

**Основні напрямки удосконалення дорожнього господарства України
(на прикладі Тернопільського регіону)**

Марія Зяйлик, Оксана Вівчар

Розглянуті актуальні питання удосконалення дорожнього господарства регіону, що допоможе підвищити логістичні рішення будівництва доріг, які стануть тим ключовим чинником, що забезпечить конкурентну перевагу та тривалу інвестиційну привабливість регіону. Виділено пріоритетні напрями та сформовані стратегічні цілі удосконалення дорожнього господарства України зокрема.

Ключові слова: *логістичне управління, логістичні витрати, дорожнє господарство, мережа автомобільних доріг, дорожнє покриття, транспортна система.*

Повертаючись з Європи, заздриш її водіям – дороги бездоганні, узбіччя доглянуті, акуратні. І собі такого хочеться. Як же сусіди того досягають? Догляд та ремонт автошляхів повинен бути непомітним для користувачів: швидким та якісним.

Ефективне функціонування дорожнього господарства забезпечить економічний розвиток регіону, тому актуального значення набуває питання пошуку й обґрунтування шляхів підвищення удосконалення будівництва доріг регіону. Будь-яка господарська діяльність вимагає певного транспортного забезпечення, а економічний розвиток і активізація господарського життя актуалізують прискорення виникнення інфраструктурних об'єктів.

© Зяйлик Марія Федорівна – кандидат економічних наук, доцент, кафедра менеджменту у виробничій сфері Тернопільського державного технічного університету ім. І.Пулюя;
Вівчар Оксана Іванівна – аспірант

Низький рівень розвитку транспортної інфраструктури і відсутність можливості її удосконалення стають рано чи пізно бар'єром економічного зростання. З іншого боку, кількісний і якісний розвиток транспортної інфраструктури впливає пропорційно на усі форми господарського і суспільного життя. Існує також тісний зв'язок між транспортною інфраструктурою і просторовою зайнятістю населення регіонів і країн.

Мережа автомобільних доріг загального користування, якою опікується Укравтодор складає 170 тис.км., (5071,3 км, з яких 5027,5 км, що становить (99,1%) - дороги з твердим покриттям Тернопільської області). Особливого значення набуває головне завдання дорожників, яке полягає у створенні безпечних умов дорожнього руху і задоволення попиту користувачів дороги. На шляху інтеграції України в європейську транспортну систему стан покриття також набуває особливої ваги.

Зрозуміло, щоб досягнути потрібного рівня стану покриття не можливо без сучасних технологій та якісної техніки, тому інноваційний шлях розвитку став основною рушійною силою ефективного розвитку будівництва доріг регіону. Слід зазначити, що поряд з традиційними технологіями широко застосовуються сучасні, а також удосконалюють асфальтобетонні суміші з використанням модифікуючих бітумів.

Але в сучасних умовах розвитку народного господарства України, яке інтегрується в європейську систему, дещо змінилось не тільки поняття “розвиток мережі доріг”, але і сама суть управління цими процесами. Так під системою логістичного управління розвитком мережі доріг регіону потрібно розуміти формування динамічних процесів підтримання доріг і транспортних споруд у надійному експлуатаційному стані з урахуванням регіональних, державних та міжнародних вимог. Іншими словами, сучасна система розвитку мережі доріг – це специфічна система логістичного управління її транспортно-експлуатаційним станом. В логістичному управлінні, як системі розвитку мережі доріг можна виділити наявність трьох взаємозалежних фаз: постачання, виробництва і збуту. Пропонуємо наступну структуру сфер логістичного управління на підприємстві Укравтодор.

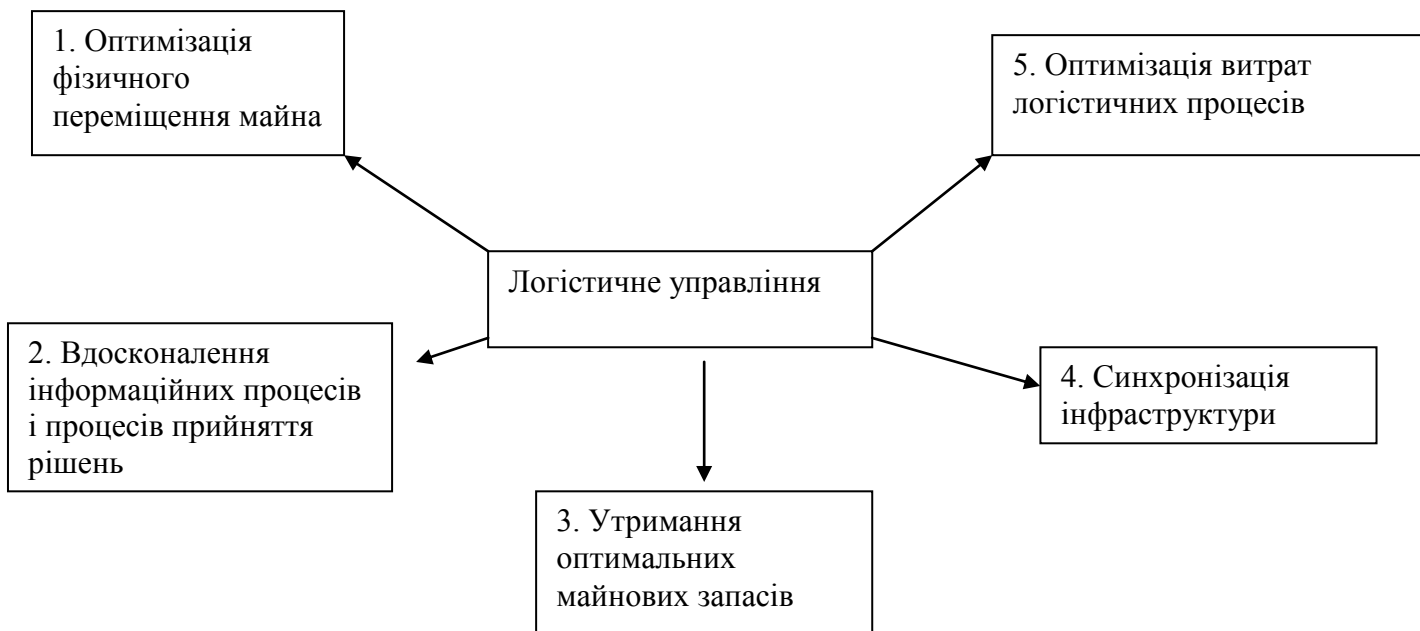


Рисунок 1 - Сфери логістичного управління на підприємстві

Очевидно, що логістичне управління в межах такого підприємства має здійснюватися у стратегічному, тактичному й операційному вимірі, стосуватися довготермінових, середньотермінових і короткотермінових завдань, бути локалізованим щодо окремих логістичних рішень у певній фазі виробництва чи охоплювати сумісні або всі фази виробництв (таблиця 1).

Таблиця 1. – Функції логістичного управління дорожнього господарства

Довготермінові завдання	Середньо - і коротко- термінові завдання
Логістичні завдання і процеси	
Планування: - процесів складування і транспортування, - засобів складування і транспортування, - структури і процесів виробництва, - забезпечення потенціалу виробництва	Планування: - застосування засобів транспортування, - керування виробництвом, - керування переміщенням матеріалів і напівфабрикатів, - керування використанням персоналу і технічних пристроїв, - обмін інформації
Завдання координації процесів і сфер діяльності (організування)	
- спеціалізація виробництва, - планування і узгодження програм виробництва - планування стратегії виробництва - вибір технології - планування розміщення виробництв	- визначення потреб у сфері виробництва - визначення навантаження машин - планування партії виробництв, - планування використання технологічного часу

Для визначення цілей та завдань, а також вибору оптимальної моделі їх досягнення завдяки координації та розподілу наявних ресурсів здійснюється

стратегічне планування. Стратегічне планування передбачає вибір стратегії підприємства, на підставі якої розробляють функціональні стратегії кожного підрозділу. Стратегічне планування – це управлінський процес створення і підтримки стратегічної відповідності між цілями підприємства, його потенційними можливостями та шансами у сфері маркетингу. Важливо, щоб усі функціональні стратегії були узгоджені. Державна служба автомобільних доріг визначила такі основні перспективні напрямки розвитку дорожнього господарства: [6,с.27]

- Залучити з держбюджету України 100% коштів з джерел, передбачених Законом України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України”.
- Забезпечити збереження та належний стан утримання існуючої мережі автомобільних доріг загального користування.
- Завершити будівництво, реконструкцію та ремонт 180 об’єктів автомобільних доріг, що є довгобудами.
- Залучити додаткове фінансування у вигляді кредитних коштів у сумі 1800,0 млн.грн.
- Сконцентрувати фінансові ресурси на основних об’єктах будівництва автомобільних доріг, що мають найбільше значення для розвитку економіки держави.
- Розробити проекти нормативних документів з питань державно-приватного партнерства.

Логістика управління дорожнього господарства регіону складається із вирішення низки задач планування, організації або керування дорожніми роботами, тобто спрямовані на виконання на дорогах певної сукупності ремонтно-відновлюваних заходів тчи визначених технологічних комплексів дорожніх робіт. Але автономне визначення потрібних, з точки зору технічного стану, доріг або можливих, з точки зору різноманітних обмежень, обсягів дорожніх робіт не формує єдиного і чіткого рішення. Новизна концепції логістичного підходу до управління полягає у всебічному та комплексному розвитку задачі з раціональної організації виконання та керуванням дорожніх

робіт передбачається у рамках створення єдиної моделі управління розвитком регіональних мереж доріг. Суть цієї концептуальної моделі: визначення першочергової потреби ремонтно-відновлювальних заходів на дорогах як з урахуванням міжнародних вимог, так і вітчизняних нормативних вимог до їх стану, можливість розрахунку обсягів робіт з урахуванням обмежень у ресурсах та при умові їх обмеженого фінансування у конкретному регіоні. Концепція реформування дорожнього господарства передбачає:

- оптимізацію мережі автомобільних доріг відповідно до вимог розвитку економіки держави;
- проведення в регіонах експерименту з удосконаленням системи управління автомобільними дорогами з передачею до сфери управління місцевого самоврядування автомобільних доріг місцевого значення та відповідних дорожніх підприємств, що обслуговують ці дороги;
- розподіл сфери управління і відповідальності за значення доріг (державні, місцеві) передачею місцевих доріг органам місцевого самоврядування після законодавчого визначення джерел фінансування та структури управління місцевими дорогами;
- реформування існуючої системи утримання автомобільних доріг державного значення шляхом запровадження регіонально-лінійного принципу їх обслуговування спеціальними дорожньо-експлуатаційними підприємствами;
- виконання робіт на конкурсних засадах із запровадженням міжнародних принципів укладання контрактів на спорудження об'єктів цивільного будівництва.

Аналізуючи, транспортну систему Тернопільської області, можна відзначити те, що провідне місце належить автомобільному транспорту. Ним у 2005 році здійснювалось 89,9% усіх вантажних і 71,1%-пасажирських перевезень.

Тернопільщина розташована на перехресті транспортних потоків, які направлені з країн Західної Європи на Росію та з південних європейських країн на Білорусь, Балтійські та Скандинавські країни.

В межах області через Кременець - Тернопіль - Підволочиськ пролягає транспортний коридор Балтійське море - Чорне море (ділянка Луцьк - Тернопіль - Хмельницький) та відгалуження від нього (ділянка Тернопіль - Чернівці - Порубне) через Заліщики, у зв'язку з чим важливе значення має стан дорожньо-мостового господарства області.

Тернопільський регіон має добре розвинуту мережу автомобільних доріг, яка була сформована в основному у 50 - 60 роки минулого століття, а в наступні роки - вдосконалювалася за рахунок реконструкції та капітального ремонту.

Щільність автомобільних доріг з твердим покриттям на 1000 км² території в області становить 364,8 км, що значно перевищує загальнодержавний рівень (272,7 км) і є другою (після Львівської області) серед областей України.

Стосовно класифікації доріг за категоріями, віднесення до яких залежить від ширини проїжджої частини, кількості смуг руху, типу покриття, інтенсивності руху і найвища з них - перша, то найбільше в області доріг IV категорії, тоді як I - тільки 19,9 км (0,4%). Це лише 21 місце в Україні, тоді як Рівненська, Львівська області - на 7 та 14 місцях відповідно (рисунок 2).

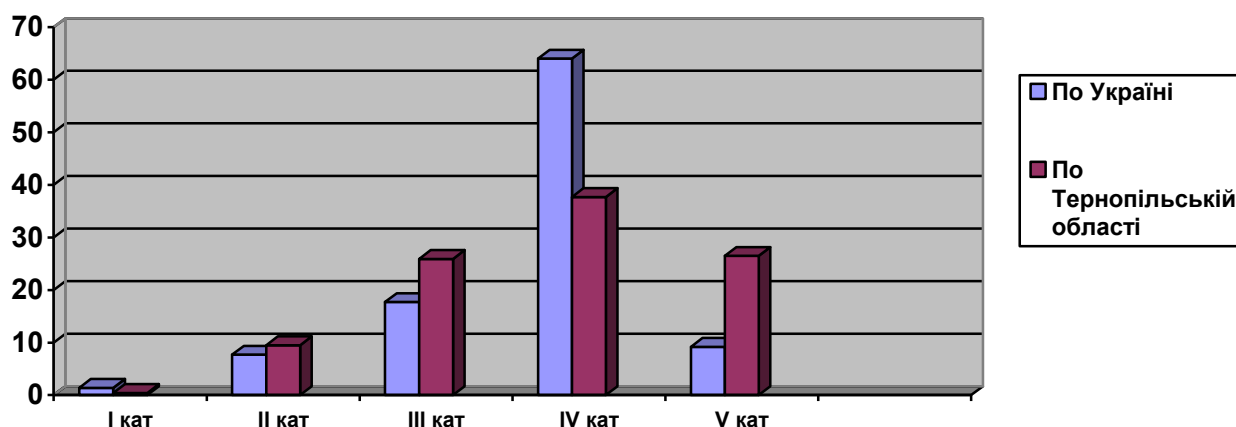


Рисунок 2 - Розподіл автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за категоріями у 2005 році, %

У структурі доріг за типами покриття 3695,4 км (72,9% від загальної протяжності) становлять дороги з удосконаленим покриттям, з них 2,1 км - цементобетонні дороги, 1350 км (26,7%) - асфальтобетонне шосе, 2343,3 км (46,2%) - чорне шосе і чорні гравійні дороги.

Стан мережі автомобільних доріг загального користування на регіональному рівні не відповідає сучасним вимогам. Основною причиною погіршення стану доріг є значно більші темпи зростання руйнації доріг внаслідок різкого збільшення навантаження на них порівняно з темпами зростання фінансування доріг. Крім цього, система управління автомобільними дорогами не є на сьогодні досконалою. Колегія Укравтодору звернула увагу також на певні недоліки в роботі дорожніх організацій окремих регіонів. Це стосується:

- недостатнього контролю за використанням виділених лімітів на експлуатаційне утримання доріг,
- низьких темпів освоєння коштів на виконання капітального ремонту доріг,
- повільне виконання плану впровадження сучасних матеріалів та новітніх технологій.

Штучно створена державна монополія управління дорогами загального користування не сприяє конкуренції на ринку дорожніх робіт. Не забезпечує ефективного використання бюджетних коштів.

Управління дорогами місцевого значення з центру порушує права органів місцевого самоврядування. Створює підґрунтя для конфлікту місцевих та державних інтересів на рівні управління дорогами місцевого значення.

У свою чергу керівництво обласних органів самоврядування намагається впливати на стан справ в управлінні якістю мережі доріг шляхом впливу на призначення керівників служб автомобільних доріг в регіонах, на маючи на це достатніх юридичних підстав.

За існуючої системи управління місцевими дорогами органи влади на місцях не мають достатнього впливу для забезпечення контролю за напрямками використання коштів місцевого бюджету, а Укравтодор не зможе достатньо ефективно контролювати проведення тендерних процедур із закупівлі дорожніх робіт, що в результаті негативно позначається на забезпеченні якісного і своєчасного виконання робіт. З метою підвищення рівня безпеки в поточному

спрямовано Укравтодором вживаються цілеспрямовані заходи, де в поточному 2006 році приведення в належний стан мережі автомобільних доріг (рисунок 3).

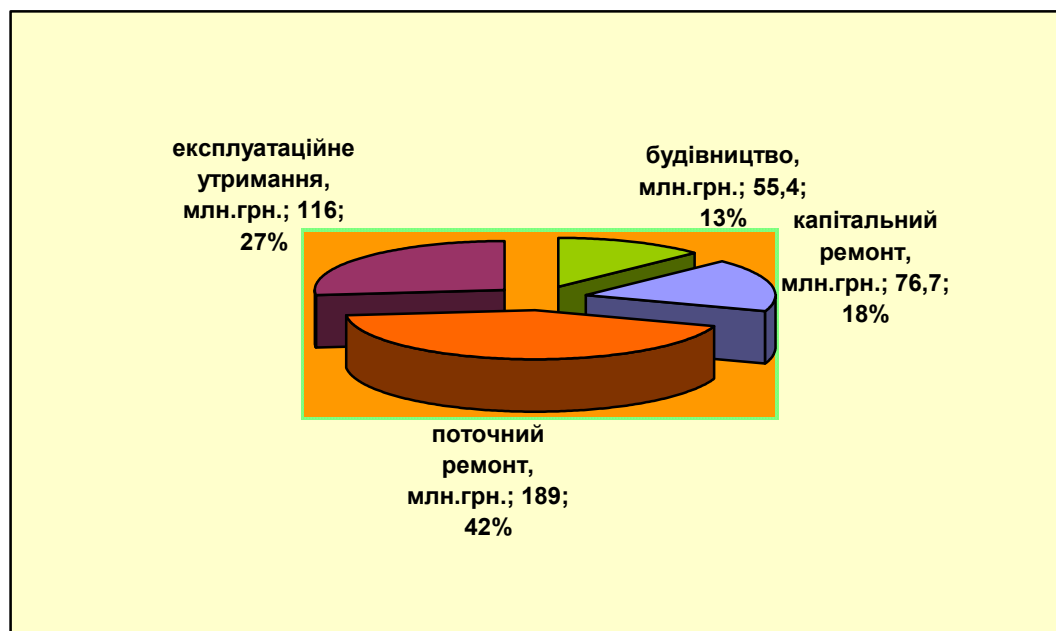


Рисунок 3 - Спрямування коштів на утримання доріг України

Аналіз діяльності дорожніх служб Тернопільщини свідчить про наступні логістичні витрати на утримання та експлуатацію доріг регіону (таблиці 2).

Таблиця 2- Витрати коштів на ремонти та утримання доріг Тернопільської області у 2006 році

Район, населений пункт, назва вулиць	Обсяг робіт, тис.грн.	Вид робіт
1	2	3
Бережанський район, м. Бережани, вул.Сонячна, вул. Лисенка, Зарайський потік	250	Капітальний ремонт
Борівський район, м. Борщів, вул. Дурундяка, вул. Франка, вул.Мазепи, вул. С.Бандери	500	Капітальний ремонт
Бучацький район, м. Бучач, вул. Пушкіна, вул. Стуса, вул. Торгова	100 150 255	Капітальний ремонт Капітальний ремонт Капітальний ремонт
с. Зарваниці, ремонт вулиць села	295	Капітальний ремонт
Густинський район, м. Хоростків, вул. Чорновола	297	Капітальний ремонт

1	2	3
Заліщицький район, м. Заліщики, вул. 40-річчя Перемоги	250	Капітальний ремонт
Збараський район, м. Збараж, вул. Павленка	200	Капітальний ремонт
Зборівський район, м. Зборів, (вулиці Дружби, Довженка, Верхня, Заозерна)	150	Поточний ремонт
Козівський район, смт. Козова, вул. Колійова, вул.Грушевського	295 60	Капітальний ремонт Поточний ремонт
Кременецький район, м. Кременець, вул. Вишневецька, вул. Т.Шевченка, вул.Льотчиків визволителів	233,7 99,3	Капітальний ремонт Поточний ремонт
Лановецький район, м. Ланівці, вул. Польова	177	Капітальний ремонт
Монастирський район, м. Монастирська, вул. С.Бандери	250	Поточний ремонт
Підволочиський район, м. Скалат, вул. Незалежності	250	Капітальний ремонт
Підгаєцький район, м. Підгайці, вул. Галицька	200	Капітальний ремонт
Теребовлянський район м. Теребовля, вул. Глещавецька	500	Капітальний ремонт
Тернопільський район, м. Тернопіль, вул.С.Бандери, вул. Руська, смт. В. Бірки, вул. Грушевського	2000 170	Капітальний ремонт Капітальний ремонт
Чортківський район, м. Чортків, вул. Д.Пігути	129	Поточний ремонт
Шумський район, м. Шумськ, вул. Волинська, вул. Промислова	270 80	Капітальний ремонт Поточний ремонт
Разом	7161	

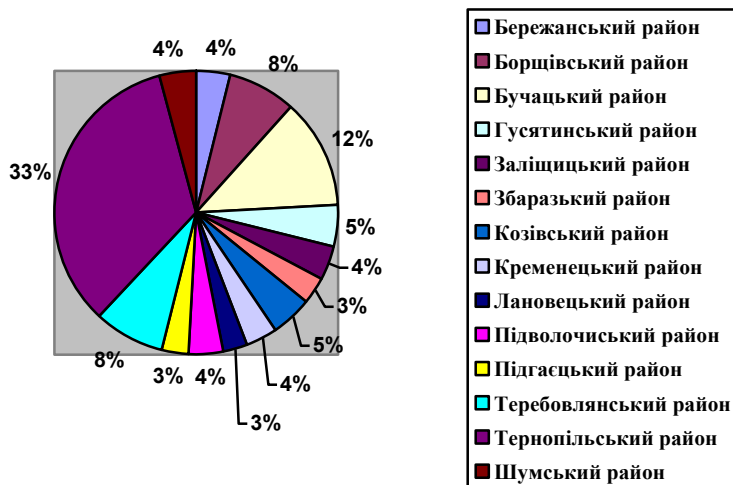


Рисунок 4 -Територіальний розподіл коштів на ремонт доріг Тернопільщини

Звичайно, централізована система управління всіма дорогами не дозволяє оперативно вирішувати питання належного транспортного сполучення в регіонах, особливо в зимовий період, коли необхідне оперативне управління автомобільними дорогами регіональному рівні, оскільки питання забезпечення перевезень пов'язане із життєдіяльністю населення.

Для ефективного розвитку будівництва доріг на регіональному рівні необхідно забезпечити відповідну роботу щодо максимального залучення на дорожні роботи коштів податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів та кошти з оплати на придбання торгових патентів пунктами продажу нафтопродуктів. Також повинен бути посилений контроль за використанням коштів, виділених на експлуатаційне утримання автомобільних доріг. А також залучення інвестицій на будівництва доріг та експлуатацію об'єктів дорожнього господарства на концесійних умовах з урахуванням досвіду реалізації та якісно нових підходів може стати тим ключовим чинником, що забезпечить конкурентну перевагу та тривалу інвестиційну привабливість. Основні напрями удосконалення дорожнього господарства :

1. З метою удосконалення управління дорожнім рухом необхідно визначити у законодавстві (Законом України "Про дорожній рух" та відповідні стандарти й технічні регламенти щодо вимог до елементів управління дорожнім рухом) мінімально необхідні обов'язкові вимоги до регулярного та інформаційного забезпечення дорожнього руху, його характеристик.
2. Визначити черговість і розробити державну й регіональну програму створення шляхопроводів через магістральні дороги, вулиці і залізничні колії.
3. Розробити та законодавчо закріпити вимоги щодо безпечного для дорожнього руху розміщення об'єктів зовнішньої реклами.
4. Розробити та закріпити у законодавстві вичерпний перелік функцій, що покладаються на державний орган регулювання й управління рухом на дорогах, вулицях, визначити законом усі права, обов'язки,

відповідальність і вимірні показники ефективності в діяльності цього органу.

Отже, для подальшого розвитку дорожнього господарства регіону необхідно збільшити бюджетні надходження, удосконалити законодавчу базу стосовно спрямування коштів на будівництво, ремонт та утримання автомобільних доріг, зміцнити фінансовий стан власників відомчих доріг, а також роботу дорожніх організацій по вивченню та впровадженню передового досвіду та технологій, розробити алгоритм формування логістичної стратегії управління об'єктів капітального будівництва доріг. Реалізація вище перелічених заходів зумовить подальший динамічний розвиток дорожнього господарства регіону. Тому для досягнення вище перелічених заходів необхідно шукати інноваційні технології в логістичному управлінні, що допоможуть підвищити ефективність управління об'єктів доріг регіону.

Список використаних джерел

1. Стеченка Д.М. Управління регіональним розвитком. – К.,200. - 223с.
2. Смиричинський В.В., Смиричинський А.В. Основи логістичного менеджменту.- Тернопіль: Економічна думка,2003. - 239с.
3. Крикавський Є.В. Логістика.- Львів.: Вид. національного університету “Львівська політехніка”,2004. – 447с.
4. Сизоненко В.В. Система управління розвитком мережі автомобільних доріг // Автошляховик України. – 2006. - №1(189). – с.28-30.
5. Масловська Л. Регіональні програми сталого розвитку (науково-методичні аспекти) // Економіка, фінанси, право. – 2003. - №1. – с.3-6.
6. Актуальні проблеми галузі у центрі уваги колегії Укравтодору// Автошляховик України. – 2006. - № 4(192). – с.27-30.
7. Перелік новацій // Дорожник. - 21 липня 2006.- с.8.
8. 1-ДГ (поштово-річна) “Звітність про наявність автомобільних доріг загального користування та їх благоустрій”

Анотація

Зяйлик Марія Федорівна

Вівчар Оксана Іванівна

Основные направления усовершенствования дорожного хозяйства Украины (на примере Тернопольского региона)

Розглянуті актуальні питання удосконалення дорожнього господарства регіону, що допоможе підвищити логістичні рішення будівництва доріг, які стануть тим ключовим чинником, що забезпечить конкурентну перевагу та тривалу інвестиційну привабливість регіону. А також виділено пріоритетні напрями та сформовані стратегічні цілі удосконалення дорожнього господарства України зокрема.

Ключові слова: логістичне управління, логістичні витрати, дорожнє господарство, мережа автомобільних доріг, дорожнє покриття, транспортна система.

Аннотация

Зяйлик Мария Федоровна

Вивчар Оксана Ивановна

Основные направления усовершенствования дорожного хозяйства Украины (на примере Тернопольского региона)

Рассмотрены актуальные вопросы усовершенствования дорожного хозяйства региона, который поможет повысить логистические решения строительства дорог, которые станут тем ключевым фактором, который обеспечит конкурентное преимущество и длительную инвестиционную привлекательность региона. А также выделены приоритетные

направления и сформированы стратегические цели совершенствования дорожного хозяйства Украины в частности.

Ключевые слова: логистическое управление, логистические расходы, дорожное хозяйство, сеть автомобильных дорог, дорожное покрытие, транспортная система.

Annotation

Zyailuk Maria Feodorivna

Vivchar Oksana Ivanivna

Basic directions of improvement of travelling economy of Ukraine (on the example of the Ternopil region)

The actual questions of improvement of travelling economy of region, which will help to promote the logistic decisions of building of roads, which will become a that key factor which will provide a competitive edge and protracted investment attractiveness of region, are considered. And also directions of priorities are selected and the strategic whole improvements of travelling economy of Ukraine are formed in particular.

Keywords: logistic management, logistic charges, travelling economy, network of highways, travelling coverage, transport system.

Вівчар Оксана Іванівна:

Аспірант, Тернопільського державного технічного університету ім. І. Пулюя
Домашня адреса: м. Тернопіль, вул. С. Будного 32/105,
Моб. телефон: 80978307717
Дом. телефон 8(0352) 530851

Зяйлик Марія Федорівна

Кандидат економічних наук, доцент ; кафедра менеджменту у виробничій
сфері Тернопільського державного технічного університету ім. І. Пулюя
Моб. телефон 80965052404
Дом. телефон 8(0352) 523321