Починаючи з 2002 року у дорожньому господарстві України розпочалася реалізація інноваційної моделі функціонування. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року визначає шляхи розв’язання проблем подальшої роботи галузі, виходячи з нових завдань, що постали перед нею в умовах зростання реального сектора економіки та попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем [1, с. 1-2].

Питання удосконалення розвитку дорожнього господарства особливо гостро постають у контексті необхідності уже в короткостроковій перспективі забезпечити будівництво доріг, які відповідають європейським стандартам. Відповідно до зобов’язань, узятих Україною, щодо реалізації дій, спрямованих на забезпечення членства держави в європейському співтоваристві, необхідно побудувати дороги першої або другої категорії, а також з’єднати приймаючі міста з прикордонними переходами, через які пройде найбільший потік уболівальників. Виходячи з цього розроблена спеціальна програма дорожнього будівництва, включена в план підготовки до Євро-2012.

Дана програма є частиною загальної програми розвитку дорожньої інфраструктури і має виконуватись прискореними темпами, для забезпечення ефективного проведення турніру. При цьому вартість будівництва одного кілометра дороги щорік зростає на 26%, в той час як сумарна протяжність необхідного будівництва складає 4 тис. км.

На сьогодні українські дороги становлять небезпеку для людей та є причиною погіршення екологічної ситуації. Через низьку якість покриття доріг витрати палива та викиди шкідливих речовин в атмосферу в Україні на 30% вищі, ніж у сусідніх країнах. За загальною протяжністю автошляхів та якістю їх покриття Україна також відстає від країн європейського співтовариства [2, с.1].

За словами голови Державної служби автомобільних доріг України Вадима Гуржоса, Програма підготовки до Євро-2012 не передбачає глобального будівництва автодоріг. Адже існуюча в Україні мережа автодоріг цілком відповідає стану розвитку економіки країни і є раціонально організованою. Протяжність дорожньої мережі становить 170 тисяч км, а щільність автодоріг – 3,7 км на 1000 чоловік населення, або 281 км на 1000 кв. км території. Це у три-п’ять разів нижче, ніж у Європі, хоча наближено і відповідає існуючим транспортним потокам. Разом з тим, більшість цих доріг побудована в 60-ті роки минулого століття, а тому їх пропускна здатність є досить низькою. Тому більш актуальним є питання про реконструкцію дорожньої мережі, приведення зазначених та інших доріг у відповідність до європейських нормативів.

Зважаючи на відносно низьку щільність руху в Україні, найбільш перспективним напрямком концесійної участі у забезпеченні розвитку галузі може стати реконструкція та експлуатація вже діючих доріг. Підвищенню привабливості інвестування приватних коштів у дорожнє будівництво сприятиме внесення змін в законодавство. Важливим тут є розгляд питання щодо скасування вимоги про обов’язкове будівництво дублюючих безкоштовних доріг при будівництві нових платних, а також аспекти удосконалення земельного законодавства у частині відводу землі. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про концесії на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг», який схвалений Верховною Радою України у січні 2009 року, передбачає такий механізм будівництва доріг у концесію: відшкодування інвестицій шляхом впровадження плати за користування трасами, при цьому, згідно із Законом, має бути забезпечена можливість альтернативного проїзду [2, с.1].

Варто зазначити, що розвиток та ефективне використання транзитного потенціалу України в контексті забезпечення економічної безпеки держави та розвитку економіки в цілому повинно здійснюватись через інтеграцію транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи шляхом: реалізації у повному обсязі угоди про партнерство та співробітництво між Україною та європейським співтовариством у галузі дорожнього господарства та транспорту; практичної реалізації інтеграційної політики щодо входження України у спільний європейський транспортний простір; наближення національних, технічних, технологічних та екологічних стандартів до світових показників. Вважаємо, що реалізація зазначених підходів сприятиме як покращанню показників роботи досліджуваної галузі так і подоланню кризових явищ та виходу економіки України на більш ефективний рівень функціонування.