

АВТОДОРОЖНІ ПРОБЛЕМИ В УКРАЇНІ ТА МОЖЛИВОСТІ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Бреус В.В.

*Науковий керівник: Єрофеєнко Л.В., к.ю.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Мережа автомобільних доріг загального користування включає 172,4 тис. км доріг, з них з твердим покриттям – 164,1 тис. км. Більшість автомобільних доріг України проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів. Тому що це призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту.

Тисячі кілометрів доріг звернені в бездоріжжі, на яким водії їдуть з мінімальною швидкістю, при цьому боячись втратити колесо і дуже ризикуючи зіткнутися із зустрічним транспортом при об'їзді гігантських ям.

За відомостями Укравтодору, 90% доріг вже неодноразово відпрацювали свій ресурс і потребують капітального ремонту. Знос доріг в Україні досяг 80% і щорічно зростає на 10%, при цьому доріг у нас будується вдвічі менше, ніж виходить з ладу.

Однією з головних проблем є хазяйнування на нашому ринку іноземних дорожньо-будівельних компаній, які за солідні хабарі перехоплюють у наших компаній вигідні замовлення, які вони потім виконують за набагато більші гроші, до того ж нерідко з поганим якістю.

Є кілька варіантів вирішення проблем з дорогами в Україні. Слід відмовитися від послуг іноземних підрядників і створити умови тендерів, прийнятні для вітчизняних компаній. Що зменшить витрати для будівництва та забезпечить значне зростання його обсягів.

Також, потрібно побудувати систему КПП зі стендами зважування. А щоб вона приносила дохід, можна ввести тариф на вантажоперевезення в залежності від їх виду та вантажу перевезення. Оскільки саме фури найсильніше псують дорогу то платити за них потрібно більше. КПП про таких обставин буде стежити за вантажем і збирати грошові кошти для поладження доріг.

Будівництво та ремонт доріг – це одне з найактуальніших, високоприбуткових і перспективних напрямків для участі в тендерах. Своєрідність тендерів на дороги.

1. Самі високоприбуткові тендери. В середньому прибутковість по дорожнім торгів залишає близько 70% від кінцевої ціни контракту.

2. Низька конкуренція.

3. Низький відсоток зниження при торгах. Як правило, дорожні організації не є прихильниками активного зниження ціни.

4. Сезонність. Тендери на дороги проводяться влітку і в кінці року.

У відомстві «Укравтодору» стверджують, що ремонт доріг буде виконуватися з гарантією від 3 до 10 років, а підрядники не отримають кошти, поки не підпишуть офіційну гарантію.

За словами представників «Укравтодору», дані заходи необхідні для збереження доріг, які пошкоджуються великих вантажівок. Через це «Укравтодор» закликає перевізників і водіїв дотримуватися вагові параметри, зокрема, рух автомобілів загальною масою понад 40 тонн заборонено по дорогах державного значення, понад 24 тонн – по дорогах місцевого значення.

Якість побудови доріг визначається:

1. якістю проектної документації;
2. якістю застосовуваних будівельних матеріалів, напівфабрикатів і виробів;
3. ефективністю використання потенційних можливостей засобів
4. механізації і автоматизації технологічних процесів;
5. дотриманням вимог норм і технічних умов при будівництві автомобільних доріг;
6. рівнем кваліфікації, навичок і знань інженерно-технічних працівників і робітників.

Аналіз пропозицій щодо реформування системи державного управління дорожнім господарством вказує на три варіанти оптимального розв'язання цієї проблеми. Перший – створення територіального органу державного управління на базі чинного Укравтодору з виокремленням із його складу структурних підрозділів як самостійних підприємств – юридичних осіб, які забезпечують організацію і проведення робіт з утримання, ремонту, будівництва доріг та інших споруд за контрактом. При цьому діяльність органу управління здійснюється за рахунок засобів територіальної дорожньої фундації. Другий – створення нового територіального органу державного управління (наприклад, Дорожній департамент, Агентство автомобільних доріг тощо), якому будуть передані функції, що раніше виконувалися апаратом Укравтодору. При цьому частину потужних самостійних структурних підрозділів відокремлять зі складу Укравтодору як юридичних осіб, а частина залишиться в його складі. У цьому випадку Укравтодор зберігається як самостійне підприємство з правом вибору будь-якої організаційно-правової форми і виконує всі види дорожніх робіт разом з іншими підрядниками. Третій – формування нового органу державного управління дорожнім господарством за умов повного руйнування старої системи.

Література:

1. Батракова А.Г. Енергозберігаюче трасування автомобільних доріг з урахуванням екологічних і ергономічних вимог системи «людина - автомобіль - дорога - середовище» : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.11 / А.Г. Батракова ; Харк. держ. автомоб.-дорож. техн. ун-т. – Х., 2001. – 18 с.
2. Ярещенко Н. В. Довгострокове прогнозування швидкостей руху на автомобільних дорогах : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.11 / Н.В. Ярещенко ; Харк. держ. автомоб.-дор. техн. ун-т. – Х., 1999. – 16 с.
3. Закон України «Про автомобільні дороги» : від 8 верес. 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 51. – Ст. 556.