

Горбань А. В.
кандидат історичних наук, доцент,
перший проректор
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Gorban A. V.
PhD, Vice-rector of Kyiv State Maritime Academy
named after hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi

ФОРМУВАННЯ МЕРЕЖІ ВДОСКОНАЛЕНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ШЛЯХІВ В УРСР (1960–1980 РР.)

CREATING A NETWORK IMPROVEMENT HIGHWAYS IN THE USSR (1960–1980)

Анотація. У статті досліджено основні тенденції, особливості і труднощі формування мережі вдосконалених автомобільних шляхів в УРСР, показано конкретні обставини та проблеми, що зумовлювали неналежну організацію та здійснення дорожньо-будівельних робіт, досягнення та недоліки, що їх супроводжували. Висвітлено регіональні особливості будівництва автодоріг із твердим покриттям.

Ключові слова: транспортне будівництво, густина доріг, удосконалені шляхи сполучення, інтенсивність руху.

Постановка проблеми. Паралельно зі швидким зростанням у 1950-ті роки всіх галузей народного господарства все більш важливу роль відігравали автомобільні дороги з удосконаленими типами покриття, оскільки більшість внутрішньообласних автодоріг в Українській РСР ще на початку 1960-х років були ґрунтовими, використовувати які в осінньо-весняний період було майже неможливо. Особливо мало доріг із твердим покриттям було в Сумській, Чернігівській, Харківській, Херсонській, Полтавській, Миколаївській областях, де їх протяжність у загальній мережі доріг не перевищувала 7–13%, тоді як по УРСР у цілому цей показник становив 23,3% [1, с. 21].

Між тим гостра потреба збільшити перевезення автомобільним транспортом вимагало створення мережі вдосконалених доріг із покращеними типами покриття [2, с. 36], адже на дорозі з твердим покриттям порівняно з ґрунтовим середня швидкість автомобілю зростала в два-три рази, відносна витрата палива та зношення шин знижувалося у півтора-два рази, у два рази зростав міжремонтний пробіг, собівартість перевезень знижувалася в два-три рази [3, с. 22]. Незважаючи на це, розвиток мережі автодоріг із твердим покриттям у республіці супроводжувався низькою труднощі, які суттєво впливали на вирішення цієї вкрай назрілої проблеми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми, пов'язані з розвитком та динамікою сучасних автотранспортних магістралей, уже привертала увагу вітчизняних дослідників. Їхні праці представлені різними за характером публікаціями. Так, ці проблеми висвітлювались як у загальних нарисах, присвячених історії формування транспортної системи республіки (А. Захаров [2], М. Козак, Ю. Калаєв, Н. Яшник [4], В. Гурнак [5], Ю. Лисенко [10]), так і у спеціалізованих виданнях із проблем транспортного будівництва та прокладання автошляхів («Транспортное строительство в СССР» [6], З. Харченко [7], А. Латишевський [8]).

Специфічні особливості та тенденції формування мережі автодоріг із твердим покриттям у республіці в указаний період розглядалися в роботах Ю. Лисенко, М. Козака [10], В. Гурнака, Н. Гончарова [11; 12]. Слід

зазначити, однак, що у цих працях головна увага зверталася переважно на високі темпи транспортного будівництва та інтенсифікацію транспортної роботи, що мало демонструвало успішне виконання партійних директив. На цьому фоні все ще бракує сучасних об'єктивних досліджень проблеми та неупередженого аналізу всіх чинників, що впливали на формування мережі українських автошляхів, які нині становлять основу автотранспортної інфраструктури України.

Мета статті – виявити та проаналізувати характер та причини труднощів, якими супроводжувався процес розвитку в Україні мережі вдосконалених автомобільних шляхів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Із початком реалізації семирічного плану розвитку народного господарства (1959–1965 рр.) було прийнято низку суттєвих кроків щодо модернізації автодорожньої мережі республіки. Вона почала інтенсивно поповнюватися автомобільними дорогами з твердим покриттям. Влітку 1963 р. П. Великий, інспектор Комітету партійного держконтролю ЦК КПУ, у доповіді «Про результати перевірки стану будівництва автомобільних доріг за 1959–1963 рр.» зазначив, що за останні роки обсяг будівництва нових автодоріг із твердим покриттям значно зріс. Так, уже за період 1959–1961 рр. щорічно в кожній області республіки будувалося в середньому від 35 до 48 км доріг із твердим покриттям [1, с. 1].

Віншій інформації із цього приводу заступника голови Комітету партійно-державного контролю ЦК КПУ та Ради Міністрів УРСР Ф. Мартинова на адресу ЦК КПРС «Про стан будівництва автодоріг в УРСР» вказувалося, що за 1959–1962 рр. обсяги робіт по будівництву автодоріг із твердим покриттям, відповідно до завдань семирічного плану, виконано на 172%. За цей період були побудовані та здані в експлуатацію такі сучасні автомагістралі: Сімферополь – Ялта, Київ – Дніпропетровськ, Амвросіївка – Харцизьк, Ковель – Любашів, Каховка – Нова Олександрівка [1, с. 20].

Із наведених у вищеподаній таблиці матеріалів добре видно, що в 1945 р. автошляхи з твердим покриттям ста-

новили лише 11,8% від загальної протяжності українських доріг, а на кінець 1975 р. їх протяжність становила 116,5 тис. км, або 60% від загальної протяжності, тобто майже в чотири рази, не кажучи вже про якість самого покриття (бруківка-асфальт) [2, с. 36]. А в середині 1980-х років цей показник становив уже 86,5% [5, с. 22]. У 1985 р. мережа автошляхів із твердим покриттям становила 201,9 тис. км, тобто зросла за десятиріччя знову ж таки майже вдвічі, із них загального користування – 145,2 тис. км та відомчих – 56,7 тис. км [12, с. 6].

Таблиця 1
Динаміка якості автомобільних доріг
Української РСР за 1945–1975 рр.

Показники	1945	1960	1965	1970	1975
Протяжність ґрунтових доріг (тис. км)	271,2	236,2	236,1	223,5	194,2
Протяжність доріг із твердим покриттям	32,1	47,4	67,4	90,8	116,5

Джерело: складено на основі [2, с. 37]

Хоча слід зазначити, що порівняно з європейськими країнами темпи будівництва автодоріг із твердим покриттям усе ще значно відставали від оптимальних. Так, у Франції мережа доріг із твердим покриттям зросла з 680 тис. км у 1950 р. до 840 тис. км у 1964 р. Незрівнянно вищою була й питома вага доріг із твердим покриттям в інших країнах Європи. Наприклад, у середині 1960-х років у Великій Британії таких доріг було 100%, у ФРН – 85,3%, в Італії – 89,9% [8, с. 175].

Серйозним негативним моментом було те, що нерівномірно розвивалася мережа доріг із твердим покриттям по різних областях республіки. Так, якщо в Івано-Франківській, Тернопільській, Чернівецькій, Закарпатській областях дороги з твердим покриттям становили 70–90%, то у Волинській, Сумській, Харківській, Чернігівській, Херсонській областях, які не мали власних родовищ будівельних матеріалів (камінних та піщаних кар'єрів) – усього 15–22% [12, с. 32].

Найбільш забезпечений сучасними автомобільними дорогами на загальному тлі республіки – Південно-Західний економічний район. Із 1950 по 1970 р. мережа автомобільних доріг із твердим покриттям зросла тут із 24,9 до 49,8 тис. км. У 1950 р. за загальної протяжності доріг цього району 49,4% від загальної по УРСР по дорогах із твердим покриттям становили 74,3% [2, с. 38]. Найбільш сприятливе становище для будівництва доріг із твердим покриттям склалося у Закарпатській, Тернопільській, Івано-Франківській, Львівській областях. Тому не дивно, що вже на 1970 р. питома вага тут становила 93,8% [8, с. 180].

У Донецько-Придніпровському економічному районі з 1950 по 1970 р. мережа автомобільних доріг із твердим покриттям зросла з 4,6 до 26,8 тис. км. Водночас загальна протяжність доріг знизилася з 101,2 до 74,1 тис. км. Протяжність доріг у цьому районі в 1950 р. становила 36,8% від загальної по УРСР і 13,7% – по дорогах із твердим покриттям. Цей процес продовжувався й у подальші роки. Так, у 1970 р. це співвідношення становило 33,2% та 28,5% відповідно [2, с. 39]. Тобто скорочувалася мережа малоприсаєднаних для сучасного транспорту польових доріг і, навпаки, збільшувалася протяжність добре облаштованих доріг із твердим покриттям. Найкраще щодо забезпечення доріг удосконаленим покриттям на загальному тлі виглядали Донецька, Дніпропетровська та Запорізька області. Тут їх питома вага сягала 66,7% [8, с. 180].

У Південному економічному районі в період з 1950 по 1970 р. мережа автомобільних доріг із твердим покриттям також зросла з 4 до 14,7 тис. км, натомість загальна протяжність автомобільних доріг знизилася у цей період із 37,9 до 31 тис. км. Протяжність доріг цього регіону становила в 1950 р. 13,8% від загальної по УРСР і 12% – по дорогах із твердим покриттям, а в 1970 р. – 13,8% за збереження співвідношення на загальній протяжності доріг, відсоток автомагістралей із твердим покриттям (щодо України в цілому) підвищився до 16,2% [2, с. 39].

Щоправда, лідерами щодо доріг із твердим покриттям були Кримська та Одеська області (від 49,4% до 72,6%) [8, с. 180].

Процес поліпшення якості доріг тривав і в наступні роки, і на кінець 1970 р. забезпеченість автомобільними дорогами з твердим покриттям основних економічних районів виглядала так: Південно-Західний – 49,8 тис. км, або 42,8% від загальної протяжності доріг по району, Донецько-Придніпровський – 26,3 тис. км, або 35,5%, Південний – 14,7 тис. км, або 47,4% [2, с. 39].

Густота доріг із твердим покриттям на 100 кв. км території і на 10 тис. жителів є одними з головних показників розвитку дорожньої мережі [10, с. 13]. Із 1960 по 1980 р. цей показник зріс у 2,8 рази, що свідчить про досить значні позитивні тенденції у розвитку автодоріг [10, с. 13]. На кінець 1970-х років ці показники становили 19,7 км та 24,4 км відповідно [2, с. 39]. Однак попри певний прогрес це було значно менше, ніж у розвинутих країнах Заходу. Так, у Франції ці показники становили відповідно 193 та 218 км, у ФРН – 139 та 60 км, у Великій Британії – 143 та 61 км [8, с. 176].

Разом із тим в Україні мережа сучасних автодоріг порівняно з іншими республіками була розвинута значно краще. На республіку припадала більше ніж п'ята частина всіх автомобільних доріг із твердим покриттям у СРСР [6, с. 14]. І це за величезної території РСФСР та Казахстану.

Отже, у цілому в 1960–1980-х роках в Україні була створена основна опорна мережа автомобільних доріг із твердим покриттям, що надійно пов'язувало обласні та районні центри між собою та столицею. На кінець 1970-х років із 476 райцентрів не мали надійних, сучасних по вітчизняним стандартам шляхів до обласних центрів [4, с. 31].

Але поряд зі збільшенням протяжності доріг із твердим покриттям відбувалося скорочення загальної мережі автомобільних доріг. Якщо в 1945 р. загальна протяжність доріг загального користування становила 271,5 тис. км, то до 1974 р. вона зменшилась на 61,5 тис. км [11, с. 3]. А в 1984 р. мережа автомобільних шляхів загального користування в республіці становила вже 162,5 тис. км [5, с. 22].

Загалом за рахунок ліквідації «віджилих» ґрунтових доріг протяжність автомобільних доріг у 1965–1980 рр. скоротилася більш ніж на 30% [9, с. 3]. Цей процес офіційно пояснювався «упорядкуванням мережі доріг більш раціональним розташуванням трас доріг, виправлення їх, а також ліквідацією частини доріг, що втратили своє значення для народного господарства, а також поверненням сільському господарству значних ділянок пахотних земель» [2, с. 36]. Хоча не можна відкидати й те, що прихована причина цих процесів полягала у розумінні регіональним керівництвом неспроможності капітальної реконструкції наявної мережі доріг. Так, на дорогах було 402,5 тис. пог. м мостів, з яких мостів сучасного типу – 209,6 тис., або 52%. Решту становили старі дерев'яні мости, збудовані ще відразу після війни, які давно вимагали заміни. У найгіршому стані перебували мости на дорогах внутрішньорайонного та сільського значень, де дерев'яні мости становили 68% [4, с. 32].

Недостатній розвиток мережі автомобільних доріг із твердим покриттям та поганий стан дерев'яних мостів (багато з яких перебували в аварійному стані або й взагалі офіційно були закриті) вели до великих економічних збитків, особливо у весняно-осінній період, коли бездоріжжя вкрай негативно впливало на господарське життя. Втрати від бездоріжжя в Україні, за даними Укргіпродортрансу, орієнтовно становили 1,5 млрд. крб. щорічно, у тому числі втрати сільського господарства, викликані несвоєчасним вивезенням врожаїв із полів, зниженням урожайності від несвоєчасного внесення добрив, буксируванням автомобілів тракторами – близько 900 млн. крб. Так, втрати сільського господарства через бездоріжжя у 1971 р. лише по Вінницькій області становили приблизно 86 млн. крб., із них під час вивезення цукрового буряку – близько 38 млн. крб. [8, с. 177]. Такий стан внутрішньорайонних доріг перетворювався на виразно стримуючий фактор розвитку виробничих сил республіки.

Проте проблема ліквідації бездоріжжя, особливо на дорогах місцевого значення, розташованих переважно у сільськогосподарських районах, належно і не вирішувалася, увага була прикута до різного рівня магістральних доріг загальнодержавного, республіканського та обласного значень.

Починаючи з 1959 р., коли був прийнятий Указ Президії Верховної Ради УРСР, яким установлювалися новий порядок, терміни та форми залучення колгоспів, радгоспів, промислових, транспортних та інших підприємств та організацій до будівництва та ремонту автодоріг місцевого значення, темпи дорожнього будівництва місцевих доріг (обласних, районних та сільських) суттєво зросли [7, с. 7].

Про недостатність мережі магістральних автодоріг можна судити і по тому, що на території республіки на початку 1970-х років 41 місто з населенням понад 10 тис. ос. кожне, із загальним населенням 750 тис. ос. не були охоплені дорогами загальнодержавного та республіканського значень. Найбільш великі з них: Орджонікідзе Дніпропетровської області з населенням 38,4 тис. ос., Перевальськ Ворошиловградської області (33,2 тис. ос.), Інгулець Дніпропетровської області (31,9 тис. ос.), Балаклея Харківської області (30,5 тис. ос.), Добропілля Донецької області (30,1 тис. ос.) [8, с. 177].

Та найбільш болісним було те, що лишалися ґрунтовими, тобто важко проїжджими або й просто непроїжджими в дощову пору, значна частина місцевих доріг. Особливо погано був налагоджений транспортний зв'язок із глибинними сільськими районами, багато з яких не мали облаштованих виходів до транспортних магістралей та вузлів, а також важливих адміністративних та культурних центрів. Фактично значна кількість сільськогосподарських районів не були зв'язані між собою надійними автомобільними дорогами, які б забезпечували на них регулярний рух незалежно від кліматично-погодних умов.

Однією з причин цього була і недостатня увага до шляхового будівництва самих місцевих органів влади. Так, обласні управління будівництва та експлуатації доріг недостатньо уваги приділяли зусиллям щодо залучення колгоспів, промислових підприємств та організацій до будівництва та ремонту автодоріг, у тому числі навіть у тій частині, яка стосувалася повного використання тих коштів, які надходили від них, для цієї мети. Наприклад, у 1962 р. недобір ресурсів від низки колгоспів, підприємств та організацій на будівництво та ремонт автодоріг становив 475,9 тис. крб., або 10% від плану [1, с. 3]. Поряд із цим з року в рік лишалися невикористаними кошти, які надходили від підприємств та організацій на дорожнє

будівництво. Лише на 1 січня 1963 р. залишок цих коштів становив 517,7 тис. крб., або 22,4% до загальної отриманої суми за 1962 р. [1, с. 4].

Отже, фактично лише на початку 1980-х років під будівництво вдосконалених автошляхів місцевого значення було нарешті підведено серйозну фінансову основу. Завдяки цьому в 1981–1982 рр. було побудовано 5 699 км доріг із твердим покриттям, у тому числі 5 242 км – у глибинній сільській місцевості (наприклад, на Поліссі) [7, с. 8]. Та й у цілому з понад 12 тис. км побудованих за роки ХІ п'ятирічки сучасних доріг 10,9 тис. км було побудовано саме у глибинній сільській місцевості [3, с. 12].

Тільки за два роки (1981–1982) дорожніми організаціями Міндорбуду УРСР були введені в дію 130 під'їзних доріг із твердим покриттям до центральних садиб колгоспів та радгоспів та близько 700 – до населених пунктів. Організаціями Укрміжколгоспбуду було збудовано 4,5 тис км внутрішньогосподарських доріг із твердим покриттям [8, с. 47].

У 1983 р. в республіці переважно було завершено будівництво під'їздів до всіх центральних садиб колгоспів і радгоспів. Міністр будівництва та експлуатації автомобільних шляхів УРСР Н. Шульгін у Листі на адресу Політбюро ЦК КПУ в жовтні 1983 р. указував, що цим самим забезпечено їх безперерйне транспортне сполучення з усіма районами та обласними центрами [1, с. 52]. Всього ж на цю дату з початку 1970-х років було побудовано 5 858 під'їздів до центральних садиб колгоспів та радгоспів загальною протяжністю 22 855 км. Народногосподарський, як і соціально-побутовий ефект від цього був дуже значним. Що ж до терміну окупності капвкладень, витрачених на будівництво, цей показник становив лише один-три роки [8, с. 52].

Нерідко не виконувалися навіть урядові рішення про концентрацію ресурсів на пускових об'єктах, тому терміни будівництва доріг місцевого значення затягувалися. Так, вінницький «Облміжколгоспдорбуд» одночасно вів будівництво на 500 об'єктах, у тому числі на 316 з обсягом робіт менше ніж по 20 тис. крб. Як наслідок, на будівництві 3,4 км дороги, що зв'язувала села Закриниче, Скоморошки, Чорновиця в Оратовському районі, за шість років було освоєно менше 100 тис. крб., або близько половини від необхідних для завершення об'єкту. А будівництво дороги Луни – Медвеж'є (7,4 км) велось сумським облдорбудом сім років, або майже у п'ять разів довше, ніж то було визначено нормативами [8, с. 48].

Слід спеціально зазначити, що розбудова мережі вдосконалених шляхів сполучення для автомобільного транспорту супроводжувалася цілою низкою серйозних труднощів.

Насамперед привертає увагу низька оперативність у вирішенні навіть самих нагальних питань щодо організації дорожнього будівництва. Характерним явищем було також хронічне відставання самих темпів будівництва та реконструкції навіть самих важливих автодоріг. Окремі виконкоми обласних та районних рад навіть не приділяли належної уваги контролю правильності надходжень та витрат фінансових коштів та матеріальних ресурсів, уже виділених на дорожні роботи. Не здійснювався належний оперативний контроль над роботою будівельних трестів та якістю виконаних ними дорожніх робіт. Результатом було те, що багато дорожніх трестів систематично не виконували плани робіт. Так, у 1960-х роках постійні відставання в темпах робіт були притаманні для Полтавського, Львівського, Івано-Франківського дорожньо-будівельних трестів. У 1968 р. ними не було виконано плану капробіт по 37 важливим об'єктам (70%). Особливо від-

ставало будівництво нових та реконструкція наявних мостів та шляхопроводів [4].

У цілому ж у першій половині 1970-х років темпи спорудження об'єктів транспортної інфраструктури знизилася з 6 тис. км до 4 тис. км на рік [3, с. 132].

Натомість партійно-радянське керівництво нерідко намагалось не помічати проблему, просто заднім числом «корегуючи» плани та урізуючи фінансування. Так, ураховуючи важливе значення будівництва доріг місцевого значення для підвищення ефективності сільськогосподарського виробництва, голова Ради Міністрів УРСР А. Ляшко влітку 1978 р. просив зберегти план уведення автодоріг у республіці в раніше узгодженому обсязі – 3470 км із капіталовкладеннями в 272 млн. крб., адже Держплан СРСР підготував новий проект плану на 1979 р., який передбачав уведення в Україні лише 1790 км автодоріг, що значно відрізнялось не лише від завдань п'ятирічки на цей рік (3 756 км), а й від плану 1978 р. – 3300 км [3].

У 1980-х роках цю тенденцію щодо скорочення обсягів дорожньо-будівельних робіт уже не можна було приховати, адже навіть офіційні дані показували вражаючі темпи згортання робіт по будівництву доріг. Так, якщо в 1981 р. було побудовано 3 196 км, у 1982 р. – 2 503 км, а в 1983 р. – лише 2 090 км [4; 8].

Причини цих явищ крилися в цілому комплексі обставин та невирішених проблем, які були закладені ще в розробках Держплану СРСР у подальшому автоматично зумовлювали неналежну організацію та здійснення дорожньо-будівельних робіт.

Так у Листі до голови Ради Міністрів СРСР О. Косигіна українське керівництво звертало його увагу на суттєві недоліки в плануванні дорожньо-будівельних робіт. Постановою ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР від 20 листопада 1958 р. «Про план будівництва автомобільних доріг на 1959–1965 рр.» було передбачено будівництво дороги загальнодержавного значення Кишинів – Полтава (до Кіровограда та через греблю Кременчуцької ГЕС) із завершенням у 1963 р. Будівництво почалося, як планувалося, у 1960 р., але у зв'язку з різким скороченням обсягів капіталовкладень велося вкрай повільно, внаслідок чого і на початок 1971 р. будівельні роботи були виконані лише на ділянці Кишинів – Кіровоград. На наступні роки Держплан СРСР взагалі не передбачив продовження будівництва. Проте введення в експлуатацію ділянки дороги лише до Кіровограда без продовження будівництва до ГЕС могло привести до того, що весь вантажопотік направлявся б через центральні вулиці міста, а потім на діючу дорогу Кіровоград – Знамянка – Кременчук, яка, однак, за своїми технічними характеристиками була не придатна для пропуску такого інтенсивного автотранспортного потоку. Виходячи із цього, існувала гостра необхідність добудувати 104 км до греблі ГЕС [5, с. 127–128]. Однак у відповідь те ж керівництво Держплану запропонувало шукати в Україні нецентралізовані джерела капіталовкладень. Проте це було неможливо, оскільки ці кошти йшли винятково на будівництво автодоріг республіканського та місцевого значень і до того ж давно вже були розподілені і включені у відповідні плани.

Як наслідок, досить поширеним явищем стала картина, коли на дорогах обласного, місцевого, частково республіканського значень ділянки із сучасним твердим покриттям були розкидані окремими відрізкамі, і тим самим значно втрачалася експлуатаційна цінність магістралей, адже швидкісний режим та їх вантажопропускна здатність у цілому обмежувалися станом застарілих технічно-недосконалих ділянок [8, с. 179].

Серйозно загальмувало темпи дорожнього будівництва і те, що виробнича база по видобутку та переробці кам'яних матеріалів, виготовленню збірних залізобетонних конструкцій для будівництва та реконструкції інженерних споруд на дорогах, наявні потужності заводів по ремонту дорожньо-будівельної техніки не забезпечували навіть половини потреби республіки [4, с. 33].

Щодо останнього, то ця проблема була особливо болючою, оскільки половина наявних дорожньо-будівельних машин та механізмів були застарілими і фактично потребували списання [9, с. 101]. При цьому цілком справні, як визнавалося навіть в офіційних довідках, використовувалися на дорожніх роботах незадовільно [4, с. 35].

Прикладом неналежної організації ведення дорожньо-будівельних робіт, характерного для того періоду, може бути ситуація із будівництвом та реконструкцією автомобільних доріг у районі Карпат. Із цього приводу секретар Львівського обкому КПУ В. Добрик у Доповідній записці у ЦК КПУ від 16 липня 1976 р. указував, що дорожні будівельно-монтажні роботи, які широко ведуться з кінця 1960-х років в області, здійснюються незадовільно. За роки IX п'ятирічки у Львівській області і так спрощений план державного будівництва був виконаний лише на 72,7%: планувалося здати 27 км, а фактично збудували лише 6 км гірської дороги. Основною причиною такого стану речей було те, що протягом усього цього періоду організації Мінтрансбуду СРСР не забезпечувалися достатньою кількістю дорожньої техніки, придатної до роботи в гірській місцевості. Не вистачало і потужного автомобільного транспорту. До того ж і трест «Півдзахіддорбуд» не контролював роботи та не надавав допомоги будуправлінням в покращенні організації робіт та ремонті техніки, а наявні автомашини використовувалися незадовільно [6, с. 13].

Хронічна нестача основних будівельних матеріалів та відсутність належних фінансових коштів на організацію та проведення дорожньо-будівельних робіт, з одного боку, і водночас гостра необхідність якнайшвидше розширювати мережу автомобільних доріг із твердим покриттям, з іншого, часто призводила до намагання здійснити будівництво за будь-яку ціну, у тому числі поступаючись якістю покриття.

Як наслідок, у низці областей України вже в 1960-х роках якість щойно збудованих автодоріг особливо обласного та районного значення знаходилася на низькому рівні. У результаті із загальної протяжності доріг, зданих в експлуатацію у 1960-х роках, 49,9% було прийнято з оцінкою «задовільно» [1, с. 23].

Іншим проявом неналежного забезпечення будівництва автодоріг стало те, що на початку 1970-х років автомобільні дороги з капітальними типами покриття (асфальтобетон та цементобетон), які допускали експлуатацію автотранспортних засобів з осьовим навантаженням 10 т, становили всього 15% від загальної протяжності доріг із твердим покриттям, а решту 85% становили дороги з покриттям так званого перехідного типу, які по своїй міцності навіть згідно з проектом не забезпечували цілорічного руху з високими швидкостями [8, с. 179].

Тому не дивно, що коли фактична міцність дорожнього покриття була нижчою за мінімально необхідну, майже паралельно зі спорудженням відбувалося інтенсивне руйнування шляхів. Так, у 1970-ті роки, за даними радянських дослідників, із загальної кількості обстежених доріг загальнодержавного значення з удосконаленими капітальними типами покриття лише 13% мали міцність, що перевищувала мінімально припустиму, 46% знаходились у припустимих інтервалах значень міцності,

а на решті (41%) фактична міцність дорожнього покриття була нижче навіть мінімально допустимої [9, с. 110].

Такий стан речей склався в результаті цілої низки чинників. Так, у роботі багатьох дорожньо-будівельних організацій були виявлені чисельні факти грубого порушення технології будівництва, фактично свідомий відступ від проектів та технічних умов. Так, в Одеської області на 19 перевірених ділянках дороги, побудованих на початку 1980-х років, була значно занижена товщина асфальтного покриття проїжджої частини, не були належно виконані зміцнювальні роботи, що призвело у низці місць до суцільного руйнування дорожнього полотна. Подібні факти спостерігались і в інших областях: Чернігівській, Черкаській, Тернопільській.

Однак із кожним роком інтенсивність руху автомобільного транспорту на шляхах зростала. Так, лише за період із 1960 по 1970 р. вантажонапруженість автомобільних доріг Української РСР зросла в 1,25 рази. Із цього приводу секретар Запорізького обкому М. Хорунжий у Листі до Ради Міністрів УРСР звертав увагу на те, що на автомагістралі Москва – Харків – Сімферополь (ділянка Запоріжжя – Василівка) добова інтенсивність руху зросла настільки, що це прямо загрожувало її нормальній експлуатації. Якщо в 1954 р. її завантаженість становила 718, то в 1969 р. – 6 956 автомобілів на добу [5, с. 23–24]. Інтенсивність руху швидко зростала на багатьох напрямках. Про це в травні 1970 р. Я. Погребняк, секретар Миколаївського обкому партії, у Листі до ЦК КПУ повідомляв: «У Миколаївській області на магістралі загальнодержавного значення Ростов – Рені інтенсивність руху досягла 8,4 тис. автомобілів на добу, на магістралі республіканського значення Миколаїв – Вознесенськ – понад 6 тис. і навіть на дорозі обласного значення Миколаїв – Новий Буг – 2 тис. автомобілів на добу» [5, с. 3].

Що не менш важливо при цьому, вантажопідйомність одиниці вантажного транспорту також збільшилася в середньому у п'ять-шість разів: з 3 т до 18 т [2, с. 23–24].

За таких умов технічний стан дорожньої мережі республіки все менш відповідав інтенсивності руху та вантажопідйомності автотранспорту. Наприкінці 1980-х років з усієї протяжності доріг параметрам I категорії відповідали лише 1,3 тис. км за потреби в 3,7 тис. км, II категорії – 11,2 тис. км за потреби в 15,3 тис. км [9, с. 101].

В умовах безперервного зростання інтенсивності руху та підвищення вантажопідйомності рухомого складу дорожнє покриття швидко зношувалося, що призводило до руйнування цілих ділянок доріг. Ці порушення спостеріга-

лися не лише в мережі автомобільних доріг місцевого значення, але й на самих важливих автомагістралях [2, с. 37].

Однак при цьому навіть терміновий ремонт важливих автошляхів розтягувався на роки. Наприклад, протягом 1964–1965 рр. планувалася реконструкція двох ділянок дороги Москва – Київ – Каліновка (76 км та 86 км) загальною вартістю 12,1 млн. крб. Із цього приводу П. Шелест у 1963 р. звертався до Держплану СРСР із проханням про проектування та реконструкцію ділянки Лемеші – Київ. Вартість реконструкції ділянки становила 30 млн. крб. Проте у терміновому ремонті відмовили, послаючись на те, що дане «питання буде розглядатися при плануванні коштів на 1966–1970 рр.». Зрозуміло, що таке суто бюрократичне відтермінування принесло значні збитки народному господарству.

Висновки. У цілому слід зазначити, що в 1960–1980-х роках в Україні тривало інтенсивне вдосконалення автомобільних шляхів. Було збудовано нові потужні автомагістралі, темпи дорожнього будівництва зросли у 15 разів порівняно з першим повоеєним десятиліттям. Більшість автодоріг республіки отримали тверде покриття, а в 1980-х роках серйозно звернулися до будівництва вдосконалених автошляхів місцевого підпорядкування.

Проте далеко не всі регіони України були забезпечені ними однаково. Звертає на себе увагу й низька ефективність вирішення навіть самих нагальних питань в організації та фінансово і матеріально-технічного забезпечення ведення дорожніх робіт. Як наслідок, характерним стало хронічне відставання будівництва та реконструкції важливих автодоріг. Стан справ ускладнювали чисельні недоліки в плануванні та здійсненні будівельних робіт. До того ж наявна виробнича база дорожньо-будівельних організацій не забезпечувала і половини потреб республіки. Недостатня забезпеченість матеріальними ресурсами робіт з будівництва та реконструкції автодоріг, перебудови мостів та розвитку виробничо-технічної бази дорожнього господарства змушували укладати значну протяжність покриттів перехідного типу, що різко знижувало техніко-економічні показники роботи автотранспорту і значно підвищувало витрати на утримання та ремонт доріг. Фактично міцність дорожнього покриття, ненадійність баластної основи (20–30 см замість світового стандарту 50–60 см) була нижчою навіть за мінімально необхідну, відбувалося активне руйнування шляху, яке не витримувало зростання інтенсивності руху навіть у 1980-х роках. Проте ще більш помітно ці «родимі п'ятна» закономірно проявили себе в наступні десятиліття.

Список використаних джерел:

1. Информация о результатах проверки состояния строительства автомобильных дорог в Полтавской области за 1959–1963 гг. // ЦДАВО. – Ф. 4604 – Оп. 1. – Спр. 732. – С. 1–4, 20–21.
2. Захаров А.Г. Транспорт Украины / А.Г. Захаров. – К. : Знання, 1974. – 46 с.
3. Лысенко Ю.Я., Гурнак В.Н. Транспорт республики в 12-й пятилетке / Ю.Я. Лысенко, В.Н. Гурнак. – К. : Техника, 1986. – 199 с.
4. Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР / М.П. Козак, Ю.Ф. Кулаев, Н.Н. Яшник. – К. : Знання УССР, 1976. – 22 с.
5. Гурнак В.Н. Транспортный поток республики / В.Н. Гурнак. – К. : Знання УРСР, 1986. – 49 с.
6. Транспортное строительство СССР. – М. : Наука, 1972. – 436 с.
7. Харченко З.Я. В республике создана сеть дорог с твердыми покрытиями / З.Я. Харченко // Автомобильные дороги. – 1967. – № 10. – С. 6–9.
8. Латышевский А.Я. Анализ развития сети автомобильных дорог Украинской ССР / А.Я. Латышевский // Экономические вопросы развития транспорта / Под общ. ред. А.Г. Захарова. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 172–184.
9. Проблемы развития транспорта СССР / В.Л. Станиславюк, К.Ю. Скалов, Н.Н. Андреева ; под ред. С.С. Ушакова. – М. : Транспорт, 1981. – 853 с.
10. Лысенко Ю.Я., Козак М.Т. Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР / Ю.Я. Лысенко, М.Т. Козак. – К. : Знання, 1982. – 20 с.
11. Гурнак В.Н., Гончаров Н.Е. Тенденции развития и пути совершенствования транспортной системы Украинской ССР / В.Н. Гурнак, Н.Е. Гончаров. – К. : Знання УССР, 1982. – 19 с.

12. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР / Отв. ред. Н.Е. Гончаров. – М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.

Аннотация. В статье исследованы основные тенденции, особенности и трудности формирования сети усовершенствованных автомобильных дорог в УССР, показаны конкретные обстоятельства и проблемы, которые обусловили ненадлежащую организацию и осуществление дорожно-строительных работ, достижения и недостатки, которые их сопровождали. Освещены региональные особенности строительства автодорог с твердым покрытием.

Ключевые слова: транспортное строительство, густота дорог, усовершенствованные пути сообщения, интенсивность движения.

Summary. The article analyzed the main features and trends of sets difficulties, the formative sets of roads in the USSR. The article shows specific circumstances and problems, which accompanied the process. We showed the features of organization and implementation of building road works, achievements and shortcomings.

Key words: automobile roads, automobile road network, transport building, improved roads, traffic intensity.

УДК 330+327

Грущинська Н. М.
*доктор економічних наук,
завідувач кафедри міжнародної економіки
і економічної дипломатії
Дипломатичної академії України
при Міністерстві закордонних справ*

Hruschynska N. M.
*Doctor of Economic Sciences,
Head of Department Economics and Economic Diplomacy
of Diplomatic Academy under the MFA of Ukraine*

ГЕОЕКОНОМІЧНА СТРАТЕГІЯ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

GEOSPETSIALIZATION: SIMBIOZ GEOECONOMIC STRATEGIES AND INTERNATIONAL COMPETITION

Анотація. У статті зроблена спроба обґрунтувати особливості гео економічної конкуренції як симбіозу гео економічної стратегії і міжнародної конкуренції, а також обґрунтувати місце та вплив гео економічної конкуренції в геопросторі з урахуванням сучасних глобалізаційних технологічних трансформацій та еволюції міжнародної спеціалізації України.

Ключові слова: гео економіка, конкурентна політика, міжнародна спеціалізація, глобальні трансформації, технологічні уклади.

Постановка проблеми. Геополітичні та гео економічні фактори впливу на формування сучасного світового порядку розділено на еволюційні (вплив глобальних, технологічних, інформаційних, інтеграційних процесів, а саме ті процеси, що відбуваються послідовно і є незмінними в сучасному житті суспільства) і радикальні (агресивні втручання ззовні у внутрішні процеси країни, що сприяють зміні світового порядку). Безперечними ознаками сучасної світової системи є розпад СРСР та соціалістичної системи, об'єднання Німеччини, розширення НАТО та ЄС на Схід. Особливу роль у формуванні світового порядку відіграють непрямі фактори впливу, які є досить ефективними. Серед них – наслідки теорії змови (Сіоністський окупаційний уряд, Більдерберзький клуб, ілюмінати) та події світового масштабу, які сприяли трансформаціям (наприклад, деякі з них ХХІ ст.: 2001 р. – терористичний напад на Всесвітній торговий центр і Пентагон; 1 січня 2002 р. – уведення в

готівковий обіг євро; 2003 р. – Оксамитова революція в Грузії; 2003 р. – тероризм «Аль-Каїди» (Ер-Ріяд, Москва, Стамбул); 2004 р. – Помаранчева революція в Україні; 2007 р. – розширення ЄС; 2007 р. – прецедент Косово; 2008 р. – російсько-грузинська війна; 2008–2009 рр. – глобальна фінансова криза; 2009 р. – революція в Молдові; 2010 р. – загибель президента Польщі у катастрофі під Смоленськом; 2011 р. – ліквідація Усама бен Ладена; 2011 р. – виведення військ США з Іраку; 2011 р. – смерть М. Кадафі та Кім Чен Іра; 2012 р. – КНДР оголосила себе ядерною державою; 2013 р. – хімічна атака в Сирії, шпигунський скандал в США; 2014 р. – анексія Криму та Севастополя Росією; 2015 р. – військовий конфлікт на сході України). Ознаками радикальної зміни світового простору можна назвати: втручання у внутрішні справи іншої країни, спроби нав'язування культури; забезпечення глобальної та регіональної безпеки, етнічний сепаратизм.