

СУЧАСНІ ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

**О. М. Загурський, доктор економічних наук
П. А. Овчар, кандидат наук з державного управління,
Національний університет біоресурсів і
природокористування України
e-mail: zagurskiy_oleg@ukr.net; p.ovchar22@ukr.net**

Анотація. До стану автотранспортної інфраструктури, зокрема автомобільних доріг виникають справедливі нарікання всього українського суспільства. Проблема доріг перманентно актуалізується за будь якого уряду, проте не вирішується протягом усього періоду незалежності країни.

В статті проведено інституціональний аналіз існуючих проблем автотранспортної інфраструктури в Україні та визначено основні напрями подальшого їх вирішення. У процесі дослідження використовувались загальнонаукові методи, зокрема: наукової абстракції, узагальнення і порівняння.

Детально досліджено проблему низької якості вітчизняної автотранспортної інфраструктури, яка з одного боку пов'язана із застарілими технологіями будівництва і ремонту автомобільних доріг, невідповідність сучасним вимогам та опортуністичною поведінкою перевізників і власників вантажу та чиновників відповідальних за цей напрям – з іншого.

Встановлено, що вирішення загальнонаціональної проблеми модернізації автотранспортної інфраструктури може бути лише комплексним із залученням усіх зацікавлених сторін: держави, бізнесу та суспільства. Результати їх взаємодії мають спонукати до запровадження інституціональних змін та удосконалення організаційно-правових засад функціонування автотранспортної галузі, через розбудову ефективної системи оплати за проїзд дорогами великовагового транспорту; врівноваження відповідальностей вантажовідправника і перевізника; створення та впровадження у дію стабільного фінансового інструменту для відновлення українських доріг.

Ключові слова: автотранспортна інфраструктура, вантажі, вагові норми, перевізники, прибуток, стандарти поведінки

Постановка проблеми. За даними міжнародної організації «Всесвітній економічний форум» українські дороги у 2016 році в світовому рейтингу якості доріг зайняли 134-е місце із 138 можливих. За семибальною шкалою якість українських доріг оцінили в 2,4. Гірше тільки на Мадагаскарі, в Парагваї, Конго і Мавританії [5]. Практично 90 % автомобільних доріг загального користування не відповідають сучасним вимогам як за міцністю так і за рівністю.

Як наслідок середня швидкість руху на автодорогах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах відтак і експлуатація сучасних автомобілів з поліпшеними технічними та екологічними характеристиками є економічно не вигідною. Економіка країни щорічно недотримує приблизно 4 мільярдів Євро або 3,3% щорічного ВВП. І, що значно гірше зазнає неприпустимих втрат – людських.

Аналіз останніх досліджень. Особливості удосконалення автотранспортної інфраструктури знаходять своє відображення у працях зарубіжних та вітчизняних вчених С. Вдовенко, В. Демішкана, А. Дмитриченко, Я. Жаліла, Д. Прейгера М. Свенчіцкі, Т. Сирийчика та ряду інших. Разом з тим незважаючи на чисельність наукових досліджень комплексне вирішення завдань удосконалення автотранспортної інфраструктури особливо з точки зору інституціоналізації відносин усіх зацікавлених у вирішенні проблеми сторін потребують подальших досліджень.

Мета досліджень – аналіз існуючих інституціональних проблем автотранспортної інфраструктури в Україні і визначення напрямів їх вирішення.

Матеріали і методи дослідження. Теоретичний базис аналізу проблем автотранспортної інфраструктури ґрунтується на синтезі системного, функціонального та еволюційного підходів. У процесі дослідження використовувались загальнонаукові методи, зокрема: наукової абстракції, статистичний, узагальнення і порівняння.

Результати досліджень. В наслідок незадовільного стану автомобільних доріг Україна втрачає свої позиції транзитера та стає неконкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг. У профільному міністерстві ці тенденції пояснюють тим, що більшість з вітчизняних доріг була збудована у 1960–1970 роках, коли максимальне навантаження транспорту сягало лише 8 тон. На сьогоднішній день на дорогах країни навантаження зросли в рази, а інтенсивність руху в десятки разів. Основною причиною вважається порушення автоперевізниками вагових норм на дорогах. Адже якщо вантажі перевозяться згідно встановлених норм то витрати перевізника на акциз (який він платить, купуючи паливе), приблизно, покривають шкоду, що наноситься дорозі. Це дозволяє

відновлювати дороги і утримувати їх у належному стані дуже довго. Однак, більшість перевізників через відсутність вагового контролю, в останні роки стали істотно порушувати встановлені норми, чим завдали суттєвої шкоди дорогам.

Тобто, на перший погляд, рішення зазначеної проблеми доволі просте і лежить в площині підвищення контролю та застосування механізмів примусу до виконання встановлених норм і правил. Проте не все так просто по-перше: в Україні не існує ефективної системи контролю навантаження на осі транспорту. Вагові комплекси встановлені лише в 15 областях і через низьку чисельність аж ні як не вирішують проблему. А по-друге навіть за умови їх достатньої наявності та законослухняності перевізників плата встановлена в країні за «офіційне руйнування» дорожнього покриття на наш погляд доволі символічна і навряд чи за її рахунок можна відновити пошкоджене дорожнє покриття.

Так, згідно з постановою Кабінету Міністрів України № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» від 27.06.07 р. плата за проїзд великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу справляється за встановленими ставками залежно від маси такого транспортного засобу, навантаження на вісь (осі), габаритів та протяжності маршруту за формулою:

$$П = (P_{зм} + P_{нв} + P_{г}) \times B,$$

де: П – розмір плати за проїзд; $P_{зм}$ – розмір плати за перевищення загальної маси транспортного засобу за 1 кілометр проїзду; $P_{нв}$ – розмір плати за перевищення навантаження на вісь (осі) (за одиничну + за здвоєну + за строєну) транспортного засобу за 1 кілометр проїзду; $P_{г}$ – розмір плати за перевищення габаритів (за висоту + за ширину + за довжину) транспортного засобу за 1 кілометр проїзду; B – відстань перевезення, кілометрів.

В залежності від розміру перевантаження ставки плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні становлять: 0,1 євро (за кожен кілометр шляху) якщо перевантаження складає від 40 до 44 тонн; 0,2 євро – від 44 до 52 тонн; 0,27 євро – від 52 до 60 тонн; 0,78 євро – більше 60 тонн – за кожні наступні 10 тонн.

Отже, при платі за провіз транспортним засобом середнього вантажу загальною масою 44-52 т (перевищення 10-30%) – 0,2 євро, або 6 грн та вартості в середньому у 2016 році капітального ремонту 1 кілометра дороги 7 млн гривень [6]. Для покрити витрат капітального ремонту за перевантаження мають сплатити 1667 тис автомобілів. Враховуючи те що середній строк служби дроги за

інтенсивності руху 1500-2500 авто/добу складає 6 років, а збільшення осьових навантажень на 20%, зменшує строк служби доріг між капітальним ремонтами більш ніж у 2 рази [3] маємо термін експлуатації дороги між капітальними ремонтами 3 роки.

Відповідно для покрити витрат капітального ремонту за перевантаження мають сплачувати 1080 автомобілів в день. Тоді як середня пропускна спроможність вітчизняних автомагістралей (кращих з вітчизняних доріг) складає 27622 автомобіля за добу [4, с. 31]. Тобто 40 % усіх автомобілів країни мали б сплачувати додаткові тарифи за перевантаження, що теоретично можливо але практично виглядає нереальним з погляду на об'єми вантажних перевезень в країні та якість більшості вітчизняних доріг.

Тому сума збитків надана дорожньому господарству через перевезення вантажів із перевищенням вагових параметрів із року в рік зростає, а враховуючи те, що в країні не існує приватних (платних) доріг все навантаження з утримання автомобільних доріг лягає на державний та місцеві бюджети. Тобто маємо яскраво виражену проблему вільного доступу до суспільних ресурсів, або інституціональну пастку неефективного використання суспільних ресурсів, коли витрати певних господарюючих суб'єктів перекладаються на плечі всіх інших. З відси першочерговим постає завдання з розбудови ефективної системи оплати за проїзд дорогами великовагового транспорту.

Проте навіть такі незначні тарифи за перевантаження практично не сплачуються. Більшість перевізників через відсутність вагового контролю навмисне порушують норми. В результаті, економлячи 10000 грн на 100 км проїзду, перевізник завдає шкоди дорозі на 60000 грн [7]. Слід зазначити, що для транспортних компаній покарання за перевищення навантаження на вісь існує вже зараз. Для компанії-перевізника (згідно з вже згадуваною постановою Кабінету Міністрів України №879 від 27.06.07) за проїзд без дозвільних документів транспортних засобів вагові параметри яких перевищують нормативні передбачений адміністративний штраф у розмірі 100 неоподаткованих мінімумів доходів громадян (1700 гривень). І за словами экс-міністра інфраструктури України А. Пивоварського у найближчому майбутньому «штрафні санкції зростуть в десятки разів» [8]. З точки зору забезпеченості правил дієвими нормами примусу до їх виконання це цілком справедливо і необхідно, адже середній розмір штрафу в Україні за перевезення вантажів понад дозволених норм теж не покриває збиток нанесений дорозі. Для порівняння навіть у найближчих наших сусідів розміри штрафів у рази перевищують вітчизняні не говорючі про «старі європейські» країни (рис. 1).



**ШТРАФНІ САНКЦІЇ У КРАЇНАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ
ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ПОНАД
ДОЗВОЛЕНИХ НОРМАТИВІВ (у гривневому еквіваленті)**

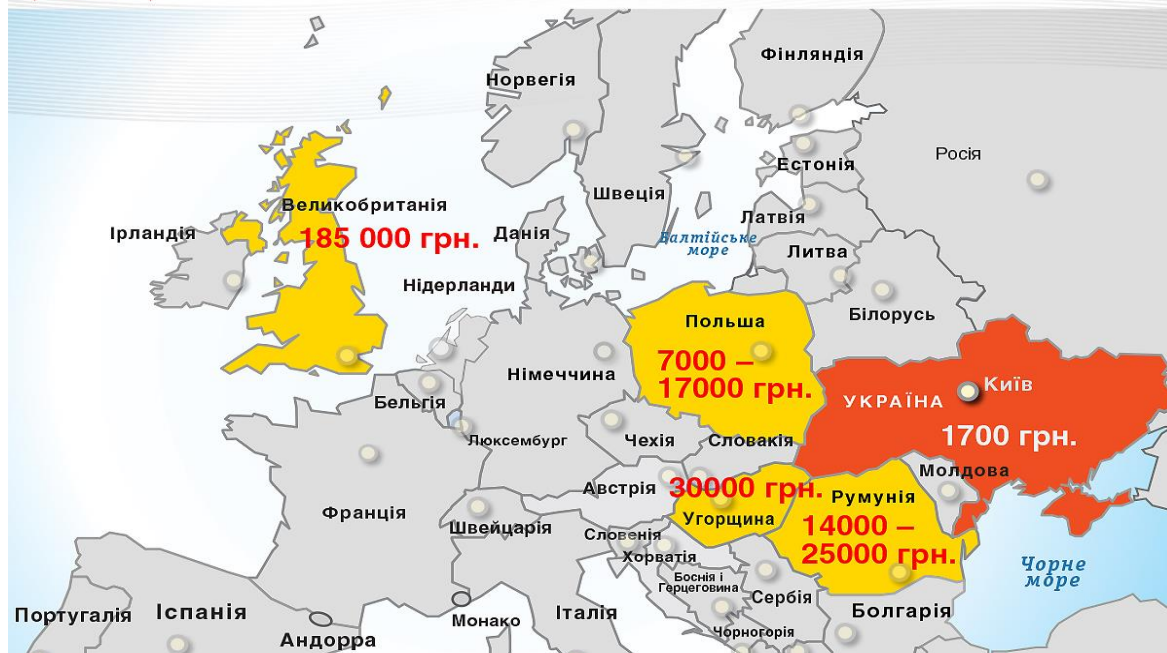


Рис. 1. Штрафні санкції у європейських країнах за здійснення перевезень вантажів понад дозволених норм. *Джерело:* Не більше 40: як вплине на аграріїв обмеження ваги автотранспорту: <http://agravery.com/uk/posts/show/ne-bilse-40-ak-vpline-na-agrariiv-obmezenna-vagi-avtotransportu>.

Разом з тим загально відомим є те, що формальні правила можуть змінюватися швидко, але примушування і неформальні правила пристосування до нових економічних інститутів змінюються повільно. Враховуючи сучасні економічні реалії в країні та відсутність принципу невідворотності покарання, перевізники у більшості випадків не платять і цієї суми домовляючись за хабар з інспектором. То ж, як не дивно, вирішення наступного завдання із підвищення штрафів поряд з підвищенням кримінальної відповідальності інспекторів за взяті хабарі, може змінити ситуацію на краще. Принаймні зростання корупційних ризиків суттєво вплине на розмір хабара і тим самим дешевшим може стати дія за законом, тобто виконання самого правила.

Однак як ми зазначали раніше висвітлена проблема значно складніша і стосується не лише державних наглядових органів і перевізників. Послугами автотранспортних підприємств користуються і підприємці і населення країни. Причому прагнення перших до максимізації прибутку в короткостроковому періоді, створює значні негативні екстерналії. За відсутності дієвих механізмів контролю і відповідальності державних органів,

джерелом цінності ресурсу стають занижені витрати його використання і, відповідно, можливість отримання додаткового зиску. Така діяльність «характеризується наявністю асоціального капіталу, який утворює дихотомію з соціальним капіталом і на відміну від нього заснований на поведінці, що йде в розріз із нормами» [1, с. 27] і спрямована на витягання корисного ефекту з діяльності інших суб'єктів.

Так, вантажовласники часто спеціально дезінформують перевізників про вагу вантажу. І тільки коли автомобіль потрапляє на ваговий контроль, перевізник дізнається про перевантаження і, відповідно, отримує покарання. Це спонукає до розгляду питання про зв'язок між отриманням прибутку і виробництвом суспільних благ. Відповідно необхідна зміна стереотипу (максимізації прибутку), сформованого в процесі історичного розвитку капіталізму і фактично перетвореного на звичку переважною більшістю українських підприємців, які в своїй виробничій діяльності не замислюються над її змістом і соціальними наслідками для суспільства, на більш нові та прогресивні, що задовольняють і бізнес і державу і суспільство. Фактично мова йде про зміну моделі економічної поведінки і переорієнтацію цінностей індивіда та про психологічні реакції, які будуть спостерігатися у нього під час цього процесу (реакції економічного агента на дію інститутів щодо зміни інституціональних умов ведення господарської діяльності). Отже наступним є завдання по створенню ефективних інструментів впливу на підприємців-власників вантажу і головна роль у мотивації їх до зміни власної економічної поведінки належить державі.

Наразі така ініціатива з боку держави існує. Міністерством інфраструктури України спільно з депутатським корпусом розроблено проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання вагових або габаритних норм та/або умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі). В ньому пропонується встановити солідарну відповідальність для автомобільного перевізника, водія транспортного засобу, відправника вантажу, вантажовласника за порушення транспортним засобом встановлених законодавством вагових та/або габаритних норм.

У разі прийняття цього закону власнику вантажу теж доведеться відповідати за перегруз: зважувати свій вантаж, опломбовувати вантажівку і видавати водієві сертифікат про проведення зважування. Отже врівноваження відповідальностей вантажівки і перевізника дасть можливість дисциплінувати обидві сторони. Транспортним компаніям таке нововведення навіть буде вигідно, якщо, звичайно, власник вантажу буде справно платити за рейси і при цьому не перевищувати нормативи

навантаження. Проте є і інший погляд на цю проблему. З погляду бізнес середовища, підприємці і так роблять вагомий внесок в підтримку автомобільних доріг, сплачуючи акцизи, які входять до складу ціни палива, натомість вимушені втрачати кошти через простої та затримки вантажів в наслідок аварійного стану доріг. На думку виробників, відповідальність за якість доріг насамперед лежить на державі і уповноважених нею структурах, до роботи яких є чимало нарікань, що стосуються і до якості доріг і темпів реформування автотранспортної галузі і особливо неефективного використання коштів топливного акцизу. Недосконалість інституціональної структури в економіці України залишає можливість для нецільового використання бюджетних коштів заради отримання окремими можновладцями особистої вигоди. Гальмування загальнонаціональних реформ, а часом і відкрите їх саботування чітко сигналізує про інституціональну слабкість системи, що служить інтересам окремих індивідів (груп), відволікає бюджетні кошти від рентабельних інноваційних проектів і в цілому негативно впливає на рівень і якість економічного зростання країни. Як зазначили Л. Григор'єв, Е. Бурк, А. Голяшев, «через слабкість держави і високий рівень корупції посилилася боротьба за захоплення влади як джерела збагачення та інструменту створення нових фінансових груп» [2, с. 35].

Отже наступне завдання полягає у створенні стабільного фінансового інструменту для відновлення українських доріг. І чи це буде цільовий державний дорожній фонд (як пропонується наразі законодавцями), чи це буде інший фінансовий інститут куди надходитимуть кошти з оплачених мит і акцизних зборів, державних програм, кредитів міжнародних фінансових організацій та недержавних фондів, головне, щоб ці кошти мали втрачатися виключно на удосконалення автотранспортної інфраструктури країни.

Висновки

Дорогам потрібен ремонт, адекватність перевізників, відповідальність вантажовласників та порядність і принциповість чиновників. Тому вирішення цієї складної загальнонаціональної проблеми може бути лише комплексним із залученням усіх зацікавлених сторін. Результати їх взаємодії мають спонукати до запровадження інституціональних змін та удосконалення організаційно-правових засад функціонування автотранспортної галузі, через:

- організацію належного габаритно-вагового контролю транспортних засобів та розвитку дорожньої інфраструктури;
- розбудову ефективної системи оплати за проїзд дорогами великовагового транспорту;

- врівноваження відповідальностей вантажовідправника і перевізника;
- впровадження удію стабільного фінансового інструменту для відновлення вітчизняної автотранспортної інфраструктури.

Список літератури

1. *Архієреєв С.* Поєднання соціального і асоціального капіталу як критерій пост трансформаційного стану економіки. Економічна теорія. 2014. № 1. С. 24–36.
2. *Григорьев Л., Буряк Е., Голяшев А.* Второй старт трансформации украинской экономики. Вопросы экономики. 2014. № 9. С. 30–52.
3. *Дмитриченко А. М., Гамеляк І. П.* Засоби зважування великовагових транспортних засобів. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. 2017. Вип. 99. С. 246–251. http://publications.ntu.edu.ua/avtodorogi_i_stroitelstvo/99/243-251.pdf.
4. *Пасічник А. М., Мальнов В. С., Клен О. М.* Дослідження пропускну́ї здатності української мережі міжнародних автомобільних транспортних коридорів. Вісник Академії митної служби України. 2012. № 1. С. 28–36. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1\(47\)_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1(47)_5).
5. *Українські дороги увійшли до п'ятірки найгірших у світі* // Аналітичний портал «Слово і діло»: <https://www.slovoidilo.ua/2016/09/29/novyna/suspilstvo/ukrayinski-dorohy-uvijshly-v-pyatirku-najhirshyx-u-sviti>.
6. *Центр транспортних стратегій*: http://cfts.org.ua/news/2017/01/13/nazvana_srednyaya_stoimost_kapremonta_1_kilometra_dorog_v_ukraine_38514.
7. *Хміль Р.* Чому в Україні самі погані дороги: https://antikor.com.ua/articles/66705-dlja_neponjatlivyh_pochemu_v_ukraine_samye_plohie_dorogi.
8. *Штрафи за перевантаження авто на дорогах можуть зрости в десятки разів* // Інформаційне агентство УНІАН: <https://economics.unian.ua/transport/1127625-shtrafi-za-perevantajennya-avto-na-dorogah-mojut-zrosti-v-desyatki-raziv.html>.

References

1. *Archiv, C.* (2014). Combination of social and antisocial capital as a criterion of post-transformational economy. Economic theory. No 1. 24–36.
2. *Grigoriev L., Buryak, E., Galashev A.* (2014). Second start of the transformation of the Ukrainian economy. Questions of economy. No 9. 30–52.
3. *Dmitrichenko, A. M., Gamelan, I. P.* (2017). Means of weighing heavy vehicles. Roads and road construction. Vol. 99. 246–251. http://publications.ntu.edu.ua/EN/avtodorogi_i_stroitelstvo/99/243-251.pdf.
4. *Pasechnik, A. M., Malinov, V. S., Maple, M. A.* (2012). Study of capacity of Ukrainian network of international road transport corridors. Bulletin of the Academy of customs service of Ukraine. No 1. 28–36. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1\(47\)_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2012_1(47)_5).
5. *Ukrainian roads are among the five worst in the world* // Analytical portal "Word and business": <https://www.slovoidilo.ua/2016/09/29/novyna/suspilstvo/ukrayinski-dorohy-uvijshly-v-pyatirku-najhirshyx-u-sviti>.
6. *Center for transport strategies*: http://cfts.org.ua/news/2017/01/13/nazvana_srednyaya_stoimost_kapremonta_1_kilometra_dorog_v_ukraine_38514.
7. *Hops G.* (2017). Why Ukraine has the worst roads: https://antikor.com.ua/articles/66705-dlja_neponjatlivyh_pochemu_v_ukraine_samye_plohie_dorogi.
8. *Penalties for an overload of cars on the roads could rise tenfold.* UNIAN news Agency: <https://economics.unian.ua/transport/1127625-shtrafi-za-perevantajennya-avto-na-dorogah-mojut-zrosti-v-desyatki-raziv.html>.

СОВРЕМЕННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УКРАИНЕ

О. Н. Загурский, П. А. Овчар

Аннотация. *К состоянию автотранспортной инфраструктуры, в частности автомобильных дорог возникают справедливые нарекания всего украинского общества. Проблема дорог перманентно актуализируется любым правительством, однако не решается в течение всего периода независимости страны.*

В статье проведен институциональный анализ существующих проблем автотранспортной инфраструктуры в Украине и определены основные направления их дальнейшего решения. В процессе исследования использовались общенаучные методы, в частности: научной абстракции, обобщения и сравнения.

Подробно исследована проблема низкого качества отечественной автотранспортной инфраструктуры, которая с одной стороны связана с устаревшими технологиями строительства и ремонта автомобильных дорог, их несоответствием современным требованиям и оппортунистическим поведением перевозчиков и грузовладельцев и чиновников ответственных за это направление – с другой.

Установлено, что решение общенациональной проблемы модернизации автотранспортной инфраструктуры может быть только комплексным с привлечением к ее решению всех заинтересованных сторон: государства, бизнеса и общества. Результаты их взаимодействия должны побуждать к внедрению институциональных изменений и усовершенствованию организационно-правовых основ функционирования автотранспортной отрасли, через развитие эффективной системы оплаты за проезд по дорогам тяжеловесного транспорта; уравнивания ответственностей грузоотправителя и перевозчика; создание и внедрение стабильного финансового инструмента для восстановления украинских дорог.

Ключевые слова: *автотранспортная инфраструктура, грузы, весовые нормы, перевозчики, прибыль, стандарты поведения*

MODERN PERSPECTIVES FOR DEVELOPMENT OF MOTOR TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

O. M. Zagursky, P. A. Ovchar

Abstract. *To the state of motor transport infrastructure, in particular on motor roads, there are just complaints of the entire Ukrainian society. The problem of roads is permanently updated for*

every government, but not resolved throughout the period of independence of the country.

The article analyzes the existing problems of motor transport infrastructure in Ukraine and outlines the main directions of their further solution. In the process of research general scientific methods are used, in particular: methods of scientific abstraction, generalization and comparison.

The problem of low quality domestic motor transport infrastructure, which on the one hand is connected with obsolete technologies of construction and repair of highways, non-compliance with modern requirements and opportunistic behavior of carriers and owners of cargo and officials, who are responsible for this direction, on the other hand, is investigated in detail.

It is established that solution of national problem of modernization of motor transport infrastructure can be only complex with involvement of all interested parties: state, business and society. The results of their interaction should lead to the introduction of institutional changes and improvement of the organizational and legal principles of the functioning of the motor transport industry, through the development of efficient system of payment for travel by roads of heavy transport; balance of responsibility of shipper and carrier; creation and implementation of stable financial instrument for restoration of Ukrainian roads.

Key words: *motor transport infrastructure, cargoes, weight standards, carriers, profit, standards of behavior*

УДК 378.147:005.336.2

«ЗНАННЯ», «УМІННЯ» ТА «НАВИЧКИ» ЯК ПЕДАГОГІЧНІ КАТЕГОРІЇ І МЕТОДИЧНІ ЧИННИКИ ЇХ ФОРМУВАННЯ

***І. О. Колосок, О. А. Дьомін, кандидати педагогічних наук
Національний університет біоресурсів і
природокористування України
e-mail: demin31@gmail.com***

Анотація. *В статті аналізуються передумови створення і зміст такого основоположного державного документа, що визначає цілі освітньої та професійної підготовки студентів як кваліфікаційна характеристика на відповідну спеціальність на прикладі спеціальностей “Агрономія”, “Агрохімія і ґрунтознавство”,*

© І. О. Колосок, О. А. Дьомін, 2017