України, суми касових видатків за бюджетними програмами у 2015 році збільшились по зрівнянню із 2014 роком, але якщо врахувати рівень інфляції 2015 року, то можна зробити висновок, що обсяги фінансування скорочуються. Отже, це доводить, що потрібен пошук додаткових джерел фінансування, які дозволять збільшити рівень забезпеченості фінансовими ресурсами до необхідного.

Проблеми автоперевезень в Україні частково можна вирішити шляхом залучення приватного капіталу та передачі окремих ділянок доріг приватним організаціям на умовах певних форм державно-приватного партнерства. Це особливо актуально на дорогах, які є транзитними коридорами, а також на тих ділянках, які призначені для об'їзду крупних населених пунктів або промислових центрів. І хоча законодавча база для таких угод вже існує, в Україні не спостерігається активність приватних інвесторів у цьому напрямку. Однією з причин є недостатньо високий рівень доходів населення, що в майбутньому знизить прибуток приватного інвестора, але це можна компенсувати попитом на платні дороги саме серед виробників. Особливо

актуальним це стане тоді, коли замовники будуть змушені відмовлятися від економії, що виникає при перевезення вантажів із перевищенням вагових норм.

Висновки. У процесі дослідження формування дорожньої мережі в аграрній сфері враховується специфіка сільськогосподарського виробництва, що пов'язана з перевезеннями, які виконуються з метою забезпечення виробничих функцій сільськогосподарських підприємств та задоволення соціально-побутових потреб сільських жителів [2, с.7]. Рівень та швидкість перевезень безпосередньо впливають на вартість продукції, що перевозиться. Крім того, від умов перевезень та якості дорожнього полотна залежить те, у якому стані продукція буде привезена у пункт призначення, що також вплине на кінцеву вартість продукції. Якість доріг в Україні не відповідає технічним параметрам для забезпечення переміщення пасажирського та вантажного транспорту і тим загрожує життю та здоров'ю користувачів доріг. Внаслідок тривалої експлуатації, недотримання міжремонтних термінів, збільшення інтенсивності дорожнього руху та постійного недофінансування дорожньої галузі протягом останніх років дороги втратили свої транспортно-експлуатаційні властивості і потребують відповідного ремонту, що в свою чергу вимагає великих капіталовкладень, у тому числі з обласного бюджету. Однак, формування дорожніх фондів відбувається надто повільними темпами, які не здатні забезпечити своєчасний та якісний ремонт, тим більше будівництво нових доріг. Це свідчить про необхідність збільшення надходжень до бюджетів, що поступово сприятиме росту видатків на ремонт доріг.

Для утримання та раціонального використання автомобільних доріг необхідним є посилення державного контролю за виконанням положень відповідної нормативно-законодавчої бази та відносно несення відповідальності за порушення нормативів габаритно-вагового контролю. Тому слід більш чітко та докладно розробити законодавчі акти, які будуть включати основні положення відносно відповідальності відправника та отримувача усіх видів вантажів. Крім удосконалення вимог до перевезень наднормативних вантажів, необхідно також прагнути до об'єктивного формування вартості

таких перевезень дорогами країни. Орієнтиром у вирішенні подібних завдань може бути досвід європейських країн, рівень якості та розвиненість автошляхів яких відповідає основним вимогам, виконання яких вимагають перевезень пасажирів та вантажів та до яких відносять швидкість, час та безпеку руху. Для досягнення рівня якості європейських автомобільних доріг потрібним є суттєвий ремонт української автодорожньої мережі та підвищення забезпеченості їх обслуговуючими об'єктами. Збільшення фінансування можна досягти шляхом залучення приватних інвесторів, які окрім платних доріг мають утримувати у належному стані безкоштовну альтернативу, в результаті чого користувачі можуть самостійно обирати якою дорогою їм користуватися. Платні дороги дозволять скоротити бюджетні витрати на їх ремонт та утримання, але крім того, це сприятимуть вирішенню таких питань, як якість автодоріг, стан дорожнього покриття, удосконалення інфраструктури в цілому. Це суттєво вплине на підвищення пропускну здатності доріг. Удосконалення законодавчої бази щодо умов приватно-державного партнерства та розробка механізмів, які підвищать зацікавленість приватних партнерів у реалізації таких проектів, в подальшому дозволить не тільки підняти рівень українських доріг, але й сприятиме розвитку аграрного сектору та збільшенню обсягів вітчизняної продукції на міжнародних ринках.

Література.

[1] Ковшун Н. Е. Оцінка еколого-економічного впливу дорожньо-транспортного комплексу на розвиток аграрної сфери / Н. Е. Ковшун, О. В. Храпаль. // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Збірник наукових праць. Серія "Економічні науки". – 2010. – С. 99–106.

[2] Храпаль О. В. Еколого-економічна оцінка функціонування дорожньої мережі в аграрній сфері: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.06 "Економіка природокористування та охорони навколишнього середовища" / Храпаль О. В. – Рівне, 2010. – 21 с.

- [3] Деділова Т. В. Проблеми фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування [Електронний ресурс] / Т. В. Деділова // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.global-national.in.ua/archive/8-2015/31.pdf>.
- [4] Офіційний сайт Державної служби статистики України. Статистична інформація. [Електронний ресурс]. – Режим доступу по роках: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2015/tz/vp/vp_u/vp1215_u.htm
- [5] Постанова Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2015 року № 869 «Про внесення змін до пункту 22.5 Правил дорожнього руху» [Електронний ресурс] // Офіційний портал Верховної Ради України. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/869-2015-%D0%BF>.
- [6] До уваги перевізників: з 1 червня рух вантажівок при температурі вище 28°C заборонено. [Електронний ресурс]//Офіційний сайт державного агентства автомобільних доріг України.-2014.– Режим доступу до ресурсу: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/%D1%81_do-uvagi-pereviznikov%3A-z-1-cherhvnya-ruk-h-vantazhivok-pri-temperaturi-vishche-28%C2%BAc-zaboroneno.html