

Міністерство освіти і науки України
Національний транспортний університет

Л.Ю. Яцківський, Д.В. Зеркалов

ЗАГАЛЬНИЙ КУРС ТРАНСПОРТУ

КНИГА 1

Навчальний посібник

Рекомендовано Міністерством освіти і науки України
як навчальний посібник для студентів напряму
«Транспортні технології» вищих навчальних закладів



Київ
2007

УДК 656 (075.8)
ББК 39 я 73
Я 93

Рекомендовано Міністерством освіти і науки України
як навчальний посібник для студентів напряму
«Транспортні технології» вищих навчальних закладів
(лист №1.4/18-Р-1048 від 09.11.06)

Рецензенти:

Кулаєв Ю.Ф. – проф., докт. екон. наук, Національний авіаційний університет.

Маяк М.М. – проф., докт. техн. наук, Державне господарське об'єднання Концерн “Авіаовоєнремонт”.

Рудзінський В.В. – проф., докт. техн. наук, ДержавтотрансНДІпроект

Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В.

Я 93 Загальний курс транспорту: Навчальний посібник. – Кн. 1. – К.:
Арістей, 2007. – 544 с.

ISBN 966-381-020-3

У навчальному посібнику викладено загальні відомості про залізничний, автомобільний, авіаційний, водний, трубопровідний транспорт і його роль у галузях економіки країни.

Описано основні елементи інфраструктури, система, організація та органи управління транспортом і шляхи їх удосконалення, а також техніко-економічні особливості видів транспорту і науково-технічні проблеми його подальшого розвитку.

Для студентів вищих навчальних закладів транспорту за напрямом “Транспортні технології” для спеціальностей “Транспортні системи”, “Організація перевезень і управління на транспорті” різних спеціалізацій та спеціальності “Організація та регулювання дорожнього руху”.

УДК 656 (075.8)
ББК 39 я 73

ISBN 966-381-020-3

© Л.Ю. Яцківський, Д.В. Зеркалов, 2007
© Арістей. 2007

ЗМІСТ

Вступ	7

Розділ 1. Роль транспорту у розвитку суспільства і галузей економіки держави 10

1.1. Короткі історичні відомості про виникнення та розвиток транспорту	10
1.2. Розвиток транспорту в XVIII–XXI ст.	13
1.3. Основні поняття, характеристика видів транспорту	36
1.4. Єдина транспортна система	41
1.5. Єдина транспортна мережа	48
1.6. Єдина транспортна мережа зв'язку	53
1.7. Техніко-економічна характеристика видів транспорту	55
1.8. Продукція транспорту	58
1.9. Принципи, функції та методи управління	61

Розділ 2. Транспортна політика України 63

2.1. Принципи формування спільного транспортного простору і взаємодії держав – учасниць СНД у галузі транспортної політики	63
2.2. Концепція реформування транспортного сектору економіки	66
2.3. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу	76
2.4. Утвердження України як транзитної держави	85
2.5. Розвиток транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 року	102
2.6. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні	124
2.7. Державна політика у сфері постачання і транзиту сирої нафти	138

Розділ 3. Управління транспортом в Україні 147

3.1. Загальне управління	147
3.2. Управління залізничним транспортом	153
3.3. Управління автомобільним транспортом	166
3.4. Управління водним транспортом	177
3.5. Управління авіаційним транспортом	190
3.6. Управління міським транспортом	195
3.7. Управління трубопровідним транспортом.	197

Розділ 4. Залізничний транспорт України	201
4.1. Сучасний стан залізничного транспорту	201
4.2. Залізниці України	209
4.3. Споруди і пристрої залізничного транспорту	226
4.4. Економічні показники роботи залізниць	227
4.5. Габарити на залізницях	229
4.6. Колійне господарство залізниці	233
4.7. Електропостачання залізниць	238
4.8. Рухомий склад і його утримання	241
4.9. Організація і управління рухом поїздів	251
4.10. Основні показники експлуатаційної роботи	255
4.11. Станції, залізничні вузли, роздільні пункти	261
4.12. Тарифи на залізничному транспорті	268
Розділ 5. Автомобільний транспорт	289
5.1. Загальні положення	289
5.2. Розміщення автотранспортного комплексу по регіонах	292
5.3. Класифікація автомобільного транспорту	312
5.4. Класифікація автомобільних доріг загального користування ...	315
5.5. Характеристика автомобільних шляхів	320
5.6. Особливості роботи допоміжного автотранспорту	328
5.7. Науково-технічні проблеми подальшого розвитку та вдосконалення АТ	333
Розділ 6. Водний транспорт	336
6.1. Річковий транспорт	336
6.2. Рухомий склад річкового транспорту	341
6.3. Річкові порти	343
6.4. Морський транспорт	345
6.5. Морські перевезення	356
6.6. Порти України	363
6.7. Стан морських портів України	389
6.8. Основні напрями розвитку портів	392
6.9. Портові тарифи	393
Розділ 7. Авіаційний транспорт (АТ)	404
7.1. Авіація – наймолодший і найбільш досконалий вид транспорту	404

7.2. Розбудова і сучасний стан державної системи використання повітряного простору України	407
7.3. Досягнення і стан інфраструктури повітряного транспорту в Україні	412
7.4. Технічно-експлуатаційні властивості (АТ)	418
7.5. Науково-технічні проблеми подальшого розвитку АТ	421
7.6. Аеропорти України	423
Розділ 8. Міський транспорт	436
8.1. Види транспорту та його особливості в єдиній системі міста	436
8.2. Стан міського пасажирського транспорту України на прикладі м. Києва та перспективи його розвитку	441
8.3. Виготовлення та ремонт трамваїв і тролейбусів	444
8.4. Метрополітен	447
Розділ 9. Трубопровідний транспорт	454
9.1. Україна – енергетичний вузол Європи	454
9.2. Трубопровідний транспорт України	456
9.3. Класифікація та призначення трубопровідного транспорту	459
9.4. Розвиток мережі трубопроводів	462
9.5. Перспектива розвитку трубопровідного транспорту	466
9.6. Стан трубопровідного транспорту України	467
Розділ 10. Промисловий транспорт	473
10.1. Роль, значення і розвиток промислового транспорту	473
10.2. Міжгалузеві підприємства промислового залізничного транспорту.	476
10.3. Взаємовідносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій	478
10.4. Формування цін (тарифів) на перевезення вантажів та послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту	479
Розділ 11. Нові види транспорту	483
11.1. Різновид нових видів транспорту і перспективи їх розвитку	483
11.2. Ракетний транспорт і Національна космічна програма	487

Розділ 12. Міжнародні транспортні коридори	489
12.1. Загальні положення	489
12.2. Транзитний потенціал України	497
12.3. Тарифна політика	508
12.4. Залізничні МТК	510
12.5. Автомобільні МТК	517
12.6. Міжнародний транспортний коридор №7 по р. Дунай	520
Додатки	536
1. Пропуск авіаційного пасажирського та вантажного транспорту через державний кордон України	536
2. Транзитні вантажопотоки через кордони України трубопровідним транспортом за окремими країнами відправлення та призначення за 2002 рік	537
3. Вантажообіг трубопровідного транспорту за видами вантажів	538
4. Транспортування (перекачка) вантажів трубопроводами	538
Література	539

ВСТУП

Транспорт (від лат. *transporto* – переносу, переміщую, перевозжу) – одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби галузей економіки і населення у перевезеннях.

Економіка будь-якої держави не може ефективно функціонувати без транспорту. Він відіграє значну роль у задоволенні потреб країни у вантажних і пасажирських перевезеннях.

Транспорт як четверта галузь матеріального виробництва

К. Маркс назвав транспорт четвертою галуззю матеріального виробництва. Він зазначав, «что... во всяком процессе производства большую роль играет перемещение предмета труда и необходимые для этого средства труда и рабочая сила... За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение» (К. Маркс, Ф. Энгельс, Соч., 2-е изд. т. 24, с. 170).

Транспорт забезпечує перевезення вантажів, переносить на них свою вартість і утворює нову вартість. За допомогою системи тарифів транспорт не тільки покриває свої видатки, але й утворює чисту продукцію, збільшує національний прибуток країни. Тому і праця робітників, які зайняті на транспорті, є продуктивною працею.

Транспорт має всі три елементи, які характерні для будь-якої галузі матеріального виробництва:

- а) предмети праці – об'єкти перевезення (вантажі, пасажирів);
- б) засоби праці – транспортні засоби;
- в) доцільна діяльність людей – праця.

Транспортну продукцію – переміщення – не можна накопичувати або відкладати про запас, як це робиться в багатьох сферах матеріального виробництва.

Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілкове задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи.

Для вирішення цих завдань необхідно:

- забезпечити розвиток транспортної системи країни, її взаємодії з іншими галузями народного господарства, удосконалювати координацію роботи всіх видів транспорту;

- прискорити створення та впровадження передової техніки та технології, розвивати нові види транспорту;
- застосовувати прогресивні способи перевезення вантажів, значно підняти рівень комплексної механізації вантажно-розвантажувальних та ремонтних робіт, знижувати негативний вплив транспорту на навколишнє середовище.

Мета та завдання дисципліни

Метою викладання дисципліни є: засвоєння студентами поняття «Єдина транспортна система», «Єдина транспортна мережа», та здобуття знань щодо важливості всіх видів транспорту для своєчасного і якісного задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності роботи транспортної системи.

Основні завдання курсу

Основними завданнями курсу є:

- вивчення техніко-економічних особливостей різних видів транспорту;
- визначення сфери економічної доцільності використання різних видів транспорту, враховуючи економічні показники та екологічний вплив на навколишнє середовище.

При вивченні дисципліни особливо рекомендується приділяти увагу усім видам транспорту, їх ролі в єдиній транспортній системі, враховуючи різні можливості зниження трудомісткості вантажно-розвантажувальних робіт, економії паливно-енергетичних ресурсів.

Міждисциплінарні зв'язки

Дисципліна «Загальний курс транспорту» належить до циклу професійно-орієнтованих дисциплін. Викладається протягом другого та третього років навчання (4 та 5 семестр), є основою для вивчення курсів: «Транспортні засоби», «Основи теорії транспортних процесів і систем», «Технологія, організація та управління вантажними автомобільними перевезеннями», «Технологія, організація та управління пасажирськими автомобільними перевезеннями», «Взаємодія видів транспорту», «Логістика», «Спеціалізований рухомий склад та вантажно-розвантажувальні засоби».

Схема міждисциплінарних зв'язків дисципліни «Загальний курс транспорту»

Цикл гуманітарних та соціально-економічних дисциплін.

Цикл функціональних дисциплін.

Загальний курс транспорту.

Транспортні засоби.

Основи теорії транспортних процесів і систем.

Технологія, організація та управління вантажними автомобільними перевезеннями.

Технологія, організація та управління пасажирськими автомобільними перевезеннями.

Взаємодія видів транспорту.

Логістика.

Спеціалізований рухомий склад та вантажно-розвантажувальні засоби.

У процесі вивчення цієї дисципліни студенти одержують комплексні знання про всі види транспорту, їх взаємозв'язок і роль обраної ними спеціальності.

РОЗДІЛ 1

РОЛЬ ТРАНСПОРТУ У РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА І ГАЛУЗЕЙ ЕКОНОМІКИ ДЕРЖАВИ

1.1. КОРОТКІ ІСТОРИЧНІ ВІДОМОСТІ ПРО ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ

Зародження потреб людського суспільства в переміщенні матеріальних мас та людей. Сива давнина

За первісно-общинного ладу людина використовувала тварин; в умовах рабовласництва з появою приватної власності та розподілом людей на класи почали розвиватися держави, вимоги до транспорту підвищились. Розвитку набув водний транспорт, караванні шляхи, візки у вигляді волокуш та нарт пересували великі тварини. Звідси був один крок до створення колісних візків. Виникнення колеса визнано найвизначнішим винаходом людського генія. При феодалізмі зростав обсяг перевезень – проводилися роботи з розширення морських, річкових комунікацій, штучних шляхів сполучення. Сформувались фактори, які гальмували процес розвитку наземних видів транспорту – феодальна власність на землю. Тому виникла ідея про повітряний транспорт.

В умовах капіталізму транспорт став самостійною галуззю, який здійснював перевезення пасажирів та вантажу за певну плату. Транспорт – це основа розвитку цивілізації.

З розвитком суспільства відбувався розподіл праці, виник обмін товарів між ремісниками та хліборобами, що спонукало до вдосконалення транспорту. З утворенням держав відбувалась міждержавна торгівля, що зробило свій внесок в розвиток транспорту.

З сивої давнини відомі трубопровідний, водний та тваринний види транспорту. Спроби побудувати канал між Середземним та Червоним морем належать:

- 1) до 16 ст. до н.е. (правління Рамзеса II);
- 2) до 595 р. до н.е. (Нехао) (перешкодили жриці);
- 3) через 100 років при Дарії I моря були з'єднані.

В 6 ст. до н.е. у Вавилоні паралельно Євфрату був збудований судохідний канал довжиною 600 км, а в портах Греції – моли, причали, доки, ремонтні майстерні.

Винахід колеса сприяв створенню наземних сухопутних доріг. В 6 ст. до н. е. Дарій I створив мережу суходольних доріг на просторі між

Егейським морем та Перською затокою, її основу складала царська дорога завдовжки 2400 км, приблизно через кожні 25 км на ній були споруджені станції з різними службами та приміщеннями. Уздовж дороги були збудовані храми та палаці. Намісники областей повинні були постійно дбати про стан дороги та безпеку руху мандрівників та купців.

Перші згадки про трубопроводи з бамбука для зрошування полів у Китаї датуються 5 тисячоліттям до н. е. В цей час в Єгипті на морському та річковому транспорті працювало 700 тис. осіб. Виконувалось перевезення будівельних матеріалів (блоки каміння до 3 т). У 4–5 ст. до н. е. побудована трієра – судно водозміщенням 100 т, яке мало 86 весел, швидкість 6 вузлів, довжину 40 м, ширину 4 м, посадку 2 м. У 3 ст. до н. е. збудовано мережу доріг, що сполучала столицю з провінціями.

Найбільшу мережу сухопутних доріг, що частково збереглися до наших днів, створила Римська імперія – 75 тис. км. Це радикальна схема з центром на пл. Форуму в Римі, від якої променями розходились в 5-ти головних напрямках дороги на Азію з переправою через Адріатичне море до Балканського півострова і Грецію та Херсонес; Візантія – Азія; Німеччина – Англія; Африка з переправою через Месинську протоку в Сицилію та Карфаген. Тенологія будівництва цих доріг дуже висока, багато народів почали будувати такі конструкції дороги в 19–20 ст. н. е., а дві тисячі років до н. е. – це був період розвитку людського суспільства, коли торгували та воювали переважно з сусідами. Скромні можливості транспорту обмежували діяльність негоціантів та полководців. Процес формування древніх держав, таких як: Єгипет, Персія, Рим, Візантія та Київська Русь супроводжувався розвитком транспорту, що підтримував не тільки їх господарську цілісність, а і територіальну єдність. Організація транспорту в кожній із цих держав враховувала особливості способу виробництва та своєрідність природних умов.

Характеристика одного з найбільших кораблів Єгипту (220–204 рр. до н. е.) – тесароконтера: довжина 125 м, висота 22 м, 40 рядів весел, 4000 гребців, 400 матросів, 3000 воїнів, борти оснащені кріпосною стіною з 24 баштами, на носі закріплено 7 таранів, на кормі 4 керма управління, кожне довжиною 15 м, 4 дерев'яних та 8 залізних якорів.

На початку н. е. на морі було близько 1000 кораблів. 7–8 ст. н. е. – жодні податки за користування каналами не збирались.

8 ст. н. е. – Київська Русь. Водний шлях «з варяг в греки»: Константинополь – Київ – Новгород – Балтійське море (Дніпро – волоком на р. Ловать, Ільмень озеро, р. Волхов, Ладозьке озеро, р. Нева).

З 8 ст. у Європі з'являються податки за використання шляхів сполучення: збори за зберігання вантажу, портовий збір, мостовий збір, за навантаження, розвантаження, огляд. Ці прибутки повинні були направлятися на ремонт та утримання шляхів сполучення. В деяких державах діяло перевантажне право, за яким купець повинен був перевантажувати вантаж зі свого транспортного засобу на засіб феодала, по землі якого він проїжджав. Було поширене право, за яким будь-який вантаж, що впав з воза на землю, ставав власністю володаря землі.

У 9 ст. розквітло піратство. В 10 ст. у поході Олега (910 р.) – використана технічна новина, що здивувала греків. Описані воїни, які, підійшовши до берега, витягували лодії на сушу, ставили їх на колеса і, піднявши вітрила, підступили до міста (вхід в бухту греки загородили великим залізним ланцюгом). Історики вважають, що були перетягнуті легкі кораблі на котках через водорозділ. Київський флот складався в середньому з 500 лодій.

Лодія, видовбана зі стволів довжиною 10–15 м, через низьку стійкість була придатна для плавання річками. Для плавання на морі лодія складала основу, на яку набивались дошки, що збільшувало розміри, вантажопідйомність і стійкість. В подальшому лодії вироблялись цілком з дощок. Екіпаж нараховував 40–60 чол. У 13 ст. розбій на шляхах досяг найбільшого розмаху. В середні віки прискорення економічного розвитку різних країн пов'язано з удосконаленням морського і річкового судноплавства. В цей час на річкових шляхах отримало розповсюдження будівництво шлюзів. Будівництво шлюзів з воротами почалось в XIV ст. в Нідерландах, а в V ст. – в Італії. Пізніше всі європейські країни почали будівництво каналів та шлюзів. Удосконалення конструкції кораблів, вітрильної оснастки та наукові досягнення сприяли відкриттю та освоєнню великої кількості невідомих земель, переділу світу. Це привело до того, що морський транспорт прискорив соціально-економічний розвиток країн, які займали вигідне транспортно-географічне положення. Активізація торгівлі та накопичення капіталу в цих країнах підготувало промислову революцію, що в кінцевому рахунку сприяло утвердженню в них нового капіталістичного способу виробництва.

XVI століття ознаменовано не тільки розвитком водного транспорту, а й використанням першого штучного конвейєра та рейкової колії в гірничій справі. В цей час в Росії було затверджено ямський наказ, згідно якого були організовані через 30–40 верст опорні пункти, де відбувалась зміна коней чи екіпажу – прообраз сучасної системи тягових плечей на

міжміських автомобільних сполученнях. У 16 ст. козаки почали будувати судна-чайки довжиною до 60 м, шириною 10–12 м, глибиною до 8 футів (1 фут – 30,48 см). Чайки знаходились над поверхнею води на 2,5 фути, тому в хвилях важко помітити, екіпаж нараховував 50–70 чол.

Через 100 років в Росії було засновано управління водних та сухо-дольних шляхів сполучення, яке мало характер військової установи. В цей час в світі почався бурхливий розвиток прототипів сучасних видів транспорту.

В 1769 році відбувся іспит першого прообразу автомобіля. 1783 рік ознаменувався польотом на повітряній кулі. В 1803 році пройшли з успіхом іспити паровозу. В 1810 році пропонується ідея переміщення вантажів у трубному просторі з використанням енергії повітря, а вже в 1843 році діяло перше пневмоконтейнерне сполучення. В 30-х роках XIX століття на золотих копальнях Сибіру та Уралу почали транспортувати тверді матеріали по трубах (гідротранспорт). В 1852 році відбувається перший політ дирижабля. В середині XIX століття отримує широке розповсюдження будівництво залізниць у всіх країнах світу. В Росії у 1865 році було створено міністерство шляхів сполучення, котре отримало цивільний статус. А вже в 1869 році були започатковані безпересадкові перевезення вантажів та пасажирів за угодами між приватними залізницями. Перший російський нафтопровід був побудований на околиці м. Баку під керівництвом Д.І. Менделєєва в 1878 році. Між тим розвиток автомобільного та повітряного видів транспорту стримувався відсутністю потужного і легкого двигуна. Тільки в 1885 році з винаходом двигуна внутрішнього згорання склались сприятливі умови для розвитку цих видів транспорту.

1.2. РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ В XVIII–XXI ст.

Основи розвитку транспорту закладені в кінці XVIII ст. До цього часу була винайдена парова машина, яка стала передумовою для створення могутніх видів механічного транспорту — залізничного і водного, що дозволили перевозити пасажирів і вантажі із значно меншими витратами на великі відстані.

Можливість регулярних перевезень масових вантажів у порівняно короткий термін на далекі відстані докорінно змінила умови розміщення промисловості. До появи залізниць сировину, як правило, переробляли в місцях її видобутку. Механічний (водний і залізничний) транспорт спри-

яв широкому розвитку переробної промисловості на базі завізної сировини з далеких районів і вплинув на розвиток промисловості (металургійної і машинобудівної) й інших галузей народного господарства. У міжнародний обмін були залучені усі країни світу, що стало основою для зростання сільського господарства і промисловості.

Період до 1914 р. характеризується технічним розвитком і значним поширенням залізничного, морського і річкового транспорту, після війни — появою і бурхливим розвитком нових видів транспорту: автомобільного, повітряного і трубопровідного. Промисловий переворот наприкінці XVIII ст. означав перехід від мануфактурного виробництва до машинної індустрії, внаслідок чого суттєво зросли масштаби виробництва. Це в свою чергу вимагало різкого збільшення перевезень масових вантажів, насамперед палива і сировини.

Для збуту готової продукції місцеві ринки переросли в національні, а потім у світові, збільшився обсяг транспортної роботи, що вимагало могутніх транспортних засобів.

Розвиток залізничного транспорту став поштовхом до розвитку важких галузей промисловості, стримував будівництво автомобільних шляхів. Разом із залізничним транспортом розвивається водний, який обслуговує переважну частину зовнішньої торгівлі.

Початок XX ст. пов'язаний з винаходом автомобіля. В міру вдосконалення конструкції автомобілів створюється автомобільна промисловість. Розвиток автотранспорту вимагав будівництва великої мережі автомобільних шляхів, що надалі сприяло бурхливому розвитку гірничодобувної, металургійної, машинобудівної та хімічної промисловості.

Залізничний транспорт

Україна належить до регіонів зі значним розвитком залізничного транспорту. На нього припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів.

Залізничний транспорт має вирішальне значення у забезпеченні економічних зв'язків як у межах України, так і в її зв'язках з іншими країнами. Залізнична мережа України склалася переважно в дореволюційний період і перші десятиліття Радянської влади.

Будівництво залізниць на території України почалося в 60-х роках XIX ст. і було викликане необхідністю подальшого розвитку промисловості й сільського господарства, розширенням торгово-економічних зв'язків між окремими районами і країнами.

У 1865 р. побудована залізниця Одеса–Балта, що продовжена через Жмеринку до Києва. У західних областях України залізничне будівництво почалося ще раніше: лінія Львів–Перемишль здана в експлуатацію в 1861 році.

Важливе значення для розвитку економіки України мала дорога Москва–Харків–Ростов, відкрита для руху в 1870 р., яка забезпечила виходи в Центр і на Кавказ. Від цієї дороги з Харкова було побудоване відгалуження на Полтаву–Бірлузу–Одесу, а з Курська – на Київ. Основним вантажем на ній спочатку був хліб, а з розвитком у Донбасі гірничо-металургійної промисловості – на північ поставлялося вугілля і метали, а на південь – ліс.

Довжина залізниць значно збільшилася за останні 20 років XIX ст. У цей час ізольовані залізничні лінії, які перетинали територію України з півночі на південь, сформувалися в єдину залізничну мережу, що забезпечувала тісні зв'язки не тільки з внутрішнім ринком Росії, але і давала вихід до Азовсько-Чорноморських (Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Севастополь, Таганрог) і Балтійських (Лібава) портів.

Подальший розвиток гірничо-металургійної промисловості в Донецькому і Криворізькому басейнах обумовили створення в цих районах густої мережі залізниць. Тільки в 90-і роки в Донецькому басейні їх побудовано більше як 600 км.

Темпи росту довжини залізниць і обсяги перевезень в Україні в кінці XIX ст. були вищими, ніж загалом по залізничній мережі Росії.

У 1913 р. загальна довжина залізниць на території України (у сучасних кордонах) склала 15,6 тис. км, вантажообіг залізничного транспорту досяг 19,9 млрд. ткм, тобто близько 1/3 загального вантажообігу залізниць Росії.

Розвиток залізничної мережі відставав від вантажообігу, що обумовило надмірне для того часу підвищення вантажонапруженості перевезень, яка у 1913 р. на залізничній мережі України складала близько 1,8 млн. ткм/км проти 1,1 млн. ткм/км у середньому в Росії.

Технічний стан залізниць у цей період був надзвичайно слабким і не відповідав інтенсивно зростаючому вантажообігу.

Після жовтневого перевороту 1917 року внаслідок громадянської війни залізнична мережа на Україні була значно зруйнована. Рівень їх забезпеченості рухомим складом і обсяг перевезень вантажів порівняно з довоєнним періодом різко знизилися. Тому вже в перші роки Радянської влади велика увага приділялася відновленню і реконструкції існуючої

залізничної мережі. У першу чергу були відновлені такі найважливіші магістральні лінії, як Куп'янськ–Донецьк–Маріуполь, Кривий Ріг–Донбас–Лиха.

У зв'язку зі зміною вантажопотоків в Україні були проведені великі роботи з реконструкції і розвитку великих сортувальних станцій: Ясинувата, Дебальцево, Червоний Лиман, Дніпропетровськ та інших.

Подальше підвищення пропускної спроможності залізничного транспорту обумовлене також будівництвом нових шляхів. Так, за роки довоєнної п'ятирічки на території України побудовано близько 4 тис. км залізничних колій переважно у районах Донбасу, Придніпров'я, Криворіжжя і на Правобережній Україні. Зокрема, такі важливі залізничні колії, як Дніпропетровськ–Херсон, Москва–Донбас, Червоноармійськ–Павлоград–Новомосковськ, Фастів–Новоград–Волинський, Чернігів–Овруч та інші.

На багатьох ділянках магістральних залізниць були прокладені інші головні шляхи, реконструйовані великі залізничні вузли (Долгинцево, П'ятихатки, Запоріжжя та ін.). На залізницях широко впроваджувалося автоблокування, автозчеплення, автогальмування. Проелектрифіковані окремі ділянки залізниць (Запоріжжя–Нікополь–Долгинцево) загальною протяжністю близько 200 км.

Довжина залізничної мережі України (у сучасних кордонах) у 1940 р. складала 20,1 тис. км, обсяг перевезень вантажів – близько 200 млн. т, пасажирів – 242,6 млн. осіб, загальний обсяг перевізної роботи – 71,9 млрд. ткм і 16,4 млрд. пасажиро-кілометрів.

У період Великої Вітчизняної війни в Україні була цілком зруйнована половина всієї залізничної мережі, а друга – значно пошкоджена. Відновлення її почалося ще в роки війни. Наприкінці 1946 р. уже було реконструйовано близько 90% усіх залізниць. Залізниці оснащувалися автоблокуванням і електричною централізацією. Побудована залізнична лінія Федорівка–Каховка. У 1950 р. обсяг перевезень вантажів і вантажообіг значно перевищували рівень 1940 року.

Але подальше зростання перевезень лімітувалося недостатньою пропускною здатністю багатьох залізничних ліній, вузлів і станцій. Тому в післявоєнні роки основна увага приділялась реконструкції залізничного транспорту на новій технічній базі.

Вирішальне значення для посилення пропускної спроможності залізничної мережі мало широке впровадження електричної і тепловозної тяги. До 1965 р. в Україні електрифіковані магістралі Харків–Лозова–Слав'янськ–Микитівка–Ростов, Харків–Червоний Лиман–Микитівка–Дебаль-

цево, Донбас–Кривий Ріг–Фастів, Львів–Чоп–держкордон. Довжина електрифікованих ліній до того часу мала протяжність 3,6 тис. км, або 16,8% від загальної залізничної мережі країни. Питома вага залізничних магістралей, переведених на тепловозну тягу, була значно вищою і досягла у 1965 р. 40,6% (8,8 тис. км).

На багатьох одноколійних напрямках для посилення пропускної здатності були прокладені інші шляхи і двоколійні вставки (Куп'янськ–Основе, Люботин–Ворожіння, Конотоп–Хутір Михайлівський, Ларга–Садгора, Новоолексіївка–Сімферополь та ін.), довжина яких за 1961–1965 рр. збільшилася на 605 км.

Залізнична мережа України після 1965 р. розширювалась дуже повільно. За 1965–1975 рр. експлуатаційна довжина її зросла тільки на 600 км, або на 2,8% (за попереднє десятиріччя – на 1,3 тис. км), тоді як вантажообіг залізничного транспорту – на 56,7%. У 1980 р. залізницями перевезено 981 млн. т вантажів та 649 млн. пасажирів.

У зв'язку з перебудовою 90-х років усі показники роботи залізничного транспорту почали скорочуватись. Залізниці втрачали свої позиції на користь автомобільного транспорту, який перевозив вантажі та пасажирів на короткі й середні відстані. В останні десятиріччя в Україні обсяг залізничних перевезень значно зменшився також за рахунок того, що зі скороченням обсягів промислового виробництва виникла зміна товарної структури вантажопотоків. Внаслідок цього вантажообіг залізниць, який у 1990 р. складав 474 млрд. ткм, знизився у 2000 р. до 172,8 млрд. ткм, але порівняно з 1999 р. вже відчувається тенденція до його збільшення. Незважаючи на такі негативні явища залізничний транспорт відіграє значну роль в економіці країни.

В Україні виділяється кілька великих транспортних вузлів. Економічні ознаки їх – характер продуктивних сил і чисельність населення обслуговування районів. З цими характеристиками пов'язані обсяги роботи галузі, залежно від чого транспортні вузли поділяють на малі, середні та великі з активним (як правило, вузли – центри добувної промисловості, де переважає відбуття) та пасивним (вузли – центри обробної промисловості, де переважає прибуття) транспортним балансом. Транспортні вузли поділяють також за територіально-функціональним призначенням (розвитком міжсистемних соціально-економічних зв'язків) і характером експлуатаційної роботи: ті, які обслуговують переважно транзитні пасажирські та вантажні потоки, в тому числі перевалочні; ті, які, крім того, обслуговують місцеві промислові підприємства і потреби насе-

лення міста; місцеві, які не виконують транзитних операцій. Найважливішими транспортними вузлами України є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Львів, Одеса, Донецьк. Найбільші залізничні вузли України — Київ, Харків, Лозова, Фастів, Ясинувата, Волноваха, Дебальцеве, Жмеринка, Шепетівка, Синельникове, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Полтава, Бахмач, Коростень, Козятин, Львів. Основні магістралі з Донбасу йдуть на Москву через Харків—Курськ, Куп'янськ—Валуйки—Єлець, Кіндрашівка—Валуйки; на захід — через Харків на Львів; через Мерефу та Ворожбу в західні області та Санкт-Петербург, у Кривий Ріг через Ясинувату—Дніпропетровськ. У південному напрямку залізниці пролягають до портів Азовського і Чорного морів, а також на Кавказ через Ростов-на-Дону; до Поволжя на схід проведена магістраль Куп'янськ—Лиски.

Україна сполучена з Молдовою залізницями Роздільна—Тирасполь—Бендери—Кишинів та Кам'янець—Подільський—Бельци—Рибниця. Значно розширилася мережа приміського залізничного сполучення.

Залізничний транспорт України — четвертий у світі після Росії, США та Канади. За обсягом вантажних перевезень українські залізниці вдвоє перевищують сумарний обсяг перевезень дванадцятьох разом узятих країн Європейського співтовариства.

Найважливішою проблемою для України при її інтеграції у європейську єдину залізничну систему є звуження ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм), як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включитися в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200–300 км/год.).

Автомобільний транспорт та дорожнє господарство

Автомобільний транспорт (АТ) виник і розвинувся як галузь народного господарства за роки Радянської влади.

Після жовтневої революції в країні практично не було автотранспорту. У зв'язку з цим радянське керівництво почало об'єднувати автомобілі іноземного виробництва, що були в країні, та покращувати їх використання. З 1924 р. створюється матеріальна база для ремонту автомобілів, якої до цього часу не існувало. У 30-і роки починається будівництво шляхів з покриттями у вигляді чорного шосе та асфальтобетону.

З піднесенням народного господарства виникла проблема розвитку АТ, тому що обсяг перевезень вантажів і пасажирів постійно підвищувався.

У 1939 р. автотранспорт переданий з розпорядження міських, крайових та обласних виконкомів підприємствам АТ загального користування, які підпорядковувалися народним комісаріатам АТ союзних республік (частина АТ залишалася в підпорядкуванні наркоматів окремих галузей матеріального виробництва). Таким чином, було адміністративно закріплене розмежування АТ на транспорт загального користування та відомчий транспорт.

У 1941 р. вся промисловість і види транспорту підпорядковувалися потребам захисту країни та боротьби з німецькими загарбниками. На базі евакуйованого обладнання будувались нові автотранспортні заводи на Уралі, Волзі, Кавказі, в Сибіру. Вони випускали автомобілі марки ГАЗ-ММЗ та ЗІС-5 різних модифікацій для фронту й народного господарства. У період Вітчизняної війни чисельність автомобілів у країні скоротилася майже вдвічі, тому що автотранспортні підприємства і заводи, що їх випускали, були повністю зруйновані.

Після війни виробництво автомобілів налагодилося і у 1948 р. досягло довоєнного рівня. Перевезення народногосподарських вантажів АТ УРСР збільшилось з 187,2 (1940 р.) до 3058,1 млн. т (1970 р.), пасажирів – відповідно з 29,4 до 4934,5 млн. осіб. Автотранспорт безперервно поповнювався сучасними автомобілями й автобусами вітчизняного виробництва.

Первістком автомобільної промисловості в Україні був Одеський автоскладальний завод (1945 р.). У 1948 р. став до ладу Львівський завод автонавантажувачів, у 1957 р. розпочато серійний випуск автобусів на Львівському автобусному заводі імені 50-річчя СРСР, з 1959 р. – виробництво великовантажних автомобілів на Кременчуцькому автомобільному заводі імені 50-річчя Радянської України, з 1960 р. – випуск легкових автомобілів Запорізьким автомобільним заводом «Комунар», з 1967 р. – вантажопасажирських автомобілів на Луцькому автомобільному заводі.

У 70-і роки розвивається будівництво впорядкованих автошляхів. Якщо до 1917 р. шляхів з твердим покриттям на території України було менше ніж 5 тис. км, то в 1970 р. – 90,8 тис. км. Тільки за 1966–1970 рр. їх збудовано 24 тис. км. Шляхи з твердим покриттям сполучають всі районні центри республіки.

Дрібні автотранспортні господарства були об'єднані та перетворені у великі підприємства. У цей час проводиться велика робота по розвитку та поліпшенню ремонтно-виробничої бази.

Удосконалюється мережа автомобільних шляхів, зокрема: Київ–Харків протяжністю 500 км, Харків–Ростов та інші. Одночасно з будівництвом нових магістралей проводились роботи з реконструкції та ремонту існуючих шляхів, будівництво доріг республіканського, обласного й міського значення. Створено міцне шляхове машинобудівництво, що дозволило повністю забезпечити дорожнє будівництво сучасними засобами механізації. На всіх основних автомобільних магістралях організовані міжміські автомобільні перевезення вантажів і пасажирів. Завдяки цьому збільшувався вантажообіг, покращувались показники роботи АТ. Разом із вантажним автотранспортом розвивався пасажирський автобусний і таксомоторний.

З 1967 р. почався масовий перехід автотранспортних підприємств на нову систему планування та економічного стимулювання. На цій основі майже всі підприємства АТ загального користування в 1969–1970 рр. переведені на нову систему, яка передбачала покращення обслуговування підприємств перевезеннями та іншими послугами, використання основних та оборотних фондів, спеціального рухомого складу, скорочення порожніх пробігів та інше.

Суттєвого розвитку набули централізовані перевезення вантажів в Україні (78%), покращились показники, зросли прибутки. В цей час збільшувалась кількість автомобільних шляхів, переважав розвиток АТ загального користування як більш ефективного порівняно з відомчим транспортом.

У СРСР діяльність АТ спрямовувалась річними та перспективними державними планами, які враховували можливість координації його роботи. Автотранспорт УРСР розвивався як частина єдиної транспортної мережі СРСР, що становила (1975 р.) 19% загальносоюзних вантажних автомобільних перевезень, а питома вага вантажообігу 7,9% (в 1940 р. – 2,1%). Регулярні перевезення пасажирів автобусами організовано у 379 містах і селищах міського типу, легковими таксомоторами – в 454 населених пунктах (1975 р.). Місткість автобусів за 1966–1975 рр. зросла у два рази.

Розвиток АТ вимагав значного розширення мережі автошляхів (АШ) з твердим покриттям та розроблення нових типів покриття для переміщення автомобілів з високими швидкостями. В 1983 р. густота дорожньої сітки в Україні з урахуванням шляхів загального користування та відом-

чих складала – 0,27 км (для порівнення у Франції — 1,44), що свідчить про нерівномірне їх розповсюдження на території країн. АШ загального користування поділяються на міські, селищні та позаміські, за народногосподарським значенням – на загальнодержавні, республіканські, обласні та крайові; місцеві (районні та сільськогосподарські) й відомчі (промислові та інші). Розрізняють також курортні шляхи, які використовуються для пасажирських сполучень у курортних районах.

Особливе народногосподарське значення мають автомагістралі. Однією з перших була автомагістраль Київ–Бориспіль, яка мала шість смуг руху з розділювальною смугою шириною 12,5 м. Найбільші гірські автошляхові тунелі в Україні збудовані в Карпатах і Криму, міські – в Києві, Харкові й Одесі. Найдовшими шляхопроводами в УРСР були шляхопроводи на автомагістралі Київ–Бориспіль – 98,06 м (1985–1970 рр. – 73 м), у містах Тернополі – 348 м (1980 р.), Ніжині – 271 м (1976 р.), Києві: на Брест-Литовському проспекті – 420 м (1964 р.), на вул. Новокостянтинівській – 389 м (1969 р.) та інші.

У Києві через р. Дніпро споруджено перший великий ланцюговий міст (1853 р.), перший у практиці мостобудування вантовий залізобетонний міст (1963 р.), Московський міст, який відноситься до найбільш сучасних мостів вантової системи (1976 р.), перший в СРСР металевий суцільнозварний міст (1953 р.), довжиною – 1543, шириною проїзної частини – 21 м.

В Україні мережа АШ з твердим покриттям становила 116,7 тис. км (1975 р.). До найважливіших належать автошляхи: Київ–Москва, Київ–Ленінград, Київ–Львів, Сімферополь–Ялта–Севастополь. Поряд із зростанням виробництва продукції галузі, кількості типів автомобілів удосконалювались конструкції, підвищувався рівень їх техніко-експлуатаційних можливостей.

Після отримання Україною незалежності, ситуація почала змінюватись лише у середині 90-х років, коли закордонні компанії почали освоєння українського авторинку. З'являлися дилери та дистриб'ютори таких компаній, як «Ford», «Mercedes», «Volkswagen», «Audi», «Mitsubishi», «Mazda», «Toyota», «Nissan» та інші. Так, у 1998 р. в Україну імпортовано 180 тис. легкових автомобілів (власних випущено – 26 тис.), у 1999 р. — понад 300 тисяч.

Показники роботи автомобільного транспорту в 2000 році почали зростати. Найбільш розвинутими стають автотранспортні підприємства, які задовольняють перевезення вантажів і пасажирів на невеликі відстані.

Морський транспорт

До другої половини XIX ст. роль морського транспорту в економіці царської Росії на території України була незначною, незважаючи на те, що це один із найстаріших видів транспорту.

Помітне поживлення в розвитку транспорту України спостерігалося в другій половині XVII ст. Наприкінці XVIII ст. на території сучасної держави виникають морські порти у Херсоні (1778 р.), Севастополі (1783 р.), Одесі (1794 р.). Але значення їх у перевезенні вантажів обмежувалося, оскільки зовнішньоторговельні зв'язки царської Росії наприкінці XVIII – початку XIX ст. були ще не розвинуті і, крім того, здійснювалися в основному через порти Балтійського моря. Протягом першої половини XIX ст. роль портів Чорного й Азовського морів у зовнішній торгівлі зростає: вже в 50-ті роки до них перейшла одна третина експорту царської Росії. Основне місце в експорті займав хліб, особливо пшениця (близько 90%). У 1853 р. через ці порти було вивезено 86,5% загального хлібного експорту Росії.

У другій половині XIX ст., розвиток капіталізму привів до розширення економічних зв'язків не тільки між окремими районами країни, але і зовнішньої торгівлі царської Росії. Велике значення в реалізації цих зв'язків належало морському транспорту, а в здійсненні зовнішньої торгівлі він відігравав провідну роль. Так, на початку XX ст. морським транспортом царської Росії перевезено більше як 75% експорту і понад 50% імпорту.

На зростання перевезень вантажів у Чорному та Азовському морях значний вплив мало будівництво в 60–90-х роках XIX ст. під'їзних залізничних колій до всіх основних портів (Одеси, Миколаєва, Маріуполя та ін.), завдяки чому зона їх впливу вийшла далеко за межі України.

У 1913 р. вантажообіг портів Азово-Чорноморського басейну перевищив 20 млн. т, що склало 46% загального вантажообігу морських портів дореволюційної Росії, з якого 10 млн. т складав вантажообіг портів України. До найбільших портів в Україні у цей період належали Одеса, Миколаїв, Херсон, Маріуполь. При цьому структура вантажообігу портів Чорного й Азовського морів по видах плавання дуже подібні між собою. На каботажні перевезення припадало менше половини вантажообігу портів цих морів, експортно-імпортні вантажі чорноморських портів склали 59,2%, а азовських — 54,9% їхнього вантажообігу. У структурі експорту переважали нафта, залізна і марганцева руди, хліб; імпорту — метали, машини й інша продукція обробної промисловості.

Під час Першої світової і громадянської війн, а також іноземної інтервенції морський транспорт поніс великі збитки. До кінця громадянсь-

кої війни на Чорному морі залишилося 5% суден торгового флоту (від рівня з 1916 року).

Україна приділяла велику увагу відновленню транспорту, зокрема, морського. Уже в перші післявоєнні роки відремонтовано збережений рухомий склад, портове устаткування, судноремонтну базу. У 1924 р. на базі дрібних судноремонтних майстерень в Одесі заснований судноремонтний завод, наприкінці 30-х років споруджені морські судноплавні канали до портів Маріуполь і Бердянськ, що сприяло росту обсягу перевезень. Якщо в 1928 р. вантажообіг портів Азовсько-Чорноморського басейну склав тільки 35% від показника 1913 р., то вже у 1930 р. цей рівень був перевершений. Майже 50% вантажообігу портів басейну здійснювали порти України.

У цей час морський транспорт ще не цілком задовольняв потреби народного господарства країни в перевезеннях: не вистачало, насамперед, рухомого складу, особливо великотоннажного, здатного здійснювати далекі зовнішньоторговельні перевезення, у зв'язку з чим доводилося брати у користування судна іноземних власників. З початку перших п'ятирічок значна увага приділялася розвитку власного суднобудування. У листопаді 1930 р. на Миколаївському суднобудівному заводі був спущений на воду танкер «Москва» дедвейтом 9 тис. т – головне судно серії танкерів для радянського морського наливного флоту. За короткий період торговому флоту поставлено багато суден, здатних перевозити як насипні, так і наливні вантажі. Частина суден для вітчизняного флоту будувалася за кордоном.

Значна робота проведена з реконструкції існуючих портів — Миколаївського, Херсонського, Маріупольського, Одеського, а також будівництву нових (промислові порти біля заводу «Азовсталь» і в Камиш-Буруні), що прискорило зростання обсягу перевезень вантажів. Уже в 1940 р. морський транспорт України виконував більше ніж 34% морських перевезень СРСР.

У період Великої Вітчизняної війни морському транспорту України, як і всього Радянського Союзу, нанесено величезних збитків. Значно постраждали порти і портове обладнання, майже в два рази скоротився тоннаж морського флоту. Після війни почалися роботи з відбудови Одеського, Миколаївського, Херсонського, Феодосійського і Керченського портів. До 1950 р. завершено відновлення берегового господарства і флоту, а також судноремонтних заводів Одеси, Керчі, Маріуполя.

Морський транспорт України в післявоєнний період не тільки задовольняє основні потреби народного господарства країни з переви-

зення вантажів і пасажирів, але й виконує замовлення іноземних вантажовласників щодо транспортування товарів. Але в 90-х роках ситуація почала стрімко погіршуватись: обсяги перевезень у 1990 р. складали 53, а в 2000 р. – 6,3 млн. т, що обумовлене багатьма причинами, в тому числі змінами в географії зовнішньої торгівлі.

Річковий транспорт

Дніпро (давньогрецька назва – Борисфен, а давньослов'янське – Славутич) має довжину 2285 км і є третьою за довжиною річкою в Європі після Волги і Дунаю.

Найголовніші притоки Дніпра: Сож – 648 км, Десна – 1133, Сула – 415, Псел – 692, Ворскла – 452, Орел – 320, Конка – 140, Березина – 613, Прип'ять – 802, Тетерів – 365, Рось – 346, Інгулець – 549, Самара – 311 км. Ріка Дніпро була головним і найзручнішим шляхом сполучення між слов'янами, Візантією і народами Сходу.

У 1835 р. виникла перша пароплавна компанія на Дніпрі. Два пароплави, що належали їй, буксировали баржі з каменем для будівництва Київської фортеці та Броварського шосе. У 1850 р. між містами Кременчуком і Пінськом відкрилася перша регулярна пасажирська лінія, що обслуговувалась пароплавом «Вісла»; який належав поміщику Пулавському. У 1857 р. на Нижньому Дніпрі і Чорноморському узбережжі було організовано «Російське товариство пароплавства і торгівлі» (РТПТ).

У 1858 р. виникло «Товариство пароплавства по Дніпру і його притоках». У 1868 р. у його розпорядженні було десять пароплавів. Незважаючи на те, що вони збудовані за кордоном і коштували дуже дорого, пароплави були незручні: великі, але з тісними каютами і відкритими палубами. Крім пасажирських пароплавів, з'явилися і буксирні парові судна. У цей же час у Києві, Херсоні й інших придніпровських містах з'являються нові підприємці — власники пароплавів і барж. Конкуренція між ними й «Товариством» змусила пароплавство збільшити склад флоту.

У 1884 р. виникло нове підприємство «Друге пароплавне товариство по Дніпру і його притоках». Обидва товариства довго конкурували, а з 1894 р. вони злилися в одне і почали роботу з загальним правлінням.

В 1906 р., на Дніпровському басейні нараховувалося 382 самохідних і 2226 несамохідних суден. Судна розвантажувалися переважно вручну, оскільки не було ніяких перевантажувальних механізмів, крім кількох плавучих зернових елеваторів.

Дніпро був роз'єднаний порогами на дві ізольовані одна від одної ділянки, що вкрай негативно позначалося на розвитку річкових переве-

зень. Царський уряд не міг організувати наскрізне судноплавство на Дніпрі. Цю проблему успішно вирішили тільки в 1932 р. Напередодні Жовтневої революції на Дніпрі було 280 одиниць самохідного флоту, з яких 79 належало «Об'єднаному товариству пароплавства по Дніпру і його притоках». Незначна кількість суден на Нижньому Дніпрі належала РТПТу, а решта – іншим власникам.

8 лютого 1918 р. Рада Народних Комісарів прийняла Декрет про націоналізацію флоту. Частина суден була озброєна, а всі працюючі на річковому транспорті вважалися мобілізованими. З відкриттям навігації в 1919 р. кілька пароплавів ввели до складу Дніпровської військової флотилії. І тільки після закінчення громадянської війни відкрилася нова сторінка в історії річкового транспорту України.

До початку Великої Вітчизняної війни річковий транспорт нараховував 271 одиницю самохідного флоту загальною потужністю 37,9 тис. к.с. і 624 одиниці несамохідних, сумарною вантажопідйомністю 211,8 тис. т. Річкові перевезення в басейні Дніпра здійснювали два пароплавства: на верхній ділянці до гирла р. Прип'ять – Дніпро-Двинське, на середньому і нижньому – Дніпровське. Загальна довжина судноплавних річкових шляхів складала 7872 км.

У 1941–1945 рр. господарство Дніпровського басейну зазнало величезних втрат. Майже весь річковий флот басейну був затоплений. У більшості великих річкових пунктів берегове господарство виявилось зруйнованим. У Кременчуці, Дніпропетровську, Запоріжжі й Херсоні річкові вокзали були цілком зруйновані чи спалені; підірвана або значно ушкоджена більшість перевантажувальних механізмів у портах, складське господарство, зокрема електрогосподарство і берегові спорудження в основному знищені. З 17-ти промислових судноремонтних підприємств дев'ять були повністю зруйновані. Дніпровський водний шлях був засмічений і занедбаний. На деяких перекатах глибини упали настільки, що судноплавство стало неможливим. Стали непридатними такі штучні водні шляхи і першокласні спорудження, як Дніпровська гребля, шлюз і об'єкти Дніпро-Бузького каналу.

У 1947 р. уряд СРСР прийняв постанову про відновлення і подальший розвиток річкового транспорту. До цього часу вже були відновлені Дніпро-Бузький канал, гребля і шлюз Дніпрогесу, наскрізне судноплавство по Дніпру. При Раді Міністрів УРСР створене окреме Управління освоєння й експлуатації малих рік.

У 1953 р. у Дніпровському річковому пароплаванні з'явилися власні контейнери для перевезення високотарифікованих вантажів великої

швидкості. Цього ж року їх перевезено всього 800 штук, а у 1955 р. — до 15,4 тис. шт. Для поліпшення обслуговування клієнтури були організовані транспортно-експедиційні контори.

У 60-х роках на Дніпрі вводяться в експлуатацію великі вантажні теплоходи типу «Запоріжжя» вантажопідйомністю 1200–1800 т вітчизняної будівлі, комфортабельні пасажирські дизель-електроходи, швидкісні судна на підводних крилах типу «Ракета», а потім «Метеор».

У 90-х рр. скорочується довжина суднохідних шляхів через зменшення глибин та стрімкого зниження річкового тоннажу. Обсяг перевезень вантажів річковим транспортом зменшився з 66 (1990 р.) до 8,3 млн. т (2000 р.). Внутрішній водний транспорт поступово втрачає свої позиції, оскільки все більше внутрішньоконтинентальних перевезень здійснюється автомобільним і залізничним транспортом.

Авіаційний транспорт

Кінець першого десятиріччя ХХ століття став рубежем, що розділяє два періоди в історії авіації. Якщо в перший період основною метою було здійснення польоту на апаратах, важчих за повітря, то в другий – створення літаків, здатних упевнено виконувати практичні завдання. До цього часу в Україні сформувалося три великих центри – Київ, Одеса і Харків, що мали за мету подальший розвиток авіаційної науки і техніки. Повітряний транспорт був єдиним засобом швидкої і порівняно недорогої доставки пасажирів і вантажів. У 1930 р. в Москві створюється Всесоюзне об'єднання цивільного повітряного флоту (ЦПФ). Протягом наступних шести десятиліть цивільна авіація України існувала в системі ЦПФ як одне з територіальних управлінь Аерофлоту. Спочатку «Укрповітрошлях» після реорганізації іменувався Управлінням українських і кавказьких повітряних ліній, а з 1934 р. – Українським територіальним управлінням цивільної авіації.

У 1931 р. будується невеликий Одеський аеровокзал. У грудні 1932 р. в Харкові відкрився новий аеропорт, у 1933 р. упорядкували Київський аеропорт у Броварах. Через Україну проходила друга основна артерія – Москва–Баку–Тбілісі. Головними лініями на той час були: Москва–Харків–Запоріжжя–Сімферополь, Москва–Київ–Одеса, Харків–Москва, Харків–Дніпропетровськ–Кривий Ріг–Миколаїв–Одеса, Миколаїв–Херсон–Скадовськ, Київ–Харків і Київ–Ростов. У 1938 р. відкрилися лінії Київ–Дніпропетровськ–Сімферополь та Київ–Ростов–Мінводи. У 1939 р. почалися польоти по трасах Москва–Київ–Львів, Київ–Тернопіль–Станіслав і Київ–

Рівне—Луцьк. У 1935–1938 рр. працювала перша регулярна пасажирська гідроавіалінія Одеса–Батумі.

На початку 30-х років літаки вперше стали використовуватися на Чорному морі з метою риборозвідування. Дуже важливим політичним значенням для правлячої верхівки країни в ті роки було перевезення матриць центральних газет. З цією метою в 1939 р. в Києві створюється спеціальна авіаланка матричних літаків П-5.

У 1941–1945 рр. цивільний повітряний флот підпорядковувався Наркомату оборони. Протягом 1944–1970 рр. на Харківському заводі були виготовлені літаки: Як-9Б (1944 р.), Як-8 (1945 р.), Як-18 (1947 р.), МіГ-15 УТИ (1950), Ту-104 (1954 р.), Ту-104 А (1957 р.), Ту-124 (1958 р.), Ту-134 (1965 р.), Ту-134 А (1960 р.). У 1943 р. почалося відновлення Запорізького авіамоторного заводу.

У 1950 р. збільшилася кількість аеропортів, що приймали і випускали літаки в складних метеорологічних умовах.

У 1958 р. відкрилася регулярна вертолітна пасажирська лінія Сімферополь–Ялта. Вертольоти літали також в Судак, Феодосію, з'явилася мережа вертолітних ліній у Прикарпатті. В наступні роки за допомогою вертольотів у важкодоступних районах Карпат було організовано постійне спостереження за нафто- і газопроводами.

Починаючи з кінця 50-х років, у Радянському Союзі жодна з республік не мала такої розвинутої мережі залізничних, водних і автомобільних шляхів як Україна. Українське керівництво ЦА займало перше місце в Аерофлоті за кількістю і довжиною повітряних ліній, перевезенням пасажирів. На початку 60-х років у повітряному просторі країни функціонувало близько 300 трас, з них 85 союзних, республіканських, курортних, що з 1959 р. обслуговувалися літаками з турбореактивними і турбогвинтовими двигунами.

У 1951–1952 рр. відкриваються повітряні лінії: Київ–Свердловськ, Київ–Миколаїв, Одеса–Мінеральні Води, Одеса–Донецьк–Ростов та інші. Вперше відкрився регулярний нічний рух. Швидко зросли перевезення пасажирів: у 1951 р. вони склали 274, у 1956 р. – 380 тис. осіб. У 1964 р. почав працювати найбільший в Україні аеровокзал, побудований у Борисполі біля Києва.

У 1973 р. створений спеціалізований літак Ан-30, призначений для фотографування земної поверхні з метою виготовлення топографічних і спеціальних карт, а також інших видів повітряної зйомки на висоті від 800 м до практичної стелі – 8300–8600 м. Літак Ан-30М

«Метеозахист» призначений для захисту певної території чи об'єкта від надмірного випадання атмосферних опадів шляхом їх штучного перерозподілу в прилеглих районах. Крім того, його можна використовувати для створення атмосферних опадів шляхом обробки хмарності з метою зрошення сільгоспугідь, збільшення сніжного покриву, боротьби з лісовими пожежами. У 1976 р. побудований літак Ан-32, для перевезень людей і вантажів на лініях малої та середньої довжини, а також для використання в санітарному й іншому варіантах. Літак Ан-28 – це багатоцільовий легкий літак короткого злету і посадки з двома газотурбінними двигунами, призначений для заміни Ан-2. У серпні 1977 р. зробив свій перший політ транспортний реактивний літак Ан-72, який повинен замінити літаки типу Ан-26. Важкий транспортний літак Ан-124 «Руслан», створений у 1982 р., призначається для перевезення різних вантажів загальною вагою до 150 т. Згодом створений надважкий транспортний літак Ан-225 «Мрія».

У 1983 р. для виконання тренувальних польотів і участі в змаганнях побудований мотодельтаплан Т-4, наступного року — дельтаплан «Славутич-Спорт». Широку популярність одержав багатоцільовий двомісний мотодельтаплан Т-2, що експонувався у 1990 році на міжнародній авіакосмічній виставці у Фарнборо (Великобританія).

Після розпаду Радянського Союзу стан авіації став погрожуючим, що пов'язано з дуже низькою платоспроможністю вітчизняної клієнтури, відсутністю налагоджених взаємозв'язків між перевізниками та авіаційною промисловістю, а також зі збільшенням небезпеки польотів.

Міський транспорт. Метрополітен

Лондон, друга половина XIX сторіччя. Завдяки економічному, політичному, культурному розквіту в Англії вже давно назріла необхідність вирішити проблему росту пасажиропотоку в столиці. Одним з рішень було організувати рух в підземних тунелях міста, що дозволяло в повній мірі використовувати швидкість, надійність та зручність руху, оскільки тут відсутні перетини шляхів та зустрічні потоки транспорту і пішоходів. Тому в 1863 році в Лондоні споруджується перша в світі підземна залізниця (метро). Поїзди тут рухалися за допомогою паровозів. Дим заповнював тунелі, кіптява осідала на вагонах і на облицюванні станцій та вестибюлів, затемнюючи і без того бліде освітлення.

Але все ж таки підземні поїзди ходили набагато швидше, ніж карети і диліжанси на вулицях. Населення Лондона все частіше користувалось саме цим засобом пересування, і за небачено короткий час потік

пасажирів метро збільшився настільки, що перевершив найбільш оптимістичні сподівання.

В наступні десятиліття метрополітени почали споруджувати у багатьох великих містах світу. Приклад Лондона наслідували Ліверпуль і Глазго, Нью-Йорк і Чикаго, Берлін і Гамбург, Мадрид, Токіо, Будапешт, Буенос-Айрес, Афіни, Париж та інші. Найяскравішою сторінкою в історії будівництва підземних доріг є спорудження метрополітенів у найбільших містах України та країнах СНД – Києві, Дніпропетровську, Харкові, Донецьку, Москві, Санкт-Петербурзі, Новосибірську, Єревані, Тбілісі, Баку, Омську.

15 травня 1935 р. вперше відчинилися двері тринадцяти станцій першої черги Московського метрополітену. Радянських людей зустріли казкові підземні палаци, де не відчувався гнітючий морок підземелля, де різноколірний мармур і полірований граніт підкреслюють тонкі переливи кришталю і блиск позолоти. У 1955 році відкрився рух на підземній дорозі в Ленінграді.

Київський метрополітен почав діяти в 1960 р. Київське метро – не тільки першокласна транспортна споруда, а й видатний твір мистецтва. Він побудований в єдиному комплексі монументальних архітектурних споруд під землею та на її поверхні. В період його проектування і будівництва архітекторам довелося розв'язати досить складне завдання – як використати всі можливості архітектурної композиції, щоб надати станціям життєрадісного, глибоко оптимістичного, художнього, і разом з тим, – виключно оригінального вигляду.

Метрополітен у Києві міг з'явитись вслід за Лондонським. В Києві вперше запропонували заглибитись рейками під землю ще у 1884 році. Але тоді мова йшла не про «підземку» англійську чи американську, а про ділянку залізниці в тунелі. Пропонувалося прокласти рейки по набережній, а потім тунелем. Він повинен був увійти у схил нижче Поштової площі і вийти на поверхню в районі Бесарабки. Тут планувалося будівництво нового пасажирського вокзалу, а той, що був розташований за р. Либідь, мав бути перетворений на товарну станцію. Пропозиція довго обговорювалась, але міська Дума її відхилила. Ще одна реальна можливість спорудження метрополітену в Києві з'явилась у вересні 1916 року, коли до міського голови звернувся голова правління Київського відділення Російсько-американської торгової палати з пропозиціями щодо покращання транспортного сполучення міста.

Він писав: «Розвиток Києва останнім часом просувається швидкими темпами як стосовно приросту населення, так і стосовно розвитку

бурхливої торгово-промислової діяльності. Своєрідні умови Києва: віддаленість житлових кварталів від комерційного центру, неймовірна дорожня нечвартир в центральних і сусідніх з ними кварталах, розтягнутість міста, його гористе розміщення, переважно комерційний характер населення – все це підіймає, в першу чергу, питання дешевого, швидкого і безпечного у всіх відношеннях сполучення. Київський міський трамвай не відповідає в даний час жодній з цих умов. Дефекти його всім відомі, причини їх в тому, що в умовах, що склалися, розвиток трамвайної мережі не може йти в ногу з випереджуваним його розвитком міста. Збільшення кількості вагонів на головних лініях загрожує уповільненням вуличного руху, а збільшення швидкості руху вагонів загрожує безпеці людей. Єдиним виходом з ситуації, що склалася, є поступовий перехід від наземного трамваю до підземного, починаючи з головних вулиць».

7 грудня 1916 р. в.о. міського голови відповів Російсько-американській торгівій палаті: «Міська управа, детально розглянувши пропозицію Палати, принципово погодилась на залучення американського капіталу до справи обладнання м. Києва швидкісними шляхами сполучення за участю міського управління в підприємстві американського капіталу, що може виникнути для реалізації цієї мети, вважаючи концесійний спосіб організації міських підприємств в подальшому для міського управління неприйнятними».

Не на таку відповідь розраховувала торгова палата, що думала саме про концесію. Але вона не відмовилась від своїх планів і в січні 1917 р. запросила статистичні дані по Києву. Планувалося розгорнути в Америці агітацію по залученню капіталів для будівництва метрополітену в Києві. Такими були перші кроки до київського метро, що залишилися нереалізованими через революційний 1917-й. І все ж таки в червні наступного року після катастрофічного вибуху артилерійських снарядів на Звірінці (вони знаходились в трикутнику між сучасними вулицями Бастіонною і Кіквідзе) про метрополітен заговорили знову. Мова йшла про плани уряду гетьмана Української держави Павла Скоропадського перетворити постраждалий Звіринець на кращий район Києва. Побудувати тут урядовий центр з гетьманським палацом, розмістити установи й інститути Академії наук, влаштувати обладнаний за останнім словом техніки центральний ринок, через який все місто забезпечувалось би всіма необхідними товарами і продуктами.

Газета «Відродження» писала: «Підйомні машини, як вантажні, так і пасажирські, значно кращі, ніж на Михайлівському підйомі (мова йде про

фунікулер) будуть піднімати з Дніпра людей і вантажі, яким необхідно потрапити з берега на Звіринець чи в Київ. Будуть побудовані водопровід, каналізація, електростанція і трамвай, який має зараз велике значення. Задумане будівництво трамваїв, крім таких, як зараз – наземних, ще і в тунелях, які називаються метрополітеном. Земля Звіринець і взагалі Києва, де повинні провести метрополітен, найкраще підходить для цього будівництва. Київ стоїть на горах і рівнинах, створених самою природою, і метрополітен, виринаючи з тунелю-гори на рівнину і знову проїжджаючи в тунелі, буде перевозити всіх і все з Бессарабки на Деміївку, зі Звіринець на Лук'янівку, з набережної чи Прорізної на Задніпровські Слобідки». Однак і цим райдужним планам не судилося здійснитись так швидко, оскільки 14 грудня 1918 року влада від гетьмана Скоропадського перейшла до Директорії Симона Петлюри.

Прошло майже 20 років, доки плани будівництва метро в Києві стали набувати певної реальності. 9 липня 1936 року Президія Київської міської ради розглянула дипломну роботу випускника Московського інституту інженерів транспорту «Проект Київського метрополітену». У протоколі зазначалося, що автор «вдало підійшов до вирішення одного з питань реконструкції м. Києва і облаштування міського транспорту, а також вдало розробив окремі практичні питання схеми метрополітену». За цей проект інженер отримав від міста премію в 1000 карбованців.

Поширились чутки про те, що незабаром почнеться будівництво метро, і в Київ стали приходити листи від спеціалістів гірничо-шахтної справи з пропозиціями своїх послуг. Міська рада до певного часу відмовляла, але в 1938 р. почалися підготовчі роботи, які перервала Велика Вітчизняна війна.

Трубопровідний транспорт

Розвиток трубопровідного транспорту в Україні пов'язаний з газовою і нафтовою промисловістю. Газова промисловість України створена переважно за роки Радянської влади. Промисловий видобуток газу почався в 1924 р. у зв'язку зі здачею в експлуатацію Дашавського родовища газу. У тому ж році для транспортування дашавського газу споруджені перші газопроводи: Дашава–Дрогобич та Дашава–Стрий, а в 1929 р. Дашава–Львів. У 1938 р. експлуатувалося вже 14 газопроводів загальною довжиною 500 км.

Інтенсивне будівництво газопроводів в Україні почалося з прокладення в 1948 р. газопроводу Дашава–Київ довжиною 512 км з діаметром труб 508 мм. Це був найбільш на той час магістральний газопровід.

У наступні роки він прокладений через Брянськ на Москву. Довжина газопроводу Дашава–Київ–Москва досягла 1330 км, у тому числі на території України – 851 км.

Із введенням в експлуатацію цього газопроводу Україна почала транспортувати прикарпатський газ за межі республіки. Подальший розвиток видобутку газу з родовищ Прикарпаття обумовив спорудження нових магістральних газопроводів.

За цей період почали працювати газопроводи місцевого значення: Дашава–Болехов–Долина–Вільче–Волиця–Львів (68 км), Угерськ–Івано-Франківськ (101 км), Угерськ–Ходорів–Жидачів (25 км), Косів–Чернівці (68 км) та ін. загальною довжиною 360 км.

У 1960 р. завершене будівництво могутнього магістрального газопроводу Дашава–Мінськ довжиною 662 км з діаметром труб 720 і 820 мм. Через два роки цей газопровід продовжений до Вільнюса і Риги. Загальна довжина його склала 1198 км. Траса газопроводу проходила територіями чотирьох республік — Української (близько 300 км), Білоруської (600 км), Литовської (250 км) і Латвійської (50 км).

Першим магістральним газопроводом, побудованим від Шебелинського родовища, був газопровід Шебелинка–Харків. Згодом його продовжили до Белгорода, Брянська й у 1959 р. приєднали до газопроводу Дашава–Київ–Москва.

Кільцювання названих газопроводів мало велике значення. Шебелинський газ, що надходив у газопровід Белгород–Брянськ, став подаватися газопроводом Київ–Брянськ у зворотному напрямку для споживачів Чернігова, Шостки, Києва.

З введенням в експлуатацію газопроводу Шебелинка–Дніпропетровськ–Кривий Ріг–Одеса різко зросло споживання газу. До газопроводу підключаються великі споживачі – металургійні та хімічні заводи, електростанції. Газопровід Шебелинка–Дніпропетровськ–Кривий Ріг–Одеса має відводи до Запоріжжя, Нікополя, Миколаєва, Херсона.

Для задоволення зростаючих потреб у газі в 1960 р. побудована друга нитка—Шебелинка–Дніпропетровськ діаметром труб 729 мм, і подача газу подвоїлася. У цей же період побудовані газопроводи Таганрог–Жданів, Таганрог–Амвросіївка–Слов'янськ.

У 1961–1962 рр. введений в експлуатацію магістральний газопровід Шебелинка–Полтава–Київ довжиною 454 км, що перетнув центральну частину Дніпровсько–Донецької западини. Це створило сприятливі умови для прискореного введення в експлуатацію відкритих родо-

вищ і з'єднання газових родовищ республіки в єдину газотранспортну систему.

У цей час став до ладу газопровід Шебелинка—Острогозьк довжиною 246 км з діаметром труб 1020 мм. Довжина його на території України становила 118,6 км. Цей газопровід з'єднаний з магістраллю Краснодарський край—Москва—Ленінград. Разом з тим від газопроводів Краснодарський край—Москва і Ставропольський край—Москва споруджені відводи до 24-х міст Донбасу.

Загальна довжина магістральних газопроводів на території України в 1965 р. досягла 7315 км, а у 1960р. вона становила 4116 м, тобто за п'ять років збільшилася на 77,7%.

У зв'язку з введенням в експлуатацію нових відкритих газових родовищ в Криму були побудовані нові магістральні газопроводи: у 1966 р. від Глібовського родовища побудований магістральний газопровід Глібовка—Сімферополь довжиною 159 км з діаметром труб 529 мм, у 1970 р., у Криму вступив в експлуатацію другий газопровід Джанкой—Сімферополь довжиною 92 км.

З будівництвом цих газопроводів була вирішена проблема постачання паливом Кримської області за рахунок власних ресурсів. Побудований також магістральний газопровід «Братерство», що з'єднав м. Долину (Івано-Франківська область) з м. Шаля (Чехословаччина).

Внаслідок відкриття нових газових родовищ у східних областях республіки виникла необхідність будівництва магістрального газопроводу Єфремівка—Диканька—Київ із продовженням його до західних областей України. Довжина цього газопроводу 1010 км, діаметр труб 1020 мм.

Газопровід об'єднав два великих газонасних райони — Донецько-Придніпровську западину і Передкарпаття. У 1973 р. введена друга черга газопроводу Долина—Ужгород—Держжордон УРСР—ЧССР. На початок 1975 р. загальна довжина магістральних газопроводів досягла 14131 км, що склало 15,3% від їх довжини в СРСР.

Одночасно з розвитком газотранспортної системи в Україні відбувається будівництво нафтопроводів. Так, у 1928–1932 рр. побудований продуктопровід Армавір—Трудова. Перед Великою Вітчизняною війною він був підключений до трубопроводу Грозний—Армавір, що дало можливість транспортувати продукти нафтопереробки з Грозного в район Донбасу.

Подальший розвиток нафтопроводів у республіці продовжувався і у післявоєнний час. У 50-х роках побудовані нафтопроводи Долина—Дро-

гобич (58 км), Битків–Надвірна (15 км), що забезпечили подачу сирової нафти з Долинського та Битківського родовища на Дрогобицький і Надвірнянський нафтопереробні заводи.

У 1951 р. почалася експлуатація нових родовищ нафти в районі Дніпровсько-Донецької западини, на території Полтавської, Сумської та Чернігівської областей, що стало основою для будівництва магістральних нафтопроводів у східних областях: у 1966 р. зданий в експлуатацію могутній нафтопровід Гніденці–Розбишівське–Кременчук довжиною 280 км (у наступні роки його довжина зросла до 395 км), який забезпечив транспортування сирової нафти з районів видобутку на Кременчуцький нафтопереробний завод.

По території України проходить транс'європейський нафтопровід «Дружба», довжина якого в межах держави 680 км. Відкриті такі могутні нафтопроводи, як Кременчук–Херсон (428 км), Мічуринськ–Кременчук (313 км) та інші, у 1974 р. — етиленопровід Леніноварош (Угорщина)–Калуш (Івано-Франківська область), по якому надходить етилен для виробництва поліхлорвінілу на хіміко-металургійний комбінат у Калуші.

Проголошення України незалежною суверенною державою вимагало створення власної системи нафтозабезпечення, на базі довгострокових договорів, а також національного нафтового запасу, який би був гарантом стабільності функціонування народного господарства країни. Виникла необхідність закупівлі нафти на світовому ринку і одночасно створення її державного запасу, який може забезпечити економічну незалежність України у випадку порушення поставок при зміні зовнішньополітичної ситуації, кон'юнктури зовнішнього ринку, стихійних лихах, аваріях та інших випадках.

Незважаючи на несприятливі економічні фактори в 1992–1998 рр., збудовано та введено в експлуатацію 3693 км магістральних газопроводів і відводів, а саме: газопровід Торжок–Долина (1994 р.) довжиною 530 км, Тула–Шостка–Київ (490 км), Краматорськ–Донецьк (59,7 км), до Рівненського промвузла (46 км), Коростень–Рокитне (47 км), газопроводи-відводи до 202 населених пунктів. У 1998 р. введено п'ять газопроводів-відводів до населених пунктів загальною довжиною 29,8 км.

Крім того, закінчується будівництво газопроводу Донецьк–Маріуполь довжиною 80,6 км; завершене спорудження газопроводу Сімферополь–Севастополь (51 км) та Краматорськ–Донецьк (18 км).

У 1999 р. введений в експлуатацію газопровід Хуст–Сату-Маре (Румунія) загальною довжиною 60 км, у т. ч. 20 км територією України. Здані в експлуатацію перші дві черги газопроводу Джанкой–Феодосія–

Керч довжиною 155 км (загальна протяжність 270 км). Розпочато будівництво газопроводу Ананьїв–Ізмаїл (другої нитки) довжиною 577 км, діаметром 1200–1400 мм, продуктивністю 18,3 млрд. кубометрів на рік, газопроводу-перемички Тальне–Ананьїв довжиною 189 км, продуктивністю 14,4 млрд. кубометрів на рік та інші.

У 1999 р. введено в експлуатацію нафтопровід Жулим–Дрогобич (44 км), зварено більше 106 км труб та підготовлено до експлуатації 188 км нафтопроводу Одеса–Броди. Нафтопровід Одеса–Броди має діаметр труб 1020 мм та довжину 670 км.

Для перспективного розвитку нафтопровідної системи України і збільшення транзиту нафти через її територію до Західної Європи з Азербайджану, Казахстану та ін. суттєве значення має прискорене завершення будівництва нафтопроводу Одеса–Броди. Зараз будується термінал «Південний».

У цілому загальна потужність газотранспортної системи збільшиться на вході з 291,6 до 310 млрд. кубометрів, а на виході – зі 133,5 до 150–160 млрд. кубометрів на рік.

Газотранспортна система забезпечує подачу газу до всіх областей України та 93% транзитних поставок російського газу до країн Центральної та Західної Європи і Туреччини та заробляє до 40% необхідної для України кількості газу.

Газотранспортна система включає сьогодні понад 35 тис. км газопроводів, у тому числі 14 тис. км діаметром 1012–1420 мм. Пропускна спроможність системи становить на вході 290, на виході – 170 млрд. м³ на рік.

У цілому транспорт за період реорганізації економіки України, як і інші галузі, потрапив під вплив суттєвих змін. Затяжний період (1991–2000 рр.) спаду промислового та сільськогосподарського виробництва в економіці України, падіння життєвого рівня населення призвели до зменшення попиту на послуги підприємств транспорту і, як наслідок, до скорочення обсягів вантажних та пасажирських перевезень.

Розміщення транспорту по регіонах (економічних районах) визначає основні напрямки розвитку кожного регіону та їх взаємовідносин між собою та зв'язок України з іншими країнами. Економіко-географічне положення, наявності природо-ресурсного потенціалу в кожному регіоні України набуває свого специфічного характеру, виділяється своєю спеціалізацією. Порівняння показників транспортної роботи по регіонах дозволяє виявити основні напрямки розвитку того чи іншого виду транспорту, забезпечення транспортом по регіонах. Комплексна оцінка рівнів розвитку транспорту та його ефективності в розрізі економічних районів є

передпроектним обґрунтуванням, на базі якого розробляється територіальний аспект галузевих програм техніко-економічного розвитку транспорту на середньострокову і більш віддалену перспективу.

Взятий курс на інтеграцію транспортної системи України в європейську та світову транспортну системи потребує створення і використання міжнародних транспортних коридорів. Україна має великий транспортний потенціал для здійснення міждержавного транзиту, тому велика увагу приділяється визначенню вантажо- та пасажиропотоків.

1.3. ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ, ХАРАКТЕРИСТИКА ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Транспорт відіграє велику роль у життєзабезпеченні людей, поєднуючи виробництво продукції з її споживачем, зв'язуючи регіони України між собою, а також з іншими державами. Транспорт відіграє величезну роль і в зміцненні обороноздатності країни.

Кожен вид транспорту – це складний комплекс пристроїв, споруд, машин і механізмів. Транспорт – це сукупність:

- транспортних засобів;
- шляхів сполучень;
- засобів управління та зв'язку;
- технічних пристроїв та механізмів;
- споруд.

Складовими транспорту є:

а) транспортні засоби – рухомий склад (автомобілі, причеми, напівпричеми, транспортні трактори, вагони, локомотиви, літаки, судна, вертольоти), трубопроводи, контейнери, піддони, тара;

б) шляхи сполучення – автомобільні дороги (шляхи), залізничні колії, водні шляхи, повітряні лінії, монорейкові колії, канатні дороги;

в) засоби управління та зв'язку: пункти диспетчерського зв'язку, пункти автоматизованої системи дорожнього управління;

г) технічні пристрої та механізми: вантажно-розвантажувальні механізми, конвейєри, пакетоформуєчі машини;

д) споруди: АТП, зупинки, депо, СТО, доки, ремонтні майстерні та заводи, склади, термінали, вокзали, аеропорти, причали, компресорні та насосні станції.

Усі види транспорту утворюють транспортну мережу, до складу якої входять наземний, підземний, повітряний і водний транспорт. До *наземного* транспорту належать: залізничний, автомобільний, трубопровідний (нафтопродукто- і газопроводи), нові види транспорту (на магнітній або повітряній подушці, монорейковий транспорт тощо), лінії електропередач (ЛЕП), канатні дороги; до *підземного* – метрополітени; до *водного* – морський і річковий; до *повітряного* – авіаційний.

В залежності від свого призначення транспорт може бути:

- внутрішнім (внутрішньозаводський, внутрішньосільськогосподарський, технологічний транспорт, який забезпечує переміщення предметів праці усередині підприємства, КСТ, шахти, кар'єру);
- міським, який перевозить пасажирів та вантажі в межах міста (населеного пункту);
- приміським, який перевозить пасажирів і вантажі між об'єктами міста та передмістя (в зоні з радіусом до 50 км від межі міста);
- міжрайонним, який виконує перевезення між сусідніми економічними районами;
- міжміським, який виконує перевезення за межі міста (населеного пункту) на відстань більше 50-ти км;
- міжнародним, який виконує перевезення за кордон або з-за території країни.

По ознаці підпорядкованості транспорт може бути:

- *загального користування*, який за діючими законами зобов'язаний виконувати перевезення вантажів та пасажирів, ким би вони не були заявлені.
- *незагального користування* (відомчий).

Все більше уваги приділяється питанням удосконалення системи взаємодії кожного окремого виду транспорту з відправниками вантажу і вантажоодержувачами. Визначальним для фінансового благополуччя кожного виду транспорту є виконання основної вимоги – забезпечення своєчасного, якісного і повного задоволення потреб підприємств, організацій і населення в перевезеннях; залучення додаткового обсягу перевезень вантажів і пасажирів. Саме в конкурентній боротьбі, що розвивається, формується сьогодні транспортна система країни.

Транспортний процес перевезення вантажів складається з підготовки вантажів до перевезення, подачі рухомого складу, навантаження, оформлення провізних документів, переміщення, вивантаження і доставки вантажоодержувачу.

Транспортний процес перевезення пасажирів: подача пасажирського рухомого складу; забезпечення зручної посадки людей; переміщення пасажирів з необхідним комфортом; організація виходу пасажирів із рухомого складу по закінченню поїздки.

Велике значення в перевезенні мають такі складові елементи транспортного процесу:

транспортно-експедиційні операції: приймання, паркування, маркування, видача вантажу представнику перевізника, короткочасне його збереження на проміжних складах, оформлення різного виду платні, передача вантажу з одного транспорту на інший; видача вантажу.

вантажно-розвантажувальні операції: навантаження на транспортні засоби, їх розвантаження, кріплення, замір та оформлення документів.

Перевезення вантажів та пасажирів може виконувати один або декілька видів транспорту, тому:

перевезення в прямому сполученні – це перевезення, які виконуються одним видом транспорту (автомобільне, залізничне, річне);

перевезення в прямому змішаному сполученні – перевезення, які виконують два або декілька видів транспорту за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях прямування.

Вантажем називають всі предмети і матеріали з часу їх прийняття до транспортування і до одержання їх представником вантажоодержувача.

Важливим показником роботи всіх видів транспорту є швидкість доставки вантажу (при перевезенні пасажирів – швидкість сполучення).

Швидкість доставки або швидкість сполучення – середня швидкість руху вантажів або пасажирів від місця відправки до місця призначення, з урахуванням всіх проміжних простоїв та зупинок.

Технічна швидкість – середня швидкість рухомого складу за час руху.

Експлуатаційна швидкість (комерційна) – швидкість рухомого складу з урахуванням проміжних та кінцевих зупинок.

Собівартість перевезень – один з основних показників роботи транспорту. Її визначають діленням витрат, які пов'язані з виконанням транспортної роботи, на обсяг перевезень або виконання тонно-кілометрів.

Найвища собівартість перевезень вантажів на автомобільному транспорті, найнижча – на морському.

Найвища собівартість пасажироперевезень на морському транспорті, сама низька – на залізничному.

Показники, які характеризують технічний рівень або потужність технічного оснащення кожного виду транспорту: протяжність шляхів сполучення, чисельність парку засобів перевезення, загальна вантажопідйомність парку, наявність на мережі доріг експлуатаційних та ремонтних підприємств.

Рівень механізації та автоматизації праці (коефіцієнт механізації) – кількість перероблених вантажів механізмом; кількість – ручним способом.

Пропускна та провізна здатність транспортного об'єкту.

Пропускна здатність кожного об'єкту – максимальна кількість рухомого складу, яка може бути пропущена по даному об'єкту (відрізку дороги) в одиницю часу при даному технічному оснащенні і в умовах певних форм організації руху.

Провізна здатність кожного об'єкту транспорту – максимальна кількість транспортних вантажів, які може бути перевезено в розрахунковий період, в залежності від наявності рухомого складу, палива, відповідно кадрів та інших змінних засобів виробництва. Вона може бути також визначена і кількістю транспортних одиниць.

Взагалі провізна здатність визначає найвищу величину транспортного потоку.

Відправлення вантажів – загальний обсяг вантажів у тоннах (брутто) прийнятий до перевезення.

Перевезення вантажів – загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (вантажні автомобілі, залізничні вагони, річкові та морські судна, літаки) або трубопроводами, вимірюється в тоннах (перекачка газу, аміаку – в тоннах або кубічних метрах).

Вантажообіг – загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення по кожній партії вантажу, вимірюється в тонно-кілометрах (на морському транспорті – у тонно-милях).

Відправлення експортних вантажів – відправлення вантажів, вироблених у межах України, за кордон.

Прибуття імпорتنих вантажів – прибуття вантажів, вироблених за кордоном, на адресу споживачів України.

Перевезення транзитних вантажів – транспортування вантажів, вироблених за кордоном, через територію України без будь-якого вико-

ристання їх вітчизняними споживачами. Пересування транзитних вантажів здійснюється також з перевантаженням з одного виду транспорту на інший, складуванням, роздрібненням партій тощо.

Відправлення пасажирів – загальна кількість пасажирів, прийнятих до перевезення.

Перевезення пасажирів – загальна кількість пасажирів транспортованих рухомим складом окремих видів транспорту (автобуси, легкові автомобілі, тролейбуси, трамваї, залізничні пасажирські вагони, річкові та морські судна, літаки).

Пасажирообіг – загальний обсяг пасажирської роботи, який дорівнює сумі добутків кількості пасажирів (групи пасажирів) на відстань їх перевезення, вимірюється в пасажиро-кілометрах (на морському транспорті у пасажиро-милях).

Міські перевезення – перевезення пасажирів або вантажів у межах міста.

Приміські перевезення – перевезення пасажирів або вантажів за внутрішньообласними маршрутами, довжина яких не перевищує 50 км.

Міжміські перевезення – перевезення пасажирів або вантажів на внутрішньообласних і міжобласних маршрутах, довжина яких перевищує 50 км.

Густота шляхів сполучення – показник, що визначає довжину шляхів сполучення у розрахунку на одиницю площі території країни.

Інтенсивність перевезення вантажів і пасажирів за видами шляхів сполучення – показник, що характеризує ступінь використання шляхів сполучення при вантажних (пасажирських) перевезеннях; визначається діленням обсягів транспортної роботи на довжину шляхів сполучення.

Середня відстань перевезення – показник, що визначається діленням вантажообігу (пасажирообігу) на обсяг перевезеного вантажу (кількість перевезених пасажирів).

Продукція (послуги) підприємств зв'язку – показник, що характеризує обсяг послуг, наданих підприємствами зв'язку населенню, підприємствам, організаціям, установам та іншим споживачам (відправлення газет, журналів, листів, телеграм, грошових переказів і пенсійних виплат, надання міжміських та міжнародних телефонних переговорів).

1.4. ЄДИНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

Єдину транспортну систему України становлять:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система відповідає вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, має розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечення зовнішньо-економічних зв'язків України.

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

До земель залізничного транспорту належать землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту відповідно до чинного законодавства України. До складу цих земель входять землі, які є смугою відведення залізниць, а саме землі, надані під залізничне полотно та його облаштування, станції з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, захисні і укріплюючі насадження, службові, культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту. Уздовж земель залізничного транспорту можуть встановлюватися охоронні зони. Землі залізничного транспорту повинні утримуватися в належному санітарному стані і використовуватися для вирощування деревини, у тому числі ділової, та кормів для тваринництва.

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під:

- морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту;
- гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт.

До земель морського транспорту не належать території, насипані або наміті в акваторії за кошти портів. Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

До земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під:

- порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт;
- пасажирські вокзали, павільйони і причали;
- судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні будівлі;

- берегоукріплювальні споруди і насадження;
- спеціальні насадження для вирощування деревини, в тому числі ділової;

- вузли зв'язку, радіоцентри і радіостанції;
- будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для обслуговування водних шляхів, судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, майстерні, судноверфі, відстойно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інженерні мережі, службові та культурно-побутові приміщення, інші об'єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Для робіт, пов'язаних із судноплавством і сплавом на внутрішніх водних шляхах, поза населеними пунктами виділяється у встановленому порядку берегова смуга. Землі берегової смуги не вилучаються у землекористувачів і використовуються відповідно до чинного законодавства України.

До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До земель автомобільного транспорту належать землі, надані в користування під споруди і устаткування енергетичного, гаражного та паливно-роздавального господарства, автовокзали, автостанції, лінійні виробничі споруди, службово-технічні будівлі, станції технічного обслуговування, автозаправні станції, автотранспортні, транспортно-експедиційні підприємства, авторемонтні заводи, бази, вантажні двори, майданчики контейнерні та для перечеплення, службові та культурно-побутові приміщення й інші об'єкти, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До земель дорожнього господарства належать землі, надані в користування під проїзну частину, узбіччя, земляне полотно, декоративне озеленення, резерви, кювети, мости, тунелі, транспортні розв'язки, водопропускні споруди, підпірні стінки, смуги відведення і розташовані в їх межах інші дорожні споруди та обладнання.

До складу земель дорожнього господарства входять також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме:

- паралельні об'їзні дороги, паромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові споруди, вловлюючі з'їзди;
- майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу;
- будинки (в тому числі житлові) та споруди дорожньої служби з виробничими базами;
- придорожні лісосмуги для захисту доріг і вирощування деревини, в тому числі ділової.

Землі, що знаходяться під автомобільними дорогами загального користування та їх спорудами, надаються дорожнім організаціям у користування відповідно до чинного законодавства.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

До земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під:

- аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту;
- вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами;
- ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден;
- службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

До складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і

підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

До земель міського електротранспорту належать землі, надані в користування під відокремлені трамвайні колії та їх облаштування, колії і станції фунікулерів, канатних доріг, ескалаторів, трамвайно-тролейбусних депо, вагоноремонтні заводи, споруди енергетичного і колійного господарства, сигналізації і зв'язку, службові і культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи міського електротранспорту.

До складу відомчого транспорту входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій. Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг.

Відносини підприємств, що мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

Відносини в галузі *трубопровідного* транспорту регулюються Законом України «Про трубопровідний транспорт».

Підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати:

- потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях;
- обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб;
- якісне і своєчасне перевезення пасажирів та вантажів;
- виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України;
- безпеку перевезень;
- безпечні умови перевезень;
- запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;
- права на пільги громадян щодо користування транспортом.

Підприємства транспорту мають право:

- визначати термін і графік перевезень;
- призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень;
- пропонувати рівень комфорту на вибір самих пасажирів;
- вимагати від пасажирів, відправників і одержувачів вантажів вико-

нання вимог цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту.

Відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Координація діяльності всіх видів транспорту здійснюється Міністерством транспорту України. Координація діяльності всіх видів транспорту в межах регіонів здійснюється комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади і самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

Державне управління в галузі транспорту здійснюють Міністерство транспорту України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування будуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів відповідно до чинного законодавства України. Втручання у господарську діяльність підприємств транспорту, відволікання їх експлуатаційного персоналу на інші роботи місцевими органами влади і самоврядування не допускається, крім випадків, передбачених законодавством України.

Органи управління транспортом сприяють органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно з ними здійснюють програми захисту навколишнього природного середовища, розробляють і проводять узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків, координують роботу, пов'язану із запобіганням аваріям і правопорушенням на транспорті, а також організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Органи влади і самоврядування у межах своїх повноважень подають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (в тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об'єднують кошти підприємств, організацій, колективних сільськогосподарських підприємств, селянських (фермерських) господарств, кооперативів (за їх

згодою), а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших об'єктів транспорту; організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Будівництво вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і упорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюються з використанням коштів державного і місцевих бюджетів та підприємств транспорту у порядку, встановленому законодавством України, а також з залученням добровільних внесків підприємств і організацій усіх форм власності та громадян.

Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів і вантажів з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту. Комплекс транспортно-експедиційних послуг, пов'язаних з відправленням і отриманням вантажів, надається експедиторськими організаціями у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності. Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями Міністерства транспорту України, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи.

У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт).

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту та дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих Рад народних депутатів, належать до комунальної власності.

Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян.

Відповідальність підприємств транспорту за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвоєчасне подання транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами України.

Підприємство транспорту, діяльність якого пов'язана з підвищеною небезпекою, несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом, у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини.

Підприємства транспорту несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, згідно з чинним законодавством України.

1.5. ЄДИНА ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА

Мережа шляхів сполучення – це сукупність усіх шляхів, що з'єднують населені пункти країни чи окремого регіону. Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Густота мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура народного господарства та його територіальна організація, рівнинний

рельєф, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту. До транспортної мережі шляхів відносяться залізничні лінії, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, повітряні лінії, трубопроводи. Довжина шляхів сполучення наведена в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Довжина шляхів сполучення

Показник	1980	1990	1995	2000	2003
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, тис. км	22,6	22,8	22,8	22,3	22,1
Річкові судноплавні шляхи загального користування, тис. км	4,9	4,0	3,7	2,4	2,2
Автомобільні дороги загального користування, тис. км	163,2	167,8	172,3	169,6	169,7
з них із твердим покриттям, тис. км	133,7	157,2	163,3	163,8	164,6
Тролейбусні шляхи загального користування (в однопутному обчисленні), тис. км	3,1	4,0	4,2	4,3	4,5
Трамвайні колії загального користування (в одноколійному обчисленні), тис. км	2,0	2,1	2,2	2,1	2,1
Метрополітенні колії загального користування (у двоколійному обчисленні), км	43,5	62,4	85,9	91,7	95,0

Залізничні магістралі з'єднують в одне ціле окремі райони країни з різною спеціалізацією господарства, внутрішні території з портами й іншими країнами, великі промислові центри з сільськогосподарськими зонами і місцями відпочинку та лікування. Залізнична мережа України включає шість залізниць: Львівська, Південно-Західна, Донецька, Одеська, Придніпровська, Південна. Експлуатаційна довжина залізничних колій

загального користування складає 22,3 тис. км, з них електрифіковано – 9,1 тис. км (41% від загальної довжини). Характеристика залізничних шляхів сполучення наведена в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Залізничні шляхи сполучення

Показник	1980	1990	1995	2000	2002
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування:	22,6	22,8	22,7	22,3	22,1
електрифікованих, тис. км	7,1	8,1	8,5	9,1	9,3
відсотків від загальної довжини	31	36	38	41	42
неелектрифікованих, тис. км	15,4	14,7	14,2	13,2	12,8
відсотків від загальної довжини	68	64	62	59	58
двоколійних, багатокілійних дільниць, тис. км	7,8	7,6	7,5	7,3	7,2
відсотків від загальної довжини	35	33	33	33	33
обладнаних автоблокуванням, тис. км	8,4	14,1	13,5	13,5	13,4
відсотків від загальної довжини	37	62	60	60	61

Найбільшу експлуатаційну довжину залізничних колій загального користування мають Донецька (7,3%), Дніпропетровська (7%) і Харківська (6,8%) області, найменшу – Чернівецька, що складає 1,9% від їх загальної довжини.

При середній густині залізничної мережі 37 км/тис. км² території найвищими показниками виділяються промислово розвинуті Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Харківська та Тернопільська області, а також Львівська, Закарпатська, Чернівецька і Вінницька, де висока густота залізниць обумовлена насамперед їх вигідним прикордонним розташуванням та галузевою структурою господарства. У цих областях густота залізниць коливається від 41 до 61 км/тис. км² території.

Довжина автошляхів загального користування становила у 2000 р. 169,5 тис. км, у тому числі з твердим покриттям – 163,8 тис. км (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Довжина автомобільних доріг загального користування
по регіонах (тис. км)

Регіони	1980		1990		2000		2002	
	Всього	ТП*	Всього	ТП	Всього	ТП	Всього	ТП
Україна	163,2	133,7	167,8	157,2	169,5	163,8	169,7	164,2
Автономна Республіка Крим ¹	6,6	6,6	6,7	6,7	6,6	6,6	6,51	6,51
Вінницька	9,2	7,4	9,6	8,6	9,5	8,9	9,5	8,9
Волинська	5,6	3,4	6,1	5,2	6,3	5,6	6,3	5,6
Дніпропетровська	7,9	7,1	8,6	8,5	9,2	9,2	9,2	9,2
Донецька	8,2	7,6	8,3	8,0	8,0	8,0	8,1	8,0
Житомирська	8,1	6,2	8,3	7,8	8,5	8,2	8,5	8,3
Закарпатська	3,3	3,2	3,5	3,4	3,3	3,3	3,3	3,3
Запорізька	6,3	5,8	6,8	6,4	7,0	6,8	7,0	6,8
Івано-Франківська	4,7	4,6	4,4	4,4	4,2	4,2	4,2	4,2
Київська	7,7	7,1	8,1	7,9	8,4	8,3	8,4	8,4
Кіровоградська	5,6	4,9	6,4	5,6	7,1	6,2	7,1	6,2
Луганська	5,4	4,8	5,7	5,5	5,8	5,7	5,8	5,7
Львівська	8,3	7,2	8,0	7,7	8,3	8,1	8,3	8,1
Миколаївська	6,2	4,4	5,3	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Одеська	7,8	6,8	8,1	7,6	8,2	7,9	8,2	8,0
Полтавська	7,5	5,5	8,7	8,1	8,8	8,8	8,8	8,8
Рівненська	5,6	3,9	5,2	4,8	5,0	5,0	5,1	5,0
Сумська	6,6	3,9	6,9	5,8	7,3	6,5	7,3	6,5
Тернопільська	5,4	4,5	5,6	5,1	5,1	5,0	5,1	5,0
Харківська	8,0	6,0	8,7	8,2	9,5	9,2	9,6	9,2
Херсонська	5,3	4,0	5,4	5,1	4,9	4,8	4,9	4,9
Хмельницька	7,7	6,0	7,1	6,8	7,1	7,1	7,1	7,1
Черкаська	6,2	5,1	6,2	5,7	6,0	5,8	6,0	5,8
Чернівецька	3,0	2,9	3,0	3,0	2,9	2,8	2,9	2,9
Чернігівська	7,0	4,8	7,1	6,5	7,7	7,0	7,7	7,0

* ТП — у тому числі з твердим покриттям

¹ Включаючи м. Севастополь

Серед доріг з твердим покриттям 8% займають дороги державного та 92% місцевого значення. Довжина автомобільних доріг загального користування з цементобетонним та асфальтобетонним покриттям становить 3,5% до загальної довжини доріг з твердим покриттям, з чорним гравійним і чорним шосе — 43%.

З 1990 до 2000 р. довжина автомобільних доріг загального користування зросла на 1,7 тис. км, а з твердим покриттям — на 6,6 тис. км. Найбільша кількість шляхів з твердим покриттям у Дніпропетровській та Харківській областях, найменша — в Чернівецькій. Автомобільні дороги з твердим покриттям першої категорії займають — 1,3%, другої — 7,8, третьої — 17,7, четвертої — 65,6, п'ятої — 7,5%. В 2000 р. підприємствами та організаціями всіх форм власності введено в дію 294 км доріг загального користування з твердим покриттям. Довжина вулиць у містах і селищах міського типу у 1997 р. становила 87,3 тис. км.

Середня густина доріг з твердим покриттям в Україні складає 271 км/тис. км². Найбільш високі показники мають західні області — 300 км/тис. км² і нижче. Лише в Донецькій, Дніпропетровській областях і в Автономній Республіці Крим цей показник сягає 300 км/тис. км² і вище.

У сільській місцевості важливе значення мають автошляхи місцевого і внутрішньогосподарського підпорядкування. Загальна довжина доріг з твердим покриттям місцевого значення складає 150,8 тис. км, майже 30% яких не мають твердого покриття і в період несприятливих погодних умов стають непридатними. Внаслідок цього народногосподарський комплекс України, зокрема галузі АПК, несуть великі матеріальні збитки.

Щоб досягти забезпеченості України автошляхами рівня європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км автошляхів, у тому числі 60% у сільській місцевості. У міждержавних зв'язках необхідне будівництво автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом.

Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування становить 2,4 тис. км, густина — 4 км шляхів на 1000 км² території.

Довжина магістральних трубопроводів загального користування в 2000 р. становила 43,2 тис. км, з яких 35 тис. км — газопроводи.

Транспортні системи країн Європи та СНД мають високі показники розвитку всіх видів транспорту. Транспортна мережа України поки що значно менша, ніж в розвинутих західноєвропейських країнах. Так у Франції та Німеччині, площа і кількість населення яких приблизно співпадає з Україною, довжина автомобільних доріг відносно нижча в 4,8 і

3 рази. За якістю доріг та рівнем сучасного їх обслуговування західноєвропейські країни в десятки разів переважають Україну.

Показник довжини залізничних колій в Україні можна порівняти з Польщею — відповідно 22,5 та 23,2 тис. км.

Найвищий показник серед країн Європи має Німеччина — 38,1 тис. км, серед країн Східної Європи — Польща — 23,2 тис. км. Довжина електрифікованих залізничних колій в усіх країнах Європи зростає відповідно до протяжності залізничних колій, що пов'язане з розвитком європейських транспортних коридорів та пріоритетністю залізничного транспорту як екологічно чистого виду.

Найбільша густота залізничних колій (кілометрів на 10 тис. мешканців) спостерігається у країнах Східної Європи — Чехії, Угорщині, Словаччині. Україна має близькі значення до Болгарії, Румунії, а серед країн СНД — до Молдови та Вірменії.

Густота залізничних колій загального користування на 1 тис. км² найвища у Чехії, Німеччині, Угорщині. Україна має найнижчий показник серед країн Європи, але найвищий — серед країн СНД.

Показник довжини автомобільних доріг України на кінець 1998 р. був четвертим після Франції, Німеччини та Польщі, причому він в шість разів менший, ніж у Франції. За період 1990–1998 рр. довжина автошляхів у Франції зросла на 170, в Україні — на 0,7 тис. км (падіння виробництва та інерційна переорієнтація транспортних потоків не зумовлювали розвиток перевезень в Україні). Густота автошляхів в Україні в розрахунку на 1 тис. км² наднизька порівняно з країнами Європи. Серед країн СНД Білорусь та Грузія мають вищий показник. У розрахунку на 10 тис. мешканців співвідносні показники з Україною мають Угорщина, Румунія, Словаччина та країни СНД — Росія, Грузія, Молдова.

1.6. ЄДИНА ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА ЗВ'ЯЗКУ

Для забезпечення реалізації п. 11 Першочергових заходів, спрямованих на стабілізацію діяльності транспортної галузі та покращання транспортного обслуговування населення (затверджених рішенням Колегії Мінтрансу від 31.05.2002 р. № 33, введеного наказом Мінтрансу від 04.06.2002 р. № 360) шляхом створення єдиної транспортної мережі зв'язку управління пасажирськими та вантажними транспортними потоками, налагоджування чіткої безаварійної роботи транспортного комплексу Ук-

раїни, інтеграції в Європейські структури та взаємодії з країнами СНД. Наказом Мінтрансу від 02.07.2002 № 439 затверджені основні напрямки та етапи реалізації створення єдиної транспортної мережі зв'язку в системі Міністерства транспорту України.

Основні напрямки та етапи реалізації проекту створення єдиної транспортної мережі зв'язку в системі Міністерства транспорту України:

1 етап (2316 км):

Львів–Київ–Дніпропетровськ–Донецьк, Сімферополь–Дніпропетровськ–Харків.

2 етап (1201 км):

Зернове–Київ–Рівно–Луцьк–Львів, Донецьк–Луганськ.

3 етап (1628 км):

Чоп–Львів, Жмеринка–Одеса–Джанкой, Київ–Полтава–Харків.

Передбачається наступна етапність проектування та будівництва:

1. Погодження та затвердження генеральної схеми будівництва транспортної мережі Міністерства транспорту України на основі схеми зв'язку перспективного розвитку мережі Укрзалізниці.

2. Розроблення програми створення мережі зв'язку Мінтрансу України.

3. Розробка ТЕО.

4. Замовлення та виконання проектно-кошторисної документації.

Мережа зв'язку Міністерства транспорту України будуватиметься з використанням волоконно-оптичного кабелю на базі обладнання синхронної цифрової ієрархії (SDH) рівня STM-16 з лінійною швидкістю передачі 2488 Мбіт/с. Мережа матиме багаторівневу структуру. На відгалуженнях від основної магістралі передбачається використовувати обладнання рівня STM-4 (622 Мбіт/с) і STM-1 (155 Мбіт/с). У місцях установки обладнання передбачається виділення цифрових потоків 2,048 Мбіт/с. Обладнання системи передачі буде розміщено в існуючих вузлах зв'язку залізниць.

Підключення до мережі загального користування буде здійснюватися на рівні 2,048 Мбіт/с інтерфейсами, що відповідають рекомендації G.703 Міжнародного союзу електрозв'язку (ITU) в усіх обласних центрах, що забезпечить підвищену життєздатність як мережі Міністерства транспорту України, так і мережі Укртелекому.

Стратегія розвитку зв'язку Міністерства транспорту України передбачає використання технології спектрального ущільнення DWDM.

У цьому зв'язку проект передбачає використання оптичного кабелю з двома додатковими волокнами, що відповідають рекомендації G.655 ITU, що надалі будуть ущільнені апаратурою DWDM (32 STM-16).

Траса волоконно-оптичного кабелю буде проходити в смузі відводу залізниць. Основний спосіб прокладки кабелю прийнятий в захисних полімерних трубках з подальшою задувкою волоконно-оптичного кабелю.

У моделі організації мережі зв'язку Міністерства транспорту України організаційна схема побудована на основі підключення волоконно-оптичної мережі більшості великих міст по основних напрямках залізниць України до мережі зв'язку Укртелекому для підвищення дієздатності та живучості обох мереж.

Генеральним проектувальником будівництва лінійних споруджень виступає Центральна станція зв'язку (ЦСЗ) «Укрзалізниця». Як підрядні організації по будівництву лінійних споруджень залучаються будівельно-монтажні потяги (БМП) «Укрзалізниця».

Весь план будівництва передбачається розбити на дві основні фази, що можуть здійснюватися одночасно, але різними підрядчиками:

1-а фаза — прокладка волоконно-оптичного кабелю;

2-а фаза — постачання і монтаж устаткування передачі, включаючи Центр керування мережею (ЦКМ), що буде розташований в приміщенні ЦСЗУЗ м. Києва.

Планується забезпечення технічної можливості щодо впровадження і функціонування системи синхронізації відповідно до галузевих нормативних і технічних документів. Крім цього, передбачаються визначені організаційно-технічні заходи щодо запобігання несанкціонованого доступу до засобів зв'язку й інформації, переданої по мережі зв'язку.

При побудові мережі зв'язку буде реалізована кільцева архітектура мережі, що забезпечує резервування технічних засобів, фрагментів мереж і альтернативні маршрути при пошкодженні.

1.7. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Окремі види транспорту характеризуються певними техніко-економічними особливостями, що визначають сферу їх використання.

Залізничний транспорт – універсальний вид транспорту для масових перевезень вантажів та пасажирів.

Залізничний транспорт має такі переваги:

- чіткість та регулярність руху поїздів по єдиному для всіх залізничних доріг країни графіку, незалежно від часу доби і року, а також кліматичних умов.

- універсальність, найбільш пристосований до перевезень масових вантажів у великому обсязі і на будь-якій відстані і не має конкурентів серед інших видів транспорту, крім трубопровідного;

- можливість спорудження на будь-якій суші;

- зв'язок з більшістю промислових і сільськогосподарських підприємств, що мають під'їзні колії;

- як правило, маршрут руху вантажів коротший, ніж на річковому і морському транспорті;

- висока провізна спроможність, надійність і регулярність перевезень, незалежно від кліматичних умов, пори року і часу доби;

- порівняно невисока собівартість перевезень вантажів і пасажирів (за енергетичними і екологічними показниками випереджає авіаційний і автомобільний транспорт);

- вища швидкість доставки вантажів;

- велика маневровість у використанні рухомого складу і висока безпека руху.

Разом з тим будівництво залізниць вимагає великих капіталовкладень і витрат металу – понад 160 т на 1 км колії.

Зазначені переваги і недоліки залізничного транспорту поширюються на його різновиди – *спеціалізовані системи* – метрополітен (залізниця з підземними, наземними і надземними лініями); *міські залізниці*: трамвай, швидкісний трамвай (метротрам). Перспективним напрямом розвитку залізничного транспорту є *швидкісні магістралі*, а також *високошвидкісний наземний транспорт*, на лініях якого здійснюється рух зі швидкістю понад 200 км/год. Це залізниці другого покоління, що конкурують за швидкостями з повітряним транспортом.

Автомобільний транспорт – основний вид транспорту при виконанні міських та внутрішньорайонних перевезень вантажів на короткі відстані.

Автомобільний транспорт має такі переваги:

- вища, ніж на залізничному, річковому і морському транспорті, швидкість доставки вантажів переважно на короткі відстані;

- велика маневреність, що дає можливість здійснити доставку вантажів від складу відправника до складу одержувача без перевантажувальних операцій з одного виду транспорту на інший, що підвищує якість перевезень;

- регулярність перевезень (при наявності удосконалених автомобільних шляхів);

- порівняно до залізничного транспорту менші капітальні вкладення в освоєння малого вантажопотоку на невеликій відстані.

Однак собівартість перевезень на автомобільному транспорті вища, ніж на інших видах.

Річковий транспорт – виконує значні обсяги перевезень вантажів і пасажирів є важливою галуззю економіки, найбільш ефективні перевезення – зерна, вугілля, залізної руди та інших нетермінових та сезонних вантажів.

Річковий транспорт має такі переваги:

- велика провізна спроможність на глибоководних річках;
- порівняно невисока собівартість перевезень;
- менші питомі капітальні витрати і менша витрата металу.

Недоліки річкового транспорту – розбіжність напрямку ряду великих рік з основними вантажопотоками; нерегулярність перевезень; менша швидкість доставки вантажів; більший, ніж на інших видах транспорту, шлях руху.

Морський транспорт – займає важливе місце і є основним в зовнішньоторговельних зв'язках і виконує перевезення вантажів і пасажирів між портами країни (каботажні плавання).

Морський транспорт має такі переваги:

- можливість масових міжконтинентальних перевезень вантажів зовнішньоторговельного обороту;
- нижча порівняно з усіма іншими видами транспорту собівартість перевезень на далекі відстані;
- вища, ніж на річковому транспорті, швидкість руху суден;
- порівняно з річковим і залізничним транспортом менші капітальні вкладення (при масових перевезеннях на далекі відстані);
- регулярність перевезень.

Разом з тим на морському транспорті не забезпечується ритмічна робота в окремі періоди (шторм, тумани тощо).

Повітряний транспорт – найбільш швидкісний, основна сфера призначення – перевезення пасажирів, термінових та цінних вантажів, пошти на великі відстані. Літаки та вертольоти використовуються і на невеликі відстані в районах недоступних для автомобільного транспорту.

Повітряний транспорт має такі переваги:

- можливість перевезень вантажів і пасажирів у всіх напрямках;
- менші капітальні вкладення, ніж на залізничному транспорті;
- велика швидкість доставки;
- коротші маршрути слідування.

Однак повітряний транспорт використовується переважно для перевезення пасажирів і термінових, цінних і швидкопсувних вантажів невеликими партіями на далекі відстані, а також вантажів у райони, що не мають наземного і водного транспорту.

Трубопровідний транспорт – порівняно новий і швидко розвивається, головним чином для переміщення нафти і газопродуктів, вугілля, руди, харчових продуктів.

Трубопровідний транспорт має такі переваги:

- можливість повсюдного прокладання трубопроводів;
- коротша відстань перекачування порівняно з транспортуванням річковими шляхами і залізницями;
- найнижча собівартість транспортування вантажів;
- повна герметизація процесу транспортування, що забезпечує збереження вантажів;
- автоматизація операцій транспортування вантажів;
- порівняно з іншими видами транспорту менші капіталовкладення і витрати металу.

До недоліків варто віднести те, що трубопроводами транспортується обмежена номенклатура видів вантажів (нафта, газ тощо).

Обсяги відправлення вантажів транспортними підприємствами загального користування за 2000 р. перевищили 1,85 млрд. т (30% до рівня 1990 р.). Найбільше зниження обсягу спостерігається на річковому транспорті (86%), морському (84%) і автомобільному загального користування (80%).

На залізничному транспорті спостерігається менше падіння обсягу перевезень (понад 70%). Це свідчить про те, що залізничний транспорт і в сучасних умовах займає лідируюче положення в забезпеченні перевезень вантажів. Найменше скорочення обсягів спостерігається на трубопровідному транспорті – близько 20%.

1.8. ПРОДУКЦІЯ ТРАНСПОРТУ

Транспорт – це сфера матеріального виробництва, продукцією якої є переміщення пасажирів і вантажів. Без транспорту неможливий закінчений процес виробництва. І в цьому полягає його вирішальне значення.

Для оцінки перевізної роботи використовуються такі основні показники:

- *кількість відправлених (перевезених) пасажирів A* за певний період часу, звичайно за рік;

- *кількість відправлених (перевезених) тонн вантажів P* за певний період часу, звичайно за рік;

- *вантажообіг UPL у тонно-кілометрах (т-км), який являє собою суму добутків маси перевезених вантажів P на відстань (дальність) L перевезення;*

- *пасажирообіг UAL у пасажирокілометрах, що являє собою суму добутків числа перевезених пасажирів A на відстань L перевезення.*

Зведена продукція транспорту виражається в зведених тонно-кілометрах і визначається як сума тонно-кілометрів і пасажиро-кілометрів:

$$\sum PL_3 = \sum PL + \sum AL. \quad (1.1)$$

На залізничному транспорті встановлюють також вантажонапруженість і показники використання вагонів (обіг вагона тощо) і локомотивів.

Вантажонапруженість залізниць характеризується середньою кількістю виконаних тоннокілометрів або приведених тонно-кілометрів, що припадають на 1 км експлуатаційної довжини L_e ліній:

$$\Gamma = \frac{\sum PL}{L_e} \quad ; \quad \Gamma = \frac{\sum PL + \sum AL}{L_e}. \quad (1.2)$$

Під *експлуатаційною довжиною* розуміють довжину залізничних ліній між станціями без урахування колій: другої головної, станційних та ін.

Обігом вагона називають час, протягом якого з вагоном виконується цикл операцій від початку навантаження до початку наступного його навантаження.

Залізничний транспорт України посідає чільне місце у транспортній системі та забезпечує основний обсяг перевезень вантажних (майже 70% загального вантажообігу держави) і понад 65% загальнодержавних обсягів перевезень пасажирів. Провідна роль залізничного транспорту в єдиній транспортній системі України збережеться і в XXI столітті. Українські залізниці, як національний перевізник масових вантажів, мають незаперечні переваги щодо швидкості і регулярності сполучення, низької собівартості транспортних послуг, високого рівня безпеки та мінімального шкідливого впливу на довкілля.

Українські залізниці – потужна транспортна система, що за розмірами, обсягами перевезень і рівнем застосування технічних засобів посідає чільне місце в СНД. За протяжністю магістральних

напрямків Українські залізниці посідають друге місце в СНД. Загальна довжина українських колій 22301,9 км. Із них 41,1% електрифіковано; 60,5% обладнано пристроями автоматичного регулювання руху поїздів; пристроями електричної централізації обладнано 93,7% загальної кількості станцій. Частка в загальному обсязі перевезень на електричній тязі становить 86,4%. При меншій майже у чотири рази довжині колій, ніж у Великобританії, Франції та Польщі, обсяги перевезень вантажів в Україні перевищують сумарне значення в наведених вище країнах (табл. 1.4)

Таблиця 1.4

Основні показники роботи залізниць України

Показники	Роки		
	1990	2000	2004
Вантажообіг, млрд. ткм	474,0	173,2	233,9
Пасажиροобіг, млрд. пас.-км	76,0	51,6	51,7
Обсяги перевезень, приведених млрд. ткм	550,0	224,8	230,17
Відправлення вантажів, млн. т	974,0	295,93	388,3
Відправлення пасажирів, млн.чол.	669,0	458,42	452,2
Обіг вагона, діб	-	7,21	4,76

Пріоритетами політики України в сфері залізничного транспорту на початку XXI століття є:

- проведення широкомасштабних робіт з технічного переоснащення і модернізації залізниць;
- розвиток інформаційних технологій;
- удосконалення організації та управління процесом перевезень вантажів і пасажирів;
- формування тарифної політики на засадах ринкової економіки;
- здійснення поступового переходу до бюджетного дотування пасажирських перевезень;
- формування системи перевезень пасажирів прискореними поїздами – регіональними експресами;

- розвиток міжнародних транспортних коридорів;
- збереження соціальної стабільності та гармонізації соціальної політики в залізничній галузі.

Удосконалення перевізного процесу з урахуванням названих пріоритетів дасть можливість залізничному транспорту стати основною рушійною силою економічного зростання України і надійним партнером усіх галузей господарського комплексу держави.

1.9. ПРИНЦИПИ, ФУНКЦІЇ ТА МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ

Принцип – (від лат. *principium* – основа, первісний, основоположний, керівна ідея, основне правило поведінки).

Загальними принципами управління інфраструктурою транспорту є:

- планомірність ведення господарства;
- єдиноначальність при активній участі трудящих в управлінні виробництвом;
- правильний підбір, розставлення та виховання кадрів;
- суворі дисципліна в виконанні планів, нормативних документів та режимів праці.

На транспорті особливе значення мають принципи управління:

- єдиноначальність;
- дисципліна;
- чітка взаємодія всіх ланок транспорту, суворе виконання графіку та розкладу руху поїздів, суден, автомобілів, літаків – все це є важливим принципом управління, порушення якого може привести не тільки до знищення матеріальних цінностей, а й до людських жертв.

Функції управління. (від лат. *functio* – відправлення, діяльність):

- зобов'язання;
- математична залежна змінна величина;
- біологічна специфічна робота органів і взагалі діяльність організму.

Функції управління на транспорті пов'язані з рішенням конкретних задач ефективного забезпечення перевізного процесу шляхом дії на окремій стороні транспортного виробництва – навантаження, перевезення, розвантаження, ремонт тощо.

На транспорті можна виділити наступні функції управління:

- оперативне планування перевезень;

- комплексне регулювання парку рухомого складу;
- ревізорський контроль.

Методи управління (від грецьк. *methodos* – дослідження, прийом або образ дії) – це сукупність способів та прийомів цілеспрямованої дії керівної системи на об'єкт (виробничий колектив або окремого робітника) для виконання поставленої мети.

Основні методи управління: економічний, організаційно-розпорядливі (адміністративні), матеріальна зацікавленість, моральне стимулювання, підбір та виховання кадрів.

Правові методи: відповідальність організації та осіб за виконання планів та умов додержання безпеки руху, забезпечення, збереження вантажів, термін їх доставки.

Соціально-психологічні – базуються на ідеологічній, політико-виховній роботі.

РОЗДІЛ 2 ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ

2.1. ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ СПІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ І ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВ – УЧАСНИЦЬ СНД У ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

Міжнародну Угоду про принципи формування спільного транспортного простору взаємодії держав – учасниць СНД у галузі транспортної політики ратифіковано Законом від 06.10.99 № 1126.

Уряди держав – учасниць цієї Угоди (Сторони), усвідомлюючи об'єктивну необхідність ефективного транспортного забезпечення спільного економічного простору, що ґрунтується на вільному переміщенні товарів, послуг, робочої сили і капіталів, приділяючи велике значення спільному повному і яксному використанню транспортних інфраструктур держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав, прагнучи до проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів, погодилися про таке:

Підспільним транспортним простором держав – учасниць цієї Угоди розуміється сукупність технологічно поєднаних транспортних комунікацій на територіях цих держав, обладнаних для пересування транспортних засобів, перевезення вантажів та пасажирів, інформаційних і тарифних систем, структур та механізмів управління різними видами транспорту, функціонування яких здійснюється на основі національного законодавства держав – учасниць Співдружності з наступною його гармонізацією.

Спільний транспортний простір держав – учасниць цієї Угоди формується на основі розроблення:

- концепції та принципів формування спільного транспортного простору, що включає залізничний, повітряний, водний, автомобільний види транспорту;
- концепції встановлення узгодженої тарифної політики на транспортні послуги;
- концепції вдосконалення організаційної структури транспортного комплексу для поліпшення обслуговування споживачів;
- програми спільного розвитку і використання транспортних інфраструктур;

- програми забезпечення умов транзиту вантажів у межах спільного транспортного простору держав – учасниць СНД;

- програми захисту навколишнього середовища від шкідливого впливу транспортних засобів;

- програми забезпечення безпеки пасажирів і обслуговуючого персоналу на транспорті, а також збереження вантажів.

Розроблення зазначених програм (концепцій) провадиться спільно компетентними органами Сторін у галузі транспорту.

Координацію цієї роботи здійснює Міждержавний економічний Комітет Економічного союзу.

Компетентні органи Сторін у галузі залізничного транспорту в своїй діяльності керуються:

- схемою спільного транспортного простору залізничного транспорту держав – учасниць СНД, яка затверджується Радою залізничного транспорту держав – учасниць СНД;

- угодами та рішеннями, прийнятими Радою глав держав і Радою глав урядів Співдружності, в тому числі Рішенням Ради глав урядів Співдружності про Концепцію встановлення узгодженої тарифної політики на залізничному транспорті держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав від 18 жовтня 1996 року та Угодою про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів від 17 січня 1997 року.

З метою створення умов для функціонування спільного транспортного простору та вироблення скоординованої транспортної політики Сторони вживають заходів щодо:

- гармонізації нормативно-правової бази в галузі транспорту;
- розроблення фінансово-економічних механізмів для реалізації спільних програм на транспорті;

- вдосконалення взаємодії національних транспортних систем;
- цілеспрямованого захисту інтересів галузей за відповідної правової та економічної підтримки конкурентоспроможності національних перевізників на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг;

- добросовісної конкуренції господарюючих суб'єктів усіх форм власності;

- проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів у міжнародному сполученні між державами-учасницями цієї Угоди;

- поповнення та модернізації парків транспортних засобів залізничного, повітряного, морського, річкового, автомобільного видів транспорту;

- формування та проведення узгодженої науково-технічної політики в галузі транспорту;
- створення спільної системи наукової, технічної та технологічної інформаційної бази в галузі транспортного комплексу;
- створення спільних підприємств, об'єднань, транснаціональних корпорацій в галузі транспортного комплексу;
- опрацювання транспортно-технологічних схем доставки вантажів, у тому числі з використанням альтернативних видів транспорту і систем фірмового обслуговування транспортних засобів;
- визначення взаємоузгодженого порядку і організації контролю за в'їздом (виїздом) усіх транспортних засобів, включаючи транспортні засоби держав, які не є учасницями цієї Угоди;
- забезпечення на умовах взаємності бездозвільного перевезення вантажів і пасажирів, пересування транспортних засобів територіями держав – учасниць цієї Угоди, в тому числі тих, що прямують транзитом в(із) треті країни, за винятком перевезення спеціальних вантажів відповідно до митних правил, що діють на території держав – учасниць цієї Угоди;
- відкриття доступу перевізників до ринків транспортних послуг держав – учасниць цієї Угоди на взаємовигідній основі;
- надання рівних умов для діяльності транспортним та транспортно-експедиторським підприємствам на територіях держав – учасниць цієї Угоди;
- проведення узгодженої митної політики;
- упорядкування на умовах взаємності систем податків і державних зборів, пов'язаних з використанням або утриманням доріг та інших шляхів сполучення, володінням або використанням транспортних засобів, а також податків і зборів від прибутків, отримуваних за послуги щодо перевезення пасажирів і вантажів, які здійснюються перевізниками однієї з держав – учасниць цієї Угоди територіями інших держав – учасниць цієї Угоди.

Органами, відповідальними за проведення скоординованої транспортної політики, спрямованої на формування спільного транспортного простору держав – учасниць цієї Угоди, є компетентні органи Сторін у галузі транспорту, які узгоджують свої дії через відповідні міждержавні, міжурядові органи Співдружності.

Сторони погодилися проводити політику державної підтримки транспортного комплексу, визначати пріоритетні проекти з узгодженого інвестування, а також щодо створення інтегрованих транспортних систем на рівні міжнародних стандартів.

Сторони визнають за необхідне розв'язання проблеми обов'язкового особистого страхування пасажирів, які перевозяться територіями держав – учасниць цієї Угоди.

Компетентні органи Сторін у галузі транспорту в разі необхідності узгоджують і координують свою діяльність у міжнародних транспортних організаціях.

Сторони сприяють співробітництву в сфері навчання і перепідготовки спеціалістів у галузі транспорту, виходячи з узгоджених вимог до рівня їх підготовки. Видані в установленому порядку цим спеціалістам кваліфікаційні документи після закінчення навчального закладу визнаються на територіях держав – учасниць цієї Угоди відповідно до їх національного законодавства.

Здійснено у місті Бішкеку 9 жовтня 1997 року в єдиному дійсному примірнику російською мовою. Дійсний примірник зберігається у Виконавчому Секретаріаті Співдружності Незалежних Держав, який надішле кожній державі, що підписала цю Угоду, його завірнену копію.

2.2. КОНЦЕПЦІЯ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ

Ця Концепція затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. № 1684. Вона передбачає реформування транспортного сектору економіки і стабілізацію його розвитку і конкурентноспроможності в сучасних умовах.

Загальні положення

Транспорт — одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

В умовах докорінного реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень.

Транспортно-дорожній комплекс (ТДК) – це система транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні види транспорту.

За розміщенням та структурою вони в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але

потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо у міжнародному сполученні.

Економічна криза в Україні зумовила значне загострення ситуації на транспорті. Триває спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, зношується матеріально-технічна база, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні.

Незадовільно вирішуються питання технічних інновацій та технологічної модернізації, не задовольняються мінімальні соціальні потреби працівників галузі. Не повною мірою використовуються потенційні можливості ТДК щодо розвитку експорту транспортних послуг.

Залишаються нерозв'язаними проблеми транспортної галузі, що характеризуються:

- спадом попиту на вантажні та пасажирські перевезення, багаторазовим зростанням цін на матеріальні ресурси, що призводить до значного зниження реальних доходів транспорту;
- низькою конкурентоспроможністю ТДК на зовнішньому і внутрішньому ринку;
- не вирішеністю питання щодо джерел фінансування ТДК;
- відсутністю іноземних та вітчизняних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації розвитку транспорту;
- недостатньою ефективністю функціонування ТДК, яка пов'язана насамперед із повільним вирішенням питань приведення у відповідність з обсягами виконуваної роботи експлуатаційного персоналу і основних фондів, транспортної інфраструктури, а також з утриманням непрофільних для галузі об'єктів, низькими темпами впровадження ресурсозберігаючих технологій;
- недосконалістю нормативно-правового забезпечення діяльності ТДК, повільним вирішенням питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права.

Мета та завдання Концепції

Концепція має за мету забезпечувати:

- реформування транспортного сектору економіки і стабілізацію його розвитку і конкурентоспроможності в сучасних умовах.

Для досягнення зазначеної мети необхідно провести широкомасштабну структурну реформу на основі вирішення таких основних завдань:

- демонополізація окремих видів транспорту та видів їх діяльності;
- розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності;

- забезпечення державного регулювання та контролю за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, недопущення зловживання монопольним становищем на ринку транспортних послуг;

- створення економічного механізму для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг;

- забезпечення цілісності розвитку економічного простору країни, недопущення транспортного роз'єднання її окремих регіонів і погіршення транспортного сполучення з іншими країнами;

- створення умов для модернізації та розвитку транспортного сектора переважно на основі самофінансування.

Розвиток транспорту має здійснюватися відповідно до напрямів та прогнозів соціально-економічного розвитку України з врахуванням особливостей соціально-економічного розвитку регіонів, забезпечувати економічну ефективність капітальних вкладень і передбачати істотне підвищення технічного рівня всіх видів транспорту, їх технічне оновлення та модернізацію.

Основні напрями Концепції

Удосконалення державного регулювання роботи транспорту. Державне регулювання роботи транспорту має здійснюватися шляхом розроблення нових і перегляду законодавчих та інших нормативно-правових актів, які передбачають однакові підходи до регулювання відносин під час функціонування суб'єктів господарювання ТДК різних форм власності і встановлюють правові, економічні та організаційні основи діяльності транспортних підприємств, особливості їх взаємовідносин з користувачами транспортних послуг, з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання роботи транспортно-дорожнього комплексу здійснюється органами виконавчої влади відповідно до їх компетенції, визначеної законодавством, і передбачає такі напрями:

- а) вільне входження у ринки (вихід з ринків) суб'єктів господарювання, що надають транспортні послуги;

- б) захист навколишнього природного середовища, зменшення викидів забруднюючих речовин та підвищення рівня екологічної безпеки транспортних засобів;

- в) розроблення правових основ транспортно-експедиційної діяльності;

- г) правове забезпечення діяльності спеціальних (вільних) економічних зон, орієнтованих на надання транспортно-експлуатаційних послуг.

Пріоритетними напрямками державного регулювання за окремими видами транспорту є:

залізничний транспорт:

- внесення пропозицій про зміни до Законів України «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт» щодо функцій та структури управління;
- визначення організаційно-правового статусу нових структур управління та тих, що реформуються, а також статусу галузевих підприємств;
- удосконалення відносин суб'єктів господарювання залізничного транспорту з органами державної влади на принципах, вироблених Європейським Союзом;
- розроблення нормативно-правових актів, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням;

морський транспорт:

- розроблення механізму приватизації та реструктуризації підприємств морського транспорту, що відповідає вимогам ринкових перетворень, підтримка інституційних та цінових реформ;
- внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства відповідно до вимог ринкових перетворень;
- удосконалення системи безпечного мореплавства, вантажоперевезення та захисту навколишнього природного середовища на рівні світових стандартів;
- створення умов злагодженої роботи різних видів транспорту в приморських транспортних вузлах;

автомобільний транспорт:

- удосконалення нормативно-правової бази щодо безпеки перевезень та якості автотранспортних послуг і створення рівних умов функціонування суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності;
- удосконалення системи державної сертифікації автотранспортних засобів;

дорожнє господарство:

- визначення стабільних джерел і порядку фінансування дорожнього господарства;
- введення мережі платних автомобільних доріг, концесій на їх будівництво та подальшу експлуатацію, а також сервісне обслуговування користувачів, залучення вітчизняних і іноземних кредитів, враховуючи кредити міжнародних фінансових організацій;

авіаційний транспорт:

- удосконалення нормативно-правового забезпечення приватизації авіакомпаній, акціонування аеропортів, розмежування авіаційних підприємств (аеропорти, авіаційні компанії) та допоміжних служб і формування ринку вантажних авіап перевезень;
- розроблення проекту Закону України «Про аеропорти»;
- визначення порядку закріплення маршрутів за повітряними перевізниками на тендерній основі.

Удосконалення управління транспортною системою

Одним з важливих напрямів розвитку і реформування транспортної системи є подальше вдосконалення управління нею, яке має забезпечити підвищення ефективності роботи транспорту шляхом приведення управлінських і виробничих структур у відповідність з виконуваними обсягами перевезень на основі впровадження сучасних інформаційних технологій.

Реформування галузі шляхом змін форми власності та переходу на нові організаційні форми управління ТДК передбачає:

- визначення об'єктів транспортної інфраструктури, що залишаться у державній власності;
- визначення об'єктів транспортної інфраструктури, які передаються у комунальну власність;
- визначення конкурентних форм діяльності на монопольних транспортних підприємствах;
- внесення пропозицій щодо приватизації об'єктів ТДК, враховуючи особливості кожного виду транспорту.

Основні принципи реформування системи управління транспортом:

- розмежування функцій державного управління та управління підприємствами ТДК;
- розмежування виробничих та регулятивно-контрольних функцій;
- створення організаційних структур управління в об'єднаннях підприємств переважно на комерційній основі.

Удосконалення економічних відносин

Формування ринків транспортних послуг. Держава всебічно сприяє формуванню і розширенню ринків транспортних послуг, розвитку підприємництва і сумлінної конкуренції як одного з основних факторів скорочення витрат і підвищення якості транспортного обслуговування, створення умов, за яких кожний користувач зможе вільно вибрати найбільш прийнятний вид транспортного обслуговування, враховуючи його ціну та якість.

Досягненню цього повинні сприяти:

- реалізація діючих програм розвитку транспорту і заходи державного регулювання діяльності транспортних підприємств усіх форм власності, в тому числі природних монополістів, включаючи розроблення і прийняття необхідних законодавчих актів, удосконалення організаційних форм управління транспортом, нагляд і контроль за діяльністю підприємств;

- розвиток системи транспортно-експедиційного обслуговування з урахуванням стандартів якості транспортних послуг, створювати ринок таксомоторних перевезень;

- створення маркетингових структур, а також систем ліцензування міжнародних перевезень та сертифікації транспортних засобів і послуг.

Тарифна політика

У галузі тарифної політики передбачається:

- забезпечити вільне ціноутворення у секторах транспортного ринку з високим рівнем конкуренції;

- здійснювати контроль за фактичними витратами і рентабельністю транспортних підприємств-монополістів;

- встановлювати у разі потреби фіксовані тарифи на транспортні послуги природних монополій, погоджуючи заходи тарифного регулювання з іншими стимулюючими та обмежуючими заходами;

- розмежовувати повноваження з тарифного регулювання між державними та регіональними рівнями управління транспортною системою;

- забезпечувати удосконалення тарифної політики і збереження єдиного тарифного простору відповідно до міжурядових угод про проведення погодженої політики щодо визначення транспортних тарифів.

Основним напрямом удосконалення системи тарифів має бути їх диференціація за класами якості перевезень та інших видів транспортних послуг, послідовне припинення практики «перехідного» фінансування та дотації збиткових видів діяльності за рахунок рентабельних.

Реформування тарифної політики потребує удосконалення податкового законодавства.

Фінансова реструктуризація галузі

З метою підвищення економічної ефективності діяльності транспортних підприємств у галузі здійснюється фінансова реструктуризація: *на залізничному транспорті:*

- зменшення кількості працівників основної діяльності, скорочення парку вагонів і локомотивів (включаючи їх консервацію), закриття, об'єднання або переведення на управління з близько розташованих

станцій та роздільних пунктів; ліквідації нічних змін на станціях; закриття, переведення на однозмінний режим роботи або передачі підприємствам, що обслуговуються залізницею, малодіяльних діляниць, на яких відсутній транзитний та пасажирський рух, скорочення кількості колій на другорядних лініях і станціях;

- закриття або об'єднання з іншими локомотивних і вагонних депо, а також ряду підприємств і структурних підрозділів господарств колії, зв'язку, енергетики, матеріально-технічного забезпечення та інших заходів з підтримки раціоналізації системи;

- комплексу заходів, спрямованих на перехід на ресурсозберігаючі технології та оптимізацію розміщення ремонтної бази рухомого складу з концентрацією ремонту на підприємствах з найменшою його собівартістю, впровадження сучасних технологій здійснення перевезень, ремонту технічних засобів і організації імпортозамінюючих виробництв;

на морському і річковому транспорті:

- ліквідації надлишкових активів, скорочення чисельності працівників, виведення з експлуатації застарілих та економічно неефективних виробничих потужностей, підвищення ефективності використання і автоматизації роботи системи навігаційного обладнання, організації обробки суден на спеціалізованих перевантажувальних комплексах, впровадження сучасних технологій для зменшення вартості та тривалості ремонту суден;

на автомобільному транспорті:

- запровадження заохочувального економічного механізму вивільнення надмірних і неефективних виробничих потужностей із спрямуванням заощаджених коштів на розвиток інвестиційної та інноваційної діяльності у підгалузі;

у дорожньому господарстві:

- поліпшення використання основних фондів та скорочення витрат, приведення розмірів активів у відповідність з наявним попитом шляхом приватизації ремонтних та будівельних підприємств, переходу на контрактну основу виконання робіт з експлуатаційного утримання доріг, перегляду технічних стандартів і будівельних технологій, застосування нових будівельних матеріалів;

у галузі авіаційного транспорту:

- списання застарілої техніки з низькою паливною економічністю, звільнення від зайвих активів, передачі непов'язаної з авіаційною діяльністю соціальної сфери органам місцевого самоврядування, розширен-

ня приватного сектору сфери послуг в аеропортах, створення спільних підприємств або надання об'єктів у концесію.

Інтеграція в європейську і світову транспортні системи

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків та поетапної інтеграції України в європейську та світову транспортні системи необхідно:

- розширити та зміцнити співробітництво у рамках міжнародних транспортних організацій і у реалізації міждержавних угод в галузі транспорту;
- створити ефективну державну систему контролю за діяльністю транспортних підприємств і підприємців-громадян у сфері міжнародних перевезень на території України;
- здійснити необхідні заходи захисту і підтримки діяльності транспортних підприємств і підприємців-громадян на зовнішніх ринках у разі введення міжнародними організаціями та урядами окремих держав жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності;
- коригувати стратегію розвитку міжнародних транспортних комунікацій у межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури;
- гармонізувати нормативно-правову базу у сфері транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами;
- розробити і здійснити заходи щодо забезпечення техніко-технологічного зближення рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;
- наблизити технічні, технологічні та екологічні стандарти і вимоги у сфері транспорту до європейських та поступово їх запровадити на вітчизняному ринку.

Інтеграційна політика входження України у спільний транспортний простір СНД здійснюється через:

- узгоджену тарифну політику;
- спільне використання та розвиток об'єктів транспортної інфраструктури країн СНД на основі спільного інвестування проєктів;
- уніфікацію нормативно-правової бази у сфері транспорту;
- підготовку і впровадження у транспортних галузях країн СНД узгодженої науково-технічної політики;
- створення спільної системи науково-технічної та технологічної інформації у сфері транспорту;

- створення спільних підприємств;
- створення та запровадження узгодженого механізму входження у ринок транспортних засобів або виходу з нього;
- впровадження системи вантажо-пасажирських перевезень, руху транспортних засобів територіями країн – членів СНД без спеціальних дозволів.

Технологічне оновлення транспорту та питання охорони навколишнього природного середовища

Реформування транспортного сектору економіки передбачає розроблення та впровадження новітніх технологій роботи транспорту, що направлені на поліпшення охорони навколишнього природного середовища та безпеку роботи транспорту. З цією метою необхідно:

- прискорити списання транспортних засобів, ремонт та поточне утримання яких не можуть забезпечити необхідної експлуатаційної надійності;
- підвищити кваліфікацію та посиити вимоги до персоналу, який обслуговує транспортну техніку та відповідає за її стан і експлуатацію;
- підвищити безпеку руху польотів і судноплавства та забезпечити дотримання екологічних вимог;
- стимулювати виробництво транспортної техніки, що забезпечує високий рівень безпеки перевезень пасажирів і вантажів та охорону навколишнього природного середовища;
- впровадити сучасні системи діагностики технічного стану транспортної техніки;
- організувати екологічний моніторинг функціонування об'єктів транспортної системи та забезпечити досягнення відповідних рівнів екологічної безпеки.

Національна безпека

З метою забезпечення національної безпеки держави необхідно:

- приділяти першочергову увагу розвитку систем і об'єктів транспорту, що мають безпосереднє оборонне значення і використовуються під час ліквідації надзвичайних ситуацій, встановлюючи у разі потреби особливий порядок матеріально-технічного забезпечення таких систем і об'єктів;
- розробити систему мобілізаційної підготовки, структуру мобілізаційних органів та вдосконалити необхідні нормативні документи;
- забезпечувати на транспорті сталість функціонування засобів інформації, зв'язку та управління в особливих умовах.

Впровадження нових технологій

Необхідно всі зусилля та ресурси спрямовувати на підвищення ре-

зультативності науково-технічного прогресу на транспорті, використовуючи конкурсну систему відбору напрямів його реалізації і найбільш ефективні проекти, та створити механізм, що координує економічні інтереси інвесторів, розробників, виробників і користувачів нової транспортної техніки. Підвищення технічного рівня транспорту потребує відповідної державної підтримки для фінансування актуальних галузевих наукових досліджень і розробок.

Для створення єдиної системи інформаційних комунікацій на транспорті, що буде інтегрована у світову інформаційну мережу, здійснити комплексний розвиток бази інформування та впровадження інформаційних технологій.

Забезпечення ефективного використання трудових ресурсів. Реформування ТДК вимагає проведення ефективної соціальної та кадрової політики, яка повинна забезпечувати:

- здійснення комплексу заходів, спрямованих на пом'якшення негативних наслідків економічних реформ та структурних перетворень у транспортній системі, виходячи з державної політики в галузі трудових ресурсів;
- продовження практики укладення галузевих тарифних угод.

Важливим пріоритетом соціальної політики є сприяння забезпеченню ефективної зайнятості з тим, щоб вивільнення працівників в умовах зниження обсягів перевезень не призвело до одночасного масового звільнення і відбувалось шляхом впровадження альтернативних заходів для збереження необхідного кадрового потенціалу.

Важливим напрямом соціальної політики залишається також удосконалення системи заробітної плати.

Реалізація інвестиційної спроможності

Інвестиційна діяльність формується, виходячи з можливостей:

- повного самофінансування за рахунок власних коштів;
- залучення приватного капіталу і кредитів вітчизняних та іноземних фінансових організацій;
- покриття державою витрат, пов'язаних із соціально важливими перевезеннями та послугами, які не відшкодовуються встановленими тарифами;
- бюджетного фінансування для окремих об'єктів державного значення.

Необхідно надавати перевагу таким джерелам інвестування:

- випуск цінних паперів для розвитку і будівництва транспортних об'єктів з високою ефективністю, придбання акцій підприємств транс-

портного машинобудування, участь підприємств транспорту в різних фінансово-промислових групах тощо.

Для ефективного використання інвестицій необхідне впровадження конкурсного відбору інвестиційних проектів за критерієм окупності та визначення їх виконавців на тендерній основі. Одним з ефективних джерел інвестування є використання лізингу для поповнення і оновлення парків транспортних засобів і технологічного обладнання.

2.3. СТРАТЕГІЯ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Ця Стратегія, затверджена Указом Президента України від 11 червня 1998 року № 615, визначає основні напрями співробітництва України з Європейським Союзом (ЄС) – організацією, яка в процесі свого розвитку досягла високого рівня політичної інтеграції, уніфікації права, економічного співробітництва, соціального забезпечення та культурного розвитку.

Національні інтереси України потребують утвердження України як впливової європейської держави, повноправного члена ЄС. В результаті очікуваного найближчими роками розширення ЄС — вступу до ЄС Польщі та Угорщини — Україна межуватиме з ЄС, що створить принципово нову геополітичну ситуацію. У зв'язку з цим є необхідним чітко та всебічне визначення зовнішньополітичної стратегії щодо інтеграції України до європейського політичного (в тому числі у сфері зовнішньої політики і політики безпеки), інформаційного, економічного та правового простору.

Стратегія інтеграції України до ЄС ґрунтується на:

- Конституції України, що встановлює спрямування зовнішньополітичної діяльності України на забезпечення її національних інтересів і безпеки шляхом підтримання мирного і взаємовигідного співробітництва з членами міжнародного співтовариства за загальновизнаними принципами і нормами міжнародного права;

- схвалених Верховною Радою України Основних напрямках зовнішньої політики України та Концепції (основах державної політики) національної безпеки України;

- Угоді про партнерство і співробітництво між Україною та Європейськими Співтовариствами та їх державами — членами від 14 червня 1994 року (УПС) та інших договорах, укладених між Україною та ЄС, в яких визначаються механізми взаємодії між ними.

Стратегія інтеграції України до ЄС враховує положення Стратегії ЄС щодо України від 4 жовтня 1994 року, Спільної позиції ЄС щодо України від 28 листопада 1994 року, Спільної стратегії ЄС щодо України від 11 грудня 1999 року, а також відповідних рішень Ради ЄС, декларацій та інших документів ЄС, що стосуються України.

Стратегія інтеграції України до ЄС визначає основні пріоритети діяльності органів виконавчої влади на період до 2007 року, протягом якого мають бути створені передумови, необхідні для набуття Україною повноправного членства в Європейському Союзі.

Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу має забезпечити входження держави до європейського політичного (в тому числі у сфері зовнішньої політики і політики безпеки), інформаційного, економічного і правового простору. Отримання на цій основі статусу асоційованого члена ЄС є головним зовнішньополітичним пріоритетом України у середньостроковому вимірі і повинно співвідноситися в часі з набуттям повноправного членства в ЄС державами-кандидатами, що мають спільний кордон з Україною.

Основні напрями інтеграційного процесу

Адаптація законодавства України до законодавства ЄС, забезпечення прав людини. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС полягає у зближенні із сучасною європейською системою права, що забезпечить розвиток політичної, підприємницької, соціальної, культурної активності громадян України, економічний розвиток держави у рамках ЄС і сприятиме поступовому зростанню добробуту громадян, приведенню його до рівня, що склався у державах — членах ЄС.

Адаптація законодавства України передбачає реформування її правової системи та поступове приведення у відповідність із європейськими стандартами і охоплює приватне, митне, трудове, фінансове, податкове законодавство, законодавство про інтелектуальну власність, охорону праці, охорону життя та здоров'я, навколишнє природне середовище, захист прав споживачів, технічні правила і стандарти, транспорт, а також інші галузі, визначені Угодою про партнерство та співробітництво. Важливим чинником реформування правової системи України слід вважати участь України у конвенціях Ради Європи, які встановлюють спільні для цієї організації та ЄС стандарти.

Етапами правової адаптації є імплементація Угоди про партнерство та співробітництво, укладання галузевих угод, приведення чинного законодавства України у відповідність із стандартами ЄС, створення

механізму приведення проектів актів законодавства України у відповідність із нормами ЄС.

Економічна інтеграція та розвиток торговельних відносин між Україною і ЄС. Глобалізація світового господарства, уніфікація національних економік на засадах ГАТТ/СОТ, економічні тенденції в державах — членах ЄС щодо консолідованого єдиною грошовою одиницею Європейського Союзу, потенційна взаємовигідність вільної торгівлі є важливими факторами економічної інтеграції та розвитку торгівлі між Україною і ЄС.

Базовим документом, що визначає засади економічної інтеграції України до ЄС та засади розвитку торгівлі, є Угода про партнерство та співробітництво.

Розвиток процесу економічної інтеграції полягає у лібералізації і синхронізованому відкритті ринків ЄС та України, взаємному збалансуванні торгівлі, наданні на засадах взаємності режиму сприяння інвестиціям з ЄС в Україну та українським експортерам на ринках ЄС, запровадженні спільного правового поля і єдиних стандартів у сфері конкуренції та державної підтримки виробників. Економічна інтеграція базується на координації, синхронізації та відповідності прийняття рішень у сфері економіки України та ЄС і передбачає ліквідацію обмежень розвитку конкуренції та обмеження застосування засобів протекціонізму, сформування основних економічних передумов для набуття Україною повноправного членства у ЄС.

Інтеграція України до ЄС у контексті загальноєвропейської безпеки. Безпека України у контексті загальноєвропейської безпеки ґрунтується на тому, що розвиток і зміцнення ЄС поглиблюють загальноєвропейську безпеку в усіх її вимірах. Принцип неподільності європейської безпеки однаково важливий як для України, так і для ЄС та його повноправних та асоційованих держав — членів ЄС. Кооперативна безпека, пошук підходів до якої, поряд з іншими європейськими і трансатлантичними структурами, активно веде ЄС, має стати для України гарантією власної безпеки.

Визнання Європейським Союзом важливого значення України у формуванні нової архітектури європейської безпеки на третє тисячоліття може і повинно бути використаним як суттєвий важіль просування українських інтересів у відносинах з ЄС. Одночасно зміцнення безпеки України пов'язане із забезпеченням економічної безпеки та політичної стабільності у державі.

Визнаючи на основі принципів Статуту ООН відповідальність за підтримання міжнародного миру та безпеки за Радою Безпеки ООН і

дотримуючись принципів і цілей Хартії європейської безпеки ОБСЄ, Україна та ЄС активно співробітничать з ООН, ОБСЄ, Радою Європи, іншими міжнародними організаціями у сфері заохочення і підтримки стабільності, запобігання конфліктам, урегулювання кризових ситуацій та постконфліктної відбудови, використовуючи для цього всі наявні можливості — від дипломатичної діяльності, надання гуманітарної допомоги і застосування економічних санкцій до здійснення функцій цивільної поліції та проведення на основі відповідного мандата ООН і/або ОБСЄ воєнних операцій для врегулювання кризових ситуацій.

Розширення та поглиблення політичного діалогу і співробітництва України із Західно-Європейським союзом (ЗЄС), який надає ЄС підтримку у визначенні оборонних аспектів Спільної зовнішньої політики і політики безпеки та забезпечує доступ ЄС до оперативних можливостей виконання гуманітарних і рятувальних завдань, завдань щодо підтримання миру та завдань збройних сил під час урегулювання кризових ситуацій, у тому числі проведення операцій з установлення миру («петерберзьких завдань»), є одними з важливих факторів інтеграції України до ЄС.

У зв'язку з прискоренням процесу інституційного зближення та інтеграції ЗЄС до ЄС важливого значення для України набуває розвиток відносин між ЄС і НАТО з питань оборонного планування, в якому Україна бере участь через Процес планування та оцінки сил у рамках програми «Партнерство заради миру». Інтенсифікація розвитку Спільної європейської політики з питань безпеки та оборони, створення в рамках Спільної зовнішньої політики і політики безпеки нових органів ЄС у військовій сфері та сфері зовнішньої політики і політики безпеки, а також активізація співробітництва між державами — членами ЄС у галузі озброєння зумовлюють необхідність здійснення Україною своєчасних інтеграційних кроків у цьому напрямі.

Розвиток співробітництва з ЄС у рамках Спільної зовнішньої політики і політики безпеки та Спільної європейської політики з питань безпеки та оборони сприятиме також зміцненню конкурентоспроможності української оборонної промисловості, впровадженню принципів, правил та механізмів, що забезпечують відкритість, прозорість доступу продукції цієї галузі на внутрішньому ринку ЄС та запобігають її дискримінації, прискореному виходу і закріпленню українських виробників товарів та послуг у пріоритетних міжнародно-спеціалізованих галузях і секторах економіки та значній диверсифікації військово-технічних та науково-технічних зв'язків. Розвиток такого співробітництва надасть змогу зберегти

орієнтацію на сучасні системи загальноєвропейського виробництва. Основним напрямом реалізації експортного потенціалу України у відносинах з державами – членами ЄС може стати перетворення виробництв, безпосередньо пов'язаних з науково-технічними досягненнями, в яких Україна займає провідні позиції, у пріоритетні галузі, орієнтовані на експорт.

Політична консолідація та зміцнення демократії. Політична консолідація передбачає неухильне поглиблення політичного діалогу і поліпшення загальної атмосфери відносин між Україною та ЄС (саміти, міністерські консультації, зустрічі на експертному рівні).

Вона спрямована на:

- гарантування політичної стабільності як в Україні, так і на всьому Європейському континенті;
- забезпечення мирного розвитку та плідного співробітництва всіх європейських націй;
- зміцнення демократичних засад в українському суспільстві.

Політичну консолідацію у контексті стратегії України на європейську інтеграцію слід розглядати у двох площинах.

Зовнішньополітична консолідація спрямована, насамперед, на зміцнення європейської безпеки. З одного боку, вона включає всебічне входження України в європейський політичний (у тому числі у сфері зовнішньої політики і політики безпеки), правовий, економічний, інформаційний, культурний простір. З іншого — ідентифікацію політики ЄС щодо України, відокремлення її від політики ЄС щодо Росії та підтримку державами Європи та світовим співтовариством стратегії інтеграції України до ЄС. У цьому контексті важливим є співробітництво з Європейською Комісією, Європарламентом та іншими загальноєвропейськими інституціями, а також поглиблення відносин з окремими державами — членами ЄС.

Істотною складовою зовнішньополітичної консолідації слід вважати згоду ЄС на поступове залучення України до регіональних ініціатив ЄС, а також відповідних форм політичного діалогу, партнерства та співробітництва ЄС з державами — асоційованими членами ЄС та іншими державами. Одним з реальних внесків на шляху до зближення політичних позицій України та ЄС було б досягнення згоди щодо спільної позиції в ООН з глобальних міжнародних питань та приєднання України до спільних заяв ЄС, заяв, що приймаються державами-членами ЄС в рамках Спільної зовнішньої політики і політики безпеки та у відповідних міжнародних організаціях, у тому числі ООН та ОБСЄ, залучення України до

спільних дій ЄС, а також вироблення і прийняття спільних позицій та проведення спільних дій України та ЄС.

Внутрішньополітична консолідація базується на виборі, зробленому українським суспільством на користь інтеграції до ЄС. Вона включає, насамперед, зміцнення демократії та верховенства права в державі. Європейська інтеграція сприятиме становленню громадянського суспільства в Україні і подальшому формуванню української політичної нації як повноправного члена сім'ї європейських націй. Важливим елементом внутрішньої консолідації є формування у суспільстві прихильності до ідеї набуття у майбутньому членства в ЄС як реальної можливості забезпечити гідне майбутнє для України та її громадян.

Адаптація соціальної політики України до стандартів ЄС.

Адаптація соціальної політики України полягає у реформуванні систем страхування, охорони праці, здоров'я, пенсійного забезпечення, політики зайнятості та інших галузей соціальної політики відповідно до стандартів ЄС і поступовому досягненні загальноєвропейського рівня соціального забезпечення і захисту населення. Даний напрям інтеграційного процесу має здійснюватися у рамках загальної програми реформ з активним залученням інституцій та програм ЄС та його держав-членів і першочерговим спрямуванням технічної допомоги ЄС саме на адаптацію соціальної політики.

Важливе значення у цьому контексті матиме ратифікація і дальша імплементація Україною Європейської соціальної хартії, а також укладання угод з координації систем соціального забезпечення робітників, які мають українське громадянство і працюють на території держав — членів ЄС.

Культурно-освітня і науково-технічна інтеграція. Поряд із згаданими напрямками європейської інтеграції, культурно-освітній та науково-технічний займають особливе місце, зумовлене потенційною можливістю досягти вагомих успіхів у інтеграційному процесі саме на цих напрямках. Вони охоплюють галузі середньої і вищої освіти, перепідготовку кадрів, науку, культуру, мистецтво, технічну і технологічну сфери.

Інтеграційний процес на відповідних напрямках полягає у впровадженні європейських норм і стандартів у освіті, науці і техніці, поширенні власних культурних і науково-технічних здобутків у ЄС. У кінцевому результаті такі кроки спрацюватимуть на підвищення в Україні європейської культурної ідентичності та інтеграцію до загальноєвропейського інтелектуально-освітнього та науково-технічного середовища.

Здійснення даного завдання передбачає взаємне зняття будь-яких принципових, на відміну від технічних, обмежень на контакти і обміни, на поширення інформації. Особливо важливим є здійснення спільних наукових, культурних, освітніх та інших проектів, залучення українських вчених та фахівців до загальноєвропейських програм наукових досліджень.

Регіональна інтеграція України. Практичне здійснення інтеграційного процесу можливе лише за умови доповнення загальноєвропейського виміру співпраці регіональною інтеграцією та поглибленням галузевого співробітництва України і ЄС. Ураховуючи важливу для ЄС тенденцію, висловлену в гаслі «ЄС: від Союзу країн до Союзу регіонів», даний напрям набуває особливого значення.

Основою регіональної інтеграції є УПС, Європейська Хартія місцевого самоврядування, інші відповідні правові акти Європейського Союзу та Ради Європи.

Регіональна інтеграція передбачає встановлення і поглиблення прямих контактів між окремими регіонами України та державами-членами і кандидатами у члени ЄС, їх розвиток у визначених у цій Стратегії напрямках для поступового перенесення основної ваги інтеграційного процесу з центральних органів виконавчої влади на регіони, до органів місцевого самоврядування, територіальних громад і, зрештою, якнайширшого залучення громадян України.

Галузева співпраця. Галузева співпраця являє собою координацію і взаємодію між Україною та ЄС у конкретних галузях і сферах господарської діяльності. Пріоритет на найближчі роки у галузевій співпраці слід віддати сфері транс'європейських транспортних, включаючи магістральні газо- та нафтопроводи, електроенергетичних та інформаційних мереж, співробітництву у галузі юстиції, запобіганню та боротьбі з організованою злочинністю і поширенням наркотиків, митній справі, науково-дослідницькій сфері, промисловій та сільськогосподарській кооперації тощо. Окремим і винятково важливим напрямом галузевого співробітництва є співробітництво в галузі використання атомної енергії в мирних цілях.

Правовою основою галузевої співпраці є УПС, відповідні нормативні акти сторін, угоди та протоколи, укладені між Україною і ЄС та державами-членами ЄС щодо співпраці і взаємодії як у цілому, так і у визначених галузях.

Доцільними є також розроблення та схвалення відповідними міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади України програм розвитку відносин із ЄС, які б виходили із загальних

положень Стратегії інтеграції і поступово (протягом 1,5–2 років) сформували цілісний пакет – Національну програму інтеграції.

Галузева співпраця передбачає, поряд з прийняттям галузевих програм співробітництва з ЄС, розроблення переліку підрозділів та посадових осіб у центральних органах виконавчої влади, місцевих органах влади, що відповідають за формування та реалізацію державної політики України щодо ЄС, встановлення прямих контактів між міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади України і відповідними директоратами Європейської Комісії. У коротко- та середньостроковому контексті вирішальна відповідальність за узгодження галузевої співпраці покладається на Українську частину Ради з питань співробітництва між Україною та Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом), а за їх реалізацію — на Українську частину Комітету з питань співробітництва між Україною та Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом) та Міністерство економіки України.

Співробітництво у галузі охорони довкілля

Охорона довкілля є визнаним пріоритетом державної політики і предметом підвищеної уваги громадськості в європейських державах, одним з головних напрямів діяльності ЄС і актуальною проблемою для України, зумовленою не лише наслідками аварії на ЧАЕС, але й загальним станом довкілля в Україні.

Правовою основою співробітництва у галузі охорони довкілля є УПС, міжнародні договори та угоди щодо безпеки навколишнього природного середовища, сторонами яких є Україна та ЄС.

В результаті співробітництва в галузі охорони довкілля має привести до створення безпечного і сприятливого для людини загальноєвропейського екологічного простору.

Внутрішнє забезпечення інтеграційного процесу

Внутрішнє забезпечення процесу інтеграції України до ЄС покладається на вищий, центральні та місцеві органи виконавчої влади України у співпраці з органом законодавчої влади, відповідними органами місцевого самоврядування.

Керівництво стратегією інтеграції України до ЄС здійснює Президент України.

Кабінет Міністрів України забезпечує реалізацію Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу.

Міністерство закордонних справ України здійснює заходи щодо забезпечення політичних відносин України з ЄС та координацію діяль-

ності органів виконавчої влади у сфері зовнішньої політики та політики безпеки.

Міністерство економіки України здійснює міжвідомчу координацію з питань міжгалузевого економічного та соціального співробітництва України з ЄС.

Міністерство внутрішніх справ України і *Міністерство юстиції України* здійснюють міжвідомчу координацію з питань співробітництва України з ЄС у межах своєї компетенції.

Інші міністерства та центральні органи виконавчої влади забезпечують реалізацію галузевого співробітництва України з ЄС, імплементацію Угоди про партнерство та співробітництво, здійснюють інші заходи у межах своєї компетенції та визначених Стратегією завдань з метою поглиблення інтеграції України до ЄС.

Стратегія інтеграції передбачає такі сфери внутрішнього забезпечення інтеграції України до ЄС.

Організаційне забезпечення

- Затвердження Президентом України за поданням Кабінету Міністрів України переліку центральних органів виконавчої влади, організацій, установ, посадових осіб, відповідальних за здійснення завдань, визначених Стратегією інтеграції.

- Регулярне проведення засідань Української частини Ради з питань співробітництва між Україною та Європейськими Співтовариствами (Європейським Союзом) з метою забезпечення виконання завдань, визначених Стратегією інтеграції.

- Забезпечення формування і здійснення галузевих та регіональних програм співробітництва з ЄС у тій частині, за яку несе відповідальність українська сторона.

- Створення нових програм у системі освіти, стажування та підвищення кваліфікації працівників органів законодавчої, виконавчої влади та органів місцевого самоврядування за напрямками європейської інтеграції України, запровадження спеціалізації з питань ЄС у рамках навчальних програм вузів.

- Створення програми мовної підготовки державних службовців та фахівців, які забезпечують процес інтеграції, розроблення та здійснення комплексу заходів щодо розширення та підвищення якості вивчення мов ЄС у середніх та вищих навчальних закладах.

Фінансове забезпечення

- Розроблення програми фінансування заходів з інтеграції України до ЄС відповідно до Стратегії інтеграції.

- Фінансування заходів, спрямованих на інтеграцію України до ЄС, за рахунок бюджетних коштів з широким залученням позабюджетних коштів, коштів приватних осіб та програм допомоги ЄС Україні.

Правове забезпечення

- Забезпечення правової адаптації нормативно-правових актів, що приймають органи виконавчої влади, до вимог ЄС.

- Перегляд навчальних програм правової освіти з метою їх адаптації до програм ЄС, вивчення правових засад діяльності установ ЄС, дослідження процесів у правовій галузі як у державах – членах ЄС, так і державах – кандидатах у члени ЄС.

Інформаційне забезпечення

- Забезпечення проведення широкомасштабної агітаційно-інформаційної національної кампанії з метою сприяння інтеграції України до ЄС. Розроблення і запровадження програми інформування широких кіл громадськості щодо ситуації в ЄС, проблем і успіхів, що існують на шляху інтеграції України до ЄС.

- Забезпечення доступу до європейських правових, бібліографічних та інших інформаційних баз даних.

- Створення Національного центру (банку) даних стосовно ЄС.

Із створенням Національної програми інтеграційної стратегії щорічно розроблятиметься План дій по реалізації стратегічного курсу України на інтеграцію до Європейського Союзу.

2.4. УТВЕРДЖЕННЯ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ

Програма утвердження України як транзитної держави 2002–2010 роках, затверджена Законом України від 7 лютого 2002 року № 3022.

Основний зміст Програми:

Загальні положення

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних

надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають чільне місце у європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

У зв'язку з майбутнім приєднанням України до Світової організації торгівлі забезпечення вільного транзиту вантажів та його розвиток сприятимуть підвищенню ефективності зовнішньої торгівлі, рівноправному входженню України до системи міжнародного поділу праці, створенню стабільного джерела валютних надходжень до бюджету. На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим фактором стабілізації та структурної перебудови її економіки. При цьому слід урахувувати, що транзит як вид експорту транспортних послуг є одним з найбільш ефективних, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидку віддачу.

Як свідчить міжнародна практика, ефективне функціонування транзитної системи залежить від національного законодавства, що відповідає загальноприйнятим міжнародним нормам, його стабільності, оптимальної тарифно-цінової та податкової політики у цій сфері, розвинутої транспортної інфраструктури міжнародного значення та обладнаних на високому технічному рівні пунктів пропуску через кордони, використання прогресивних, побудованих на логістичних принципах технологій перевезень і переробки вантажів, сучасних систем організації документообігу, розрахунків, інформаційного забезпечення.

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дають можливість щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60–70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн. тонн, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70 відсотків, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) — лише на 50 відсотків.

За оцінками міжнародних експертів ООН та ЄС та прогнозами Ради по вивченню продуктивних сил Національної академії наук України, до

2010 року очікується збільшення товарообміну за напрямками європейської осі «Північ–Південь» на 25–30, євразійської – на 30–35 відсотків. У зв'язку з цим можливе відповідне збільшення транзитних перевезень територією України.

Транспортна система країни в основному спроможна забезпечити таке зростання транзитних перевезень. Проте невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах.

Основні причини, що стримують розвиток транзиту вантажів в Україні, полягають у неупорядкованості системи контролю вантажів на кордоні та справляння зборів, високій вартості послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами, численних бюрократичних перепонах при оформленні транзитних перевезень, низькій швидкості доставки вантажів, несприятливій кримінальній обстановці, браку комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування на шляху транзиту, відсутності комплексу правових актів, що регулюють транзитні перевезення та їх експедиційне обслуговування.

Ці проблеми й покликана розв'язати загальнодержавна Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках (далі – Програма), спрямована на забезпечення інтеграції України в європейську та світову економічні системи. Прийняття такої Програми обумовлюється необхідністю проведення єдиної транзитної політики на загальнодержавному і регіональному рівнях (18 областей України, а також Автономна Республіка Крим і місто Севастополь є прикордонними), координації діяльності міністерств, інших органів центральної виконавчої влади, значними обсягами наукових досліджень та капіталовкладень для модернізації інфраструктури транзиту.

Положеннями Програми враховано міжнародні вимоги до забезпечення вільного транзиту вантажів, досвід європейських держав в організації транзитних перевезень.

Основні напрямки програми

Метою Програми є оптимальне використання наявного та подальший розвиток транзитного потенціалу України шляхом створення сприятливих умов для учасників транзитних перевезень, збільшення валютних надходжень від експорту транспортних та інших послуг.

Програма передбачає комплекс заходів, спрямованих на нормативно-правове забезпечення транзиту вантажів територією України, адаптацію

національного законодавства до міжнародного транспортного права, техніко-технологічну модернізацію транспортної інфраструктури міжнародного значення та пунктів пропуску через державний кордон України, удосконалення тарифно-цінової та податкової політики у сфері міжнародного транзиту, впровадження логістичних технологій в організацію транзитних вантажних, інформаційних та фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів до транзиту через Україну.

Основними напрямками Програми є:

- створення правових засад подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів;
- поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної та митної політики у сфері транзиту вантажів;
- приведення технічного стану основних транзитних ліній, терміналів, пунктів пропуску через державний кордон України до рівня, що забезпечує дотримання на цих об'єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог;
- впровадження нових технологій організації перевезень та пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту;
- проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні та залученню додаткових транзитних вантажних потоків;
- розвиток міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень;
- створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту.

Етапи виконання програми

Програма виконуватиметься поетапно.

На першому етапі (2002–2005 роки) передбачалося виконати завдання на таких напрямках:

- нормативно-правове забезпечення транзиту вантажів через Україну, приведення національного законодавства у відповідність з міжнародними транспортними угодами і конвенціями;
- усунення технічних бар'єрів на шляху транзиту вантажів і, насамперед, «вузьких» місць на маршрутах міжнародних транспортних коридорів та в пунктах пропуску через державний кордон України;
- удосконалення тарифно-цінового та податкового регулювання для стимулювання транзиту;

- завершення робіт із створення в повному обсязі системи обліку, аналізу та прогнозування транзитних перевезень;
- поліпшення підготовки та підвищення кваліфікаційного рівня кадрів у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

На другому етапі (2006–2010 роки) передбачається виконати завдання спрямовані на:

- забезпечення переходу в основному на технічні та екологічні стандарти, що відповідають європейським вимогам до рухомого складу та інфраструктури міжнародного транзиту;
- впровадження сучасних інформаційних транспортних систем, інтеграція їх у загальноєвропейські;
- поповнення сучасним рухомим складом транспортно-дорожнього комплексу, здійснення реконструкції та розвиток систем магістрального трубопровідного транспорту;
- широке впровадження на базі нових інформаційних технологій принципів транспортної логістики.

Основні завдання утвердження України як транзитної держави

Державна політика у сфері міжнародного транзиту здійснюватиметься на принципах забезпечення вільного, безпечного і безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, створення належних умов споживачам транзитних послуг. Реалізацію цих принципів забезпечать:

- завершення формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з міжнародним транзитом вантажів, організацією змішаних (комбінованих) перевезень та функціонуванням товаророзподільчих (логістичних) центрів;
- розроблення і запровадження проектів законів України про транспортно-експедиційну діяльність, про джерела фінансування експлуатації внутрішніх водних шляхів, про змішані (комбіновані) перевезення, про електронні документи та електронний документообіг, про електронний цифровий підпис та Кодексу внутрішнього водного транспорту;
- розроблення і прийняття нормативно-правових актів з питань здійснення митно-брокерської діяльності у пунктах пропуску через державний кордон України, регламентування порядку перетину державного кордону України транзитними вантажами;

- законодавче закріплення правового статусу операторів мультимодальних перевезень та логістичних центрів. Розробка і затвердження положень про оператора змішаних перевезень вантажів та про логістичні центри міжнародних перевезень;

- приведення нормативно-правових актів, що регулюють питання, пов'язані з транзитом товарів та послуг, у відповідність з прийнятими Україною зобов'язаннями за міжнародними договорами;

- створення на державному рівні системи відстеження та прогнозування розвитку міжнародного транзиту вантажів;

- завершення формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з міжнародним транзитом вантажів, організацією змішаних (комбінованих) перевезень та функціонуванням товаророзподільчих (логістичних) центрів;

- розроблення та реалізація заходів щодо поетапного приєднання України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі транспорту та вступу до міжнародних транспортних організацій з визначенням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією транспортно-дорожнього комплексу України до транспортних систем ЄС та СНД і подальшим розвитком транзитних перевезень, у тому числі: Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (1982 рік); Конвенції про спільну транзитну процедуру (Женева, 20 травня 1987 року); Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіото, у редакції 2000 року); Конвенції ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів (1980 рік); Конвенції про договір міжнародного перевезення (19 травня 1956 року); Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (1 березня 1973 року); Конвенції про міжнародні залізничні перевезення; Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних продуктів та про спеціальні транспортні засоби, що призначені для таких перевезень (1 вересня 1970 року); Європейської угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти; Європейської угоди про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення (1 липня 1970 року), а також конвенцій та угод з питань безпеки руху та охорони навколишнього природного середовища;

- розроблення і реалізація заходів щодо надання послуг з охорони перевезень транзитних вантажів і забезпечення безпеки пасажирів, що переміщуються через територію України;

- розроблення вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування, забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;

- реалізація заходів державного сприяння розвитку міжнародного транзиту в Україні шляхом;

- удосконалення економічних механізмів стимулювання транспортних і транспортно-експедиторських організацій у разі збільшення обсягів транзитних перевезень;

- розширення бюджетного фінансування розвитку інфраструктури транзиту в рамках програм створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, розбудови державного кордону України та Державної програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на 2000–2004 роки;

- активізація діяльності посольств України за кордоном, спрямованої на залучення до транзиту вантажів територію України;

- демонополізація у сфері надання послуг з організації та забезпечення транзитних перевезень;

- розроблення проекту Програми розбудови туристичної інфраструктури у зонах економічного тяжіння за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Удосконалення переміщення транзитних вантажів через державний кордон України. Одним з основних завдань є поетапна реалізація міжнародних вимог щодо застосування до транзитних вантажів більш простого і прискореного режиму їх контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, обмеження ставок зборів за здійснення контролю вартістю фактичних витрат на його проведення. З цією метою передбачається забезпечити:

- стандартизацію та спрощення документального оформлення процедур перетину кордонів відповідно до міжнародного права і практики організації спільного контролю митницями України і сусідніх держав;

- визначення особливих, спрощених вимог щодо вантажів і транспортних засобів, які прямують транзитом через територію України;

- безперешкоди пропуск транзитних вантажопотоків на основі впровадження єдиних технологій роботи митниць, залізниць, морських (річкових) портів, автотерміналів. Визначення граничних строків пропуску вантажів через державний кордон України та здійснення контролю за їх дотриманням;

- вирішення питання щодо укладення міжурядових угод стосовно запровадження організації спільного контролю вантажів та погодження режиму роботи митниць;
- комплексне обстеження та приведення у відповідність з обсягами пропуску вантажів інфраструктури, штатів працівників, обладнання пунктів пропуску через державний кордон України;
- вирішення з країнами СНД питань спрощення процедур митного та інших видів контролю щодо транзитних вантажів;
- впорядкування організації контролю транзитних транспортних засобів і вантажів з метою його спрощення та уніфікації роботи контролюючих органів і служб (видача сертифікатів, дозволів, віз у відповідних державних органах);
- запровадження типової технологічної схеми пропуску через державний кордон України транзитних транспортних засобів, вантажів та осіб із забезпеченням їх пропуску у пріоритетному порядку;
- приведення ставок єдиного збору, що стягується у пунктах пропуску на митному кордоні, до розмірів, які обмежуються собівартістю їх здійснення (вимоги ГАТТ).

Розвиток інфраструктури міжнародного транзиту

З метою підвищення транзитного потенціалу України передбачається забезпечити:

на першому етапі у 2002–2005 роках:

Виконання в повному обсязі завдань Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, у тому числі:

- електрифікація залізниць Ковель–Ізов, Гребінка–Харків, Донецьк–Луганськ. Пріоритетне вирішення питань електрифікації залізничних ліній для включення залізничного транспорту України в систему транзитних перевезень через Транссиб;
- реалізація першого етапу організації швидкісного руху пасажирських і рефрижераторних поїздів на напрямках Котовіце (Польща)–Мостиська–Львів–Жмеринка–Київ–Зернове–Москва; Жмеринка–Одеса; Харків–Запоріжжя–Сімферополь;
- додаткове фінансування Державної програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на 2000–2004 роки;
- виконання комплексу робіт щодо спорудження мостового переходу на автошляху Ростов-на-Дону–Одеса через р. Південний Буг у м. Миколаєві;
- виконання комплексу робіт для забезпечення безпечної експлу-

атації судноплавних шлюзів та водних шляхів і розвитку транзитних річкових перевезень;

- реалізацію програми дій, спрямованих на підтримання режиму державного кордону України і прикордонного режиму, розвиток Прикордонних військ України та митних органів України на період до 2005 року;

- завершення будівництва та введення в експлуатацію нафтопроводу Одеса–Броди та нафтотерміналу «Південний»;

- реалізацію другої фази проекту створення Євро-Азійського нафтотранспортного коридору (будівництво нафтопроводу Броди–Плоцьк);

- реалізацію завдань Національної програми «Нафта і газ України до 2010 року», у тому числі реконструкцію газотранспортної системи, розвиток газотранспортної системи;

- участь у створенні в рамках програми INOGATE міждержавних систем транспортування нафти і природного газу, у тому числі з країн Каспійського регіону та Середньої Азії до європейських країн;

- реалізацію заходів щодо реконструкції та модернізації газотранспортної системи України (у тому числі заміну зношених газоперекачувальних агрегатів) та збільшення її пропускної здатності;

- завершення реалізації проекту розширення на території України Балканського коридору системи магістральних газопроводів (компресорної станції «Тарутине» та газопроводу Тальне–Ананьїв–Ізмаїл);

- вжиття заходів щодо збільшення потужності газопроводу Торжок–Долина;

- реалізацію заходів щодо модернізації міждержавних електричних мереж;

- вжиття заходів щодо створення технічних можливостей для збільшення обсягів транспортування територією України вуглеводневих ресурсів із країн Каспійського регіону, Середньої та Центральної Азії до європейських країн;

- вжиття заходів щодо переходу на технічні та екологічні стандарти, що відповідають європейським вимогам до рухомого складу та інфраструктури міжнародного транзиту. Підготовка Програми оновлення залізничного рухомого складу для вантажних перевезень;

- реалізацію відповідно до державних та галузевих програм заходів щодо поповнення парку великовантажних контейнерів та рухомого складу, включаючи забезпечення транспортними засобами для організації комбінованих перевезень за участю різних видів транспорту;

- підготовку і реалізацію за участю держави проектів створення зразків транспортної та дорожньо-будівельної техніки, вкрай необхідної вітчизняній економіці;

- створення та укомплектування спеціалізованими транспортними засобами пунктів швидкої медичної та технічної допомоги на основних напрямках транзитних перевезень;

- впровадження сучасних транспортних інформаційних та навігаційних систем, включаючи супутникові, засобів ідентифікації місцезнаходження транспортних засобів, забезпечення їх інтеграції у сфері транспорту і митних органів, адаптації до загальноєвропейських інформаційних систем у галузі транспорту;

- спорудження залізничної дільниці, яка з'єднає порт Рені з основною залізничною магістраллю Одеса–Ізмаїл;

- розроблення перспективної схеми розміщення товаро-розподільчих (логістичних) центрів та поетапну її реалізацію;

- створення та укомплектування спеціалізованими транспортними засобами пунктів швидкої допомоги на основних напрямках транзитних перевезень;

- організація на основних напрямках транзитного руху пунктів обслуговування водіїв автотransпортних засобів;

- розширення мережі вантажних митних комплексів (автопортів) для забезпечення ефективної та безперебійної роботи пунктів пропуску на державному кордоні України з організацією здійснення в них усіх видів контролю, обслуговування екіпажів; визначення їх юридичного статусу;

на другому етапі до 2010 року:

- проведення робіт щодо поєднання міжнародних коридорів в єдину інфраструктурно-технологічну систему. Розроблення за участю Російської Федерації проекту Програми розбудови транспортних коридорів у 2005–2010 роках з подовженням європейських міжнародних транспортних коридорів до основних регіонів, у яких формуються експортні та транзитні вантажопотоки;

- розробку і реалізацію заходів щодо поетапного підвищення допустимих норм осевих навантажень та збільшення повної маси автопоїздів на напрямках міжнародних транспортних коридорів до рівня, прийнятого в країнах Західної Європи;

- будівництво тунелю на дільниці Бескид–Скатарське;

- підготовку проекту і побудову обхідної залізничної колії між станцією Мамалига (Новоселицький район) та Ларга (Кельменецький район)

Чернівецької області з метою забезпечення національної безпеки України та удосконалення переміщення транзитних вантажів;

- створення лізингових компаній для поповнення та оновлення рухомого складу транспорту;

- реалізацію відповідно до державних та галузевих програм заходів щодо поповнення парку великовантажних контейнерів та рухомого складу, включаючи забезпечення транспортними засобами для організації комбінованих перевезень за участю різних видів транспорту.

Удосконалення тарифно-цінової та податкової політики

Створенню належних умов для збільшення обсягів транзитних перевезень сприятиме проведення гнучкої тарифно-цінової та податкової політики. З цією метою передбачається:

- втілення заходів щодо тарифного стимулювання розвитку транзиту (запровадження єдиного збору, наскрізних тарифів, тарифних знижок тощо);

- дослідження, розроблення критеріїв і здійснення інтегрованої оцінки доходів та витрат при міжнародному транзиті вантажів територією України на основі спільної для всіх учасників транзиту маркетингової стратегії ціноутворення;

- зниження вартості супутніх транзитним перевезенням послуг;

- підготовка та подання у встановленому порядку пропозицій щодо пільгового оподаткування операцій з надання послуг, пов'язаних з перевезенням (переміщенням) вантажів і пасажирів транзитом через територію України;

- підготовка нормативно-правових актів стосовно тарифів (включаючи наскрізні) за напрямками проходження транспортних коридорів. Розроблення методики формування наскрізних тарифів на перевезення транзитних вантажів;

- здійснення заходів щодо тарифного стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень;

- удосконалення організації охорони та супроводження підакцизних товарів, що переміщуються транзитом через митну територію України, розроблення та впровадження економічно обгрунтованих тарифів на супроводження цих товарів із знижкою на 20–30 відсотків;

- створення системи моніторингу тарифів і цін щодо надання послуг з перевезень та переробки транзитних вантажів на залізницях і в портах іноземних держав, які конкурують з українськими;

- розроблення та впровадження методик установаження гнучких тарифів на транспортування нафти, природного газу та аміаку

магістральними трубопроводами України з урахуванням світових цін на енергоносії.

Впровадження сучасних технологій та забезпечення взаємодії усіх учасників транзиту вантажів

З метою удосконалення організації транзитних перевезень передбачається:

- підвищення якості організації транзитних перевезень до рівня, що відповідає європейському стандарту якості ISO, широке впровадження на базі нових інформаційних технологій принципів транспортної логістики в організацію транспортного та транспортно-експедиторського обслуговування міжнародного транзиту;
- розвиток змішаних (комбінованих) перевезень. Розроблення та впровадження на основних напрямках транзитних перевезень комплексних транспортно-технологічних систем пропуску вантажопотоків із забезпеченням взаємодії всіх видів транспорту, терміналів, пунктів пропуску вантажів через державний кордон України на основі погоджених графіків руху, режимів роботи, технологій перевезень, переробки та контролю вантажів;
- розроблення єдиної інформаційної мережі, систем зв'язку і передачі даних для учасників процесу доставки транзитних вантажів;
- розроблення і впровадження систем електронного обміну даними та електронної обробки даних із створенням умов захисту інформації;
- удосконалення системи транспортно-експедиторського обслуговування транзитних перевезень, підвищення ролі міжнародних експедиторів у забезпеченні ними надання вантажовласникам послуг фінансових гарантів, в організації доставки транзитних вантажів, заснування операторських компаній змішаних (комбінованих) перевезень;
- створення на основних напрямках транзитних перевезень у змішаному сполученні комплексних транспортно-технологічних систем пропуску вантажопотоків із забезпеченням взаємодії всіх видів транспорту, терміналів, пунктів пропуску вантажів через державний кордон України на основі наскрізних тарифів, погоджених графіків руху, режимів роботи, технологій;
- створення в основних приморських транспортних вузлах спостережних рад із включенням у них представників адміністрацій морських портів, стивідорних компаній, залізниць та інших видів транспорту, експедиторів та вантажовласників для забезпечення їх чіткої взаємодії, гармонізації інтересів забезпечення оптимальних технологій накопичення суднових партій;

- проведення досліджень та експериментальної перевірки на базі Іллічівського, Одеського та Ренійського морських портів, а також Закарпатського транспортного вузла (м. Чоп) ефективності діяльності і подальшого розширення мережі логістичних товаророзподільчих центрів;

- дослідження та підготовка пропозицій стосовно перспективного розвитку комбінованих перевезень: *контейнерних і контрейлерних*;

- розроблення комплексних планів розвитку морських (річкових) портів і припортових залізничних станцій;

- розроблення і реалізація заходів щодо збільшення обсягів транзиту вантажів на українській ділянці р. Дунаю та організації змішаних (залізнично-водних) перевезень з використанням р. Тиса;

- забезпечення пріоритетного пропуску поїздів з транзитними вантажами за напрямками основних масових перевезень, скорочення їх простоїв на станціях, організація руху експресних поїздів з транзитними вантажами. Підвищення на 30 відсотків швидкості доставки транзитних вантажів;

- встановлення для всіх видів транзитних перевезень гарантованих строків доставки вантажів;

- створення відповідно до світового досвіду конкурентного середовища на ринку послуг щодо гарантування доставки підакцизних вантажів до митниць призначення;

- створення у пунктах пропуску через державний кордон України інформаційно-довідкової комп'ютерної системи;

- запровадження типового проекту автомобільного пункту пропуску модульного типу відповідно до європейських стандартів.

Міжнародне співробітництво у сфері транзитних перевезень

Важливим напрямом діяльності є розширення міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень. З цією метою передбачається забезпечити:

- виконання заходів з інтеграції України до європейського Союзу відповідно до міжнародних угод України «Про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС», «Про принципи формування спільного транспортного простору і взаємодії держав – учасниць СНД у галузі транспортної політики» в частині адаптації національного транспортного законодавства до міжнародного, впровадження відповідних технічних та екологічних стандартів;

- проведення активної державної політики, спрямованої на залучення до транзиту через Україну транснаціональних вантажопотоків на напрямках Захід-Схід та Північ-Південь;

- реалізацію Основної багатосторонньої угоди щодо міжнародного транспортного коридору ТРАСЕКА (у межах виділених ЄС коштів);
- участь у розробленні відповідно до Програми ТРАСЕКА регіональних проектів:
 - гармонізація прикордонних процедур;
 - єдина політика справляння транзитних зборів і встановлення тарифів;
 - єдина правова база щодо транзитних перевезень (у межах виділених ЄС коштів);
 - ініціювання створення разом із сусідніми державами спільних транзитних коридорів, операторських компаній транзитних перевезень на основі погоджених технологій та наскрізних тарифів;
 - розвиток співробітництва з країнами ГУУАМ у створенні зон вільної торгівлі та проведення єдиної тарифної політики з метою збільшення транзитних вантажопотоків;
 - залучення іноземних інвестицій на реабілітацію автомобільної дороги Київ–Чоп;
 - організацію та проведення навчання фахівців транспорту (у рамках Програми TACIS) з питань перевезень небезпечних вантажів;
 - вирішення питання щодо усунення правових і технічних бар'єрів у сфері перевезень морськими суднами України через протоки Босфор і Дарданелли;
 - опрацювання з Турецькою стороною питання щодо укладення угоди про поромне сполучення;
 - підготовку пропозицій щодо розвитку міждержавних систем транспортування нафти і газу для включення до Програми TACIS–INOGATE;
 - створення договірно-правової бази для збільшення обсягів транспортування територією України вуглеводневих ресурсів із країн Каспійського регіону, Середньої та Центральної Азії до європейських країн;
 - вирішення з Молдовською стороною питання щодо застосування на залізничних пунктах пропуску на українсько-молдовському митному кордоні знижки за всі види контролю при здійсненні зборів за товари, що двічі вимушено перетинають кордон на шляху до порту Рені;
 - вирішення разом з відповідними органами Російської Федерації, Польщі, Чеської Республіки комплексу економічних та політичних питань з метою більш повного використання транзитного потенціалу української транспортної системи, зокрема щодо подовження залізничного коридору від Транссибірської магістралі транзитом через Україну, Польщу до

Чехії із створенням централізованої інформаційної системи для передачі документів залізничного транспорту у напрямку руху вантажів і транспортних засобів;

- опрацювання під час розроблення Концепції співробітництва країн СНД щодо формування спільного транспортного простору заходів, спрямованих на більш активне використання транспортної інфраструктури України для пропуску транзитних вантажопотоків;

- розвиток міжнародного транспортного та митного співробітництва у сфері створення спільних (об'єднаних) транзитних систем та об'єктів з метою прискорення доставки вантажів та більш активного використання транспортної інфраструктури України іноземними власниками вантажів;

- розроблення проекту і реалізацію Програми посилення координації роботи митниць України та сусідніх держав та спільного спрощення і модернізації процедур;

- підготовку пропозицій щодо розвитку інфраструктурних мереж для включення у Програму TACIS з прикордонного співробітництва;

- вирішення разом з відповідними органами Російської Федерації комплексу економічних та політичних питань з метою повного використання транзитного потенціалу української транспортної системи;

- розширення співробітництва у сфері транзиту в рамках європейських та світових торговельних, транспортних та експедиторських організацій, а також із сусідніми країнами з метою поліпшення умов пропуску транзитних вантажів.

Вартість робіт виконання програми та джерела її фінансування

З урахуванням обмежених можливостей державного бюджету та інших джерел фінансування, динамічного формування міждержавних транспортно-економічних зв'язків, кон'юнктури на міжнародних товарних і фрахтових ринках у Програмі надається перевага фінансуванню за рахунок позабюджетних коштів (урядова позика за програмою Офіційної Допомоги Розвитку (ОДР) Уряду Японії — орієнтовно 1 млрд. гривень), залучені кредити, інвестиції, у тому числі технічна допомога міжнародних союзів та фінансових організацій (програма ЄС TACIS — 106 млн. гривень, кредити ЄБРР — 375 млн. гривень тощо). Загальна вартість витрат у цілому становить близько 31,2 млрд. гривень. Основна частина цих коштів припадає на заходи, пов'язані з розвитком транспортної інфраструктури і, зокрема, з проведенням дорожніх робіт з метою підвищення допустимих осьових навантажень та збільшення загальної маси авто-

поїздів на маршрутах міжнародних транспортних коридорів до рівня європейських стандартів (за рахунок інших джерел фінансування — 5,75 млрд. гривень).

Основними джерелами фінансового забезпечення виконання Програми є кошти державного та місцевих бюджетів, позабюджетні кошти (залучені кредити, інвестиції, у тому числі технічна допомога міжнародних союзів та фінансових організацій (програма ЄС TACIS, кредити ЄБРР тощо).

Термін окупності від реалізації завдань першого етапу Програми залежно від напрямку та основних завдань становить від 4,5 до 7 років, а капіталоємних — 12 років. Коефіцієнт ефективності — 9 відсотків.

За проведеними розрахунками, доходи від транзитних перевезень вантажів (без трубопровідного транспорту) зростуть майже на 600–700 млн. гривень на рік, у тому числі відрахування до бюджету — на 200–250 млн. гривень.

Реалізація проектів та заходів щодо розвитку транзитного потенціалу трубопровідного транспорту здійснюватиметься за окремими програмами. Отже, зазначені показники включають лише витрати на розвиток системи трубопровідного транспорту у сумі 12,8 млрд. гривень, що становитиме 59 відсотків від усієї вартості витрат, витрати на розвиток автомобільного транспорту — 7,7 млрд. гривень (35 відсотків від вартості програми) з урахуванням збільшення витрат у зв'язку з підвищенням осьових навантажень у напрямках міжнародних транспортних коридорів, на розвиток залізничного транспорту — 945300 тис. гривень (4,5 відсотка від вартості програми), на розвиток морського та річкового транспорту — 111,3 млн. гривень (0,5 відсотка). На проведення робіт з облаштування державного кордону України із впровадженням нових інформаційних технологій передбачається 170,2 млн. гривень, або 0,8 відсотка від вартості програми, решта — наукові роботи.

Завдання другого етапу формуватимуться після виконання завдань першого етапу з урахуванням реальних економічних можливостей та після уточнення потреб в освоєнні перспективних транзитних вантажопотоків.

Механізм реалізації програми

З метою забезпечення виконання завдань Програми встановлюється такий механізм її реалізації.

1. Кабінет Міністрів України:

- утворює у місячний строк Міжвідомчу комісію з питань транзитної політики;
- враховує у місячний строк потребу введення до складу зазначеної Міжвідомчої комісії голів профільних комітетів Верховної Ради Украї-

ни, представників Міністерства палива та енергетики України та інших органів центральної виконавчої влади, що займаються питаннями трубопровідного транспорту;

- визначає у двомісячний строк за поданням Міжвідомчої комісії з питань транзитної політики виконавців, строки виконання та обсяги фінансування окремих завдань цієї Програми.

2. На галузевому рівні питання організації виконання Програми вирішуються постійно діючими експертними робочими групами, які створюються при органах центральної виконавчої влади, на чолі з державними секретарями.

3. Підсумки роботи галузевих постійно діючих експертних робочих груп подаються на розгляд Кабінету Міністрів України двічі на рік.

4. Кабінет Міністрів України до 1 березня кожного року подає Верховній Раді України звіт про хід виконання Програми.

5. Забезпечується постійне науково-технічне супроводження.

Програми та розвиток наукових досліджень у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України, транспортної логістики та менеджменту з урахуванням:

1) встановлення спеціалізації головних наукових організацій та установ у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків;

2) визначення Міністерством економіки та з питань європейської інтеграції України виконавців окремих завдань Програми виключно на тендерній основі;

3) здійснення розвитку наукових досліджень у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України, транспортної логістики та менеджменту;

4) здійснення постійного моніторингу показників зовнішньої торгівлі послугами та обсягів транзитних перевезень (державний бюджет – 115 тис. гривень).

Очікувані результати реалізації програми

Реалізація Програми дасть змогу:

- зміцнити геоекономічний потенціал України;
- гармонізувати національне законодавство з міжнародними нормами та стандартами;
- сприяти прискоренню інтеграції України у європейське Співтовариство;
- відновити і зміцнити потенціал розвитку експорту послуг у зонах економічного тяжіння до міжнародних транспортних коридорів;

- сприяти ефективному використанню провізної спроможності транспортних систем, стимулювати її відтворення та вдосконалення на основі впровадження нових технологій, зв'язку та інформатизації;
- поліпшити екологічний стан завдяки розвитку контрейлерних (комбінованих) перевезень;
- стимулювати розвиток широкого спектру супутніх транзиту послуг, зокрема щодо різних видів страхування, розвитку міжнародного туризму, заправки транспортних засобів паливом, організації торгівлі та харчування, ремонту транспортних засобів та їх сервісного обслуговування, створення нових робочих місць у сфері виробництва та обслуговування.

Реалізація заходів Програми дасть також змогу стабілізувати та збільшити в майбутньому обсяги транзитних вантажів, які транспортуються трубопровідним транспортом.

2.5. РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД ДО 2020 РОКУ

Викладена нижче Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 року спрямована на посилення державної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного, відповідаючого суспільним інтересам формування транспортної системи держави та ринку транспортних послуг. Вона містить принципи спрямування стратегії розвитку і головних питань подальшого розвитку та сталого функціонування транспортно-дорожнього комплексу України до 2020 року з визначенням пріоритетів і першочергових завдань.

Положення Концепції відповідає загальній спрямованості здійснюваних в державі реформ і відображає специфіку транспорту та важливість державного регулювання транспортної діяльності.

Пріоритетне значення на перспективу надається економічним зрушенням в транспортній галузі і підвищенню їх результативності через розробку законодавчо-правової бази і удосконалення структури управління транспортною системою.

При сучасному стані транспортно-дорожнього комплексу економічні зрушення можуть дати багатий ефект тільки при значному підвищенні технічного рівня цієї галузі, для чого необхідні модернізація і оновлення

транспортних засобів, виробничої бази всіх видів транспорту та дорожнього господарства.

Викладені в Концепції пріоритети і спрямованість розвитку сформульовані з врахуванням стану та місця кожного виду транспорту в рішенні загально-транспортних завдань. Їх реалізація потребує значних капітальних вкладень і повинна здійснюватись з урахуванням вимог економічної ефективності.

Реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортно-дорожнього комплексу, перспективи інтеграції України в світове господарство та посилення транзитних функцій держави через інвестиційну політику передбачає державну участь у фінансуванні об'єктів транспортної галузі, які мають державну вагомість, підвищення інвестиційного потенціалу за рахунок інвестиційної активності транспортних підприємств та залучення інших джерел фінансування інвестиційних процесів. В умовах обмеженості інвестицій першочерговим завданням є приведення в нормативний стан усіх складових транспортної системи.

Положення цієї Концепції повинно бути основою при формуванні державної транспортної політики, удосконаленні нормативно-правової бази транспорту, розробці державних та регіональних цільових комплексних програм в частині розвитку видів транспорту, транспортної інфраструктури та дорожнього господарства та рішенні окремих транспортних та пов'язаних з транспортом проблем, підготовці урядових рішень з цих питань, а також програм соціально-економічного розвитку держави.

Загальні положення

В Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року визначаються шляхи розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, виходячи з нових завдань, що постали перед транспортом в умовах поживлення і відновлення реального сектору економіки, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем.

За експертними оцінками для виходу України на економічні показники характерні для розвинутих європейських держав на період до 2020 року необхідно забезпечити середньорічні темпи зростання ВВП в розмірі 6–8%. Це відповідно позначається і на потребах у перевезеннях.

Відповідно прогнозам очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4–5%, обсяги перевезень вантажів до 2005 року можуть збільшитися на 27–28%, пасажирів – на 2,7%, а у перспективі до 2020 року вантажів – у 1,5–2 рази, пасажирів – у 1,3–1,5 рази.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги є:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводиться до роз'єднання єдиного транспортно-простору, нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
- відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Мета та завдання Концепції

Концепція має за мету – продовження та прискорення інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем на принципах Європейської транспортної політики, адаптації національного законодавства до міжнародного транспортного і митного права, наближення до міжнародних стандартів, технічних, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог у сфері транспортної діяльності.

Основні завдання, що повинні забезпечити реалізацію вказаної мети Концепції:

- створення умов для транспортного забезпечення подальшого економічного зростання України, розвитку та якісного поліпшення обслуговування її населення;
- поетапну реалізацію інституціональних перетворень в транспортному секторі економіки на основі вдосконалення системи управління галуззю, розмежування функцій державного і господарського управління, реформування форм власності і розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, ліберізації у сфері ціноутворення;
- прискорення модернізації виробничо-технічної бази ТДК, вихід його на світовий техніко-технологічний рівень, формування нових підходів в інноваційній та інвестиційній політиці, спрямованій на вирішення цього завдання, включаючи залучення іноземного та національного приватного капіталу у формах спільних підприємств, лізингу, концесійної діяльності;
- формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з врахуванням міжнародних норм;
- впровадження ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг для забезпечення справедливої конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів в транспортно-дорожньому комплексі;
- введення та запровадження державних стандартів, вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування;

- забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;

- посилення координуючої ролі держави у розвитку транспортної мережі, насамперед, міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки і технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту;

- створення умов для підвищення конкурентоспроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств, які здійснюють перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів;

- формування і забезпечення ефективного функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поєднання їх в єдину систему транспортної мережі міжнародного значення з подовженням до пунктів зародження та погашення вантажопотоків експортних та імпортних вантажів, використання переваг географічного положення України для залучення транзитних вантажопотоків євразійського та інших перспективних напрямків міжнародної торгівлі;

- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій. Вироблення та реалізація відповідно до вимог ринкової економіки механізмів прямої, адресної компенсації пільг на проїзд окремих категорій пасажирів на всіх видах транспорту;

- створення єдиного інформаційного простору транспортно-дорожнього комплексу на основі впровадження сучасних інформаційних та керуючих систем, розвитку бази інформатики;

- розвиток та активізація наукового потенціалу транспортної галузі, створення орієнтованої на перспективу системи підготовки і перепідготовки кадрів на транспорті;

- державне стимулювання і підтримка національних виробників транспортної техніки;

- вироблення та реалізація політики у соціальній сфері транспорту, як складової загальної транспортної політики, спрямованої на забезпечення стабільної роботи транспорту.

***Основні напрямки Концепції
Удосконалення державного регулювання
діяльності транспорту***

Державне регулювання роботи транспорту в умовах ринку повинно забезпечувати баланс загальнодержавних і корпоративних інтересів і визначатися на основі розподілу відповідальності за окремі сфери діяльності ТДК між державою та підприємствами.

До сфери прямої відповідальності держави належать:

- створення правової бази транспортної діяльності і контроль за дотриманням законодавства;
- нагляд за забезпеченням безпеки транспортного процесу, охорони навколишнього середовища;
- стратегічний розвиток транспортної інфраструктури;
- збереження в країні єдиного транспортного простору;
- фінансування транспортної роботи, виконуваної для спеціальних потреб держави і забезпечення доступності транспортних послуг для соціально незахищених верств населення;
- контроль і економічне регулювання ринку транспортних послуг для забезпечення їх доступності, якості, соціальних нормативів;
- здійснення недискримінаційних для інших держав заходів захисту інтересів держави, національних перевізників;
- сприяння залученню інвестицій;
- тарифне регулювання діяльності монопольних утворень.

Основними формами державного регулювання мають стати закони України та інші нормативно-правові акти, цільові програми розвитку транспорту, механізми ліцензування, сертифікації та контролю. Для їх ефективної дії повинні, як правило, використовуватися податкові, кредитно-фінансові, митні та інші економічні важелі.

Пріоритетними напрямками державного регулювання в транспортній галузі мають стати сфери діяльності, де особливо відчувається потреба у підвищенні конкурентоспроможності національного транспорту, зокрема в питаннях модернізації транспортної мережі і термінальних комплексів у складі МТК, впровадження інформаційних технологій, електронного документообігу, розвитку комбінованого транспорту, створення інституту операторів змішаних перевезень, формування та реалізації цільових програм оновлення рухомого складу на всіх видах транспорту.

За окремими видами транспорту основна увага має бути сконцентрована на вирішенні наступних проблем державного регулювання:

Залізничний транспорт

- законодавче врегулювання питань компенсації збитків залізниць від нерентабельних приміських перевезень при контролі їх замовників за дотриманням економічно обґрунтованих витрат;

- розробка і впровадження економічного механізму реалізації вимог чинного законодавства стосовно державного фінансування придбання пасажирського рухомого складу;

- забезпечення поступового переходу на принципи європейської транспортної політики в області залізничного транспорту.

Морський та річковий транспорт

- прийняття державних цільових програм розвитку морського і річкового транспорту та забезпечення безпеки судноплавства.

Створення правових засад:

- діяльності морських і річкових портів в нових економічних умовах на основі організаційного розмежування адміністративних і господарських функцій управління;

- основ судноплавної політики держави;

- взаємодії різних видів транспорту у транспортних вузлах.

Автомобільний транспорт і дорожнє господарство

- вдосконалення системи державного контролю за дотриманням автотранспорту всієї форм власності вимог законодавства про транспорт забезпечення ліцензування господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів відповідно до чинного законодавства;

- визначення на законодавчому рівні стабільних джерел фінансування дорожнього комплексу в необхідних обсягах, виходячи з соціально-економічних і оборонних потреб держави і створення цільових дорожніх фондів.

Авіаційний транспорт

- прийняття державних цільових програм розвитку та забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації України;

- завершення процесу відокремлення аеропортів від підприємств, що здійснюють авіаційні перевезення з подальшою передачею аеропортів (крім Державного міжнародного аеропорту Бориспіль та регіональних аеропортів) до сфери управління облдержадміністрацій;

- законодавче вирішення питань: передачі аеропортам права безстрокового і безкоштовного користування земельними ділянками в межах землевідводу, включаючи привокзальні площі;

- створення незалежного органу з розслідування авіаційних подій;

- удосконалення порядку використання коштів спеціалізованого

фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних організаціях; створення механізму формування та використання Державного лізингового фонду для лізингу авіаційної техніки.

Удосконалення управління транспортною системою

Основні принципи реформування системи управління транспортом:

- розмежування функцій державного управління та управління підприємств ТДК;
- розмежування виробничих та регулятивно-контрольних функцій;
- створення організаційних структур управління в об'єднаннях підприємств переважно на комерційній основі.

На залізничному транспорті обов'язковою умовою реформування управління є збереження єдиної системи залізничного транспорту України як цілісного виробничо-господарського комплексу. Для розмежування функцій державного і господарського управління передбачається створення на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, залізниць та підпорядкованих їм підприємств господарюючого суб'єкта з передачею функцій, що відносяться до державного управління від Укрзалізниці до Міністерства транспорту.

В системі залізничного транспорту здійснюється поступовий розподіл монопольного і конкурентного або потенціально-конкурентного секторів. При цьому, державне регулювання тарифів і цін на послуги повинно зберігатися у монопольному секторі. В конкурентному секторі здійснюється поетапна лібералізація ціноутворення.

Вирішується питання забезпечення доступу компаній-операторів до виробничої інфраструктури залізничного транспорту на рівноправній основі, збереження у складі новостворюваного суб'єкту господарювання об'єктів соціальної сфери, які необхідні для забезпечення соціального захисту працівників залізничного транспорту.

Основні функції новостворюваного суб'єкту господарювання:

- управління перевізним процесом;
- утримання об'єктів інфраструктури;
- організація і контроль за фінансово-господарською діяльністю підрозділів, що входять до його складу;
- розробка і реалізація єдиної технічної, інвестиційної та соціальної політики;
- надання компаніям-операторам послуг з користування інфраструктурою.

Реформування системи управління та організаційної структури залізничного транспорту передбачається поетапно.

На першому етапі (2001–2005 роки) формується необхідна нормативно-правова база, визначаються заходи щодо чіткого розмежування функцій державного і господарського управління та забезпечується реальний розподіл цих функцій шляхом створення господарюючого суб'єкту; виділяються окремі сектори за видами діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення в далекому і приміському сполученнях, утримання і розвиток інфраструктури тощо), опрацьовується механізм взаємодії між ними, забезпечується ведення обліку та складання фінансової звітності по окремих видах діяльності.

На другому етапі (2006 рік і далі) поступово формується конкурентне середовище в сфері залізничних перевезень, здійснюється поетапний перехід до європейської моделі управління залізничним транспортом на основі організаційного розмежування управління інфраструктурою та системами управління рухом (державний сектор) та наданням транспортних послуг (оператори всіх форм власності).

При здійсненні структурної перебудови на залізничному транспорті в галузі ремонту рухомого складу створити Державну холдінгову компанію у формі акціонерного товариства (залишивши, як організаційну структуру, об'єднання «Укрзалізпром») з наступним їх реформуванням в єдину структуру з збереженням функцій державного управління зазначеними підрозділами за Міністерством транспорту України.

Основні функції цієї структури: надання послуг в ремонті рухомого складу та сервісному обслуговуванні з метою підтримання його в належному технічному стані; здійснення єдиної технічної політики в галузі ремонту рухомого складу; забезпечення єдиного підходу в ціновій політиці.

На автомобільному транспорті одним з першочергових завдань є вдосконалення регіонального управління автомобільним транспортом на базі створення системи контролю за рухом транспортних засобів та якістю транспортних послуг, яка повинна забезпечуватись міськими, районними та регіональними центральними диспетчерськими службами. Підлягає розробці та впровадженню система державної підтримки мобілізаційної готовності автотранспортних підприємств.

На авіаційному транспорті необхідно продовжити розвиток системи ліцензування і регулювання ринку повітряних перевезень та державного нагляду за виконанням вимог з безпеки польотів і авіаційної безпеки усіма учасниками авіаційної діяльності. Продовжити процеси розподілу

функцій державного та господарського управління авіаційними підприємствами з часткою державної власності. Створити національну незалежну систему сертифікації авіаційної техніки на базі вітчизняних науково-експериментальних центрів.

В дорожньому господарстві з метою подальшого розмежування функцій державного та господарського управління в дорожньому комплексі передбачається реформування державної корпорації «Укравтодор» в урядовий орган державного управління для забезпечення інтересів держави як власника автомобільних доріг та контролю за ефективним використанням фінансових ресурсів дорожніх фондів.

На морському транспорті з метою розмежування функцій державного та господарського управління зосередити в Укрморрічфлоті функції з управління державним майном та регулювання підприємницькою діяльністю на морському транспорті незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості; підпорядкувати Укрморрічфлоту підприємства морського транспорту, засновані на державному майні, та надати функції довірчого управління часткою державного майна підприємств, заснованих на спільній власності; створити відокремлений від Укрморрічфлоту орган державного управління у складі Мінтрансу — «Морська адміністрація України», який має організувати управління безпекою судноплавства, у тому числі виконання зобов'язань за міжнародними договорами України з безпеки судноплавства як держави прапору, прибережної держави та держави порту, забезпечення впровадження трудових і соціальних стандартів праці моряків та портових робочих, що встановлені міжнародними договорами України з МОП («морські» конвенції МОП); підпорядкувати Морській адміністрації України органи державного нагляду та контролю над безпекою судноплавства, реєстрації суден, дипломування та підготовки моряків та інше.

Вирішення завдань реформування галузі неможливе без змін форм власності. При визначенні темпів та форм приватизації на транспорті потрібно враховувати технологічну складність виробничих комплексів, ступінь пов'язаності або автономності підприємств, що входять до їх складу, функціональне призначення, наявність монопольних ознак, їх роль у забезпеченні державних та суспільних потреб, наявність підстав для масштабного виробництва, економічну та організаційну готовність до зміни організаційно-правових форм власності. Виходячи з наведеного, передбачається застосовування таких принципових схем:

- комерціалізація діяльності підприємств, які залишаються у державній власності;

- комерціалізація – корпоратизація – акціонування зі 100 % капіталом держави на початковому етапі;
- корпоратизація – акціонування зі збереженням за державою контрольного пакету акцій;
- створення приватизованих підприємств (корпорацій).

Актуальним завданням залишається ефективно професіональне управління державними пакетами акцій в акціонерних товариствах, забезпечення присутності і контролю держави в акціонерних компаніях, що мають стратегічне та мобілізаційне значення.

В сфері управління державним майном, що не підлягає приватизації, важливим є встановлення вигідних для держави і таких, що відповідають реальній ринковій кон'юктурі умов орендного використання державної власності.

Основними завданнями в області реформування форм власності за видами транспорту є:

На залізничному транспорті:

- завершення приватизації промислових підприємств і підприємств промислового транспорту;
- розширення приватизації комерційно-виробничих підприємств і об'єктів торгівлі та фармацевтики (аптечні заклади);
- здійснення підготовчих заходів щодо корпоратизації в окремих сферах основної діяльності.

В дорожньому комплексі:

- корпоратизація державних підприємств, що здійснюють ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування. Створення Національної Акціонерної Компанії «Автомобільні дороги України».

На авіаційному транспорті:

- формування конкурентоспроможної групи аеропортів;
- завершення відокремлення аеропортів у самостійні підприємства;
- передача аеропортів, що не відповідають сертифікаційним вимогам і не спроможні їх забезпечити самостійно, до комунальної власності;
- корпоратизація аеропортів з метою підготовки до приватизації;
- створення юридичної особи, що буде уповноваженою особою з професійного управління державною часткою акцій аеропортів України;
- створення на базі Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль» національного вузлового аеропорту;

- створення національної холдингової авіакомпанії «Об'єднані авіалінії України», що буде уповноваженою особою з професійного управління державною часткою акцій авіаперевізників.

На морському та річковому транспорті :

- завершення приватизації підприємств, які не мають безпосереднього зв'язку з транспортним процесом;
- здійснення підготовчих заходів щодо корпоратизації в окремих видах діяльності морського і річкового транспорту;
- створення державної судноплавної компанії на базі майна діючих державних підприємств, підприємств які орендують державне майно та акціонерних компаній.

Удосконалення економічних відносин

З метою підвищення економічної ефективності роботи транспортних підприємств передбачається реалізація таких напрямків державної транспортної політики.

Формування ринків транспортних послуг

Держава всебічно сприяє формуванню і розширенню ринків транспортних послуг, розвитку підприємництва і сумлінної конкуренції як одного з основних факторів скорочення витрат і підвищення якості транспортного обслуговування, створення умов, за яких кожний користувач зможе вільно використати найбільш прийнятний вид транспортного обслуговування, враховуючи його ціну та якість.

Основними завданнями подальшого розвитку та удосконалення ринку транспортних послуг на наступний період повинні стати:

- забезпечення збалансованого розвитку всіх видів транспорту, дорожнього господарства, системи транспортно-експедиторського обслуговування з метою задоволення попиту споживачів транспортних послуг, гармонізація конкурентних умов діяльності видів транспорту;
- подальший розвиток конкурентного середовища на транспорті та забезпечення комплексного обслуговування споживачів на базі впровадження логістичних принципів організації транспортного процесу;
- здійснення державних заходів щодо гарантованого захисту інтересів споживачів транспортних послуг на базі систем сертифікації на відповідність стандартам надання транспортних послуг;
- підвищення конкурентоспроможності національних перевізників і експедиторів на міжнародних ринках транспортних послуг.

Важлива роль у формуванні ринків транспортних послуг належатиме маркетинговим структурам, а також системам ліцензування та сер-

тифікації, що мають забезпечити допуск на ці ринки будь-яких кваліфікованих перевізників і придатних у технічному відношенні до експлуатації транспортних засобів. Зазначені системи використовуються також для забезпечення безпеки транспортного процесу, охорони довкілля, необхідного професійного рівня працівників транспорту, захисту законних інтересів споживачів транспортних послуг, поетапного зближення національних вимог до технічних засобів транспорту та системи транспортного підприємництва з вимогами, прийнятими в розвинених зарубіжних країнах і міжнародних організаціях.

Тарифна політика

Тарифна політика держави є одним із найважливіших інструментів її впливу на хід економічних і соціальних процесів у країні. Складаючи частину державної цінової політики, вона має реалізувати загально-економічну тенденцію переходу до системи вільного ціноутворення, враховуючи разом з тим вплив вільних транспортних тарифів на рівень інфляції та платоспроможність попиту на перевезення, а також необхідність державної фінансової підтримки малозабезпечених верств населення і транспортних підприємств, що працюють за фіксованими тарифами.

Основною метою удосконалення тарифної системи є забезпечення балансу економічних інтересів держави, споживачів послуг транспорту і транспортних підприємств. Вона має забезпечувати: стабільність тарифів, їх гнучкість та прогнозування, які б дозволяли адекватно реагувати на зміни зовнішніх умов і потреб ринку, забезпечувати досягнення визначених цілей.

У відповідності з цим і з врахуванням реального фінансово-економічного стану транспортно-дорожнього комплексу необхідно вирішувати наступні завдання:

На першому етапі (2001–2005 рр.):

- впорядкування існуючої тарифної системи – забезпечення її стабільності, передбачливості та гнучкості;
- забезпечення рівня рентабельності, достатнього для стабільного функціонування і модернізації лімітуючих елементів транспортних систем;
- поступове скорочення перехресного субсидування різних видів перевезень з переходом до адресних дотацій;
- впровадження наскрізних тарифів при транспортуванні вантажів на основних напрямках транзитних перевезень.

В наступних етапах тарифна політика має бути спрямована на забезпечення ефективного функціонування транспортної системи, створення умов для подальшого розвитку конкуренції, відновлення інвестиційної тарифної складової для забезпечення розширеного відтворення виробничих фондів транспорту.

Таким чином, тарифна політика на транспорті повинна будуватись з урахуванням потреби відшкодування необхідних витрат на перевезення, реконструкцію, технічний і соціальний розвиток галузі, посилення її впливу на підвищення якості послуг транспорту, забезпечення раціональної взаємодії різних видів транспорту.

При наявності інфляційних процесів має відбуватися індексація тарифів, які встановлюються державними органами.

Одним з основних напрямів удосконалення системи тарифів має бути їх диференціація за класами якості перевезень та інших транспортних послуг. Важливим фактором у проведенні тарифної політики на транспорті має стати скорочення витрат та зниження собівартості для зменшення транспортної складової у ціні продукції.

Тарифна політика має стимулювати внутрішні й міжнародні транспортно-економічні зв'язки, забезпечувати соціально значимі перевезення та доступність життєво важливих транспортних послуг для всіх верств населення.

Техногенна безпека транспорту

Для зниження аварійності на всіх видах транспорту та поліпшення охорони навколишнього середовища необхідно, насамперед, посилити контроль за виконанням нормативних вимог експлуатації технічних засобів, зробити обов'язковим урахування додержання цих вимог при сертифікації та ліцензуванні транспортної діяльності, впроваджувати сучасні системи діагностики технічного стану транспортної техніки.

Має бути прискорене списання транспортних засобів, ремонт та поточне утримання яких не можуть забезпечити їх необхідної експлуатаційної надійності.

Потрібне підвищення кваліфікації та посилення вимог до персоналу, який обслуговує транспортну техніку та відповідає за її стан та експлуатацію.

Одним із заходів має стати посилення захисту транспорту від актів незаконного втручання в його діяльність.

Слід продовжити розробку програм та проведення окремих заходів з підвищення безпеки руху, польотів та судноплавства та більш чіткого

дотримання екологічних вимог, зокрема необхідно стимулювати виробництво транспортної техніки, що забезпечує високий, такий, що не поступається світовим стандартам, рівень безпеки перевезень пасажирів і вантажів та охорони навколишнього середовища.

Важливим елементом роботи щодо забезпечення безпечного функціонування транспорту та зниження негативного впливу його діяльності на довкілля має стати посилення державного нагляду, формування державних структур контролю у сфері безпеки на транспорті, організація екологічного моніторингу функціонування об'єктів транспортної системи.

Інтеграція в європейську і світову транспортні системи

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції ТДК України в європейську та світову транспортні системи необхідне наступне:

- реалізація угоди України про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС в сфері транспорту;
- реалізація інтеграційної політики щодо входження України в спільний транспортний простір СНД;
- розширення та зміцнення співробітництва в міжнародних транспортних організаціях і в реалізації міждержавних угод в області транспорту, в тому числі двосторонніх;
- створення ефективної державної системи контролю за діяльністю транспортних підприємств і підприємців у сфері міжнародних перевезень та іноземних перевізників на території України;
- впровадження необхідних заходів захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств і підприємців на зовнішніх ринках при введенні міжнародними організаціями та урядами окремих держав нових, більш жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності;
- коригування стратегії розвитку міжнародних транспортних комунікацій в межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури;
- уніфікація національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами;
- уніфікація національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-екс-

педиційного обслуговування і приєднання України до ряду міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод;

- розробка і здійснення заходів щодо забезпечення техніко-технологічної сумісності рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;

- наближення національних, технічних, технологічних та екологічних стандартів і вимог щодо міжнародного транспорту до європейських та їх поступове запровадження на вітчизняному ринку;

- удосконалення інформаційного забезпечення вантажовласників стосовно порядку та умов міжнародних перевезень, забезпечення відкритості і стабільності системи;

- визначення ефективного механізму входження в міжнародні транспортні організації та активна участь в їх діяльності.

Важливу роль у підвищенні якості міжнародних перевезень відіграє розвиток транспортної інфраструктури загальноєвропейського значення, реалізація Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. З урахуванням змін міжнародної транспортної і економічної кон'юнктури необхідно забезпечити повномасштабну реалізацію намічених завдань, а, за необхідності, вносити відповідні корективи і доповнення для забезпечення залучення додаткових вантажопотоків на перспективних напрямках міжнародної торгівлі, зокрема, на євразійському напрямі та в напрямі Північна Європа – Україна – південні регіони.

Інноваційна політика

і пріоритетні завдання розвитку транспорту

Стратегічним завданням науково-технічної політики в області транспортної системи є вихід на світовий рівень за технічними параметрами та якістю послуг, що реалізуються.

Зусилля та ресурси повинні бути спрямовані на підвищення результативності науково-технічного прогресу на транспорті на основі конкурентної системи відбору напрямів його реалізації та найбільш ефективних проектів.

З цієї метою має бути створений механізм, що координує економічні інтереси інвесторів, розробників, виробників і споживачів нової транспортної техніки. Галузям промисловості, що забезпечують транспорт основними технічними засобами, має надаватись державна підтримка.

На основі оновлення парку транспортних засобів, модернізації інфраструктури, застосування прогресивних технологій буде здійснюва-

тися підвищення технічного рівня всіх видів транспорту. Це стосується оновлення залізничного рухомого складу, морських, річкових і повітряних суден, автотранспортних засобів, перевантажувальних комплексів, дорожніх машин та обладнання, навігаційних систем, у тому числі обладнання єдиної системи організації повітряного руху, переважно в рамках національних цільових програм розвитку галузі.

Підвищення технічного рівня транспорту потребує створення спеціального фонду для фінансування актуальних наукових досліджень та розробок та державної підтримки для збереження наукового потенціалу і проведення фундаментальних досліджень.

В інноваційній сфері зусилля та ресурси мають зосереджуватися на тих напрямках фундаментальних наукових досліджень, які дозволять одержати найбільш суттєві практичні результати.

Необхідно розширити дослідження з проблем формування та функціонування ефективної транспортної системи, в тому числі з ефективності розвитку транспорту, тарифної політики, обґрунтування перспективних параметрів технічних засобів транспорту, створення прогресивних технологій перевезень та технічних засобів нових поколінь, вибору раціональної структури транспортної мережі, розробки принципово нових систем управління з використанням перспективних інформаційних і логістичних технологій.

Нагальною є потреба в поповненні та оновленні рухомого складу. На залізничному транспорті – поповнення пасажирського рухомого складу, електровозів, а також впровадження як тимчасового засобу сучасних технологій їх капітально-відновлювального ремонту. На морському та річковому транспорті – поповнення транспортного флоту сучасними суднами, поліпшення структури флоту. На автомобільному транспорті – поповнення парку вантажних автомобілів міжнародного сполучення, що відповідають вимогам міжнародних технічних та екологічних стандартів, автобусів для міських та міжнародних пасажирських перевезень. На авіаційному транспорті – докорінна заміна наявного парку повітряних суден на літаки з високим рівнем комфортності та паливної економічності. У дорожньому господарстві – поповнення парку сучасними автотранспортними засобами, дорожніми машинами та механізмами.

Особливої ваги набуває забезпечення комплексного розвитку бази інформатизації та впровадження інформаційних технологій з метою створення єдиної системи інформаційних комунікацій на транспорті, яка в подальшому буде інтегрована в світову інформаційну мережу.

Реалізація інвестиційної спроможності

Одним із важливіших завдань транспорту є залучення інвестицій і забезпечення розширеного відтворення. Інвестиційна діяльність формується виходячи з можливостей:

- повного самофінансування за рахунок власних коштів;
- залучення приватного капіталу і кредитів вітчизняних та іноземних фінансових організацій;
- покриття державою витрат, пов'язаних із соціально важливими перевезеннями та послугами, які не відшкодовуються встановленими тарифами;
- бюджетного фінансування для окремих об'єктів державного значення.

Необхідно надавати перевагу таким джерелам інвестування: випуск цінних паперів для розвитку і будівництва транспортних об'єктів з високою ефективністю, придбання акцій підприємств транспортного машинобудування, участь підприємств транспорту в різних фінансово-промислових групах тощо.

Для ефективного використання інвестицій необхідне впровадження конкурсного відбору інвестиційних проектів за критерієм окупності та визначення їх виконавців на тендерній основі. Одним з ефективних джерел інвестування є використання лізингу для поповнення і оновлення парків транспортних засобів і технологічного обладнання.

Поряд з традиційними формами інвестування реальним і досить перспективним джерелом інвестицій може стати залучення коштів вантажовласників, заінтересованих в удосконаленні поставок продукції, зокрема шляхом створення спільних підприємств, участь у статутному капіталі. Є необхідність у подальшому розвитку таких форм залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру, як концесії, а також будівництва і експлуатації об'єктів інфраструктури приватним інвестором з наступною передачею їх державі.

Безумовним пріоритетом повинно стати пов'язання програм розвитку транспорту і транспортного машинобудування.

Етапи реалізації концепції

Реалізація положень концепції повинна ґрунтуватись на завданнях, характерних для кожного з етапів реформування економіки України, і враховувати реальні економічні можливості їх реалізації.

На першому етапі (2001–2005 рр.) необхідно забезпечити:

- відтворення основних фондів з метою підтримання матеріально-технічної і соціальної бази для нормального функціонування транспорту;

- селективний розвиток по окремих високоефективних напрямках діяльності, насамперед тих, що забезпечують оновлення рухомого складу, бази інформатики, впровадження комбінованих перевезень, інформаційних технологій, модернізацію інфраструктури міжнародних перевезень.

На другому і наступних етапах (до 2020 р.) повинна здійснюватися стратегія розвитку, що характеризується зростанням інвестиційної активності на вирішальних ділянках техніко-технологічного переозброєння, переходом до розширеного відтворення, на базі використання потенціалу високих технологій, обчислювальної техніки, телекомунікацій, складних технологічних і інфраструктурних систем управління господарською діяльністю та активізації інтеграційних процесів у галузі перевезень з країнами СНД і далекого зарубіжжя.

Пріоритетні завдання розвитку видів транспорту

Залізничний транспорт збереже в перспективі провідну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів. Для забезпечення стабільної і рентабельної роботи пріоритетними завданнями його розвитку будуть:

- удосконалення структури управління шляхом переходу на дволанкову систему з відокремленням управління інфраструктурою від комерційної діяльності;

- оновлення і модернізація основних фондів, насамперед рухомого складу, розвиток систем телекомунікації. Здійснення заходів по підвищенню продуктивності роботи рухомого складу, подовженню термінів його експлуатації, розвиток з цією метою базових підприємств по ремонту рухомого складу;

- перехід на ресурсозберігаючі, безлюдні та малолюдні технології утримання, технічного обслуговування і ремонту інфраструктури та рухомого складу;

- впровадження технологій перевізного процесу, орієнтованих на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсоемності перевезень, розширення комплексу сервісних послуг з урахуванням зростання вимог користувачів до їх якості, перехід на систему гарантованого забезпечення перевезень за договорами і довгостроковими контрактами, організація системи комплексного транспортного обслуговування, що базується на широкому застосуванні сучасних засобів інформатизації, створення та розвиток з цією метою національних систем керування пасажирськими та вантажними перевезеннями;

- проведення гнучкої тарифної політики;

- впровадження комбінованих перевезень, інформаційних та логістичних технологій;

- створення умов для рівного доступу до інфраструктури залізничного транспорту компаній-операторів, незалежно від форми власності;
- приведення у відповідність до європейських стандартів та розвиток міжнародних транспортних коридорів;
- організація швидкісного пасажирського руху.

На морському і річковому транспорті пріоритетними визначено такі завдання:

- удосконалення державного регулювання діяльності морського і річкового транспорту шляхом розробки нових і перегляду діючих законодавчих та нормативно-правових актів, які передбачають однакові підходи до регулювання правовідносин функціонування підприємств різних форм власності, встановлюють правові, економічні та організаційні основи їх діяльності;
- удосконалення управління шляхом змін форм власності та переходу на нові організаційні форми управління;
- забезпечення високого рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств морського транспорту в умовах розширення конкурентного середовища та підвищення якості транспортних послуг відповідно до вимог стандартів якості ISO 9002;
- державна і галузева підтримка судноплавних компаній України шляхом забезпечення у законодавчому порядку паритетної участі національного прапора в перевезеннях експортно-імпортних вантажів;
- удосконалення систем управління безпекою судноплавства на основі запровадження заходів, що впливають з вимог і рішень Міжнародної морської організації (IMO);
- нормативно-правове обґрунтування створення лізингової компанії для вирішення питання будівництва суден, оновлення парку перевантажувальної техніки та інших основних засобів;
- забезпечення сприятливих умов для інтеграції морського транспорту України у міжнародну транспортну систему шляхом створення національної нормативної бази галузі, адаптованої до міжнародної, зокрема, ЄС;
- швидке відновлення основних фондів усіх ланок морського транспорту та забезпечення відповідності їхнього технічного рівня перспективним вимогам;
- забезпечення міжгалузевої і міжрегіональної координації в розвитку транспортної інфраструктури, що забезпечить створення єдиного транспортного простору, раціональне використання транспорту;

- використання вигоди географічного положення України і можливостей її транспортних комунікацій для доставки транзитних вантажів;
- реформування і переоснащення морського портового потенціалу України, створення привабливих для Європейського співтовариства умов із залучення трансконтинентальних вантажопотоків з європейських країн в азійські регіони через морські порти України;
- удосконалювання транспортних технологій та їх ув'язування з виробничими, торговими, складськими і митними технологіями;
- створення механізму збалансованого розвитку потужностей портів та припортової інфраструктури суміжних видів транспорту;
- підвищення рівня інформатизації транспортного процесу й інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;
- створення ефективних фінансово-економічних механізмів, що стимулюють виділення іноземних та вітчизняних інвестицій на розвиток транспорту;
- запровадження координованої тарифної політики на галузевому (між різними видами транспорту у змішаних перевезеннях) та національному (з урахуванням послуг транспортно-експедиційних, екологічних, митних та інших служб) рівнях;
- перегляд та доробка національних цільових програм транспорту, прийнятих без належного забезпечення ресурсами і взаємним ув'язуванням одна з одною.

Пріоритетний розвиток має бути забезпечений дорожньому господарству, як одній з найбільш важливій і найменш розвинутій складовій транспортної системи.

Основним його завданням має стати створення розвинутої мережі сучасних автомобільних доріг, що сприятиме стабільному соціально-економічному розвитку держави, інтеграції України до європейської спільноти, стимулюванню розвитку цілого ряду галузей промисловості, створенню нових робочих місць і вирішенню соціальних проблем, розвитку регіонів.

Головним при цьому є задоволення потреб користувачів автомобільними дорогами і населення країни.

Діяльність дорожнього комплексу буде спрямовуватись на вирішення наступних завдань:

- підтримання в належному стані мережі автомобільних доріг загального користування з одночасним підвищенням їх технічного рівня та пропускної здатності, приведення у відповідність до нормативних вимог щодо вагових та осьових навантажень транспортних засобів на дорогу;

- будівництво нових та реконструкція існуючих автодоріг, які співпадають за напрямками з міжнародними транспортними коридорами, інтеграція автомобільних доріг України в міжнародну мережу;

- реалізація найбільш значимих інвестиційних проектів, спрямованих на розбудову міжнародних транспортних коридорів, розвиток туристичних маршрутів, окремих ділянок автодоріг, які потребують підвищення безпеки руху, в тому числі на концесійних засадах;

- завершення будівництва під'їздів до всіх населених пунктів держави;

- виконання ремонтних робіт на мережі автомобільних доріг загального користування, сільських дорогах та вулицях у населених пунктах, що співпадають з транзитними напрямками руху відповідно до науково обґрунтованих нормативів;

- підвищення якості будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг до європейського рівня, екологічної безпеки, безпеки руху;

- впровадження сучасних енергозберігаючих технологій виконання ремонтно-будівельних робіт.

Для вирішення вказаних завдань передбачається:

- визначити на законодавчому рівні стабільні джерела фінансування дорожнього господарства в необхідних обсягах, виходячи з соціально-економічних та оборонних потреб держави і створити цільові дорожні фонди;

- залучати запозичення міжнародних фінансових структур на будівництво автомобільних доріг, в тому числі на концесійних засадах.

На автомобільному транспорті повинен повністю забезпечуватися попит на безпечне і якісне перевезення пасажирів і вантажів. Першочерговими завданнями повинні бути:

- оптимізація структури пасажирського та вантажного автотранспорту за вантажністю та пасажиромісткістю;

- розвиток регіональних систем планування, управління та контролю перевезеннями пасажирів та вантажів, транспортно-експедиційного обслуговування;

- забезпечення постійного зростання показників якості транспортного обслуговування населення та ефективності використання рухомого складу;

- забезпечення зниження кількості ДТП та тяжкості їх наслідків до рівня розвинених країн Європи.

На авіаційному транспорті повинен забезпечуватися попит на повітряні перевезення на внутрішніх та міжнародних авіалініях та якісне обслуговування повітряного руху у повітряному просторі України. Це можливо при умові:

- оновлення парку повітряних суден на сучасні та економічні;
- впровадження систем CNS/ATM для обслуговування повітряного руху;
- розширення внутрішніх повітряних ліній;
- розвитку мережі вузлових аеропортів та створенні національного вузлового аеропорту на базі ДМА «Бориспіль».

Першочерговими завданнями повинні бути:

- завершення побудови системи державного регулювання та національної нормативної бази;
- завершення процесів ринкових перетворень авіапідприємств, у першу чергу виділення аеропортів у самостійні підприємства;
- створення сильного, конкурентоспроможного національного повітряного перевізника;
- впровадження повітряних суден вітчизняного виробництва АН-140, АН-70, АН-74 та сучасних повітряних суден закордонної розробки;
- створення ефективної системи лізингу повітряних суден;
- впровадження гнучкої тарифної політики, зниження собівартості перевезень та послуг;
- забезпечення ефективної діяльності об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху;
- здійснення заходів по впровадженню супутникової системи CNS/ATM;
- поетапний перехід до використання в повітряному просторі України ешелонів ICAO та створення єдиної мережі аеронавігаційного зв'язку;
- забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки шляхом розвитку механізмів нагляду та контролю.

2.6. КОНЦЕПЦІЯ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

Концепція затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821.

1. Загальні положення

Ця Концепція визначає основні принципи створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2015 року і входження їх у міжнародну транспортну систему.

Мета Концепції — встановити основи розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні у взаємодії наземних видів транспорту з водним транспортом, пов'язавши її створення із загальноєвро-пейською мережею.

Концепція розроблена на основі законодавства України, зокрема постанов Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 1996 р. № 1324 та від 16 грудня 1996 р. № 1512, рішень Державної комісії з питань транспортних коридорів, а також міжнародних договорів України. Її концептуальні положення ґрунтуються на тому, що Україна є незалежною державою, одним із засновників ООН, входить до Ради Європи, міжнародних організацій з різних видів транспорту, займає вигідне для створення міжнародних транспортних коридорів геополітичне становище, має розвинуту промисловість, спроможну виготовляти та обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку, а також потужний потенціал наукових, проектних, навчальних закладів та кваліфікованих кадрів.

Актуальність Концепції зумовлена необхідністю інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави.

Концепція рекомендує взяти за основу принципи міжнародної транспортної політики, прийняті в Європейському Співтоваристві, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державних кордонів, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку тощо.

Перехід на ці принципи має здійснюватися поступово, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої і правової бази. У Концепції обґрунтовані географічні напрямки і конкретний перелік транспортних коридорів, їх інфраструктура, варіант розвитку, що максимально відповідає вимогам міжнародної транспортної мережі, дана прогнозна оцінка обсягів перевезень по кожному коридору, визначено етапність і

пріоритетність створення. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи є пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу.

Під час складання Концепції використані протоколи, угоди, меморандуми, що визначають різноманітні умови створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів, а також виконані за період досліджень розробки, обґрунтування та інші матеріали.

Концепція має бути стратегічним орієнтиром для всіх зацікавлених суб'єктів діяльності незалежно від форм власності та органів виконавчої влади, а її основні положення — основою програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

2. Організаційна структура транспортно-дорожнього комплексу, принципи розвитку та регулювання його діяльності в умовах ринкової економіки

Державне регулювання діяльності транспортно-дорожнього комплексу здійснює Мінтранс.

Єдині підходи до проведення державної політики в галузі створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи розробляє Державна комісія з питань транспортних коридорів.

Суб'єктами господарської діяльності в транспортно-дорожньому комплексі є підприємства та організації Укрзалізниці, Укравіатрансу, Укравтодору, Укрморрічфлоту, Укравтотрансу, створюване згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512 відкрите акціонерне товариство «Транспортні коридори України», інші підприємства і організації незалежно від форм власності.

Основу функціонування транспортно-дорожнього комплексу становлять ринкові відносини, найважливішими елементами яких є роздержавлення, демонополізація, цивілізована конкуренція, рівність структур усіх форм власності та розширення сфери застосування приватного капіталу.

Створюються умови для прискореного акціонування та приватизації підприємств транспортно-дорожнього комплексу згідно із законодавством. Приватизація державних підприємств здійснюється шляхом продажу акцій відкритих акціонерних товариств, створених на базі майна цих підприємств, із збереженням у необхідних випадках контрольного пакету акцій цих підприємств у державній власності.

Структурно організаційні перетворення в транспортно-дорожньому комплексі передбачають відокремлення суб'єктів природних монополій від суб'єктів і підрозділів, що працюють у ринкових умовах.

Аналізуючи прогноз розвитку економіки України з точки зору транспортного забезпечення, можна зробити висновок, що загальними пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу мають бути:

- розвиток міждержавних транспортних зв'язків;
- інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення національної нормативної бази галузі, приведеної у відповідність з міжнародними документами;
- впровадження нової техніки та сучасних технологій організації перевезень;
- розвиток ринкового конкурентного середовища в галузі на основі сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів;
- впровадження у транспортно-дорожній галузі міжнародних стандартів і рекомендацій та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями;
- забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі;
- розвиток в Україні наукової бази транспортно-дорожнього комплексу, взаємовигідне співробітництво з іноземними науково-технічними закладами;
- запровадження ресурсозберігаючих і енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне розв'язання проблеми охорони навколишнього природного середовища;
- створення інформаційних і автоматизованих систем управління; розвиток комунікацій Європа–Україна–Азія, Північ–Україна–Південь, інших нових національних транспортних комунікацій;
- розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;
- розвиток туристичних послуг із забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

У підгалузях транспортно-дорожнього комплексу пріоритетними напрямками є:

автомобільний транспорт:

- розвиток міжміських автобусних перевезень;
- щорічне збільшення обсягів міждержавних перевезень;
- щорічне зростання обсягів транзитних перевезень вантажів;
- щорічне збільшення надходжень коштів до державного та місцевих бюджетів за рахунок зростання міждержавних транспортних послуг і транзиту;

залізничний транспорт:

- реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших магістралей;
- оновлення рухомого складу;
- входження національної інфраструктури залізниць до міжнародної системи транспортних коридорів;

морський транспорт:

- оновлення та поповнення флоту;
- розвиток круїзного плавання;
- розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах;
- розширення перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів;
- створення державної системи безпеки судноплавства;
- удосконалення систем управління та зв'язку;

річковий транспорт:

- розширення перевезень експортно-імпортних вантажів;
- розширення перевезень на туристичних судах, особливо перевезень іноземних туристів;
- вдосконалення системи внутрішніх водних шляхів України;
- розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для забезпечення інтеграції внутрішніх водних шляхів України у загальноєвропейську мережу транспортних коридорів;

автомобільні дороги:

- приведення технічного рівня національної мережі автомобільних доріг у відповідність з міжнародними вимогами;
- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих доріг, підвищення рівня їх облаштування, безпеки та економічності перевезень, приведення їх у відповідність із сучасними вимогами;
- доведення стану штучних споруд на дорогах до сучасних нормативних вимог;
- забезпечення високої якості робіт з будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг;
- розширення обсягів будівництва автомобільних доріг, передусім за напрямками міжнародних транспортних коридорів.

3. Транспортні зв'язки, напрямки та перелік міжнародних транспортних коридорів

Основні транспортні зв'язки, що проходять через Україну:

- країни Центральної Європи — країни СНД;

- країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки – країни СНД;
- Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;
- Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії.

Відповідно до цих напрямків створюються транспортні коридори, які намічені Європейським Співтовариством і за рішенням другої Пан-Європейської конференції міністрів транспорту європейських країн включені як складові частини до мережі міжнародних транспортних коридорів:

- коридор № 3 – Берлін (Дрезден)–Вроцлав–Львів–Київ;
- коридор № 5 – Трієст–Любляна–Будапешт (Братислава)–Львів;
- коридор № 7 – Дунайський (водний);
- коридор № 9 – Гельсінкі–Санкт-Петербург–Мінськ (Москва)–Київ–Кишинів (Одеса)–Димитровград (ЄС дана попередня згода на продовження коридору до Александрополя).

4. Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур та ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень став першим кроком, з якого почалась інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України у міжнародну транспортну систему.

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему, а наявність потужної промисловості дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розроблення, виробництва та ремонту сучасної дорожньо-транспортної техніки.

Подальша інтеграція України у міжнародну транспортну систему передбачає:

- приєднання до існуючих міжнародних транспортних коридорів;
 - доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів:
- *продовження коридору № 5: Львів–Рівне–Сарни–Мінськ;*
 - *Балтійське море – Чорне море: Гданськ–Варшава–Ковель–Одеса;*
 - *Європа — Азія: Франкфурт–Краків–Львів–Дніпропетровськ–Алма-Ата (продовження коридорів № 3 і 5);*

- ЧЕС: Анкара–Єреван–Тбілісі (Баку)–Ростов-на-Дону–Донецьк–Одеса (Кишинів)–Бухарест (Тірана)–Димитровград (Афіни)–Стамбул;
- Євроазійський: Одеса–Тбілісі (Єреван)–Баку–Ашгабад;
- Північ – Південь: Харків–Полтава–Кіровоград–Одеса.

Концепцією передбачаються два варіанти розбудови транспортних коридорів на території України, включених як складова частина до мережі міжнародних транспортних коридорів:

- реконструкція і модернізація існуючої мережі;
- спорудження нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури згідно з міжнародними стандартами.

Реконструкція та модернізація існуючої мережі здійснюється переважно на конкурсних засадах із залученням коштів державного бюджету, насамперед, за рахунок коштів, що надходять на дорожні роботи згідно із законодавством, а також інших джерел фінансування. Приватний капітал залучається до розвитку окремих об'єктів на транспортних коридорах, допоміжної діяльності, сервісу тощо.

Спорудження нової транспортної мережі здійснюється на конкурсних засадах переважно із залученням недержавних коштів насамперед приватного капіталу, включаючи іноземний, під контролем і за участю держави, яка створює умови для залучення капіталу, гарантує його повернення та додатковий прибуток, готує відповідну законодавчу та правову базу.

До системи транспортних коридорів в Україні належать: автомобільні транспортні коридори, що реконструюються, з таким маршрутом проходження в Україні:

Кримський № 3: Краківець–Львів–Рівне–Житомир–Київ;

Кримський № 5: Косини–Чоп–Стрий–Львів–Рівне – з відгалуженням Сарни–Мінськ, Сторожниця–Ужгород–Мукачеве;

Кримський № 9: Нові Яриловичі–Чернігів–Копті–Київ – з відгалуженнями Любашівка–Платонове, Любашівка–Одеса, Копті–Бачівськ;

ЧЕС: Рені–Ізмаїл–Одеса–Миколаїв–Херсон–Мелітополь–Бердянськ–Маріуполь–Новоазовськ;

Європа — Азія: Краківець–Львів–Рівне–Житомир–Київ–Полтава–Харків–Дебальцеве–Ізварине;

Балтійське море — Чорне море з відгалуженням: Ягодин–Ковель–Луцьк–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця–Умань – порти Чорного моря, Тернопіль–Чернівці–Порубне/Мамалига;

Євроазійський: Одеса–Миколаїв–Херсон–Джанкой–Керч;

**автомобільні транспортні коридори,
намічені для будівництва:**

Критський № 3: Краківець–Львів–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця–Київ;

Критський № 5: Косини–Івано-Франківськ–Тернопіль–Підгайці;

Європа – Азія: Косини–Івано-Франківськ –Тернопіль–Вінниця–Кіровоград–
Дніпропетровськ–Донецьк–Ізварине;

Балтійське море — Чорне море: Ягодин–Ковель–Луцьк–Хмельницький–
Балта–Одеса;

Європа – Азія: Одеса–Миколаїв–Херсон–Джанкой–Керч;

Північ – Південь: Харків–Полтава–Кременчук–Кіровоград–Одеса;

**залізничні транспортні коридори, що реконструюються,
з таким маршрутом проходження в Україні:**

Критський № 3: Мостиська–Львів–Красне–Тернопіль–Хмельниць-
кий–Жмеринка–Козятин–Київ;

Критський № 5: Чоп–Стрий–Львів–Рівне–Сарни–Мінськ;

Критський № 9 з відгалуженнями: Кучурган–Роздільна–Жмеринка–Козя-
тин–Київ–Ніжин–Чернігів–Горностаївка, Роздільна–Одеса–Ізмаїл–
Рені, Ніжин–Зерново;

ЧЕС з відгалуженнями: Рені–Ізмаїл–Одеса–Колосівка–Помічна–Знам'ян-
ка–Дніпропетровськ–Ясинувата–Квашине, Харків–Синельникове–
Джанкой (Керч, Феодосія)–Сімферополь–(Євпаторія), Колосівка–
Миколаїв–Херсон–Чаплине–Бердянськ, Донецьк–Маріуполь;

Європа – Азія: Мостиська–Львів–Здолбунів–Козятин–Фастів–Знам'янка–
Дніпропетровськ–Красна Могила;

Балтійське море — Чорне море: Ягодин–Ковель–Здолбунів–Шепетівка–
Козятин–Жмеринка–Одеса;

Євроазійський: Херсон–Миколаїв–Одеса;

водний транспорт:

Критський № 7: Усть-Дунайський–Ізмаїл–Рені.

Для забезпечення функціонування транспортних коридорів ство-
рюються транспортно-складські комплекси (ТСК), які застосовуються для
переробки контейнерних, контрейлерних та інших вантажів, за такою
класифікацією:

- сухопутні прикордонні – Ковель, Франко-Транс–Рава-Руська (Жов-
ква), Мостиська, Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;

- сухопутні на території України – Київ, Житомир, Вінниця, Полта-
ва, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Меліто-
поль, Одеса, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Львів, Івано-Франківськ;

- водні – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайський, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Олександрівське, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ.

Для забезпечення ефективної роботи міжнародних транспортних коридорів дуже важливим є створення нової інфраструктури прикордонних і митних пунктів пропуску відповідно до міжнародних стандартів, а також створення митних пунктів пропуску при ТСК.

5. Створення міжнародної автомобільної мережі

Реконструкція існуючих автомобільних доріг

Передбачається реконструкція існуючих автомобільних доріг з доведенням їх параметрів до міжнародних вимог і стандартів, виходячи з фінансових можливостей, залежно від забудови прилеглої території, рельєфу місцевості, стану штучних споруд, водовідводів, закріпленої смуги відведення земель тощо.

В окремих місцях споруджуються нові ділянки автомобільних доріг, забезпечується рух транспорту в обхід великих населених пунктів.

Автомобільні дороги, за окремими винятками, залишаються у власності держави, зберігається існуючий порядок обслуговування, експлуатації та фінансування ремонту і будівництва доріг.

Спорудження нових швидкісних автомобільних доріг

Передбачається додатково до існуючої створення нової автодорожньої мережі в основному на окремих напрямках у новій смузі відведення.

У тих місцях, де напрямки нової та існуючої автомобільних доріг збігаються і де місцеві умови дають можливість це зробити, обидві дороги проходять в одній смузі відведення, проте стикуються тільки у спеціальних пунктах виїзду і заїзду на нові дороги.

З метою економії земель та запобігання іншим витратам максимально використовується можливість проходження в єдиній смузі відведення високошвидкісних залізниць, спорудження яких передбачається в перспективі.

Нові автомобільні дороги передаються в користування акціонерам, які вклали кошти в їх будівництво, на термін не менший достатнього для окупності вкладених капіталів і одержання додаткового прибутку. Для цього передбачається запровадження плати за проїзд зазначеними автомобільними дорогами. Власник бере на себе відповідальність за утримання та експлуатацію побудованих платних автомобільних доріг.

6. Автодорожній сервіс

Концепцією передбачається будівництво нових і реконструкція існуючих сервісних пунктів. На намічених для будівництва Критських коридорах № 3, 5, 9 пропонується на першій черзі розвитку:

- спорудження нових об'єктів — 4 вантажних термінали, 44 пункти автодорожнього сервісу;
- реконструкція існуючих об'єктів — 9 вантажних терміналів, 16 пунктів автодорожнього сервісу.

Відповідні роботи з оснащення намічаються на запропонованих Україною додаткових транспортних коридорах.

У подальшому автодорожній сервісний комплекс доповнюватиметься новими об'єктами загальноєвропейського рівня.

Вони будуть розташовуватися на транспортних коридорах частіше і з вищою якістю послуг. Їх перелік встановлюється згідно з міжнародними нормативами.

У розвитку автодорожнього сервісу перевага надається приватному капіталу, в тому числі іноземному, держава здійснює переважно контрольню-координуючі функції.

7. Створення міжнародної залізничної мережі. Реконструкція існуючих залізниць

Залізничні лінії реконструюються з доведенням їх параметрів до міжнародних вимог і стандартів, виходячи з місцевих умов, залежно від забудови прилеглої території, рельєфу місцевості, стану штучних споруд, водовідводів, закріпленої смуги відведення земель тощо. Зберігається змішаний рух пасажирських і вантажних поїздів із застосуванням графіків руху, особливо в ранкові та вечірні години. Залізничі залишаються у власності держави, зберігається існуючий порядок обслуговування, експлуатації та фінансування ремонту діючих залізниць, а будівництво їх нових ділянок, здійснюється переважно на конкурсних засадах.

Під час створення міжнародних транспортних акціонерних компаній з організації перевезень наміченими коридорами залізничі входять до складу їх засновників.

На окремих нерентабельних, але соціально необхідних ділянках за залізниць у разі відповідного обґрунтування можлива зміна форми власності.

Спорудження нової мережі швидкісних залізниць

Цей варіант передбачає збереження існуючої і будівництво нової залізничної мережі з рівнями швидкостей руху до 300 км/год. і з принципово новим рухомим складом та колією завширшки 1435 мм замість 1520 мм.

Пропонується спеціалізувати існуючі лінії в основному для внутрішніх державних вантажних і місцевих перевезень. На високошвидкісний транспорт поступово перекладається пасажирський рух і частина вантажного (легковагові вантажі).

Цей варіант віднесено на перспективу після 2015 року.

8. Змішані перевезення. Взаємодія наземних та водних видів транспорту

Пропонується створити на всіх транспортних коридорах розвинуту мережу змішаних перевезень, в основі якої передбачаються контейнерні та контрейлерні перевезення.

Перевезення контейнерів і контрейлерів здійснюються морським, автомобільним і залізничним транспортом. Для їх перевалки, накопичення, сортування та підбирання за відповідними маршрутами передбачаються опорні ТСК — термінали, що створюються у великих транспортних вузлах, прикордонних пунктах пропуску в морських та річкових портах.

Концепцією пропонується спеціалізувати ТСК за категоріями: прикордонні, водні (морські та річкові порти), внутрішні. Всього визначено 46 пунктів розташування цих комплексів.

Намічаються маршрути спеціалізованих потягів між ТСК.

Передбачається оснащення залізниць спеціалізованими платформами для перевезення великотоннажних контейнерів, автомобілів та автопричепів з вантажем.

Використовуються два типи платформ:

- на першому етапі — переобладнані існуючі зі зниженням підлоги платформи;
- надалі — нові, спеціальні конструкції, включаючи платформи зі спеціальним вагонним візком, з розсувними колісними парами для застосування на шляхах з різною шириною колії (1520 та 1435 мм).

Усі морські та річкові порти включаються до загальної міжнародної транспортної мережі України, з'єднуються з найближчими наміченими транспортними коридорами радіальними ходами.

Концепція розвитку портів України розроблена ЧорноморНДІ-проектом.

9. Організація управління створенням та функціонуванням транспортних коридорів

Кординацію та контроль за всіма роботами із створення і функціонування міжнародної транспортної мережі на території України здійснює Мінтранс.

Розбудова та функціонування транспортних коридорів за існуючими напрямками забезпечується відповідними підприємствами, підпорядкованими Мінтрансу.

Будівництво та експлуатація нових швидкісних автомагістралей буде здійснюватися відкритим акціонерним товариством «Українські транспортні коридори».

Організацію та обслуговування перевезень на існуючих мережах виконують перевізники вантажів і пасажирів на всіх видах транспорту (державні та недержавні структури), вантажовласники, правління ТСК, експедитори, страхові компанії тощо.

До складу відкритого акціонерного товариства «Українські транспортні коридори» входять спеціалізовані будівельні організації, інвестиційний банк, проектно-пошукові компанії, допоміжні підприємства різних галузей, що проводять високоприбуткову господарську діяльність у зоні проходження транспортних мереж (автомобільних доріг, залізниць).

10. Пріоритетність створення транспортних коридорів

Відповідно до ролі та значення кожного коридору в становленні міжнародних зв'язків України визначаються такі пріоритети створення транспортних коридорів на території України:

- коридор № 3;
- коридор № 5;
- Євроазійський, разом з коридорами Балтійське море – Чорне море і № 7;
- коридор № 9;
- ЧЕС;
- Європа – Азія;
- відгалуження коридору № 9;
- Північ – Південь.

Згідно із зазначеними пріоритетами розвиваються всі об'єкти транспортного комплексу України — автомобільні дороги, залізниці, ТСК тощо.

11. Правове забезпечення створення в Україні транспортних коридорів

Правовою основою створення в Україні транспортних коридорів є Конституція України, Закон України «Про транспорт», а також інші законодавчі та нормативні акти, що діють в галузі транспорту.

Правова база транспортних коридорів України створюється шляхом:

- удосконалення чинних та розроблення нових актів законодавства, що стосуються транспортно-дорожнього комплексу;

- прийняття або адаптації існуючих в Європейському Співтоваристві міжнародних документів і угод стосовно транспортної інфраструктури;

- визначення та акредитація закладів, установ, фахівців для створення нормативно-правових і законодавчих актів, правил, норм і стандартів, використання з цією метою потенціалу освітніх та виробничих закладів;

- створення системи доведення нормативно-правових документів до безпосередніх користувачів незалежно від форм власності.

Розроблення правових актів здійснюватиметься відповідно до затверджених графіків з визначенням пріоритетності найважливіших та першочергових правових актів. Контроль за розробленням правових актів, їх державна реєстрація та введення в дію є одним з основних завдань державного регулювання розбудови транспортних коридорів.

Передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями.

Порядок внесення змін та доповнень до актів законодавства, що стосуються транспортних коридорів, визначається законодавством України.

Передбачається здійснення постійного контролю за виконанням вимог нормативно-правових актів, в тому числі контролю за приведенням установчих документів та організаційно-правових форм суб'єктів сфери транспортних коридорів у відповідність із законодавством.

12. Пріоритетність розвитку видів транспорту

Автомобільний транспорт має перспективи стійкого зростання, передусім через зміну структури розвитку економіки, насамперед легкої промисловості, виробництва товарів народного споживання, тобто тих галузей, що є споживачами послуг автомобільного транспорту, а також випереджаючого розвитку середнього та малого виробника.

Вантажний автотранспорт дає кращу якість послуг, він більш надійний і безпечний, простіше контролюється збереження вантажів, дотримання графіка завантаження і руху порівняно із залізничним.

Залізничний транспорт має переваги як перевізник масових силовинних вантажів при великих обсягах перевезень на далекі відстані (300 км і більше).

У зв'язку із спеціалізацією автомобільного і залізничного транспорту для різних вантажів, цією Концепцією не обумовлюється пріоритетність розвитку одного з видів транспорту.

При цьому припускається, що перевезення масових видів вантажів (паливо, руда, нафта, ліс, будівельні матеріали тощо) і надалі здійснюватиметься залізничним транспортом, а перевезення вантажів невеликого обсягу, особливо цінних, таких, що швидко псуються, будуть виконуватися здебільшого автомобільним транспортом.

Таким чином, обидва види транспорту — автомобільний і залізничний однаковою мірою будуть становити основу міжнародної транспортної мережі України і розвиватимуться без визначення пріоритетів.

13. Соціально-економічні та екологічні аспекти створення транспортних коридорів

Створення транспортних коридорів поряд з поліпшенням транспортного обслуговування відіграє значну роль у соціально-економічному розвитку прилеглих територій. Безпосередньому впливу підлягають смуги територій завширшки 150–200 кілометрів. Будівництво автомагістралей, створення сучасної сервісної інфраструктури на них дасть змогу забезпечити роботою сотні тисяч людей як безпосередньо в будівництві, потім в експлуатації, так і через замовлення на дорожньо-будівельні матеріали, машини і механізми.

На виконанні будівельних робіт, у виготовленні будівельних матеріалів та конструкцій буде задіяна значна кількість працівників, отримає замовлення велика кількість підприємств промисловості будівельних матеріалів, з виробництва цементу, металу. Програма таких замовлень буде розрахована більш як на 10 років, що сприятиме відновленню деяких секторів економіки. Буде надано поштовх розвитку підприємств машинобудівного комплексу.

За рахунок поліпшення роботи транспорту набудуть прискореного розвитку різноманітні галузі народногосподарського комплексу регіонів, через які будуть пролягати автомагістралі. Передусім це стосується сільськогосподарського виробництва. Розшириться можливість переробки продукції на місцях, з доставкою її в належному товарному вигляді до споживача. Шкідливий вплив транспорту на довкілля зумовлюється передусім отруйними викидами в повітря, забрудненням поверхневих і ґрунтових вод, надмірним шумом.

Створення мережі транспортних коридорів повинно значно зменшити негативний вплив автотранспорту на прилеглі території.

Досягнуто це буде через суттєве поліпшення умов руху, зменшення перенавантаження автомобільних доріг, створення на нових магістралях відповідних природоохоронних умов.

Забезпечення сприятливих умов руху на магістралях, рівномірна швидкість, виключення затримок і необґрунтованих змін режиму руху, зумовить суттєве зменшення шкідливих викидів у повітря. Крім того, транспортні коридори вимагатимуть якісного поліпшення конструкцій двигунів автомобілів і застосування тільки високоякісного пального для них.

На автомагістралях транспортних коридорів будуть споруджені водовідстійники і споруди для очищення води.

За рахунок прокладання трас автомагістралей за межами населених пунктів, регулювання забудови в зоні їх дії, дотримання відповідних параметрів у плані та поздовжньому профілі значно знизиться шкідливий вплив шуму від руху автотранспорту. У разі коли населені пункти будуть розташовані поблизу автомагістралей, на них обов'язково мають бути встановлені протишумові споруди.

2.7. ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ПОСТАЧАННЯ ТА ТРАНЗИТУ СИРОЇ НАФТИ

Державна політика у сфері постачання та транзиту сирої нафти затверджена розпорядженням КМУ від 5 квітня 2002 р. № 187-р.

Загальна частина

Важливим завданням підприємств нафтогазового комплексу є забезпечення транспортування сирої нафти на нафтопереробні заводи України та її транзит до інших європейських країн.

Завдяки географічному і геополітичному положенню України, через територію якої здійснюється транспортування сирої нафти з центральноазійських та прикаспійських держав, питання транзитного транспортування сирої нафти є пріоритетним. Україна має також всі необхідні передумови для надійного постачання сирої нафти на нафтопереробні підприємства, розташовані на її території, і одержання значної суми коштів від функціонування транзитних нафтотранспортних коридорів.

Основними завданнями Концепції є:

- визначення напрямів підвищення енергетичної безпеки держави шляхом диверсифікації джерел постачання сирої нафти на нафтопереробні підприємства, розташовані на території України, та створення умов для надійного і ефективного функціонування та розвитку міжнародних нафтотранспортних коридорів, утвердження української складової на

західно-європейському ринку нафтотранспортних послуг з метою підвищення енергетичної безпеки Європи та світу;

- формування нових принципів функціонування нафтотранспортної системи України в умовах жорсткої конкуренції у сфері транзиту сирої нафти на європейський та інші ринки, у тому числі забезпечення ефективної комерційної експлуатації українського маршруту Євро-Азійського нафтотранспортного коридору;

- забезпечення системного підходу у створенні умов для стабільного функціонування нафтотранспортної системи України та її подальшого розвитку;

- визначення принципів і механізмів інтеграції нафтотранспортної системи України в загальноєвропейську мережу нафтопроводів;

- забезпечення участі України в міжнародній кооперації з питань колективної енергетичної безпеки та впровадження у її діяльність основних принципів міжнародного співробітництва, у тому числі визначених у Договорі до Енергетичної Хартії;

- визначення основних напрямів ефективної зовнішньої політики з питань транзиту сирої нафти для забезпечення енергетичних потреб Європи та подальшого її транспортування на світовий ринок.

Стан нафтотранспортної системи та основні напрями підвищення її ефективності

Загальна протяжність магістральних нафтопроводів на території України на початку 2002 року становила 3894 кілометрів з пропускною спроможністю до 100 млн. тонн нафти на рік на вході і 66 млн. тонн на рік на виході. На нафтопроводах діє 37 нафтоперекачувальних станцій загальною потужністю 550 тис. кіловат. Загальна ємність резервуарного парку дорівнювала близько 800 тис. куб. метрів. За останні роки обсяг транспортування сирої нафти магістральними нафтопроводами становив у середньому 64–66 млн. тонн нафти на рік, з них транзит – 53–55 млн. тонн.

У 2001 році завершено будівництво нафтопровідної системи Одеса–Броди завдовжки 674 кілометрів і з проектною потужністю 9–14,5 млн. тонн нафти на рік, з об'ємом резервуарного парку 200 тис. куб. метрів. Подальший розвиток нафтопровідної системи Одеса–Броди дасть змогу збільшити обсяг перекачування сирої нафти до 45 млн. тонн на рік.

На сьогодні неповне використання потужностей нафтотранспортної системи (менше ніж 50 відсотків) обумовлене низьким рівнем завантаження нафтопереробних підприємств на території України і сусідніх

держав та введенням у 2001 році в експлуатацію обхідного російського нафтопроводу Суходольна – Радіонівська.

Забезпечення діяльності і розвитку нафтопровідної системи України зумовлює більш жорсткі вимоги до її надійності та безпеки функціонування.

Більшість діючих нафтопроводів на 90 відсотків відпрацювали свій амортизаційний термін. Нині працює близько 45 відсотків фізично і морально застарілих систем автоматичного управління та зв'язку. Період експлуатації нафтоперекачувальних станцій становить 20–40 років. На час проектування та будівництва об'єктів нафтопроводів технічне оснащення насосних станцій і лінійної частини нафтопроводів та резервуарних парків відповідало тогочасним нормативним вимогам і технічному рівню, однак протягом терміну експлуатації частина обладнання вичерпала свій ресурс і неодноразово підлягала поточному та капітальному ремонту.

Значна частина енергетичного обладнання — трансформаторні підстанції, повітряні лінії електропередач, комутаційна апаратура, апаратура релейного захисту, засоби автоматики, телемеханіки і зв'язку та станції електрохімічного захисту потребують заміни або модернізації.

Зношення насосного парку становить у середньому 75 відсотків, більшість електродвигунів магістральних насосів – 50–100 відсотків.

Забезпечення надійної роботи нафтотранспортної системи потребує значних капітальних вкладень. Щороку на ремонт, модернізацію і реконструкцію нафтопроводів необхідно спрямовувати 400 млн. гривень (у цінах 2001 року).

Надійна та безпечна експлуатація нафтотранспортної системи та її подальший розвиток потребують впровадження нових підходів у сфері державного регулювання у нафтотранспортній галузі та забезпечення диверсифікації джерел постачання нафти на нафтопереробні заводи.

Запровадження з 1999 року додаткового обов'язкового платежу — відрахування від плати за транспортування нафти, маючи на меті досягнення тимчасових фінансових цілей, не враховувало стратегію розвитку нафтотранспортної системи. Це рішення негативно вплинуло на конкурентоспроможність українських нафтотранспортних маршрутів та обмежило можливість спрямування коштів на збереження потенціалу та модернізацію нафтотранспортної системи, що необхідно врахувати під час формування державного бюджету на наступні роки та доопрацювання проекту Податкового кодексу України. Тому збереження потенціалу нафтотранспортної системи та забезпечення її розвитку потребує відповідної підтримки

з боку держави, в тому числі в частині поєднання процесів приватизації в нафтотранспортній галузі з державною стратегією її розвитку.

Основою підвищення ефективності нафтотранспортної системи є її модернізація, удосконалення нормативно-правового забезпечення діяльності цієї системи, визначення основних стратегічних напрямів розвитку, участь у міжнародному співробітництві, горизонтальна міжнародна інтеграція як вихід на нові міжнародні ринки та вертикальна міжнародна інтеграція як структурна реорганізація для залучення транснаціональних стратегічних інвесторів.

Модернізація і реконструкція нафтотранспортної системи

Забезпечення оптимізації роботи нафтотранспортної системи і реалізація єдиної маркетингової та інноваційної політики є важливим напрямом діяльності у сфері постачання та транзиту сирої нафти.

Науково-технічна політика у сфері транспортування нафти повинна бути орієнтована на:

- збереження потенціалу магістральних нафтопроводів;
- розвиток нафтотранспортної системи в ринкових умовах;
- створення надійних і безпечних умов експлуатації;
- впровадження апаратних та програмних засобів оптимізації технологічних режимів нафтотранспортної системи;
- впровадження енергозберігаючих технологій та обладнання.

З метою запобігання виникненню аварійних ситуацій, підвищення ефективності проведення ремонтних робіт лінійної частини одним із важливих напрямів технічної діяльності має стати широке застосування внутрішньотрубної діагностики та інших методів обстеження об'єктів магістральних трубопроводів з використанням програмно-інформаційного забезпечення на базі передових досягнень в галузі науки і техніки.

Удосконалення нормативно-правового забезпечення діяльності нафтотранспортної галузі.

Основними напрямами удосконалення нормативно-правової бази є:

- проведення зваженої податкової політики, основна мета якої — стимулювання збільшення обсягів товарно-транспортної роботи в умовах загострення конкурентної боротьби на ринку надання послуг з транзиту сирої нафти;
- реалізація тарифної політики, яка б забезпечувала необхідний інвестиційний ресурс, а також конкурентоспроможність нафтотранспортних маршрутів;

- встановлення системи знижок з усіх видів портових зборів для суден, що заходять під навантаження (розвантаження) на морський нафтовий термінал «Південний» в порту «Южний», що сприятиме зменшенню витрат на транспортування нафти, оптимальному завантаженню як нафтотранспортної системи Одеса–Броди та українських нафтопереробних підприємств, так і збільшенню вантажообігу порту «Южний», що забезпечить додаткові надходження до державного бюджету;

- забезпечення належних умов експлуатації та охорони магістральних трубопроводів, визначення порядку користування земельними ділянками в межах охоронних зон магістральних трубопроводів, надання безперешкодного доступу працівників аварійно-ремонтних підрозділів до об'єктів трубопровідного транспорту в разі ліквідації надзвичайних ситуацій або з метою запобігання їх виникненню;

- приведення нормативно-правових актів у відповідність з положеннями Договору до Енергетичної Хартії, ратифікованого Верховною Радою України в 1998 році;

- удосконалення законодавства з урахуванням директив ЄС у частині спільних правил будівництва та експлуатації магістральних трубопроводів, організації та розроблення нормативно-технічних документів (ДСТУ, ВБН, ТУ та інших) відповідно до вимог міжнародних стандартів ISO 9000 та TQM;

- внесення змін до законодавчих актів з метою врегулювання правовідносин щодо передачі права власності на об'єкти нафтопровідного транспорту міжнародним консорціумам та передачі прав користування об'єктами нафтотранспортної системи як внесок українських учасників до статутних фондів міжнародних консорціумів на умовах, які відповідають національним інтересам України;

- законодавче забезпечення переходу від адміністративних методів управління нафтотранспортною системою до методів корпоративного управління, економічного та антимонопольного регулювання, а також законодавчого забезпечення створення сприятливого інвестиційного клімату, належних умов для міжнародного співробітництва та впровадження проектів диверсифікації джерел постачання сирої нафти.

Основні стратегічні напрями розвитку нафтотранспортної системи

Економіка України, як і більшості країн Європи, залежить від імпортованих поставок сирої нафти. Власний видобуток нафти задовольняє потребу економіки країни на 15–20 відсотків. Основними стратегічними парт-

нерами України у сфері постачання сирової нафти та її транзиту на європейський ринок є Росія та Казахстан.

Для України пріоритетним напрямом є розвиток співробітництва із зазначеними країнами у сфері транспортування нафти, а саме в частині:

- забезпечення максимального завантаження нафтотранспортних потужностей шляхом утвердження української нафтотранспортної системи як одного з ключових учасників Євро-Азійської нафтотранспортної системи;

- збільшення обсягів постачання сирової нафти на нафтопереробні підприємства;

- врегулювання з Росією питання про встановлення безмитної експортної квоти на обсяги сирової нафти, яка поставляється в Україну для її переробки на нафтопереробних підприємствах, і забезпечення скасування податку на додану вартість на нафту, яка експортується на нафтопереробні підприємства;

- забезпечення комплексного підходу до питання інтеграції нафтопроводів «Дружба» і «Адрія» і пошуку можливостей для збільшення транспортування сирової нафти іншими транзитними маршрутами, що проходять через територію України.

Забезпечення енергетичної безпеки держави потребує диверсифікації джерел і шляхів постачання сирової нафти.

Потужність першої черги нафтотранспортної системи Одеса–Броди становить 9–14,5 млн. тонн нафти на рік, яка визначається на першому етапі технологічними можливостями двох західноукраїнських нафтопереробних підприємств (ВАТ «Галичина» і «Нафтохімік Прикарпаття») та існуючим на нафтопроводі «Дружба» резервом перекачування нафти обсягом майже 8 млн. тонн на рік до Словаччини, Угорщини, Чехії, Хорватії та інших держав.

Після спорудження другої черги Євро-Азійського нафтотранспортного коридору пропускну спроможність нафтопроводу Одеса–Броди планується підвищити до 32 млн. тонн на рік, а у разі подальшого збільшення попиту на каспійську нафту потужність нафтопроводної системи Одеса–Броди можна збільшити до 45 млн. тонн на рік.

Тому пріоритетним для України є реалізація проекту Євро-Азійського нафтотранспортного коридору з подальшим забезпеченням його ефективності та розвитку.

З метою формування груп стратегічних споживачів сирової нафти доцільно опрацювати можливість виконання спільних програм і проектів з

власниками нафтопереробних підприємств як на території України, так і за її межами.

Одним з перспективних напрямів розвитку транзитних потужностей є проект інтеграції нафтопроводів «Дружба» і «Адрія», мета якого — транспортування сирової нафти до глибоководного порту Омішаль (Хорватія) з можливістю її подальшого танкерного перевезення на інші ринки, у тому числі США.

Реалізація міжнародних проектів Євро-Азійського нафтотранспортного коридору та інтеграція нафтопроводів «Дружба» і «Адрія» може бути здійснена шляхом участі України в міжнародній кооперації, у тому числі в міжнародних консорціумах, основа організації яких ґрунтується на передачі консорціуму прав на користування нафтотранспортними об'єктами на засадах концесії або оренди.

Інший шлях реалізації зазначених міжнародних проектів – це створення міжнародної операційної компанії із забезпечення експлуатації нафтотранспортної системи Одеса – Броди, внесками до статутного фонду якої можуть бути:

- від України – обсяги технологічної нафти, послуги з транспортування сирової нафти, перевалка на нафтовому терміналі «Південний» та зберігання в резервуарних парках;
- від іноземних учасників – кошти у грошовій формі, технологічна нафта та гарантії щодо завантаження нафтопровідної системи;
- від власників танкерного флоту – надання послуг з транспортування сирової нафти.

Міжнародне співробітництво у сфері постачання та транспорту сирової нафти

У найближчі 20 років прогнозується значне зростання попиту на енергетичні ресурси, зокрема на нафту. Спостерігатиметься посилення залежності основних енергоспоживаючих регіонів від імпортованих енергоносіїв, при цьому пік споживання нафти в Європі очікується після 2010 року.

Динамічні тенденції та процеси в регіонах добування і споживання нафти прямо і опосередковано впливають на перспективи нафтотранспортної галузі України. З основних тенденцій, які матимуть середньо- і довготерміновий вплив, особливо слід відзначити приватизаційні процеси, що відбуваються на нафтопереробних підприємствах, транспортування сирової нафти в країни Центральної та Східної Європи, зростання обсягів нафтовидобутку в Каспійському регіоні та Росії (при одночасно-

му відставанні нарощування запасів нафти від темпів її добування в Росії), створення та розвиток додаткових маршрутів транспортування сирої нафти в Росію та Чорноморсько-Середземноморський басейн, розв'язання проблем Босфору.

Зазначені тенденції сприятимуть посиленню конкуренції країн за право контролювати джерела енергії, шляхи їх транспортування, а також істотно загострять конкуренцію у сфері нафтотранспортних послуг.

Україна, як сполучна ланка між постачальниками та потенційними споживачами, потребує диверсифікації джерел, шляхів і ринків збуту для енергоносіїв, що зумовлено лібералізацією європейського енергетичного ринку та переорієнтацією традиційних експортних потоків.

Міжнародне співробітництво України у сфері постачання та транзиту сирої нафти спрямоване на:

- сприяння найефективнішій реалізації інтересів країни у цій сфері;
- збереження та посилення ролі України як транзитної держави;
- забезпечення недискримінаційного доступу до зарубіжних ресурсів нафти та ринку її збуту, а також створення міжнародної корпоративної інфраструктури для залучення світових фінансових ресурсів і новітніх технологій;
- залучення частини транзиту каспійської нафти, що має ринок збуту в Центральній та Західній Європі, до створення міжнародного консорціуму в проєкті Євро-Азійського нафтотранспортного коридору;
- сприяння збалансованому залученню інвестицій та стратегічних інвесторів у нафтотранспортну галузь держави на визнаних міжнародно-правових засадах;
- створення умов для інтеграції нафтотранспортної системи держави у загальноєвропейську систему нафтопроводів і диверсифікації постачання нафти в Україну та до інших європейських країн.

Відносини з іноземними партнерами формуватимуться на таких основних принципах:

- пріоритет національних інтересів та енергетичної безпеки України;
- недопущення будь-якого тиску на партнерів, розв'язання спорів шляхом переговорів на визнаних міжнародно-правових засадах;
- прозора та відкрита конкуренція на українському ринку та сприяння утвердженню національних компаній на міжнародному ринку.

Пріоритет надаватиметься партнерам, з якими Україна реалізує проєкти щодо диверсифікації постачання нафти та її транзиту в Європу з нових джерел, а також партнерам, які забезпечують необхідний ресурс нафти для

завантаження українських нафтопереробних підприємств та використовують нафтотранспортну систему України для транзиту сирої нафти.

Відповідно до цих цілей та принципів міжнародна діяльність України провадитиметься за такими основними напрямками:

- сприяння розв'язанню проблем сталого та надійного забезпечення України сирою нафтою;
- зменшення залежності від одного джерела нафти, цілеспрямована робота, пов'язана із забезпеченням постачання сирої нафти з альтернативних джерел;
- запобігання монопольному впливу на інтереси України в нафтовій галузі;
- формування міжнародної політичної підтримки проектів диверсифікації постачання нафти в Україну та через її територію до європейських країн;
- створення сприятливих умов для залучення іноземного капіталу;
- міжнародне науково-технічне, екологічне і правове співробітництво.

У середньо- та довготерміновій перспективі найактуальнішим напрямом є транзит енергоносіїв.

З метою підтримання енергетичної безпеки держави та збільшення прибутків національних компаній від транзиту сирої нафти забезпечувати поступову переорієнтацію на широкомасштабне залучення сирої нафти з регіону Каспію та центральноазійського регіону з подальшою її реалізацією на світовому ринку.

Для досягнення основної мети держави у сфері транзиту сирої нафти важливим механізмом ефективного міжнародного співробітництва будуть Договір до енергетичної Хартії, програма TACIS–ІНОГЕЙТ, Європейська комісія, система двосторонніх міжнародних угод, співпраця у рамках міжнародних регіональних організацій.

РОЗДІЛ 3 УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

3.1. ЗАГАЛЬНЕ УПРАВЛІННЯ. МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

Загальне управління транспортом здійснює Міністерство транспорту та зв'язку України (до 27 серпня 2004 року – Міністерство транспорту України), положення про яке затверджене Указом Президента України від 27 серпня 2004 року № 1009.

Міністерство транспорту та зв'язку України (Мінтрансзв'язку України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Мінтрансзв'язку України є головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади щодо забезпечення впровадження державної політики в галузі автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту (далі — галузь транспорту), у сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України.

Основними завданнями Мінтрансзв'язку України є:

- участь у формуванні та реалізації державної політики в галузі транспорту, у сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;
- забезпечення взаємодії та координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту;
- здійснення заходів щодо розвитку і вдосконалення телекомунікаційних мереж загального користування та мереж поштового зв'язку загального користування, підвищення їх якості та доступності, забезпечення сталого функціонування;
- формування Національної програми інформатизації та забезпечення її виконання;
- створення умов для інтеграції національної транспортної системи України до європейської та світової транспортної системи, а також сфер надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації до європейського та світового інформаційного простору.

Мінтрансв'язку України відповідно до покладених на нього завдань:

1) здійснює державне управління в галузі транспорту, у сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;

2) вживає заходів щодо розвитку національної транспортної системи України, створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів та інфраструктури транспортного комплексу України;

3) здійснює відповідно до законодавства України заходи щодо реалізації єдиної державної економічної, тарифної, інвестиційної, науково-технічної, кадрової та соціальної політики в галузі транспорту, у сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;

4) розробляє і реалізовує заходи щодо налагодження взаємодії та координації діяльності всіх видів транспорту;

5) відповідно до законодавства організовує і контролює роботу, пов'язану із забезпеченням безпеки руху транспортних засобів, вживає заходів до зменшення шкідливого впливу функціонування транспорту на довкілля та забезпечує екологічну безпеку на транспорті;

6) здійснює нагляд за додержанням юридичними (крім Міністерства оборони України, Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Управління державної охорони України, а також підприємств, установ, організацій, що належать до сфери їх управління) та фізичними особами вимог нормативно-правових актів щодо безпеки судноплавства, руху відповідно на морському і річковому, залізничному та автомобільному транспорті;

7) контролює відповідно до законодавства впровадження автоматизованих систем управління, зв'язку, інформаційного та навігаційного забезпечення національної транспортної системи України і національної мережі міжнародних транспортних коридорів;

8) забезпечує в межах своєї компетенції правове регулювання перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти, безпеки руху транспортних засобів, технічної експлуатації рухомого складу, функціонування морських та річкових портів, будівництва, реконструкції, ремонту і утри-

мання шляхів сполучення, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства;

9) здійснює загальне керівництво проведенням державної реєстрації морських суден, дипломуванням спеціалістів морського і річкового транспорту, роботою рятувальної, лоцманської та гідрографічної служб морського і річкового транспорту;

10) здійснює відповідно до законодавства функції спеціально уповноваженого органу у сфері перевезення небезпечних вантажів залізничним, автомобільним, повітряним, морським і річковим транспортом та великовагових і негабаритних вантажів автомобільним транспортом;

11) бере участь у розробленні проектів Державної програми економічного і соціального розвитку України, Державного бюджету України, Програми діяльності Кабінету Міністрів України;

12) здійснює повноваження центрального органу виконавчої влади в галузі зв'язку відповідно до Закону України «Про телекомунікації»;

13) визначає перелік технічних засобів, які можуть застосовуватися в телекомунікаційних мережах загального користування, та погоджує в установленому законодавством порядку застосування технічних засобів телекомунікацій, не включених до цього переліку;

14) визначає перелік засобів поштового зв'язку, що застосовуються у мережах поштового зв'язку загального користування та підлягають стандартизації і сертифікації відповідно до законодавства;

15) установлює порядок надання операторами телекомунікацій незалежно від форми власності ресурсів своїх мереж у користування державній системі урядового зв'язку, національній системі конфіденційного зв'язку, органам з надзвичайних ситуацій, безпеки, оборони, внутрішніх справ;

16) здійснює регулювання у сфері фельд'єгерського і спеціального поштового зв'язку;

17) установлює в межах своєї компетенції вимоги щодо надання послуг з пересилання поштових відправлень та поштових переказів;

18) визначає склад, функції, права та обов'язки Редакційно-художньої ради, яка погоджує тематику і зразки поштових марок, маркованих конвертів і карток;

19) виконує відповідно до законодавства функції Генерального державного замовника Національної програми інформатизації;

20) забезпечує координацію діяльності органів виконавчої влади, пов'язаної зі створенням та інтеграцією електронних інформаційних сис-

тем і ресурсів в Єдиний веб-портал органів виконавчої влади та надання інформаційних та інших послуг через електронну інформаційну систему «Електронний Уряд»;

21) координує та контролює роботи, пов'язані зі створенням, веденням і забезпеченням функціонування Національного реєстру електронних інформаційних ресурсів, визначає організаційні та методичні засади ведення Національного реєстру та правила користування ним;

22) здійснює повноваження центрального органу виконавчої влади в галузі зв'язку щодо управління у сфері користування радіочастотним ресурсом України, визначені Законом України «Про радіочастотний ресурс України»;

23) здійснює повноваження Національної комісії з питань регулювання зв'язку України у сферах телекомунікацій та користування радіочастотним ресурсом України відповідно до Закону України «Про телекомунікації»;

24) здійснює відповідно до законодавства повноваження щодо регулювання цін (тарифів);

25) організовує в межах своєї компетенції реалізацію заходів, спрямованих на посилення профілактики правопорушень у сфері фінансово-господарської діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінтрансзв'язку України (далі – підприємства галузі);

26) організовує і виконує відповідно до законодавства роботи із стандартизації, сертифікації, метрології;

27) забезпечує виконання завдань з мобілізаційної підготовки та мобілізаційної готовності держави в межах повноважень, визначених законодавством;

28) здійснює відповідно до законодавства України функції з управління об'єктами державної власності, що належать до сфери його управління;

29) здійснює відповідно до законодавства заходи щодо досудової санації державних підприємств, які належать до сфери управління Мінтрансзв'язку України, готує пропозиції щодо обсягів і напрямів державних капітальних вкладень у галузь транспорту, сфери інформатизації та користування радіочастотним ресурсом України;

30) вживає заходів, спрямованих на вдосконалення зовнішньоекономічної діяльності, захист інтересів українських товаровиробників на зовнішньому ринку та розвиток внутрішнього ринку;

31) погоджує з відповідними органами інших держав квоти міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;

32) за дорученням Кабінету Міністрів України з питань, що належать до компетенції Мінтрансв'язку України, бере участь у роботі міжнародних організацій;

33) бере участь у підготовці міжнародних договорів України, готує пропозиції щодо укладення, денонсації таких договорів, у межах своєї компетенції укладає міжнародні договори України та забезпечує їх виконання;

34) вживає заходів щодо реалізації галузевого співробітництва України з Європейським Союзом, у межах своїх повноважень забезпечує виконання Українською стороною зобов'язань за Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Союзом, адаптацію законодавства України з питань функціонування транспортного комплексу та галузі зв'язку, сфер навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України до законодавства Європейського Союзу та євроатлантичних структур, здійснює інші заходи щодо інтеграції України до Європейського Союзу;

35) здійснює добір кадрів у системі Мінтрансв'язку України, відповідно до законодавства формує кадровий резерв для державної служби та кадровий резерв керівників підприємств галузі, організовує роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників, здійснює в установленому порядку заохочення працівників підприємств галузі;

36) у межах своїх повноважень бере участь у реалізації державної політики зайнятості населення, розробляє заходи щодо забезпечення потреб підприємств галузі у висококваліфікованих працівниках, у встановленому порядку координує діяльність зазначених підприємств з питань підготовки спеціалістів галузі транспорту, сфер навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;

37) координує здійснення заходів щодо впровадження енергозберігаючих технологій у галузі транспорту, сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;

38) здійснює координацію та методичне забезпечення реалізації заходів підготовки національної транспортної системи України та національної системи зв'язку до сталого функціонування, а також забезпечення транспортних перевезень в особливий період, вирішує у межах своєї компетенції питання готовності функціонування телекомунікаційних мереж загального користування та мереж поштового зв'язку в особливий період;

- організовує будівництво та ремонт нових та підвищення строку експлуатації і пропускної спроможності діючих транспортних об'єктів;

- визначає порядок створення, підготовки та підтримання в готовності спеціальних формувань підприємств (об'єднань), установ та організацій транспорту, транспортної інфраструктури, призначених для забезпечення функціонування національної транспортної системи України в умовах надзвичайного стану та в особливий період;

- забезпечує у разі запровадження в державі особливого періоду переведення транспорту, транспортної інфраструктури, ліній і мереж зв'язку на відповідний режим роботи, а також технічне прикриття та відбудову шляхів сполучення та об'єктів зв'язку оборонного значення;

39) бере участь у розслідуванні причин аварійних подій і катастроф на транспорті, у межах своєї компетенції та в порядку, визначеному законодавством, проводить службові розслідування;

40) забезпечує реалізацію державної політики стосовно державної таємниці, контроль за її збереженням у центральному апараті Міністерства та на підприємствах галузі;

41) здійснює реалізацію державної політики у сфері охорони праці та пожежної безпеки, підвищення рівня промислової безпеки, впровадження економічних методів управління охороною праці на підприємствах галузі;

42) виконує інші функції, передбачені законодавством.

Мінтрансзв'язку України під час виконання покладених на нього завдань взаємодіє з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, а також з відповідними органами іноземних держав.

У міжнародних відносинах у частині вирішення питань, що належать до його компетенції, Мінтрансзв'язку України виконує функції Морської адміністрації України і Адміністрації зв'язку та радіочастот України.

Мінтрансзв'язку України у межах своїх повноважень на основі та на виконання актів законодавства видає накази, організовує і контролює їх виконання, в разі потреби видає разом з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади спільні акти.

Нормативно-правові акти Мінтрансв'язку України підлягають реєстрації в установленому законодавством порядку.

У випадках, передбачених законодавством, рішення Мінтрансв'язку України є обов'язковими для виконання центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами і організаціями всіх форм власності та громадянами.

Мінтрансв'язку України очолює Міністр, якого призначає на посаду та припиняє його повноваження на цій посаді в установленому законодавством порядку Президент України.

3.2. УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Загальні положення

Єдине централізоване управління залізничним транспортом загального користування здійснює Державна адміністрація залізничного транспорту України (*Укрзалізниця*), яка була створена 14 грудня 1991 р. і підпорядкована Міністерству транспорту України. Очолює її *Генеральний директор*. У складі Укрзалізниці є оперативно-виробничі *Головні управління*, які керують залізницями у відповідній галузі. До Головних належать управління: перевезень; колійного господарства; локомотивного господарства; вагонного господарства; безпеки руху та екології; пасажирське; комерційне; фінансово-економічне; кадрової і соціальної політики; матеріально-технічного забезпечення; інформатики та статистики; розвитку та інвестицій; електрифікації та електропостачання; автоматики, телемеханіки та зв'язку (рис. 3.1).

До сфери управління Укрзалізниці входять шість залізниць, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів: Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська.

Основною господарською одиницею на залізничному транспорті є залізниця, що має статус державного виробничого об'єднання. Роботою залізниці керує управління, до складу якого входять *виробничі служби по галузях господарства*: перевезень (Д), комерційна (М), пасажирська (Л), сигналізації та зв'язку (Ш), електропостачання (Е), локомотивного господарства (Т), колії (П), вагонного господарства (В), фінансово-економічна (НФ), капітального будівництва і цивільних споруд (НГС), кадрів (НОК), воєнізованої пожежної охорони (НО), охоро-

ни праці (НБТ), статистики і економічного аналізу (НЧ), юридична (НЮ), спеціальна (НР), лікарська (НВС), матеріально-технічного забезпечення (НХ). Служби мають у своєму підпорядкуванні відособлені структурні підрозділи залізниці: вагонні депо (ВЧД), локомотивні депо (ТЧ), дистанції колії (ПЧ), дистанції сигналізації та зв'язку (ШЧ), електропостачання (ЕЧ) тощо.

Залізниці поділяються на *дирекції залізничних перевезень* (ДН), в структурі яких є *відділи*: перевезень (ДНН), пасажирський (ДНШ), комерційний (ДНМ), матеріально-технічного постачання (ДНХ), загальний (ДНА), цивільних споруд (ДНГС), економічний (ДНЕ), кадрів (ДНК), організації праці і зарплати (ДНОЗ), статистики і економічного аналізу (ДНУ), бухгалтерського обліку і фінансів (ДНФ), юридичний (ДНЮ). Вони управляють оперативною діяльністю лінійних підрозділів, що входять до них: станції (ДС), локомотивних і вагонних депо та ін. За станом на 01.01.2002 р. на мережі залізниць налічувалося 6 залізниць і 26 дирекцій (на Донецькій – 5, Придніпровській – 4; Південній – 4, Південно-Західній – 5, Одеській – 4, Львівській – 4).

У галузі постійно провадиться робота щодо удосконалення структури управління залізничним транспортом, результатом якої вже є перехід на нову, дволанкову систему управління залізничним транспортом. Подальше удосконалення структури управління здійснюється у відповідності з основними положеннями Директиви ЄС 91/440 «Про розвиток залізниць у Європейському Співтоваристві».

Основними документами, що регламентують злагодженої діяльність залізниць, є:

Статут залізниць (затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457) – визначає права, обов'язки і відповідальність залізниці, з одного боку, і організацій, громадян, які користуються послугами залізничного транспорту, – з іншого.

Правила перевезень вантажів – визначають порядок навантаження вантажів, перевезення, вивантаження тощо.

Правила технічної експлуатації залізниць (ПТЕ) – встановлюють основні положення і порядок роботи залізниць і працівників залізничного транспорту, основні розміри і норми утримання найважливіших споруд, пристроїв і рухомого складу і вимоги, що пред'являються до них, системі організації руху поїздів і принципи сигналізації.

Вимогам ПТЕ повинні відповідати Інструкція з сигналізації на залізницях України, Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України.

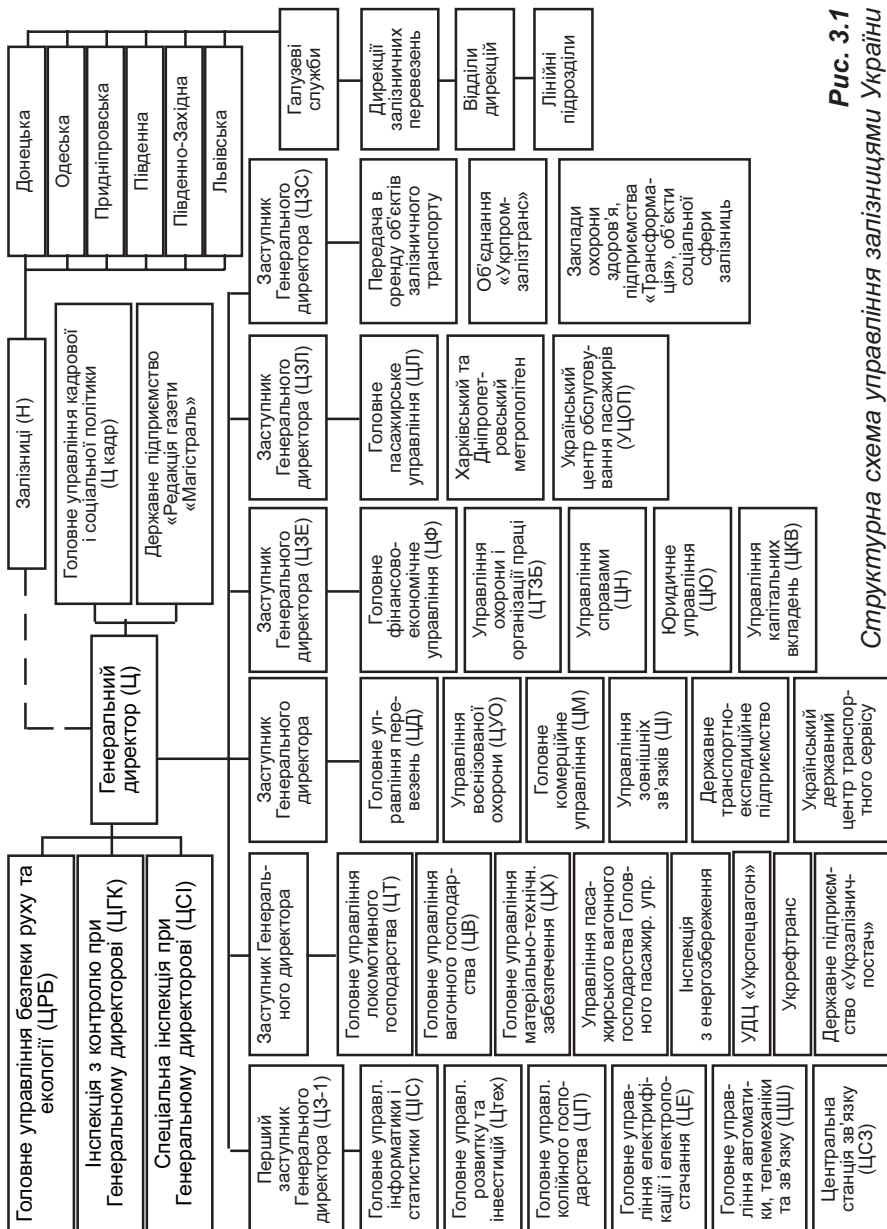


Рис. 3.1
Структурна схема управління залізницями України

цях України та інші керівні документи, що належать до технічної експлуатації, проектування і будівництва залізниць, споруд, пристроїв.

Важливим кроком у зміцненні взаємодії залізничної системи країн СНД стало створення координаційного центру. Органом, що координує роботу залізничного транспорту на міждержавному рівні, є *Рада з залізничного транспорту* (далі – *Рада*), утворена міжурядовою Угодою про координаційні органи залізничного транспорту СНД від 14 лютого 1992 р. У своїй роботі Рада взаємодіє з *Координаційною транспортною радою* держав – учасниць Співдружності. Членами Ради є глави адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав – учасниць Співдружності, що входять до складу Ради за посадою. Раду очолює *Голова*, що обирається з числа членів Ради терміном на один рік за принципом ротації.

Основним завданням Ради є координація роботи залізничного транспорту на міждержавному рівні і у сполученнях із третіми країнами, вироблення погоджених умов і принципів роботи залізничного транспорту для забезпечення функціонування і розвитку транспортно-економічних зв'язків між державами-учасницями Співдружності в ринкових умовах. Рада вирішує питання на своїх засіданнях, що проводяться за необхідності, але не рідше двох разів на рік. Основні функції Ради визначаються чинним «*Положенням про Раду по залізничному транспорту держав – учасниць Співдружності*». Постійно діючим виконавчим органом Ради є *Дирекція Ради з залізничного транспорту* (далі – *Дирекція*). Дирекція, що міститься в Москві, утворюється і скасовується рішенням голів урядів держав – учасниць Співдружності. *Дирекцію очолює Голова*. Голова Дирекції і його заступники призначаються на посаду і звільняються від посади Радою на контрактній основі терміном на три роки.

Основним завданням Дирекції є:

- реалізація рішень Ради;
- координація пропуску вагонопотоків;
- розроблення проектів основних положень, що регламентують взаємодію і економічну відповідальність за перевезення пасажирів і вантажів між державами Співдружності, а також за транзитні перевезення у сполученнях із третіми країнами спільним парком вагонів і контейнерів.

Основні функції і організація роботи Дирекції регламентуються чинним «*Положенням про Дирекцію Ради з залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності*».

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють з мережею залізниць Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Болгарії (по-

ромне сполучення), Молдови, Білорусі, Російської Федерації, а також обслуговують морські порти Чорноморсько-Азовського басейну. Створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять через територію України, — це один з найважливіших пріоритетів у співпраці України та Європейського Союзу. Створення ефективної транспортної інфраструктури є вагомим внеском залізничної галузі у формування економічної політики України та ефективне здійснення торговельно-економічної співпраці в Центральному регіоні Європи.

На 11 сухопутних переходах західного кордону (Ягодин, Мостиська II, Ужгород, Чоп, Батєве, Дякове, Рава-Руська, Рені, Хирів, Вадул-Сірет, Ізов) із Польщею, Словаччиною, Угорщиною і Румунією здійснюються перевантаження і перестановка вагонів з вантажами із європейської колії 1435 мм на широкую колію 1520 мм і у зворотному напрямку відповідно до двосторонніх прикордонних угод. Територією України пролягають три пан'європейські коридори №№ 3, 5, 9, а також їх відгалуження і коридори ОСЗ «Балтійське море – Чорне море» (Гданськ–Одеса), «Європа–Кавказ–Азія», «ТРАСЕКА» загальною довжиною 3162 км.

Всього міжнародних залізничних переходів – 44.

Інфраструктура міжнародних транспортних коридорів на 92,3% складається з двоколіїних ліній, 77,3% яких електрифіковано, а 90% обладнано автоблокуванням. Упродовж 1996–2001 рр. напрямками «критських» коридорів було електрифіковано понад 500 км ділянок залізниць, реконструйовано 87 вокзалів, швидкість руху вантажних поїздів на цих напрямках зросла до 120 км/год.

Враховуючи гостру конкуренцію на міжнародному ринку транспортних послуг, залізниці України провадять виважену тарифну політику, беруть участь у формуванні відповідних законодавчих актів, що сприяють підвищенню привабливості України як держави з розвиненою транспортною інфраструктурою, прозорими транспортними процедурами.

Впроваджуються Концепція та Державна цільова програма розвитку залізничного вантажного, пасажирського і моторвагонного рухомого складу залізниць України, які покликані забезпечити зростаючі обсяги вантажних перевезень через пріоритетне оновлення та модернізацію парку вантажного і пасажирського складу згідно з міжнародними нормами та стандартами.

Найближче майбутнє залізничної галузі України — створення телекомунікаційної мережі та запровадження сучасних технологій, будів-

ництво швидкісних ліній та продовження реформування системи управління з чітким розмежуванням функцій господарської діяльності й державного управління, повне забезпечення потреб державної економіки і населення у безпечних перевезеннях з високою якістю.

Міжнародне співробітництво залізниць України здійснюється як на двосторонній основі, так і в рамках міжнародних організацій з питань залізничного транспорту. Від імені України укладено міжнародні договори про співробітництво в галузі залізничного транспорту з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, Росією, країнами Балтії, Грузією, Вірменією та іншими країнами.

Підписано міжвідомчі угоди, які регламентують технологічні та технічні питання щодо перетину державного кордону рухомим складом під час здійснення міжнародних залізничних перевезень. До деяких діючих міжвідомчих угод підготовлено і внесено зміни та доповнення, обумовлені, зокрема, процесами реструктуризації залізничного транспорту України. Підготовлено до підписання договори з Хорватією, Словенією, Чехією.

Важливим напрямком зовнішніх відносин Укрзалізниці є участь у роботі таких міжнародних організацій залізничного транспорту:

- Організація співробітництва залізниць (ОСЗ), в члені якої Укрзалізницю прийнято в 1992 р. на XX сесії Наради міністрів транспорту країн — членів ОСЗ, на прохання Уряду України.
- Міжнародний союз залізниць (МСЗ), в дійсні члені якого Укрзалізницю прийнято в 1992 р. на черговій сесії Генеральної Асамблеї Міжнародного Союзу Залізниць.

Постановою КМУ від 14 липня 1994 р. № 474 «Про впорядкування участі міністерств і відомств у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна» відповідальність за виконання зобов'язань, що впливають із членства в ОСЗ і МСЗ, покладено на Укрзалізницю. В рамках ОСЗ і МСЗ проводяться спільні роботи з питань розробки Правил перевезень небезпечних вантажів, виробничо-комерційних умов для спільного використання вантажних вагонів нового покоління на залізницях з шириною колії 1435 мм і 1520 мм, вдосконалення і актуалізація Гармонізованої номенклатури вантажів, безпаперової технології перевезень вантажів у міжнародному сполученні, взаємодії електронних систем з продажу проїзних документів і послуг у міжнародному пасажирському сполученні, кодування та інформатиці.

Рада по залізничному транспорту здійснює свою діяльність у взаємодії з Виконавчим Секретаріатом Співдружності Незалежних Держав і

Міждержавним економічним комітетом Економічного союзу Співдружності. Мета діяльності Ради — координація роботи залізничного транспорту на міжнародному рівні. У рамках Ради підписано понад 70 багатосторонніх міжнародних документів: договорів міжвідомчого характеру, правил, інструкцій, інших відомчих нормативних документів. Прийнято узгоджені рішення щодо поділу парку вагонів і контейнерів, умов перевезення пасажирів і вантажів у міждержавному сполученні, тарифної політики, порядку взаєморозрахунків, взаємної відповідальності залізниць, безпеки руху, єдиних технічних вимог з утримання рухомого складу, колійного господарства залізниць, спільних науково-дослідних робіт тощо.

Відповідно до проголошеного Президентом України курсу на інтеграцію України до європейських та євроатлантичних структур Укрзалізницею провадиться робота, спрямована на інтеграцію залізниць України до європейської транспортної мережі.

Статут залізниць України

Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом.

Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажо-багажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту.

Дія Статуту поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, у тому числі на перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних коліях незалежно від форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування.

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями, що будуються, до здавання їх у постійну експлуатацію здійснюється згідно з порядком, який визначають власник або орган управління будівництва та відповідна залізниця за погодженням з Держнаглядохоронпраці.

Перевезення залізницями вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення.

На підставі цього Статуту Мінтранс затверджує:

- Правила перевезення вантажів.

- Технічні умови навантаження і кріплення вантажів.
- Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.
- Інші нормативні документи.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту, безпеки руху, охорони праці, громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця) є органом управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим Мінтрансу. Положення про Укрзалізницю затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262.

До сфери управління Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту за переліком, визначеним Мінтрансом.

Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу.

Укрзалізниця у своїй діяльності керується Конституцією України, Конституційним Договором між Президентом України та Верховною Радою України, законами України, постановами Верховної Ради України, указами і розпорядженнями Президента України, декретами, постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Мінтрансу, а також цим Положенням.

Основними завданнями Укрзалізниці є:

- організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;
- забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;
- розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;
- вжиття заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи.

Укрзалізниця відповідно до покладених на неї завдань:

здійснює пов'язані з експлуатаційною діяльністю функції щодо:

- направлення рухомого складу відповідно до планів перевезень;
- розроблення узгодженого графіка руху поїздів і плану їх формування;
- формування і реалізації єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті;

● відкриття єдиного рахунку та організації проведення розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів залізницями і використання рухомого складу, а також розподілу між залізницями коштів (зокрема, валютних надходжень), отриманих від перевезень в прямому сполученні (з урахуванням конкретної участі кожної залізниці в цих перевезеннях);

● розроблення та впровадження нових маршрутів вантажних і пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному залізничному сполученні;

● організації проведення розрахунків із залізницями іноземних держав за міжнародні перевезення;

● розроблення технічних вимог до нових видів рухомого складу та обладнання залізничного транспорту, формування замовлень для промисловості і організація контролю за їх виготовленням;

● придбання рухомого складу і контейнерів, забезпечення їх капітального ремонту та модернізації на підприємствах, розташованих як на території України, так і за її межами;

здійснює функції з управління майном, що перебуває у загальнодержавній власності та закріплене за підприємствами, в частині:

● затвердження статутів (положень) підприємств, контролю дотримання та прийняття рішень у зв'язку з порушенням їх вимог;

● укладення і розірвання контрактів з керівниками підприємств (крім начальників залізниць);

● здійснення контролю за ефективністю використання і збереженням закріпленого за підприємствами державного майна;

● підготовки разом з місцевими органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування пропозицій Мінтрансу щодо розмежування державного майна між загальнодержавною, республіканською (Автономної Республіки Крим) і комунальною власністю;

● участі у підготовці міжнародних договорів України з питань загальнодержавної власності;

р о з р о б л я є та погоджує в установленому порядку умови перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів;

р о з р о б л я є плани перевезення вантажів залізничним транспортом у прямому, змішаному і міжнародному сполученні, представляє інтереси залізниць під час погодження цих планів у відповідних органах;

з д і й с н ю є реалізацію єдиної інвестиційної політики, координує планування розвитку залізниць та підприємств;

з а б е з п е ч у є розвиток ремонтної бази залізничного транспорту, розроблення і впровадження в практику сучасних засобів автоматики, телемеханіки, зв'язку, енергетики, обчислювальної техніки;

в ж и в а є заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів, розслідує причини аварій, розробляє норми безпеки руху відповідно до вимог міжнародних стандартів і законодавства України;

о р г а н і з у є роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів;

п р е д с т а в л я є інтереси залізничного транспорту України у міжнародних організаціях і спілках залізничників;

б е р е участь у підготовці міжнародних угод щодо забезпечення потреб залізничного транспорту України у матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах, а також у підготовці та проведенні міжнародних нарад, конференцій, інших форумів з питань, пов'язаних з діяльністю залізниць;

з д і й с н ю є заходи, спрямовані на створення безпечних умов праці, соціальний захист працівників залізничного транспорту, впровадження єдиної системи оплати їхньої праці, поліпшення житлових і культурно-побутових умов;

ф о р м у є галузеві програми наукових, проектних і проектно-конструкторських розробок, координує їх виконання, сприяє впровадженню в практику досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду;

п р и й м а є у встановленому порядку рішення про закріплення транспортних засобів та їх передачу однією залізницею або підприємством іншим залізницям та підприємствам, що належать до сфери управління Укрзалізниці;

р о з р о б л я є та здійснює заходи, спрямовані на зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, контролює додержання вимог національних і міжнародних документів з цих питань;

в и з н а ч а є категорії працівників залізничного транспорту, яким надано право на ношення форменого одягу, встановлює формені знаки відмінності;

р о з р о б л я є і здійснює заходи стосовно захисту державної, службової та комерційної таємниці;

о р г а н і з о в у є роботу, пов'язану із забезпеченням мобілізаційної готовності і цивільної оборони підприємств залізничного транспорту, їх підготовкою до роботи в умовах особливого періоду, а також до дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій та ліквідації їх наслідків.

Укрзалізницю очолює генеральний директор, який призначається відповідно до законодавства України і за посадою є першим заступником Міністра транспорту.

Державні територіально-галузеві об'єднання (залізниці) і дирекції залізничних перевезень

Залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті, що здійснює забезпечення перевезень пасажирів і вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі, виробничу та комерційну діяльність з метою одержання прибутку (доходу).

Основними завданнями Залізниці є:

- своєчасне і якісне здійснення перевезень вантажів і пасажирів, а також надання послуг користування залізничними лініями, спорудами та пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі;
- забезпечення безпеки руху поїздів та охорони праці працівників;
- забезпечення безпеки життя і здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту;
- постійний розвиток та розширення сфери транспортних послуг усім споживачам без обмеження за ознаками форми власності та видів діяльності;
- комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази і соціальної сфери Залізниці;
- утримання в належному стані споруд, пристроїв та технічних засобів, що забезпечують нормальне функціонування перевізного процесу;
- охорона навколишнього природного середовища від забруднення та інших шкідливих впливів на нього;
- забезпечення готовності аварійно-технічних підрозділів до дій в умовах надзвичайних обставин та аварійних ситуаціях.

Начальник Залізниці самостійно вирішує питання діяльності Залізниці, за винятком тих, що віднесені до компетенції інших органів управління.

Господарська та соціальна діяльність Залізниці

Основним узагальнюючим показником фінансових результатів господарської діяльності Залізниці є прибуток (дохід).

Джерелом формування фінансових ресурсів Залізниці є прибуток (дохід), амортизаційні відрахування, кошти одержані від продажу майна, цінних паперів, безоплатні або благодійні внески членів трудового колективу, підприємств, організацій, громадян та інші надходження, включаючи централізовані капітальні вкладення та кредити.

Чистий прибуток Залізниці, що залишається після покриття матеріальних та прирівняних до них витрат, витрат з оплати праці, оплат відсотків по кредитах банків, внеску передбачених законодавством України податків та інших платежів до бюджету, залишається у повному її розпорядженні.

Залізниця за рахунок власних фінансових ресурсів утворює фонди цільового призначення згідно з чинним законодавством.

Начальник Залізниці обирає форми і системи оплати праці встановлює працівникам конкретні розміри тарифних ставок, відрядних розцінок, посадових окладів, винагород, надбавок і доплат, з дотриманням норм і гарантій, передбачених чинним законодавством та галузевою угодою. Умови оплати праці та матеріального забезпечення начальника Залізниці визначається контрактом.

Відносини Залізниці з підприємствами, організаціями, установами і громадянами в усіх сферах виробничої діяльності здійснюються на основі договорів.

Залізниця в межах своєї компетенції видає накази та розпорядження, які є обов'язковими для підприємств та відособлених підрозділів, що входять до її складу, а також затверджує плани їх виробничо-фінансової діяльності.

Дирекції залізничних перевезень

Загальні положення

Дирекція залізничних перевезень є відособленим підрозділом залізниці з державною формою власності і не є юридичною особою.

Основні завдання та напрямки діяльності дирекції

Дирекція є однією з організаційних ланок на залізничному транспорті, яка здійснює перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти у визначеному регіоні та іншу виробничу діяльність з метою одержання (прибутку) доходу.

Основними завданнями дирекції є:

Своєчасне і якісне здійснення перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти, а також надання послуг з користування спорудами та пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі при безумовному забезпеченні безпеки руху поїздів та збереження вантажів.

Організація та забезпечення руху поїздів за графіком.

Забезпечення безпеки і здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту та охорони праці працівників.

Розвиток та розширення сфери транспортних послуг споживачам без обмеження за ознаками форм власності та видів діяльності.

Забезпечення чіткої взаємодії всіх підрозділів та ланок, що приймають участь у перевізному процесі.

Комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази господарства дирекції.

Утримання у належному стані споруд, пристроїв та технічних засобів, що забезпечують необхідний обсяг перевезення пасажирів і вантажів.

Охорона навколишнього середовища від забруднення та інших шкідливих впливів.

Забезпечення готовності аварійно-технічних підрозділів до дій в умовах надзвичайних обставин та аварійних ситуацій, організація та керівництво роботами з ліквідації їх наслідків.

Юридичний статус дирекції

Дирекція є відособленим підрозділом залізниці.

Дирекція здійснює свою діяльність на підставі і відповідно до чинного законодавства, Статуту залізниці та свого Положення.

Дирекція має окремі баланс, рахунки в установах банків, печатку, штампи відповідно до чинного законодавства.

Управління дирекцією і повноваження трудового і колективу

Керівництво дирекцією здійснює начальник дирекції — заступник начальника залізниці, який за поданням начальника залізниці призначається на посаду генеральним директором Укрзалізниці.

Керівництво дирекції забезпечується начальником дирекції через апарат, організаційна структура якого затверджується начальником залізниці.

Коло питань, що входять в компетенцію заступників начальника дирекції, їх права та обов'язки визначаються наказом про розподіл обов'язків між ними.

Повноваження трудового колективу дирекції реалізуються загальними зборами (конференцією) через його виборні органи згідно з чинним законодавством.

Господарська та соціальна діяльність дирекції

Фінансування діяльності дирекції здійснює залізниця згідно з затвердженими фінансовими показниками.

Начальник дирекції обирає форми і системи оплати праці, встановлює працівникам конкретні розміри тарифних ставок, відрядних розцінок, посадових окладів, винагород, надбавок і доплат з дотриманням норм і гарантій, передбачених чинним законодавством, галузевою угодою та колективним договором. Контролює використання фонду оплати праці та чисельність працівників відповідно до планових показників.

Відносини дирекції з підприємствами, організаціями, установами, які не входять до складу залізниці, і громадянами в усіх сферах виробничої діяльності здійснюються на договірних засадах.

3.3. УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс) є урядовим органом державного управління у галузі автомобільного транспорту і діє у складі Мінтрансу та йому підпорядковується (Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 586).

Основними завданнями Укравтотрансу є:

- участь у межах його компетенції в реалізації державної політики у сфері перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- здійснення в установленому порядку управління у галузі автомобільного транспорту, зокрема в межах, визначених Мінтрансом, управління майном підприємств, установ і організацій, що належать до сфери управління Мінтрансу;
- виконання відповідно до законодавства контрольно-наглядових функцій у галузі автомобільного транспорту;
- організація додержання вимог законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- здійснення відповідно до законодавства регулятивних та дозвольно-реєстраційних функцій.

Укравтотранс відповідно до покладених на нього завдань:

- забезпечує відповідно до законодавства державне регулювання у галузі автомобільного транспорту і контроль за дотриманням українськими та іноземними автоперевізниками транспортного законодавства України, правил перевезень пасажирів і вантажів, інших нормативно-правових актів, які регламентують порядок функціонування автомобільного транспорту, та положень міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення;
- розробляє проекти нормативно-правових актів, пов'язаних з регулюванням діяльності автомобільного транспорту, вдосконаленням контролю за дотриманням автоперевізниками транспортного законодавства;
- бере участь у формуванні державної економічної, інвестиційної політики у галузі автомобільного транспорту в межах єдиного транспортно-дорожнього комплексу;
- здійснює нагляд за дотриманням підприємствами усіх форм власності (крім Міноборони, Прикордонних військ, СБУ та МВС) нормативних актів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільному транспорті, сприяє підприємствам, установам і організаціям у виконанні державних і галузевих програм з питань безпеки дорожнього руху;
- бере участь у розробленні прогнозів та проектів програм розвитку автомобільного транспорту на основі аналізу його діяльності;
- проводить моніторинг ринку автотранспортних послуг та сприяє розвитку конкуренції;
- здійснює у випадках, передбачених законодавством, регулювання перевезень автомобільним транспортом у місцевому сполученні, забезпечує організацію перевезень пасажирів у міжміському та пасажирів і вантажів у міжнародному сполученні;
- забезпечує реалізацію державної політики у сфері міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, готує в установленому порядку проекти міжнародних договорів з питань міжнародного автомобільного сполучення, за дорученням Мінтрансу бере участь в роботі міжурядових комісій і міжнародних організацій з питань автомобільних перевезень та забезпечує виконання положень міжнародних договорів з питань автомобільного транспорту;
- формує маршрутну мережу регулярного міжнародного автобусного сполучення відповідно до положень міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, актів законодавства, погоджує з відповідними органами інших держав квоти дозволів на міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів;

- організовує у випадках, передбачених законодавством, проведення сертифікації дорожніх транспортних засобів та послуг автомобільного транспорту;

- видає відповідно до законодавства юридичним та фізичним особам ліцензії на виконання перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, здійснює контроль за дотриманням умов ліцензій;

- організовує та проводить конкурси на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, укладає договори на перевезення пасажирів з автоперевізниками — переможцями конкурсів і контролює їх виконання;

- сприяє в межах своїх повноважень зменшенню шкідливого впливу наслідків діяльності автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище, реалізації заходів з енергозбереження;

- погоджує у встановленому порядку технічні вимоги та стандарти щодо розроблення нової автомобільної техніки, її ремонту та експлуатації, бере участь в роботі приймальних комісій з питань виробництва нової автомобільної техніки;

- визначає тематику науково-дослідних робіт, спрямованих на розв'язання найважливіших проблем на автомобільному транспорті, сприяє впровадженню у галузі автомобільного транспорту досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду, а також стандартів на рівні міжнародних вимог;

- забезпечує у встановленому порядку реалізацію заходів щодо державної підтримки підприємств автомобільного транспорту;

- забезпечує проведення державної політики з оплати праці, вдосконалення договірної регулювання оплати праці та соціально-трудова відносин на підприємствах, в установах і організаціях автомобільного транспорту, вживає заходів до забезпечення їх висококваліфікованими працівниками;

- забезпечує у межах своєї компетенції реалізацію державної політики стосовно державної таємниці, контроль за її збереженням у апараті Укравтоотрансу;

- забезпечує виконання завдань мобілізаційної підготовки та мобілізації у галузі автомобільного транспорту;

- бере участь у межах своєї компетенції у плануванні, організації та забезпеченні підготовки єдиної транспортної системи України до сталого функціонування в особливий період;

- в межах, визначених Мінтрансом, здійснює функції управління майном підприємств, установ і організацій, що належать до сфери управління Мінтрансу;

- розглядає і вносить пропозиції щодо доцільності створення, реорганізації, ліквідації підприємств автотранспорту;
- координує у межах повноважень, визначених цим Положенням, діяльність територіальних органів Мінтрансу – автотранспортного управління Автономної Республіки Крим та обласних автотранспортних управлінь;
- здійснює інші функції, що покладені на нього завдань.

Укравтотранс очолює директор, якого призначає на посаду і звільняє з посади Кабінет Міністрів України за поданням Міністра транспорту.

Автотранспортні управління Міністерства транспорту

Автотранспортні управління в Автономній Республіці Крим та областях є територіальними органами Мінтрансу і підпорядковані Державному департаменту автомобільного транспорту. (Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 04.12.98 № 1913.

Управління у своїй діяльності керуються Конституцією України, законами України, актами Президента України, актами Кабінету Міністрів України, цим Положенням та іншими нормативними актами.

Основними завданнями управління є забезпечення державного регулювання діяльності автомобільного транспорту та здійснення контролю за дотриманням суб'єктами підприємницької діяльності усіх форм власності, що виконують перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, вимог нормативних актів, стандартів і норм, які регулюють перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом.

Управління:

- розробляють проекти нормативно-технічної документації, пов'язані з регулюванням діяльності автотранспорту, вдосконаленням контролю за виконанням транспортного законодавства;
- забезпечують відповідно до законодавства державне регулювання діяльності та контроль за виконанням суб'єктами підприємницької діяльності правил перевезень пасажирів і вантажів, вимог законодавства щодо безпеки транспортного процесу, інших нормативних актів, що визначають порядок функціонування автомобільного транспорту;
- здійснюють у випадках, передбачених законодавством, сертифікацію транспортних послуг з перевезення пасажирів на постійних автобусних маршрутах;
- проводять конкурси на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міжміських та приміських маршрутах;

- перевіряють відповідність облаштування автобусних маршрутів та автотранспортних засобів вимогам «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» і узгоджують відкриття маршрутів.

Управління очолюють начальники, які призначаються на посаду та звільняються з посади Міністром транспорту за погодженням з Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними державними адміністраціями.

Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра транспорту України. (Затверджено Указом Президента України від 19 січня 2002 року № 50/2002).

Укравтодор вносить у встановленому порядку пропозиції щодо формування державної політики у сфері дорожнього господарства і забезпечує її реалізацію, здійснює управління в цій сфері, а також міжгалузеву координацію та функціональне регулювання з питань, віднесених до його відання.

Укравтодор узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення цього законодавства і в установленому порядку вносить їх на розгляд Президентів України і Кабінету Міністрів України. У межах своїх повноважень Укравтодор організовує виконання актів законодавства та здійснює систематичний контроль за їх реалізацією.

Основними завданнями Укравтодору є:

- підготовка пропозицій щодо формування державної економічної, науково-технічної, інноваційної, інвестиційної, кадрової, соціальної та зовнішньоекономічної політики у сфері дорожнього господарства, забезпечення її реалізації, а також розроблення і впровадження стратегії розвитку дорожнього господарства;

- підготовка та організація виконання державних програм з питань забезпечення надійного і безпечного руху автомобільними дорогами загального користування, вдосконалення і розвитку дорожнього господарства; здійснення відповідно до законодавства державного регулювання і контролю у сфері дорожнього господарства, державного управління автомобільними дорогами загального користування;

- організація будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, а також відповідних інженерних комунікацій і споруд.

Укравтодор відповідно до покладених на нього завдань:

- аналізує стан розвитку дорожнього господарства і рівень задоволення суспільних потреб в автомобільних дорогах загального користування, готує пропозиції щодо дальшого розвитку мережі цих доріг, розробляє і в межах своїх повноважень здійснює заходи з розвитку дорожнього господарства;
- бере участь у розробленні проектів Державного бюджету України та Державної програми економічного і соціального розвитку України, Програми діяльності Кабінету Міністрів України;
- бере участь у межах своєї компетенції в підготовці пропозицій щодо формування і реалізації державної податкової, антимонопольної та цінової політики у сфері дорожнього господарства;
- вживає у межах своїх повноважень заходів щодо створення для підприємств усіх форм власності рівних умов господарювання;
- організовує розроблення проектів державних програм розвитку дорожнього господарства та проведення їх експертизи, передбаченої законодавством;
- організовує розроблення і виконання програм розвитку об'єктів дорожнього сервісу, визначає порядок розташування і, з питань, що належать до його компетенції, функціонування цих об'єктів;
- здійснює відповідно до законодавства управління коштами Державного дорожнього фонду України та в межах своїх повноважень визначає напрями використання бюджетних коштів, призначених для фінансування дорожнього господарства;
- виступає в установленому порядку державним замовником наукових і науково-технічних досліджень з питань розвитку дорожнього господарства;
- координує здійснення заходів щодо впровадження енергозберігаючих технологій у дорожньому господарстві;
- бере участь у розробленні та виконанні державних екологічних програм, а також заходів з ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи;
- виконує функції з управління автомобільними дорогами загального користування та іншими об'єктами державної власності, що належать до сфери його управління;
- вживає заходів з удосконалення механізму державного регулювання у сфері дорожнього господарства, створення правових та економічних умов, спрямованих на стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності в цій сфері; бере участь у розробленні механізмів структурної перебудови дорожнього господарства, вдосконалення системи управління цим господарством;

- здійснює облік автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних комунікацій і споруд;
- подає Кабінету Міністрів України пропозиції щодо переліків автомобільних доріг державного значення, погоджує зміни, що вносяться до переліків автомобільних доріг місцевого значення;
- розробляє і подає в установленому порядку пропозиції щодо порядку проїзду автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів з наднормативними габаритами, масою, осьовим навантаженням; погоджує відповідно до законодавства маршрути проїзду автомобільними дорогами загального користування великогабаритних та великовагових транспортних засобів;
- здійснює в межах своїх повноважень контроль за дотриманням вимог законодавства щодо користування та охорони автомобільних доріг загального користування;
- аналізує інформацію про стан автомобільних доріг загального користування та безпеки дорожнього руху, організовує проведення діагностики і оцінки транспортно-експлуатаційної якості зазначених доріг, відповідних інженерних мереж і споруд, розробляє і реалізовує заходи щодо поліпшення їх якості;
- вносить у встановлений порядок пропозиції щодо визначення особливостей приватизації державного майна, що перебуває у сфері його управління;
- бере участь у межах своєї компетенції в розробленні і здійсненні організаційних, інженерно-технічних та інших заходів щодо підготовки єдиної транспортної системи України до функціонування в особливий період; забезпечує в разі запровадження в державі особливого періоду переведення об'єктів дорожньої інфраструктури на відповідний режим функціонування, а також технічне прикриття та відбудову автомобільних доріг;
- бере участь у межах своєї компетенції та в порядку, визначеному законодавством, у розслідуванні причин аварій і катастроф на автомобільних дорогах, а також провадить службові розслідування;
- розробляє і здійснює заходи щодо забезпечення функціонування дорожнього господарства в умовах стихійного лиха, в разі виникнення аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, під час ліквідації наслідків таких ситуацій;
- здійснює в межах своїх повноважень контроль за станом роботи з попередження правопорушень на підприємствах, в установах і організаціях дорожнього господарства;

- забезпечує разом з Міністерством внутрішніх справ України додержання вимог законодавства щодо охорони автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд;
- забезпечує в установленому порядку ведення статистичної звітності з питань, що належать до його компетенції;
- організовує роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників дорожнього господарства;
- проводить роботу з урізноманітнення джерел фінансування будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд, розвитку виробничих потужностей дорожнього господарства;
- вживає заходів щодо соціального захисту працівників підприємств, установ та організацій дорожнього господарства;
- забезпечує функціонування автоматизованих систем управління, зв'язку, інформаційного забезпечення на автомобільних дорогах загального користування;
- координує діяльність підприємств, установ і організацій усіх форм власності щодо здійснення будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування;
- затверджує в межах своєї компетенції нормативно-технічну документацію з питань будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг, технічні умови виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг суб'єктами господарювання у сфері дорожнього господарства, галузеві стандарти, а також здійснює контроль за їх додержанням;
- забезпечує розроблення, експертизу та затвердження в установленому порядку проектно-кошторисної документації на будівництво та ремонт автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд; забезпечує організацію будівництва і експлуатації автомобільних доріг загального користування, відповідних інженерних мереж і споруд, інших об'єктів дорожнього господарства, в тому числі на умовах концесії;
- проводить моніторинг внутрішнього і зовнішнього ринків будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг;
- затверджує в установленому порядку техніко-економічні обґрунтування, переліки, титули будов і проектно-вишукувальних робіт, організовує виконання дорожніх робіт і контроль за їх виконанням;
- вживає в межах своєї компетенції заходів щодо створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, інфраструктури дорожнього господарства;

- організовує відповідно до законодавства розроблення і здійснення заходів щодо інтеграції вітчизняного дорожнього господарства в європейську і світову транспортні системи;

- бере участь у підготовці міжнародних договорів України, готує пропозиції з укладення, денонсації таких договорів, у межах своєї компетенції укладає міжнародні договори України та забезпечує виконання Україною зобов'язань за міжнародними договорами з питань, віднесених до його відання;

- здійснює заходи щодо галузевого співробітництва України з Європейським Союзом, у межах своїх повноважень забезпечує виконання Українською стороною зобов'язань за Угодою про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами, адаптацію законодавства України до законодавства Європейського Союзу, виконання інших заходів з інтеграції України у Європейський Союз;

- забезпечує виконання завдань мобілізаційної підготовки та мобілізаційної готовності держави в межах визначених законодавством повноважень;

- реалізовує в межах повноважень, визначених законодавством, державну політику у сфері охорони державної таємниці, здійснює в установленому порядку контроль за станом охорони та збереження державної таємниці у центральному апараті Укравтодору, на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери його управління;

- виконує інші функції, необхідні для реалізації покладених на нього завдань.

Укравтодор очолює Голова, якого призначає на посаду та звільняє з посади Президент України в установленому законодавством порядку.

Відкрите акціонерне товариство Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України»

На виконання Указу Президента України від 8 листопада 2001 року №1056/2001 «Про заходи щодо поліпшення ефективності управління дорожнім господарством» та з метою розмежування функцій державного і господарського управління, замовника та підрядника постановою Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2002 р. № 221 утворено відкрите акціонерне товариство Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» (далі — Компанія).

Встановлено, що засновником Компанії є держава в особі Державної служби автомобільних доріг і у державній власності закріплюється 100 відсотків акцій Компанії.

Повноваження вищого органу Компанії покладені на Державну службу автомобільних доріг.

Утворено дочірні підприємства Компанії в кожній області, Автономній Республіці Крим, яким передано право управління майном дорожніх підприємств, розташованих в цих областях та Автономній Республіці Крим.

Мета, задачі та предмет діяльності Компанії

Метою діяльності Компанії є забезпечення економічних інтересів і задоволення потреб держави, населення та оборони країни в удосконаленні і розвитку автомобільних доріг загального користування, розширення можливостей виробничого та соціального розвитку підприємств дорожнього господарства, підвищення ефективності використання матеріальних, фінансових та інших ресурсів на основі спільної діяльності, розподілу праці і кооперації.

Для цього Компанія:

- здійснює будівництво, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування, виконання відповідних державних програм;
- розробляє єдину технічну та економічну стратегію розвитку Компанії і її дочірніх підприємств;
- проводить науково-технічну політику з метою скорочення інвестиційного циклу і впровадження найновіших досягнень вітчизняної та зарубіжної науки і техніки, концентрації науково-технічного і виробничого потенціалу з розроблення та впровадження нових прогресивних видів техніки, технологій і матеріалів;
- концентрує фінансові, матеріально-технічні та трудові ресурси з метою ефективного виконання програм розвитку дорожнього господарства України та інфраструктури автомобільних доріг.

Предметом діяльності Компанії є:

- виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, мостів, інших споруд та елементів обстановки доріг;
- забезпечення сталої роботи дорожнього комплексу в умовах стихійного лиха, аварій, катастроф і подолання їх наслідків;
- розвиток промисловості та виробництва будівельних, дорожньо-будівельних матеріалів і конструкцій, інших виробів, необхідних для будівництва та ремонту автомобільних доріг і споруд на них;
- розробка родовищ будівельних матеріалів, переробка гірничої маси, виробництво будівельних матеріалів;
- підготовка та виконання розкривних робіт, буріння;

- виробництво товарів народного споживання;
- закупівля, постачання та збут продукції, матеріалів і енергоносіїв;
- автомобільні перевезення вантажів і пасажирів як на території України, так і за її межами;
- створення і розвиток мережі закладів дорожнього сервісу;
- організація технічного обслуговування та ремонту дорожньої техніки та автотранспортних засобів;
- виготовлення дорожніх знаків, інформаційних та рекламних щитів, знаків з техніки безпеки, малих архітектурних форм;
- організація функціонування системи інформаційного забезпечення на автомобільних дорогах;
- виробництво і реалізація сільськогосподарської продукції;
- проведення бартерних, клірингових та лізингових операцій;
- лізинг, оренда та надання у користування рухомого і нерухомого майна;
- закупівля і передача у фінансовий лізинг дорожньої техніки, обладнання, механізмів для будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг та іншої техніки;
- надання правових, аудиторських та консультаційних послуг;
- надання послуг у галузі маркетингу, а також посередницьких, складських та транспортно-експедиційних послуг;
- впровадження та експлуатація комп'ютерних мереж, розподільювальних баз та банків даних і надання доступу до них на комерційній основі;
- інженерно-геологічні, топогеодезичні та інженерно-гідрометеорологічні вишукування;
- складання річних фінансових планів;
- проведення фінансово-економічного аналізу діяльності Компанії;
- складання проектно-кошторисної документації;
- розробка відомчих нормативних документів;
- виконання наукових і науково-дослідних, проектно-вишукувальних та дослідно-конструкторських робіт, надання інженерно- та економікоконсультаційних послуг;
- проведення тендерів, виставок, семінарів, симпозіумів, конференцій, з'їздів, у тому числі міжнародних;
- контроль за діяльністю дочірніх підприємств, що входять до складу Компанії;
- формування ефективних технологічних, організаційних і кооперованих зв'язків дочірніх підприємств Компанії;

- реалізація єдиної інвестиційної стратегії для здійснення проектів будівництва нових об'єктів;
- реорганізація та технічне переоснащення дочірніх підприємств Компанії;
- забезпечення дочірніх підприємств Компанії нормативними та інформаційними матеріалами;
- розроблення і реалізація спільних з українськими та іноземними партнерами проектів і комерційних ініціатив;
- координація зовнішньоекономічної діяльності дочірніх підприємств;
- розвиток нових форм взаємовигідних зовнішньоекономічних зв'язків, торговельно-економічного і науково-технічного співробітництва;
- здійснення операцій з цінними паперами;
- здійснення (організація) покриття і страхування ризику учасників будівництва і ремонту автомобільних доріг загального користування;
- будівництво об'єктів соціально-побутової сфери, надання житлово-комунальних послуг;
- організація і забезпечення функціонування лікувальних та оздоровчих закладів, надання туристичних послуг, проведення спортивних, культурно-масових та інших заходів;
- здійснення природоохоронних заходів, спрямованих на зниження і компенсацію негативного впливу виробництва на природне середовище, здоров'я і майно людей;
- організація видання газет, журналів, бюлетенів та інших засобів масової інформації, поліграфічна діяльність;
- проведення ринкової оцінки об'єктів нерухомості, обладнання та транспортних засобів;
- охоронні послуги перевізникам вантажів на автомобільних дорогах;
- виконання інших функцій, пов'язаних з реалізацією покладених на неї завдань, які не суперечать чинному законодавству.

3.4. УПРАВЛІННЯ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

Державний департамент морського і річкового транспорту (Укрморрічфлот) є урядовим органом державного управління в галузі морського і річкового транспорту, який діє у складі Мінтрансу та підпорядковується йому (Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584)

Основними завданнями Укрморрічфлоту є:

- участь у межах компетенції у реалізації державної політики в галузі морського і річкового транспорту;
- забезпечення розвитку морського і річкового транспорту з метою задоволення потреб населення і суспільного виробництва у морських і річкових перевезеннях;
- здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, що виконують перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом, вимог нормативно-правових актів, стандартів і правил, які регулюють перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом;
- додержання вимог законодавства щодо забезпечення безпеки судноплавства.

Укрморрічфлот відповідно до покладених на нього завдань:

- забезпечує проведення єдиної економічної, тарифної, соціальної, науково-технічної та інвестиційної політики в галузі морського і річкового транспорту;
- організовує розроблення державних науково-технічних та інших програм і планів розвитку галузі;
- сприяє формуванню ринку транспортних і транспортно-експедичійних послуг, удосконаленню структури управління галуззю, забезпечує в установленому порядку державну підтримку підприємств галузі;
- бере участь у формуванні та реалізації антимонопольної політики як у цілому, так і за відповідними напрямками (демонополізація економіки, розвиток конкуренції, антимонопольне регулювання, застосування антимонопольного законодавства);
- здійснює державний нагляд у морських торговельних і річкових портах, територіальних водах України законодавства про судноплавство, а також вимог міжнародних договорів України усіма морськими і річковими суднами незалежно від форми власності, галузевої належності та прапора держави, під яким плаває судно;
- координує та контролює роботу навігаційно-гідрографічної служби морського і річкового транспорту;
- проводить експертизу проектів будівництва нових, реконструкції діючих морських і річкових портів та портопунктів, погоджує будівництво об'єктів, що можуть зашкодити встановленому режиму роботи засобів навігаційного обладнання, а також погоджує зміни місцезнаходження засобів навігаційного обладнання;

- організовує проведення розслідувань причин аварій і катастроф на морському і річковому транспорті, веде облік цих аварій та аварійних подій, зокрема за результатами сюрвеєрних обстежень суден, приладів і вантажів;
- організовує та координує у межах своєї компетенції роботу з проведення сертифікації, класифікації транспортних засобів і технологічного устаткування та технічного нагляду за їх проектуванням, будівництвом, експлуатацією та утилізацією;
- організовує, координує та контролює роботу з навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства у водах України;
- забезпечує розроблення проектів нормативно-правових актів з питань:
 - безпеки судноплавства;
 - перевезень пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом;
 - технологічного збереження вантажів (у тому числі небезпечних);
 - технічної експлуатації морських і річкових суден, портових комплексів, устаткування для судноремонтних заводів, акваторій та підхідних каналів, навігаційного обладнання, інших споруд і устаткування. Здійснює контроль за додержанням вимог нормативно-правових актів із зазначених питань;
- організовує виконання галузевих наукових програм, проектно-конструкторських розробок, сприяє практичному впровадженню у галузі досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду;
- видає відповідно до законодавства суб'єктам підприємницької діяльності ліцензії на міжнародні перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом, на агентування морського торговельного флоту;
- сприяє розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв'язків у галузі морського судноплавства;
- бере участь у підготовці проектів міжнародних договорів з питань морського і річкового транспорту;
- розробляє в установленому порядку пропозиції щодо розмірів портових зборів і тарифів на роботи та послуги, які надаються підприємствами морського і річкового транспорту, та подає їх на розгляд Мінтрансу;
- припиняє або забороняє в установленому порядку проведення робіт у зоні дії засобів навігаційного обладнання, якщо такі роботи перешкоджають установленому режиму функціонування цього обладнання;
- здійснює у межах, визначених Міністром транспорту, управління майном підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінтрансу;

- забезпечує реалізацію державної політики стосовно державної таємниці, контроль за її збереженням в апараті Укрморрічфлоту, на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери його управління;

- здійснює контроль за організацією функціонування засобів спеціального зв'язку на підприємствах, в установах та організаціях морського і річкового транспорту;

- організовує розроблення заходів щодо зменшення шкідливого впливу діяльності морського і річкового транспорту на довкілля;

- організовує виконання завдань мобілізаційної підготовки та мобілізаційної готовності держави у межах повноважень, визначених законодавством;

- бере у межах своєї компетенції участь у плануванні, організації та забезпеченні підготовки єдиної транспортної системи України до сталого функціонування в особливий період;

- забезпечує розвиток зовнішньоекономічних зв'язків та участь України в міжнародних морських організаціях за дорученням Мінтрансу;

- здійснює у межах своїх повноважень контроль за станом профілактики правопорушень і злочинів;

- реєструє лінії закордонного плавання відповідно до законодавства;

- здійснює за дорученням Мінтрансу інші функції, необхідні для виконання покладених на нього завдань.

Укрморрічфлот має право:

- залучати спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій (за погодженням з їх керівниками) для розгляду питань, що належать до їх компетенції;

- здійснювати контроль, проводити перевірки та інспекції на підприємствах, в установах та організаціях з питань, що належать до його компетенції;

- одержувати в установленому порядку від органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій інформацію, необхідну для виконання покладених на нього завдань;

- скликати в установленому порядку наради з питань, які належать до його компетенції.

Укрморрічфлот очолює директор, якого призначає на посаду і звільняє з посади Кабінет Міністрів України за поданням Міністра транспорту.

Об'єднання «Український комерційний флот» — «Укркомфлот»

Засноване на державній власності. Воно належить до сфери управління Міністерства транспорту України (Затверджено наказом

Міністерства транспорту України від 22 листопада 2001 р. № 813).

До складу Об'єднання входять підприємства, які забезпечують потреби народного господарства України та іноземних замовників в морських перевезеннях.

До складу Об'єднання входять:

- державна судноплавна компанія «Українське морське пароплавання», розташована за адресою;
- акціонерна судноплавна холдінгова компанія «Сі Трайдент».

Підприємства, що входять до складу Об'єднання, є юридичними особами, ведуть самостійний баланс, самостійно сплачують податки до місцевих та державного бюджетів, мають поточний та інші рахунки в установах банків, печатку зі своїм найменуванням.

Мета і предмет діяльності Об'єднання

Основними напрямками діяльності Об'єднання є:

- задоволення суспільних потреб у його продукції та послугах, отримання прибутку;
- забезпечення належних умов діяльності підприємств, що входять до його складу;
- розвитку їх матеріально-технічної бази;
- розробки та реалізації економічних та соціальних програм.

Предметом діяльності Об'єднання є:

- здійснення єдиної науково-технічної та інвестиційної політики;
- забезпечення ефективного використання єдиних фондів, трудових, матеріальних і фінансових ресурсів при здійсненні перевезень, модернізації та реконструкції суден;
- вирішення питань соціально-економічного розвитку підприємств, що входять до складу Об'єднання;
- перевезення вантажів і пасажирів між портами України і/чи іноземними портами з використанням власного й орендованого флоту, а також тоннажу, зафрахтованого в інших судовласників;
- змішані міжнародні перевезення, у т. ч. спільно з іншими видами транспорту;
- транспортно-експедиційні послуги:
 - агентська, брокерська діяльність на морському транспорті;
 - роздрібна та оптова торгівля;
 - маркетингові послуги, реклама, представницькі послуги;
 - здавання в найм (оренду, лізинг) майна виробничого та невиробничого призначення.

Державна судноплавна компанія «Українське морське пароплавство (ДСК «Укршип») є юридичною особою, заснована на державній формі власності, створена згідно наказу Міністра транспорту України № 120 від 8 квітня 1996 р. і належить до сфери управління Міністерства транспорту України.

Компанія створена з метою забезпечення належних умов ефективної роботи морського і річкового транспорту для задоволення потреб народного господарства України у перевезенні вантажів і пасажирів, використання передового досвіду та технологій в організації та управлінні транспортним процесом.

Основними напрямками діяльності Компанії є:

- управління процесом перевезень вантажів і пасажирів морськими суднами;
- здійснення заходів щодо реалізації державної політики в галузі судноплавства, його розвитку і удосконалення;
- здійснення умов для ефективної експлуатації морських суден при перевезенні вантажів та пасажирів;
- здійснення заходів по наданню комплексу транспортно-експедиційних та комерційних послуг підприємствам, організаціям та громадянам в галузі морських перевезень на території України та за її межами;
- сприяння формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг;
- здійснення зовнішньоекономічної діяльності, проведення операцій, пов'язаних з використанням іноземних валют на території України та за її межами згідно встановленого законами України порядку;
- здійснення фінансової, банківської і комерційної діяльності, включаючи участь у створенні банків і здійснення операцій з цінними паперами;
- проведення роботи з реалізації єдиної технічної, інвестиційної і тарифної політики Міністерства, сприяння провадженню у практику досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду, забезпечення впровадження науково-конструкторських розробок;
- забезпечення ефективності використання та збереження державної власності;
- виконання в установленому порядку державних контрактів та державних замовлень на послуги, роботу та продукцію морського транспорту;
- здійснення заходів щодо забезпечення безпеки судноплавства, надійності роботи флоту, охорони праці, навколишнього природного середовища і пожежної безпеки;

- представництво та охорона інтересів Компанії у органах державної виконавчої влади та регіонального самоврядування;
- організація комплексного обслуговування флоту;
- надання агентських та експедиторських послуг на території України та за її межами згідно з чинним законодавством;
- фрахтування, придбання, найм, будівництво та інші операції у відношенні суден, їх використання, ремонту, модернізації, переоформлення класу, а також продажу їх згідно з чинним законодавством;
- організація днопоглиблюваних, землечерпальних, аварійно-рятувальних та підводно-технічних» робіт;
- організація будівництва виробничих об'єктів та житлових будинків, а також виробництво будівельних матеріалів;
- здійснення експертних та посередницьких послуг;
- страхування майна та відповідальності Компанії, медичного та інших видів страхування його працівників, організація усіх видів страхової діяльності;
- здійснення інформаційно-роз'яснювальної роботи через засоби масової інформації з питань діяльності Компанії;
- здійснення культурно-видавничкої та спортивно-оздоровчої діяльності;
- організація та експлуатація засобів зв'язку: радіо, супутникового, кабельного;
- рекламна діяльність, організація аукціонів, виставок, виробництво рекламної продукції, створення різних видів кіно та відеопродукції;
- здійснення робіт і надання послуг, пов'язаних з експлуатацією, обслуговуванням та застосуванням комп'ютерної техніки, надання послуг організаціям та громадянам по придбанню та експлуатації засобів обчислювальної, комп'ютерної та організаційної техніки;
- видавнича та типографська діяльність;
- акумуляція коштів для реалізації програм та проектів, що мають економічну, соціальну та гуманітарну спрямованість;
- торговельна, комерційна, торговельно-посередницька, торговельно-закупівельна діяльність, в тому числі торгівля на пасажирських суднах;
- надання побутових послуг населенню;
- оренда та лізінг майна;
- виробництво продовольчих та промислових товарів народного споживання;
- підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації кадрів;

- здійснення будь-якої іншої господарської та зовнішньоекономічної діяльності, яка не заборонена чинним законодавством.

Права та обов'язки Компанії

- Самостійно планує свою діяльність, визначає стратегію та основні напрямки свого розвитку відповідно до галузевих науково-технічних прогнозів та пріоритетів, кон'юнктури ринку продукції, товарів, робіт, послуг та економічної ситуації.

- Реалізує свою продукцію, послуги, залишки від виробництва за цінами, що формуються відповідно до умов економічної діяльності, а у випадках, передбачених чинним законодавством України — за фіксованими цінами.

- Має право на випуск цінних паперів та реалізацію їх юридичним особам і громадянам України у відповідності з чинним законодавством.

- Може придбати цінні папери юридичних осіб України та інших держав, випускати, реалізовувати та купувати цінні папери відповідно до законодавства України.

- Вправі створювати філіали, представництва, відділення та інші відособлені підрозділи з правом відкриття поточних і розрахункових рахунків і затверджує Положення про них.

При визначенні стратегії Компанія повинна враховувати державні контракти, державні замовлення та інші договірні зобов'язання.

Управління Компанією здійснює її Президент.

Президент Компанії самостійно вирішує питання діяльності Компанії за винятком тих, що віднесені статутом до компетенції Міністерства й інших органів управління.

Акціонерна судноплавна холдингова компанія «Сі Трайдент» (АСХК «Сі Трайдент») є акціонерним товариством відкритого типу, що проводить виробничо-фінансову та інвестиційну діяльність, і створена відповідно до Законодавства України та наказу Міністерства транспорту України від 03.12.2002 р. № 862, яке є засновником Компанії.

Метою діяльності Компанії є забезпечення ефективної експлуатації морських торговельних та річкових суден, концентрація фінансових ресурсів і створення сприятливих умов для інвестування об'єктів морського торговельного та річкового транспорту.

Предметом діяльності Компанії є:

- Розробка єдиної технічної та економічної стратегії розвитку Компанії та її дочірніх підприємств.

- Організація розробки відповідних програм розвитку та забезпечення їх виконання.

- Організація робіт по ефективному використанню морських торговельних та річкових суден Компанії.
- Координація діяльності дочірніх підприємств, філій та представництв.
- Формування ефективних і взаємовигідних технологічних, організаційних та комерційних зв'язків дочірніх підприємств, філій та представництв Компанії.
- Контроль за дотриманням дочірніми підприємствами вимог їх статутів, а філіями і представництвами — їх положень.
- Контроль за збереженням та ефективним використанням майна, що знаходиться у дочірніх підприємствах, філіях та представництвах.
- Організація і проведення транспортно-експедиційної діяльності.
- Вивчення кон'юнктури морського торговельного та внутрішньоводного ринку і використання результатів аналізів в роботі.
- Забезпечення виконання державних і галузевих програм.
- Проведення єдиної інвестиційної політики при будівництві, реконструкції та технічному переоснащенні суден Компанії.
- Пошук національних та іноземних інвесторів, забезпечення економічного, юридичного та фінансового супроводження інвестицій.
- Концентрація фінансових ресурсів для подальшого їх використання в інвестиційному процесі, управління фінансовими і матеріальними ресурсами.
- Видання обов'язкових для виконання всіма дочірніми підприємствами, філіями і представництвами нормативних документів.
- Взаємодія з органами влади, розробка та внесення в установленому порядку до них пропозицій, спрямованих на розвиток морського і річкового транспорту, вдосконалення роботи Компанії.
- Здійснення у встановленому законодавством порядку закупівлі, продажу, відчуження, оренди, будівництва, як в Україні так і за її межами, суден та інших плавзасобів, контейнерів, обладнання, іншого рухомого і нерухомого майна, яке використовується для забезпечення діяльності Компанії, дочірніх підприємств, філій та представництв.
- Організація і проведення у межах, визначених законодавством, зовнішньоекономічної діяльності з питань придбання, продажу, відчуження, оренди, експлуатації, ремонту суден, контейнерів, обладнання, іншого майна, необхідного для діяльності Компанії, дочірніх підприємств, філій та представництв, а також проведення за рахунок власних або позикових коштів комерційних операцій у сфері міжнародного та внутрішньоводного судноплавства.

- Вжиття заходів, спрямованих на безпечну експлуатацію суден, екологічну безпеку оточуючого середовища.
- Організація і проведення кадрової політики (підбір, розстановка, навчання спеціалістів) в Компанії, дочірніх підприємствах, філіях та представництвах.
- Проведення роботи з забезпечення виконання вимог збереження державної та комерційної таємниці.
- Надання у встановленому чинним законодавством порядку допомоги державним судноплавним компаніям, проведення благодійної діяльності.
- Компанія при здійсненні своєї діяльності може виконувати функції, що покладаються на неї, як на судовласника.

Морський порт

Правовий статус морського порту

Морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на судах, що належать порту. Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оголошується в Повідомленнях мореплавцям.

На території порту можуть діяти підприємства та організації всіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Морський порт не має права перешкоджати діяльності цих підприємств і організацій на території порту, а також втручатися в їх господарську діяльність, за винятком випадків, передбачених законодавством України, установчими документами цих підприємств і організацій.

На території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські порти.

Функції морського порту щодо забезпечення безпеки мореплавства

Для забезпечення безпеки мореплавства на морські порти покладається здійснення таких функцій:

- 1) забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден;
- 2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту;

- 3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту;
- 4) контроль і підтримання оголошених глибин;
- 5) визначення районів обов'язкового використання буксирів;
- 6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища;
- 7) надання допомоги потерпілим;
- 8) вжиття ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів.

Управління морським портом

Морський порт очолює начальник порту, який призначається згідно з чинним законодавством України.

Начальник морського порту видає обов'язкові постанови, що регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту і громадського порядку, проведення санітарних і протипожежних заходів у порту, охорони навколишнього природного середовища, порядку заходу суден у морські порти і виходу з них, видає звід звичаїв порту, а також розпорядження про затримку суден і вантажів у випадках і у порядку, передбачених статтею 80 Кодексу торговельного мореплавства, забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки і обробки суден.

Начальник морського торговельного порту за погодженням з начальниками рибних, річкових портів і адміністрацією судноремонтних підприємств, що мають акваторії, суміжні з акваторією морського торговельного порту, встановлює порядок руху суден в портах і на підходах до них.

У морських портах, що мають акваторії, суміжні з військовими портами, порядок заходу і виходу суден встановлює командування військового порту за погодженням з начальниками морських портів.

На вимогу начальника порту судна, що знаходяться в порту, а також особи, які перебувають на території порту, повинні надати плавучі та інші технічні засоби, які вони мають, для рятування людей і суден, що зазнають лиха.

Начальник морського порту розглядає справи про адміністративні правопорушення і накладає адміністративні стягнення відповідно до чинного законодавства України.

Капітан порту

Державний нагляд за мореплавством у порту здійснює капітан морського торговельного (морського рибного) порту, який підпорядкований Міністерству транспорту України (Міністерству рибного господарства України) і очолює Інспекцію державного портового нагляду. Капітан морського торговельного (морського рибного) порту діє відповідно до Положення про капітана морського торговельного (морського рибного) порту, що затверджується Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України).

Інспекція державного портового нагляду створюється Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України) і діє відповідно до Положення про інспекцію державного портового нагляду, що затверджується зазначеними органами.

У морських портах капітан порту та Інспекція державного портового нагляду, яку він очолює, входять до складу порту.

У морських торговельних і рибних портах, що мають суміжні акваторії з іншими морськими спеціалізованими або річковими портами, створюється єдина для суміжних портів Інспекція державного портового нагляду на чолі з капітаном морського торговельного порту.

Капітан морського торговельного порту і капітан морського рибного порту призначаються відповідно Міністерством транспорту України і Міністерством рибного господарства України.

Морська лоцманська служба

З метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах вод цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна проведення суден здійснюється виключно державними морськими лоцманами.

Лоцманська служба порту підпорядкована капітану порту.

Міністерство транспорту України за погодженням з іншими заінтересованими міністерствами і відомствами встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, і публікує ці відомості у лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

У районах обов'язкового лоцманського проведення судно не має права здійснювати плавання без державного морського лоцмана, якщо тільки судно не належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан судна у разі необхідності має право взяти на судно державного морського лоцмана.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден:

а) які самі (ядерні судна та інші) або їх вантаж можуть становити загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Категорії таких суден доводяться до загального відома в обов'язковій постанові начальника морського порту;

б) які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, що може істотно вплинути на безпеку їх плавання в порту. У цьому випадку капітану судна вручається нотис про те, що його судно має слідувати під лоцманським проведенням.

Служба регулювання руху суден

У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням Міністерства транспорту України створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Зона дії і порядок руху суден в зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються Міністерством транспорту України.

Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, подання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного обладнання, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання.

Перелік послуг, що надаються конкретною службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в обов'язковій постанові начальника морського порту, лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

За межами територіального моря України служба регулювання руху суден обслуговує судна тільки за заявкою капітана судна.

Морське агентування

У морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства.

Плата за послуги агентських організацій всіх форм власності встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

При виконанні договору морського агентування морський агент, який діє від імені судовласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судовласник не заперечує.

Агентування морського флоту здійснюють суб'єкти підприємницької діяльності, що мають ліцензію, одержану відповідно до чинного законодавства України.

3.5. УПРАВЛІННЯ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Державний департамент авіаційного транспорту
*(Затверджено постановою Кабінету Міністрів України
від 29 березня 2000 р. № 573)*

Державний департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс) є урядовим органом державного управління, який діє у складі Мінтрансу та йому підпорядковується.

У межах своїх повноважень Укравіатранс організовує виконання актів законодавства та здійснює систематичний контроль за їх реалізацією.

Укравіатранс узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення цього законодавства та в установленому порядку вносить їх Мінтрансу.

Основними завданнями Укравіатрансу є:

- участь у межах його компетенції в реалізації державної політики з питань розвитку цивільної авіації;
- здійснення централізованого державного регулювання у галузі цивільної авіації;
- організація та забезпечення виконання авіаційних перевезень, робіт та послуг;
- проведення реєстрації та сертифікації об'єктів і суб'єктів цивільної авіації, ліцензування їх діяльності;
- здійснення нагляду за забезпеченням авіаційної безпеки і безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації;

- реалізація затверджених Мінтрансом основних напрямів економічної, тарифної, фінансової, кадрової, науково-технічної, страхової, інвестиційної, соціальної політики та заходів щодо екологічної безпеки у галузі цивільної авіації;

- забезпечення захисту авіації від незаконного втручання в її діяльність;

- ефективне використання повітряного простору України, в тому числі у військових цілях;

- організація обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України;

- забезпечення функціонування об'єднаної цивільно-військової системи управління повітряним рухом та її удосконалення;

- розроблення нормативної бази для регулювання діяльності цивільної авіації, у тому числі для обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України;

- розроблення та реалізація разом з Міноборони заходів, спрямованих на забезпечення суверенітету України у її повітряному просторі;

- регулювання діяльності як пов'язаної з використанням повітряного простору України, так і не пов'язаної з його використанням, але здатної створити небезпеку під час повітряного руху в повітряному просторі України, а також у міжнародному повітряному просторі, в якому обслуговування повітряного руху згідно з міжнародними договорами здійснюється відповідними державними органами України;

- налагодження і розвиток зовнішньоекономічних зв'язків та представництво України в міжнародних авіаційних організаціях;

- забезпечення захисту інтересів національних авіаперевізників, національного ринку авіаперевезень та регулювання доступу до нього експлуатантів усіх форм власності;

- підготовка проектів національних, державних і галузевих програм розвитку цивільної авіації та участь у їх реалізації.

Укравіатранс відповідно до покладених на нього завдань:

- реалізує у межах своїх повноважень єдину економічну, тарифну, фінансову, кадрову, науково-технічну, страхову, інвестиційну, соціальну політику в галузі цивільної авіації та розробляє на основі результатів аналізу діяльності цивільної авіації пропозиції щодо її вдосконалення;

- розробляє прогнози, проекти програм і концепції розвитку цивільної авіації України, національної програми авіаційної безпеки, мінімізації можливих збитків від діяльності цивільної авіації; бере участь у розробленні і

забезпечує фінансування державних програм, науково-технічних та дослідно-конструкторських робіт і здійснює контроль за використанням результатів цих програм та робіт на авіаційних підприємствах;

- видає відповідно до законодавства ліцензії на провадження авіаційної діяльності та відповідні дозволи, у тому числі ті, що пов'язані з наданням комерційних прав експлуатантам усіх форм власності, згідно з єдиними нормами і правилами;

- надає дозволи в установленому порядку на виконання польотів цивільних повітряних суден;

- проводить реєстрацію, сертифікацію та надає допуски до експлуатації цивільних повітряних суден, аеродромів, посадочних майданчиків, аеропортів; регламентує використання повітряного простору; проводить сертифікацію технічних засобів, які застосовуються під час використання повітряного простору, сертифікацію експлуатантів, розробників та виробників авіаційної техніки, а також підприємств з технічного обслуговування, та ремонту повітряних суден, суб'єктів комерційного обслуговування авіаційних перевезень; присвоює повітряним суднам, внесеним до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, державні та реєстраційні розпізнавальні знаки;

- надає дозволи на застосування бортових радіостанцій на цивільних повітряних судах з присвоєнням радіотелефонних і радіотелеграфних позивних;

- здійснює контроль за організацією та забезпеченням повітряних перевезень вищих посадових осіб;

- здійснює державний нагляд за забезпеченням безпеки польотів, льотної придатності цивільних повітряних суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, придатності до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засобів, інших об'єктів цивільної авіації та їх захисту від актів незаконного втручання, а також забезпечує державне регулювання, нормативний супровід, контроль та перевірку ефективності системи авіаційної безпеки України;

- проводить службове розслідування авіаційних подій з цивільними повітряними суднами на території України та в установленому порядку — з цивільними повітряними суднами України на території інших держав, а також актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації;

- здійснює контроль за ефективним використанням повітряного простору України, регламентує організацію обслуговування повітряного

руху, а також забезпечує раціональний та ефективний розподіл повітряного простору України в інтересах національної економіки та оборони;

- розробляє заходи щодо зменшення шкідливого впливу авіаційної діяльності на навколишнє природне середовище та здійснює нагляд за їх виконанням;

- організовує розроблення та здійснення заходів підтримки льотної придатності повітряних суден, ефективності їх експлуатації та інженерного забезпечення авіаційної діяльності, а також запровадження бюлетенів промисловості з питань доробки авіаційної техніки;

- погоджує технічні вимоги щодо розроблення нової цивільної авіаційної техніки, радіоелектронних засобів забезпечення польотів, навігації, зв'язку, автоматизованих систем управління повітряним рухом та тренажерів, бере участь у роботі державних комісій з питань випробування та прийняття в експлуатацію нової авіаційної техніки, паливно-мастильних матеріалів, а також технічних засобів, що використовуються для обслуговування повітряного руху, радіотехнічного та аеронавігаційного забезпечення діяльності цивільної авіації;

- проводить експертизу проектів будівництва нових і реконструкції діючих аеропортів та подає висновки на затвердження Мінтрансу, узгоджує проекти будівництва і будівництво об'єктів на приаеродромній території та об'єктів, що можуть впливати на роботу радіотехнічних засобів цивільної авіації;

- розробляє вимоги щодо рівня кваліфікації та професійної придатності авіаційного персоналу, експлуатантів усіх форм власності і служб авіаційної безпеки цивільної авіації, представників України в міжнародних організаціях цивільної авіації, представників перевізників України в інших державах відповідно до стандартів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), а також організовує та контролює їх підготовку, перепідготовку, сертифікацію та атестацію, проводить сертифікацію навчальних закладів цивільної авіації, що належать до сфери управління Мінтрансу, і бере участь у сертифікації інших навчальних закладів з питань підготовки спеціалістів цивільної авіації;

- організовує та забезпечує функціонування мережі спеціального зв'язку на авіаційних підприємствах і в організаціях, розробляє та погоджує з відповідними органами заходи щодо захисту державної, службової та комерційної таємниці;

- організовує пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення польотів цивільної авіації в загальній державній системі Державної авіаційної служби пошуку і рятування;

- виконує функції з управління майном підприємств, установ і організацій, що належать до сфери управління Мінтрансу, у визначених ним межах;

- розробляє та подає Мінтрансу пропозиції щодо встановлення аеропортових, аеронавігаційних та інших зборів, здійснення антимонопольних приватизаційних та страхових заходів;

- розробляє та подає на затвердження в установленому порядку проекти нормативних документів, що регулюють діяльність у галузі цивільної авіації;

- сприяє створенню системи інформаційного забезпечення авіаційної діяльності та своєчасному і якісному розповсюдженню авіаційної інформації;

- використовує науковий потенціал України з метою розвитку цивільної авіації;

- організовує ведення статистичного обліку у галузі;

- бере участь у реалізації державної політики зайнятості, охорони праці та соціального захисту працівників цивільної авіації;

- сприяє розвитку авіаційного спорту;

- розробляє та подає до Мінтрансу проекти міжнародних договорів, призначає авіаційних перевізників відповідно до положень міжурядових договорів про повітряне сполучення;

- забезпечує створення умов для діяльності України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО), інших міжнародних організаціях і представляє в них інтереси України, сприяє розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв'язків у сфері авіаційної діяльності, за погодженням з Мінтрансом бере участь у міжнародних конференціях з питань діяльності цивільної авіації;

- забезпечує надходження коштів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях та їх використання;

- здійснює у межах своїх повноважень контроль за станом профілактики правопорушень і додержанням законодавства на авіаційних підприємствах і в організаціях;

- здійснює заходи щодо розвитку, підтримки та захисту конкуренції у галузі;

- забезпечує реалізацію державної політики щодо державної таємниці, контроль за її збереженням у центральному апараті Укравіатрансу,

на авіаційних підприємствах та в організаціях, що належать до сфери управління Мінтрансу;

- організовує роботу із забезпечення мобілізаційної готовності та цивільної оборони авіаційних підприємств і організацій, що належать до сфери управління Мінтрансу, їх підготовки до роботи в умовах особливо-го періоду, а також до дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій і ліквідації їх наслідків;

- виконує інші функції, що випливають з покладених на нього завдань.

Укравіатранс очолює директор, якого призначає на посаду і звільняє з посади Кабінет Міністрів України за поданням Міністра транспорту.

3.6. УПРАВЛІННЯ МІСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ. МІНБУД УКРАЇНИ

Управління міським транспортом здійснює Міністерство будівництва, архітектури і житлово-комунального господарства України (Мінбуд України), яке відповідно до покладених на нього завдань:

- **готує пропозиції щодо формування державної політики у сферах** будівництва, містобудування, архітектури, промисловості будівельних матеріалів, житлово-комунального господарства **та міського електричного транспорту**, а також державної житлової політики;

- **забезпечує в межах своїх повноважень розроблення проєктів державних та галузевих програм у сферах** будівництва, містобудування, архітектури, промисловості будівельних матеріалів, житлово-комунального господарства **та міського електричного транспорту і їх виконання**;

- **здійснює координацію наукових досліджень з питань нормування, стандартизації, метрології та підтвердження відповідності у сферах** будівництва, містобудування, архітектури, промисловості будівельних матеріалів, житлово-комунального господарства **та міського електричного транспорту**, погоджує проєкти нормативно-правових актів з питань, що належать до його компетенції;

- **відповідно до законодавства організовує розроблення, схвалення, перегляд і зміни стандартів, порядків, норм і правил з питань** будівництва, містобудування, архітектури, промисловості будівельних матеріалів, житлово-комунального господарства, **міського електричного транспорту та затверджує їх відповідно до своїх повноважень**;

- **готує пропозиції щодо уповноваження органів із сертифікації на проведення робіт з підтвердження відповідності у сферах** будівництва, містобудування, промисловості будівельних матеріалів, житлово-комунального господарства **та міського електричного транспорту;**

- **здійснює в межах своїх повноважень координацію науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у сферах** будівництва, архітектури, містобудування, промисловості будівельних матеріалів, житлово-комунального господарства **та міського електричного транспорту**, а також з питань збереження традиційного характеру середовища та історичних ареалів населених місць, пам'яток архітектури і містобудування;

- **здійснює відповідно до законодавства заходи щодо** реалізації Генеральної схеми планування території України, вживає заходів з підвищення архітектурно-планувального та інженерно-технічного рівня забудови і благоустрою населених пунктів, **розвитку їх інженерно-транспортної інфраструктури;**

- **здійснює в межах своїх повноважень нормативно-методичне забезпечення** ведення містобудівних кадастрів населених пунктів, проведення технічної інвентаризації нерухомого майна, ритуального обслуговування населення, поводження з побутовими відходами, **перевезення пасажирів міським електричним транспортом**, здійснення заходів з благоустрою населених пунктів та розвитку квітково-декоративного насадництва та розсадництва;

- **здійснює заходи щодо інженерного захисту територій від небезпечних процесів техногенного та природного характеру, прогнозування і запобігання розвитку таких процесів, забезпечення сталої роботи житлово-комунального господарства та міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) в умовах стихійного лиха, аварій, катастроф і ліквідації їх наслідків;**

- **розробляє методичні рекомендації щодо формування цін/тарифів на житлово-комунальні послуги та послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус);**

- **здійснює моніторинг стану підготовки та проходження опалювального сезону, розрахунків підприємств житлово-комунального господарства та міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) за енергоносії, а також рівня оплати населенням, юридичними особами спожитих житлово-комунальних послуг;**

- здійснює реєстрацію та облік трамвайних вагонів і тролейбусів, а також державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту та забезпеченням безпеки його руху;

- здійснює заходи щодо розвитку економічної конкуренції у сферах будівництва, містобудування, архітектури, промисловості будівельних матеріалів, житлово-комунального господарства та міського електричного транспорту;

- здійснює у випадках, передбачених законодавством, ліцензування відповідних видів господарської діяльності;

- організовує роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників сфер будівництва, житлово-комунального господарства та міського електричного транспорту, в тому числі з питань охорони праці;

- погоджує відповідно до законодавства призначення на посади та звільнення з посад керівників підприємств міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус).

3.7. УПРАВЛІННЯ ТРУБОПРОВІДНИМ ТРАНСПОРТОМ

Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України»

Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України» (скорочена – НАК «Нафтогаз України») заснована відповідно до Указу Президента України від 25 лютого 1998 р. № 151 «Про реформування нафтогазового комплексу України» та інших актів законодавства України Постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 1998 р. № 747.

Компанія є державним акціонерним товариством відкритого типу. Засновником Компанії є держава в особі Кабінету Міністрів України.

Компанія утворена з метою сприяння структурній перебудові нафтової, газової та нафтопереробної галузі економіки України, підвищення рівня енергетичної безпеки держави, забезпечення ефективного функціонування та розвитку нафтогазового комплексу, більш повного задоволення потреб промислових і побутових споживачів у сировині та паливно-енергетичних ресурсах і отримання прибутку шляхом провадження підприємницької діяльності.

Предметом діяльності Компанії є:

- видобування нафти і природного газу;

- постачання природного та скрапленого газу;
- створення та експлуатація транзитних міждержавних систем транспортування нафти, нафтопродуктів і природного газу;
- концентрація фінансових ресурсів для реалізації інвестиційних проектів, налагодження ефективних організаційних зв'язків між підприємствами, що входять до складу Компанії;
- розроблення єдиної технічної та економічної стратегії розвитку Компанії, її дочірніх підприємств;
- організація виробництва необхідних для нафтогазового комплексу обладнання, машин, механізмів і приладів, запасних частин та деталей до них;
- здійснення єдиної технічної політики, організація та координація науково-дослідних і проектно-конструкторських робіт, робіт, пов'язаних з виробництвом і впровадженням нової техніки, розробленням і впровадженням передових технологій у сфері видобування, зберігання, транспортування та розподілу нафти і природного газу;
- здійснення контролю за діяльністю підприємств, що входять до складу Компанії, дотриманням технологічних правил, правил безпеки, а також ефективністю використання закріпленого за ними майна;
- організація реалізації інвестиційних проектів у нафтогазовій галузі;
- регулювання інвестиційної політики підприємств, що входять до складу Компанії;
- організація та виконання геологопошукових робіт, експлуатація нафтових, газових і газоконденсатних родовищ;
- участь у реалізації міжнародних проектів у нафтогазовій галузі;
- комплексне освоєння ресурсів нафти, газу та газового конденсату із застосуванням передових методів розвідки і розробки родовищ та нових технологічних процесів переробки і вилучення цінних компонентів, що містяться в них;
- розвиток, експлуатація і ремонт нафтопроводів, газотранспортних систем та підземних сховищ газу;
- проектування та експертиза проектів розробки родовищ, буріння свердловин, будівництво, розширення, реконструкція і технічне переоснащення підприємств, що входять до складу Компанії;
- здійснення газифікації для забезпечення промислових і побутових споживачів газом;
- розроблення довготермінових прогнозів і цільових комплексних науково-технічних, економічних та екологічних програм розвитку нафтогазового комплексу, формування соціальної інфраструктури;

- розроблення і впровадження прогресивних технологій видобування та переробки нафти, газу і газового конденсату;
- розроблення та здійснення заходів з охорони навколишнього середовища і раціонального використання природних ресурсів під час розвідки, видобування, переробки та транспортування нафти, газу і газового конденсату;
- виготовлення продукції виробничо-технічного призначення, в тому числі будівельних матеріалів;
- виробництво товарів широкого вжитку;
- виконання будівельних, ремонтних і реставраційних робіт;
- виконання науково-дослідних, проектно-вишукувальних та проектно-конструкторських робіт;
- надання консультаційних послуг;
- обслуговування агропромислового комплексу, виробництво продукції, необхідної для забезпечення його діяльності;
- збирання та переробка вторинної сировини і відходів виробництва;
- надання транспортно-експедиційних послуг;
- провадження торговельної діяльності, у тому числі комісійної, торговельно-посередницької та торговельно-закупівельної;
- надання маркетингових, консультаційних та посередницьких послуг у сфері зовнішньої та внутрішньої торгівлі;
- провадження видавничої діяльності, надання поліграфічних послуг;
- проектування, будівництво, ремонт та експлуатація об'єктів трубопровідного транспорту нафтогазового комплексу;
- підвищення надійності, ефективності та безпеки функціонування об'єктів нафтогазового комплексу;
- організація та проведення виставок, семінарів, конференцій, виставок-продажів та аукціонів.

Компанія здійснює інші види діяльності, не заборонені законодавством України. Зовнішньоекономічна діяльність Компанії ґрунтується на принципах валютної самоокупності й самофінансування. До складу Компанії входять три дочірні компанії (ДК), два дочірні підприємства (ДП), два державні акціонерні товариства (ДАТ) та три відкриті акціонерні товариства (ВАТ).

ДК «Укртрансгаз»

Дочірня компанія Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України» створена в 1998 році на базі АТ «Укргазпром» із передачею в користування розподільчих газопроводів. До складу Укртрансгазу входять

19 філій, виробничі об'єкти яких знаходяться у всіх областях України, в тому числі 6 підприємств-операторів газопроводів високого тиску, інститут «НДПІАСУтрансгаз».

Підприємство здійснює весь обсяг транспортування та зберігання природного газу на території України (за винятком Республіки Крим), подачу його споживачам, транзитні поставки російського газу до країн Європи та Туреччини, експлуатаційне обслуговування і будівництво об'єктів газотранспортної системи.

Основні види діяльності Компанії:

- транспортування природного газу внутрішнім споживачам;
- транзит природного газу в країни Європи і СНД;
- постачання природного газу внутрішнім споживачам;
- виробництво стиснутого газу і забезпечення ним автомобільного транспорту;
- обслуговування і ремонт об'єктів транспорту і розподілу природного газу;
- будівництво газопроводів високого і низького тиску та об'єктів на них;
- науково-дослідні, дослідно-конструкторські і проектні роботи в галузі транспорту і збереження газу.

ВАТ «Укртранснафта»

Відкрите акціонерне товариство Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України» створено відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 червня 2001 року № 256 на базі державних акціонерних товариств «Дружба» та «Придніпровські магістральні нафтопроводи».

Основним завданням ВАТ «Укртранснафта» є забезпечення транспортування нафти на нафтопереробні заводи України, а також транзит нафти до країн Європи. Об'єднання нафтотранспортних систем України дозволить проводити єдину тарифну політику, активізувати реалізацію проекту Євро-Азійського нафтотранспортного коридору, призначеного для транспортування каспійської нафти в Україну і країни Європи та створити більш сприятливі інвестиційні умови, забезпечити перспективний розвиток нафтопровідного транспорту України.

ДАТ «Укрспецтрансгаз»

Підприємство здійснює транспортування скрапленого нафтового газу залізницею.

РОЗДІЛ 4

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ

4.1. СУЧАСНИЙ СТАН ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Залізнична галузь незалежної України щорічно забезпечує перевезення понад 300 млн. т вантажів та біля 500 млн. пасажирів.

Вона пройшла складний період становлення і розвитку держави, пошуку шляхів виживання в умовах переходу до ринкових відносин.

Ситуацію ускладнювало різке падіння обсягів перевезень і не своєчасні розрахунки клієнтів за перевезення, що призвело до значних фінансових втрат та хронічних неплатежів до бюджету і невиплат заробітної плати.

Основним досягненням перших 5 років існування залізничного транспорту незалежної України було збереження цілісності галузі, закріпленої у 1996 році Законом України «Про залізничний транспорт».

Але економічні негаразди продовжувались. Наприкінці 90-х років галузь вразив вірус посередництва та бартеру. Обігові кошти вимивались комерційними структурами.

Переломним моментом для залізничного транспорту став квітневий, 2000 року, Указ Президента України, який визначив основні напрями його подальшого функціонування та розвитку.

Реалізація вимог Указу Президента України дозволила, при тій же законодавчій базі і незначних зрушеннях в економіці держави, стабілізувати роботу залізничного транспорту, ліквідувати посередництво та бартеризацію і за короткий термін погасити борги до бюджету та по заробітній платі залізничникам.

Позитивні результати діяльності дозволили розпочати відновлення інфраструктури і технічних засобів. За кошти залізниць реконструйовано десятки вокзалів, серед яких столичний Київський вокзал, що став одним із кращих у Європі. Розпочато виготовлення сучасних пасажирських вагонів у Кременчуці, дизельних та електропоїздів у Луганську, електровозів у Дніпропетровську, колійної техніки у Старокраматорську.

Залізничний транспорт України – це:

6 залізниць, що об'єднують всі області України,
27 дирекцій залізничних перевезень,

1666 станцій,
126 основних вокзалів,
експлуатаційна протяжність головних колій – 22,3 тис. км,
розгорнута протяжність колій – 30,3 тис. км,
електрифікованих колій – 9169 км,
68 локомотивних депо,
51 вагонне депо,
16 вагонних пасажирських депо,
43 дистанції енергопостачання,
69 дистанцій сигналізації та зв'язку,
110 дистанцій колії,
38 колійно-машинних станцій,
37 дистанцій цивільних споруд,
23 дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт,
інвентарний парк вантажних вагонів – 174939 од.,
інвентарний парк пасажирських вагонів – 8429 од.,
інвентарний парк тепловозів – 2718 од.,
інвентарний парк електровозів – 1796 од.,
інвентарний парк електропоїздів – 1443 од.,
інвентарний парк дизель-поїздів – 186 од.,
середньоспискова чисельність працівників основної діяльності залізниць України – 375,9 тис. чол.,

Залізниця є базовою галуззю економіки України та найважливішим, стрижневим елементом транспортної системи. Саме на них припадає 85,1% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) та 54,5 % пасажирообігу.

За густотою залізниць Україна займає провідне місце серед країн СНД і наближається за цим показником до європейських країн: Франції, Італії, Румунії.

За обсягами вантажних перевезень залізниця України посідають 4 місце на Євразійському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії, Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3–5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Розподіл вантажних перевезень між видами транспорту в Україні значно відрізняється від ЄС, де частка залізниць становить 8%, авто-транспорту 44%, морського та річкового – 45%.

На сьогодні реалії Укрзалізниці такі: прагнення збільшити темпи економічного розвитку галузі з абстрактної категорії в конкретну реальну перспективу.

Головний принцип подальшого функціонування залізничного транспорту України – це збереження нинішнього потенціалу національної залізничної системи, її ролі як однієї з базових галузей економіки України, зміцнення її позицій на ринку транспортних послуг.

Залізниці України взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та з 13 основними морськими портами Чорного та Азовського морів та р. Дунай.

Питання розвитку транзиту займають виняткове місце в європейській транспортній політиці. Тому розвиток міжнародних транспортних коридорів в Україні віднесено до найголовніших напрямків інтеграції Українських залізниць у міжнародну транспортну систему.

Територією України проходять три залізничні міжнародні пан'європейські транспортні коридори (МТК) – № 3, 5, 9 і п'ять коридорів ОСЗ – №№ 3, 5, 7, 8, 10. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить по р. Дунаї.

Розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа–Кавказ–Азія).

Коридори, що проходять територією України, співпадають з маршрутами міжнародних транспортних осей, які розробляє Група високого рівня.

Пріоритетним для Укрзалізниці є розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів по території України, який базується на таких принципах:

- модернізація інфраструктури;
- удосконалення транспортно-митних технологій;
- розвиток комбінованих і контейнерних перевезень; застосування єдиних тарифів;
- організація прискореного просування вантажопотоків зовнішньо-торговельних і транзитних вантажів за рахунок концентрації та маршрутизації;
- поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
- створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

Протяжність залізниць України, їх відповідність європейським стандартам

Україна має одну з найбільш розвинених у Європі мережу залізниць, її експлуатаційна довжина складає 22,05 тис. км, з яких електрифіковано 9,3 тис. км (42% від загальної довжини). За більшістю показників (осьове навантаження, склад та вага поїздів, довжина приймально-відправних колій) параметри українських залізниць перевищують європейські стандарти. В той же час має місце невідповідність стандартам МЗС і ОСЗ щодо швидкості руху (стандарт для вантажних поїздів 100 км/год., в перспективі 120 км/год.).

Історично так склалося, що розвиток залізничного транспорту в колишньому СРСР був орієнтований на освоєння великих, постійно зростаючих обсягів перевезень, які в декілька разів перевищували аналогічні європейські показники. В цих умовах вазі поїздів віддавався пріоритет перед швидкістю. Відповідно, існуючий парк вантажних вагонів розраховано на швидкість 80 км/год, в завантаженому стані і 90 км/год, в порожньому стані. Дослідженнями встановлено, що для переходу на європейський стандарт швидкості потрібні багатомільярдні інвестиції у модернізацію інфраструктури та рухомого складу.

Що стосується національної мережі залізничних МТК в Україні, вона складає 3162 км. Це найпотужніші, головним чином двоколіїні (92,3%), електрифіковані (95,6%), обладнані автоблокуванням (90%) магістралі. Тепловозна тяга збереглася тільки на двох ділянках: Чернігів–Горностаївка – 66 км та Ковель–Ягодин – 59 км. Мережа залізничних міжнародних коридорів України та термінали на сьогодні мають резерв пропускної спроможності і можуть у перспективі забезпечувати зростання транспортних потоків у напрямках МТК.

Зміни стану залізниць за останні роки

Економічний розвиток залізничної галузі, її технічне переоснащення, дозволив не тільки відродити окремі галузі промисловості України – машинобудування, будівельних матеріалів, чорну металургію, нафтохімічну, але і прискорити темпи загальнонаціонального промислового виробництва.

Досягнення показників стабільного економічного росту і фінансової стабільності дозволило почати реалізацію нових, стратегічно важливих проєктів, спрямованих на реалізацію політики європейської інтеграції України.

Визначені пріоритетні напрямки для інвестицій: реабілітація головних колій, розвиток міжнародних транспортних коридорів, оновлення парку пасажирських та вантажних вагонів, електро- і дизель-поїздів, електровозів, колійної техніки.

Для забезпечення рухомим складом зростаючих потреб у пасажирських і вантажних перевезеннях Укрзалізниця протягом останніх років за власні кошти фінансує реалізацію програм, що передбачають освоєння підприємствами України сучасної залізничної техніки: електровозів, дизель- і електропоїздів, пасажирських вагонів, важкої колійної техніки.

Залізничники України розробили програму розвитку галузі, її реалізація потребує значних капіталовкладень. Створені деякі технічні та правові передумови для залучення інвестицій.

Виконуючи затверджену Кабінетом Міністрів України «Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) в Україні», Укрзалізниця модернізує інфраструктуру на напрямках МТК відповідно до національних стандартів. За 1998–2005 роки на напрямках коридорів відремонтовано всіма видами ремонтів та модернізовано біля 6000 км колії, електрифіковано 610 км, проведені значні роботи з модернізації пристроїв СЦБ та зв'язку. Всього в розвиток МТК вкладено 1,5 млрд. грн. власних коштів залізниць.

Для модернізації залізничної інфраструктури напрямку Львів–Жмеринка–Київ (частина міжнародних транспортних коридорів № 3, 9) використовується колійна техніка, закупка якої відбувалася в рамках реалізації кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) по проекту «Розвиток залізничних шляхів України». У червні 2005 р. закінчилася реалізація цього проекту. Отримано та введено в експлуатацію 27 колійних машин, освоєні всі кредитні кошти.

Однією з головних проблем у забезпеченні безперебійного функціонування залізничних МТК в даний час є тунель на дільниці Бескид–Скотарське. Існуючий тунель знаходиться в незадовільному стані і лімітує пропускну спроможність МТК № 5. З метою вирішення цієї проблеми Укрзалізницею планується будівництво нового тунелю за рахунок коштів ЄБРР.

31.08.2004 р. підписані Гарантійна та Кредитна угоди між Україною (Укрзалізницею) та ЄБРР за проектом «Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України».

На напрямку 5-го міжнародного транспортного коридору на ст. Чоп створено міжнародний транспортно-логістичний центр «Варіант-Логістик» (ТЛЦ «Варіант-Логістик»). Цей центр надає комплекс послуг: навантажувально-розвантажувальні операції, перевантаження, зберігання вантажів під митним контролем, митно-брокерські послуги, інформаційні послуги, електронізація документообігу, виконання функцій оператора з інтермодальних перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів.

Готовність залізниць до майбутнього рішення Єврокомісії включити Україну в систему транснаціональних маршрутів

З урахуванням геополітичних умов залізниці України мають один з найбільших у Європі потенціал транзитності.

Беручи до уваги той факт, що в Україні практично відбувся розподіл вантажів між автотранспортом (споживчі товари, контейнерні перевезення, тощо) та залізницями (масові вантажі), перерозподіл між ними у перспективі не буде носити кардинального характеру. На досить далеку перспективу залізниці залишаться основним (з обсягів) перевізником вантажів та пасажирів на середні та далекі відстані.

На міжнародному рівні Україна приєдналася або проводить процедури приєднання до основних Конвенцій і багатосторонніх угод у галузі транспорту, які визначають пріоритетні напрямки та умови перевезень транзитних вантажів. Серед цих заходів найважливішими є приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), проведення роботи щодо підписання Конвенції про процедуру міжнародного митного транзиту при перевезенні вантажів залізничним транспортом, розробка проекту Закону «Про приєднання України до Конвенції про спільну транзитну процедуру» та ін.

На міжгалузевому рівні Міністерством транспорту та зв'язку та Укрзалізницею приймаються дієві заходи щодо узгодження спільно із залізничними адміністраціями сусідніх країн, національними портами та термінальними комплексами привабливих тарифних умов на транспортування вантажів у напрямку України.

У 2002–2005 роках з метою облаштування пунктів пропуску (контролю) через державний кордон України, у тому числі на прикордонних переходах у межах МТК, за рахунок власних коштів виконана Комплексна програма розвитку державного кордону України, на ще було витрачено майже 15 млн. дол. США.

Виконані роботи по додатковому облаштуванню всіх залізничних пунктів пропуску через державний кордон України спорудженнями, пристроями, вантажними механізмами, засобами зв'язку для проведення якісного та своєчасного митного і прикордонного контролю вантажних поїздів. Огороджені станційні колії і митні зони, посилено їх освітлення, проведений ремонт службових приміщень тощо. Вжиті заходи спрямовані на вдосконалення технології роботи прикордонних станцій і пунктів пропуску, поліпшення взаємодії залізниць, органів митного і прикордонного контролю.

В результаті вдосконалення технології роботи прикордонних передаточних станцій зменшено час обробки поїздів із транзитними вантажами на 0,5–2,0 год.

У зв'язку з наявністю різної ширини колії: в Україні – 1520 мм, у Польщі – 1435 мм з 2003 року в міжнародному залізничному сполученні між Україною та Республікою Польща на прикордонному переході Мостиська II введено в експлуатацію колієперевідний пристрій для автоматичної зміни відстані між колесами в колісних парах (система SUW-2000).

Запровадження зазначеної технології дозволило в 4 рази зменшити час перетину українсько-польського кордону, що значно підвищило комфортність поїздки, позбавило пасажирів від цілого ряду незручностей. В перспективі планується застосування вагонів з розсувними колісними парами системи SUW-2000 для поїздок до інших країн Європи.

Подальші плани для наближення українських залізниць до європейських стандартів

Розвиток інфраструктури залізниць України здійснюється по двох напрямках: забезпечення масових перевезень та здійснення швидкісного і високошвидкісного руху поїздів.

Підвищення дозволеної швидкості руху та організація швидкісного руху поїздів передбачається, у першу чергу, на напрямках міжнародних транспортних коридорів та магістралях, що з'єднують найбільші міста України.

Проектом Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів **на 2006–2010 рр.** передбачено виконання, головним чином, організаційно-технологічних заходів. Це маркетинг, вдосконалення тарифної політики, кардинальне покращення взаємодії з митниками та прикордонниками, дотримання європейських вимог до мінімізації термінів перетину кордону.

Передбачається створення термінальних центрів на мережі залізниць в межах МТК, а саме Київ-Ліски, Усатове, Одеса-Порт, Скнилів, Чоп, Маріуполь-Порт, Донецьк-II, Луганськ, Ковель, Харків-Червонозаводська, Дніпропетровськ-Вантажний.

Створення регіональних центрів на мережі залізниць в межах МТК передбачається у пунктах: Козятин-I, Полтава-Південна, Джанкой, Запоріжжя-Ліве, Жмеринка, Шепетівка.

Інфраструктура залізниць доповняється створенням мережі транспортно-складських комплексів, консолідуючих та логістичних центрів, які повинні забезпечити функціонування транспортних коридорів та організацію контейнерних та контрейлерних перевезень.

Проводиться робота зі створення і розвитку потужних логістичних комплексів у найбільш вантажоспоживаючих регіонах України (в Харкові, Луганську, Одесі). З метою розвитку перевезень вантажів у сполученні МТК планується створення сучасних перевантажувальних комплексів на прикордонних переходах України з Угорщиною і Польщею (ст. Чоп і Мостиська).

Продовжуються роботи з електрифікації залізниць, застосування саморегулюючої, інтелектуальної системи тягового електропостачання, що забезпечить оптимальний процес енергозабезпечення тяги.

Головним напрямком розвитку систем сигналізації, централізації та блокування є оновлення засобів залізничної автоматики на базі створення мікропроцесорних та комп'ютерних систем.

При розвитку телекомунікаційних мереж впроваджуються волоконно-оптичні лінії зв'язку (ВОЛЗ) та цифрові системи зв'язку та радіозв'язку, що вирішує проблеми підвищення надійності не тільки магістральних та технологічних видів зв'язку залізниць, а також питання забезпечення надійним зв'язком практично усіх районів України.

Пріоритетним для залізниць України є **впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів**, яке передбачає курсування денних поїздів між Києвом, більшістю обласних центрів та найбільших міст України, з терміном перебування у дорозі 4–7 годин та застосуванням вагонів підвищеної комфортності.

Крім вирішення соціальних питань, значної економії часу перебування пасажирів у дорозі, суттєво знижуються інвестиційні потреби залізниць за рахунок забезпечення составом денного поїзда рейсів в обидва напрямки за добу, що робить такі перевезення у 2,5 рази ефективніші ніж звичайні поїзди. Виконується програма поетапного переходу на прискорені денні пасажирські експresi. Таке сполучення вже з'єднає Київ з Харковом, Дніпропетровськом, Хмельницьким. Наступним напрямком є Львів.

Виконуючи спільне рішення Міністрів транспорту Російської Федерації та України в серпні 2005 р. впроваджено *прискорений рух пасажирських поїздів* на напрямку Київ–Москва.

Залізничний транспорт України є одним з основних чинників динамічного розвитку економіки країни, в силу своєї природи ніколи не замикався в рамках однієї держави, будучи відкритим економічним утворенням. Тісний взаємозв'язок залізниць Європи склався історично і в сучасних умовах здобуває усе більший динамізм, як у сфері технологічних процесів, так і у сфері економічної лібералізації, у розширенні горизонтів управління на основі нових засобів комунікацій. Залізниці України вибу-

довують власну стратегію розвитку в XXI столітті, діють цілеспрямовано, формуючи економічно толерантну політику відповідно до сучасних реалій спеціалізації і міжнародного поділу праці. Укрзалізниця прагне стати надійною ланкою в міжнародній транспортній системі.

4.2. ЗАЛІЗНИЦІ УКРАЇНИ

Загальні положення. Обсяги перевезень

Залізнична мережа України включає 6 доріг: Донецьку, Львівську, Одеську, Південну, Південно-Західну, Придніпровську. Кожна з доріг відрізняється як густотою шляхів, що припадають на одиницю площі, так і умовами роботи. Густота транспортної мережі й розміри перевезень характеризують у деякій мірі загальний рівень економічного розвитку регіону.

Найбільша частка двоколіїних ділянок від загальної довжини залізниць України припадає на Донецьку залізницю (24%), електрифікованих ділянок і облаштованих автоблокуванням найбільше на Придніпровській залізниці (відповідно 24 і 22%).

В табл. 4.1–4.2 наведено показники перевезень залізничним транспортом України за залізницями.

Таблиця 4.1

Частка залізниць у відправленні вантажів у 1991–2002 рр.

Залізниця	1991		1995		2000		2002	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
Всього	851,0	100	360,2	100	295,9	100	330,2	100
Донецька	323,5	38,0	138,5	38,5	132,3	44,7	145,0	43,9
Придніпровська	219,4	25,8	98,5	27,3	93,4	31,6	98,1	29,8
Південна	65,9	7,7	30,8	8,6	19,1	6,5	26,4	8
Південно-Західна	79,3	9,3	28,9	8,0	15,9	5,3	19,8	6
Одеська	68,6	8,1	24,2	6,7	14,2	4,8	19,4	5,8
Львівська	94,3	11,1	39,3	10,9	21,0	7,1	21,5	6,5

Таблиця 4.2

Частка залізниць у вантажообігу у 1991–2002 рр.

Залізниці	1991		1995		2000		2002	
	Млрд. т км	%	Млрд. т км	%	Млрд. т км	%	Млрд. т км	%
Всього	402,3	100	195,8	100	172,8	100	193,1	100
Донецька	80,9	20,1	30,0	15,3	33,7	19,5	33,3	17,3
При- дніпровська	79,3	19,7	38,3	19,6	39,8	23,0	44,1	22,8
Південна	58,2	14,5	18,7	9,6	13,1	7,6	17,6	9,1
Південно- Західна	76,6	19,1	46,1	23,5	30,8	17,8	33,2	17,2
Одеська	67,7	16,8	38,6	19,7	35,7	20,7	45,7	23,7
Львівська	39,5	9,8	24,1	12,3	19,7	11,4	19,2	9,9

Характеристика залізниць

Донецька залізниця — це потужний транспортний комплекс, що обслуговує важливий промисловий район України — Донбас. Донецька залізниця займає крайній південний схід Донецько-Придніпровського промислового району, охоплюючи найбільшу індустріально розвинуту його частину — Донбас. Експлуатаційна довжина дороги 2,9 тис. км.

Вона пролягає через території Донецької, Луганської, частково Дніпропетровської, Запорізької, Харківської областей (рис. 4.1). Завдяки їй Донбас пов'язується з Придніпров'ям, центральні райони Росії, України — з Кавказом і Поволжям.

Донецька залізниця — лідер у галузі вантажоперевезень. На її частку припадає 12,9% загальної довжини залізничної мережі України, у той же час питома вага загального навантаження і розвантаження найбільша і становить відповідно 44,0 і 34,3%. Донецька залізниця виконує 18,0% вантажообігу і 10,3% пасажирообороту залізниць країни.

З введенням в експлуатацію електрифікованої ділянки Штерівка–Красна Могила (73 км) на транспортному коридорі Європа–Азія промисловий Донбас одержав нове і зручне сполучення з півднем Росії і Кавказом.

Найбільш вантажонапружена ділянка Донецької дороги – Дебальцево–Ясиновата–Чаплино – є частиною електрифікованої магістралі, що з'єднує Донбас з Наддніпрянщиною, центральними і західними районами України. Інший важливий напрямок йде від Харкова на Червоний Лиман–Горлівку–Криничне–Іловайське і далі на Марцево і Ростов-на-Дону. По цих двох добре технічно оснащених лініях проходить майже половина всіх зовнішніх і транзитних вантажних зв'язків дороги. У районі тяжіння цих головних магістралей Донбасу знаходяться такі промислові центри, як Донецьк, Макіївка, Горлівка і Єнакієво.

Рис. 4.1

Схема Донецької залізниці



Значна частина вантажів йде на схід по напрямках від Дебальцево на Попасну, Луганськ і Должанську. У районі тяжіння цих ліній розташовані промислові центри Східного Донбасу – Луганськ, Алчевськ, Лисичанськ і Північнодонецьк.

Лінія, що відходить до півночі від Донецька на Харків і Полтаву, обслуговує Константинівку, Краматорськ і Слов'янськ – центри машинобудування і хімічної промисловості.

Відправлення вантажів станціями Донецької дороги перевищує їх прибуття. Донецька дорога – великий відправник і одержувач будівельних матеріалів і вапняку для металургійної промисловості. По обсягу ввезеної залізної руди дорога займає перше місце серед усіх доріг країни. Вона одержує залізну руду в основному з Криворіжжя.

У межах дороги мається близько 30 станцій, розміри навантаження кам'яного вугілля яких перевищують 2 млрд. т. Серед них Кальміус, Чумаково, Рутченково, Мандрикіно (у Донецькій області), Червоний Промінь і Красnodон (у Луганській області). Щодо відправлення чорних металів виділяються станції Сартана (Маріуполь), Ясиновата й Алчевськ, що обслуговують найбільші металургійні комбінати Донбасу. Мінеральні будівельні матеріали і вапняк для металургійного виробництва відправляють станції Каракуба, Годин Яр, Еленкова, Амвросіївка, Червоний Лиман. Будівельні вантажі у великій кількості одержують станції, що обслуговують промислові центри Донбасу–Донецьк, Маріуполь, Макіївка і Луганськ.

Частка транзиту в структурі перевезень дороги не перевищує 1/4, однак, з огляду на загальний обсяг перевезень, абсолютні розміри транзиту через Донбас значні. До числа основних транзитних вантажів відносяться чорні метали, машини і промислове устаткування, нафтопродукти, хліб і ліс.

Через Донецьку дорогу впливає дуже великий потік транзитних пасажирів, що їдуть на Кавказ, частково в Крим і назад у центр Росії й Урало-Поволжя. Найбільша кількість пасажирських поїздів пропускається по магістралі Лозова–Слов'янськ–Іловайськ–Марцево–Ростов-на-Дону.

Донецька дорога в межах території, що обслуговується, взаємодіє, головним чином, з автомобільним транспортом. Роль головної автомобільної дороги Донбасу виконує упоряджене шосе, що йде від Харкова на Ростов-на-Дону через Слов'янськ, Артемовськ, Дебальцево і Ровеньки. Від нього відходять автодороги до Горлівки, Донецька, Макіївки, Краматорська, Константинівки, Лисичанська, Північнодонецька, Алчевська, Кадіївки і Луганська.

Реконструйовано вокзали станцій Донецьк, Маріуполь, Комунарськ, Харцизьк, Луганськ та ін. Оновлення станції Маріуполь-Порт дозволило

у 2,5 раза збільшити переробку вагонів у Маріупольському порту, що є найбільшим на Азовському морі.

Придніпровська залізниця – одна з найнапруженіших за обсягом відправлення вантажів: вугілля, залізної та марганцевої руди, чорних металів, будівельних матеріалів, сільськогосподарської продукції. Питома вага загального навантаження становить 30,5%, а розвантаження майже 24% (на другому місці після Донецької залізниці). На частку Придніпровської залізниці припадає 22,8% вантажообігу і стільки ж відсотків пасажирообороту залізниць України.

Залізниця обслуговує частину Нижньої Наддніпрянщини і Кримський півострів – Дніпропетровську, Запорізьку і Крим та окремі райони ще п'яти областей України (рис. 4.2). Загальна протяжність залізниці становить понад 3200 км, або 14,5% загальної довжини залізничної мережі України. З них 58,4% електрифіковано, 83,4% колій обладнано системою автоматичного регулювання руху, 90% станцій — електричною централізацією, більше 55% становить безстикова колія.

Перевізна робота виконується 244 станціями, з яких 4 сортувальних, 7 пасажирських, 67 вантажних, 19 дільничних.

Густота залізничної мережі в Наддніпрянщині у 2–2,5 рази менша, ніж у Донбасі, що пов'язано переважно з меншою насиченістю території заводами, фабриками, шахтами, а також з наявністю в межах дороги річкового транспорту (р. Дніпро).

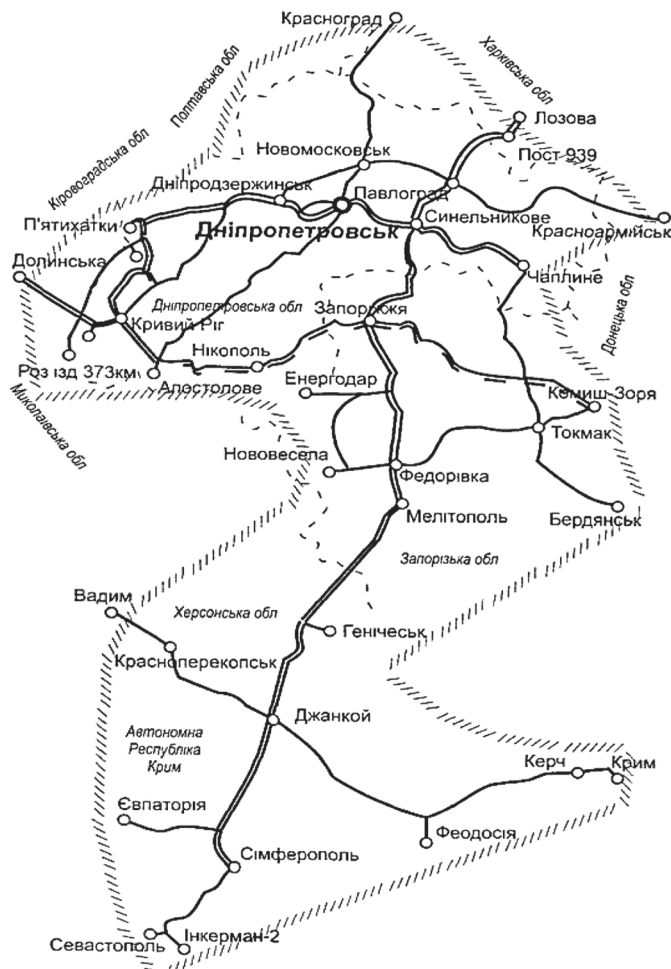
Основна частина широтних перевезень вантажів здійснюється на ділянках Чаплине–Синельніково–Нижньодніпровськ–Верховцеве–П'ятихатки й Камиш Заря–Пологи–Запоріжжя–Апостолове–Кривий Ріг–Долинська. Перший з них є найбільш вантажонапруженим. Для часткового розвантаження його була побудована лінія Червоноармійськ – Павлоград–Новомосковськ–Дніпродзержинськ, що дозволило направити в першу чергу транзитні потоки кам'яного вугілля в обхід Дніпропетровського залізничного вузла.

Найбільш значна по довжині в межах дороги меридіональна лінія завантажена тільки на ділянці між Запоріжжям і Лозовою, що з'єднує Наддніпрянщину з Харковом і проходить через Західний Донбас – район вуглевидобутку. По цій лінії з Криму вивозять вапняк для чорної металургії Наддніпрянщини. Широтна ділянка Придніпровської дороги Камиш Зор–Верхній Токмак–Нововесела (і далі на Каховку) завантажений транзитним потоком кам'яного вугілля з Донбасу до морських портів Херсон і Миколаїв. Лінія Керч використовується для вивозу керченської руди, основний потік якої випливає Маріупольським шляхом.

Придніпровська дорога немає настільки яскраво вираженої переваги відправлення вантажів над їх прибуттям, як Донецька: на 1 т відправлених вантажів тут приходиться усього 0,9 т прибутих.

Рис. 4.2

Схема Придніпровської залізниці



Майже половина усіх вантажів, що відправляються дорогою, – залізна і марганцева руда Криворізького і Нікопольського басейнів. На внутрішньодорожні перевози вантажів приходится тільки 1/3 цієї руди, інша її кількість відправляється на металургійні заводи Донбасу й експорт. Друге місце в структурі вантажів, що відправляються Придніпровською дорогою, займають будівельні матеріали, третє – чорні метали.

Серед одержуваних станціями Придніпровської дороги вантажів переважають кам'яне вугілля, вивезене з Донбасу, залізна руда, допоміжна металургійна сировина і будівельні матеріали. По відправленню чорних металів найбільшими є Запоріжжя, Кривий Ріг і Дніпропетровськ, будівельних матеріалів і флюсів – станції, що примикають до порту Запоріжжя.

За ввезенням вантажів виділяються Дніпропетровсько-Дніпродзержинський, Запорізький і Криворізький залізничні вузли, у структурі ввозу яких основне місце займають кам'яне вугілля, залізна руда, флюси і будівельні матеріали. По сумарній роботі станції найбільш великий на дорозі є Криворізький вузол. Великий також вантажообіг Запорізького і Дніпропетровсько-Дніпродзержинського вузлів.

У Наддніпрянщині, як і в Донбасі, транзитні перевезення невеликі. Основний потік транзитних вантажів впливає через Придніпровську дорогу до чорноморських портів – Херсону, Миколаєва, а також на експорт у західному напрямку. У потоці транзитних вантажів головну роль відіграють кам'яне вугілля, чорні метали, хлібні і лісові вантажі.

Перевезення пасажирів по напрямках сильно коливаються. Дуже великий потік транзитних пасажирів впливає в Крим і по лінії Лозова–Запоріжжя–Мелітополь–Джанкой і далі до Сімферополя, Керчі, Феодосії, Севастополя, Євпаторії і назад.

Придніпровська дорога тісно взаємодіє з Дніпровським річковим шляхом, що у межах дороги має два найбільших порти: Нижньодніпровськ (Дніпропетровськ) і порт у Запорожжі. Через ці порти впливають кам'яне вугілля, залізна руда, мінерально-будівельні матеріали і зернові вантажі.

Взаємодія дороги з морським транспортом здійснюється через Бердянськ – порт Азовського моря і кримські порти – Євпаторію, Севастополь, Феодосію і Керч.

Найважливішою автомобільною дорогою, що проходить від території Наддніпрянщини і Криму, є упоряджене шосе Харків–Красноград–Новомосковськ–Запоріжжя–Мелітополь–Джанкой–Сімферополь–Севастополь, широко використовується для перевезень вантажів на дальні відстані, особливо коштовних і швидкопсувних сільськогосподарських

вантажів. Найважливішими автодорогами є також дороги Кривий Ріг–Дніпропетровськ–Новомосковськ і Кривий Ріг–Нікополь–Запоріжжя.

За кількістю відправлених пасажирів (23,8% від загального обсягу) Придніпровська залізниця займає друге місце після Південно-Західної.

Усі перевезення виконуються електровозами ВЛ8, ЧС7, ЧС2 і тепловозами 2Т3116, з них 95% припадає на електротягу. На полігоні залізниці експлуатуються українські електровози ДЕ1 Дніпропетровського електровозобудівного заводу. Ремонт та технічне обслуговування рухомого складу, верхньої будови колії, технічних споруд та обладнання здійснюють 12 локомотивних, 14 вагонних депо.

Південна залізниця — одна з найстарших на мережі залізниць України. Обслуговує Харківську, Сумську, Полтавську і частину територій областей, що прилягають до них, з населенням близько 20 млн. чоловік (рис. 4.3).

Рис. 4.3

Схема Південної залізниці



Експлуатаційна довжина залізниці 2811 км, що становить 12,6% від загальної довжини мережі залізниць України. На її частку припадає

8,5% вантажообігу і 12,0% пасажирообігу залізниць країни. Магістраль обслуговує понад 1000 промислових підприємств. Структура обсягу перевезень має індустріально-аграрний характер.

До складу залізниці входять три регіональні представництва — Сумське, Полтавське і Куп'янське (Харківське включене до Управління залізниці), 161 станція, 12 локомотивних і 6 вагонних депо, 15 дистанцій колії та ін.

Південна дорога забезпечує вихід з Донбасу і Наддніпрянщини на північний захід – в бік Москви, Брянська, Гомеля і Києва, а також на північний схід і схід – в бік Воронежа і Пензи. Відповідно до цього Південна дорога має три основних вантажонапружених напрямки: центральний, що йде від станції Букіно через Харківський залізничний вузол на Готню і далі на Брянськ і Москву; східне, від станції Слав'яногорської через Куп'янський залізничний вузол на Валуйки, а звідти через Старий Оскол, Касторную і Єлець на Москву і через Георгіу-Деж на Воронеж і Пензу; західне, що йде від Лозової через Полтавський залізничний вузол на Ромадан, Гребінки і Київ. По всіх цих напрямках з Донбасу йде транзитний потік чорних металів, хімічних вантажів, будівельних матеріалів, машин і промислового устаткування.

Центральний напрямок обслуговує також вантажні зв'язки Донбасу з Харківським промисловим вузлом. Від Харкова до півночі направляється потік машин і промислового устаткування з машинобудівних заводів міста.

Тісні економічні зв'язки існують між Харковом і Наддніпрянщиною. Їх обслуговують залізничні лінії Позов–Харків, Красноград–Харків і Кременчук–Полтава–Харків, по яких впливають також і транзитні вантажі з Наддніпрянщини у центральні райони країни. Зв'язок Донбасу з Республікою Білорусь і Північним Заходом забезпечує лінія Букіно–Харків–Суми–Ворожба.

Обслуговуючи в основному центри обробної промисловості, Південна дорога має пасивний вантажообіг: вона відправляє в 1,5 рази менше вантажів, ніж одержує. Серед вантажів, що відправляються Південною дорогою, перше місце займає залізна руда. Потім впливають будівельні матеріали, нафтопродукти, цукровий буряк і хлібні вантажі, перевезені, як правило, у межах дороги, а також машини, металовироби і цукор, що відправляються переважно за її межі. У структурі увезених вантажів представлені будівельні матеріали, кам'яне вугілля, нафтопродукти, чорні метали, цукровий буряк і хлібні вантажі.

Найбільші станції прибуття вантажів – станції Харківського залізничного вузла, Полтава, Суми і Кременчук.

Головне місце у вантажній транспортній роботі дороги займає Харківський вузол, у якому сходяться 8 магістральних залізничних напрямків, 4 з

який електрифіковані. У структурі вантажообігу Харківського вузла головне місце займає транзит. Найбільша вантажна станція вузла – Індустріальна. Вона обслуговує такі машинобудівні заводи Харкова, як тракторний та ін.

Південна дорога виконує значну частину мережного пасажирообороту. Найбільш великий пасажиропотік йде по напрямку Харків–Лозова.

Взаємодія з річковим транспортом у межах дороги здійснюється через Кременчуцький порт. Територію Харківської області перетинає шосе Москв–Харків–Сімферополь. Інші важливі автомобільні дороги, які проходять по території, що обслуговується Південною дорогою: Київ–Лубни–Полтава–Харків, Харків–Ростов-на-Дону, Полтава–Кременчук, Ахтирка–Харків.

57% перевезень здійснюються електротягою, електрифіковано майже 39% колії. Облаштовані автоблокуванням 75% колії, електричною централізацією обладнано 92% стрілок, 77% колії – безстикова. На залізниці створена мережа агентних пунктів для обслуговування підприємств Харкова та Харківської області – в апараті Харківської та Куп'янської дирекцій залізничних перевезень, на станціях Основа, Шебелинка, Харків-Балашовський, Лозова та ін.

Виконані значні ремонтні роботи об'єктів пасажирського господарства на станціях Козача Лопань, Балаклея, Красноград, Лозова, Полтава-Південна, Гоголеве, Шебелинка.

Південно-Західна залізниця обслуговує північні області України – Хмельницьку, Вінницьку, Житомирську, Київську, Чернігівську і частково Сумську (рис. 4.4).

Експлуатаційна довжина дороги 4,7 тис. км, що становить 20,9% від загальної довжини мережі залізниць.

Основний кістяк магістральної мережі Південно-Західної дороги був побудований у дореволюційний час. У радянський період відбувалося випрямлення і посилення окремих напрямків, будувалися під'їзні колії до промислових центрів, що розвиваються, новим цукровим заводам, родовищам будівельних матеріалів. Було поліпшено транспортно-географічне положення Чернігова (будівництво залізничних виходів до Гомеля і на захід до Ковеля і Бреста) і Житомира (створення прямого виходу на Наддніпрянщину).

Густота мережі в межах дороги висока, особливо у Вінницькій, Хмельницькій, Житомирській і Київській областях, що мають інтенсивне цукробурякове виробництво.

Головна лінія Південно-Західної дороги – напрямок Хутір Михайлівський–Конотоп–Бахмач–Ніжин–Київ–Козятин–Вінниця–Жмеринка–

Хмельницький–Тернопіль. До Жмеринки вона електрифікована. Починаючи зі станції «Київ», ця магістраль має значний вантажопотік, що складається з кам'яного вугілля, чорних металів, хімічних продуктів і машин Донбасу і Харкова, до яких зі станції Фастів додається потік залізної руди і чорних металів Наддніпрянщини. Для вивозу експортних вантажів на Брест важливе значення має лінія Шепетівка–Здолбунів–Рівне–Луцьк–Ковель.

У загальному обсязі робіт дороги 3/5 складає транзит. Головні транзитні вантажі – залізна руда, нафтопродукти, кам'яне вугілля, чорні метали, хліб і ліс.

Рис. 4.4

Схема Південно-Західної залізниці



Південно-Західна залізниця, що обслуговує територію з розвинутою обробною промисловістю й інтенсивним сільським господарством, має пасивний вантажообіг: відправлення вантажів з її станцій менше

прибуття. Серед вантажів, що відправляються, на першому місці знаходяться мінеральні будівельні матеріали, головним чином будівельний камінь і виробні матеріали, що добуваються в ряді районів Українського кристалічного масиву. Істотна частка у відправленні вантажів продукції харчової промисловості і сільського господарства, а в прибутті – кам'яного вугілля, лісових вантажів, нафтопродуктів і чорних металів.

Найбільші станції прибуття вантажів – станції Київського залізничного вузла, Вінниця, Чернігів, Житомир і Біла Церква.

Для Південно-Західної залізниці характерний інтенсивний пасажирський рух, особливо в напрямках від Києва на Львів, Одесу і Сімферополь. Найбільшою станцією по відправленню пасажирів у дальньому і приміському сполученні на Південно-Західній дорозі є Київ.

У межах дороги залізничний транспорт широко взаємодіє з річковим. Найважливіші перевалочні пункти змішаних залізнично-водяних перевезень – Київ і Чернігів.

Територія, що обслуговується Південно-Західною дорогою, має густу мережу автомобільних доріг із твердим покриттям. Найбільш важливими серед них, використовуваними як магістральні шляхи, є дві меридіональні дороги: Гомель–Чернігів–Біла Церква–Умань з виходом на Одесу, Мозир–Деркач–Житомир–Бердичів–Вінниця–Ямпіль з виходом на Бельці і Кишинів з відгалуженням від Коростеня на Новоград–Волинський–Хмельницький і Кам'янець–Подільський і три широтні: Київ–Житомир–Новоград–Волинський–Рівне, Біла Церква–Казатин–Любар–Ямпіль–Кременець і Умань–Вінниця–Хмельницький–Тернопіль.

Площа території, що прилягає до Південно-Західної залізниці, становить 107,9 тис. кв. км, у зоні дії залізниці знаходиться 9,3 млн. чол. Експлуатаційна довжина залізниці майже 4600 км, що становить 20,9% від загальної довжини мережі залізниць. Південно-Західна залізниця лідирує серед залізниць України за обсягом пасажирських перевезень. Пасажирообіг становить 31,3% від загального пасажирообороту залізниць України. Відправлено майже 142 млн. чол. Саме тому велика увага на залізниці приділяється не тільки технології перевізного процесу, але й забезпеченню необхідного сервісу на вокзалах і в поїздах.

Головна лінія Південно-Західної залізниці — напрямок зернове–Хутір Михайлівський–Конотоп–Ніжин–Київ–Козятин–Жмеринка–Хмельницький–Волочиськ – є частиною Критських коридорів № 3, № 9-с.

Проводяться роботи з оновлення й ремонту інфраструктури в напрямках міжнародних транспортних коридорів. У 2001 р. здійснена реконструкція головних приміщень центрального та приміського вокзалів ст. Київ, що дозволило збільшити пропускну здатність пасажиропотоку з 7,5 до 10 тис. пасажирів на добу. Збудовано новий павільйон вокзалу.

Одеська залізниця — важлива складова єдиного транспортного конвейєра південного заходу України. Залізниця пролягає по території шести областей: Одеської, Миколаївської, Херсонської, Черкаської, Кіровоградської та Вінницької (рис. 4.5), її експлуатаційна довжина майже 4100 км (18,7%).

Рис. 4.5

Схема Одеської залізниці



Протяжність електрифікованих ліній 1702 км. На її частку припадає майже 22% вантажообороту і 13% пасажирообігу залізниць країни.

Територію, що обслуговується дорогою, перетинають наступні магістральні автодороги: Одеса–Умань–Київ, Одеса–Тирасполь–Кишинів, Одеса–Белград–Рени, Одеса–Миколаїв–Херсон–Каховка, Кишинів–Кіровоград.

Найбільш завантажені лінії Одеської залізниці, що йдуть до морських портів (від Вінниці і Черкас до Одеси й Іллічівська, від Знаменки, Дніпропетровська і Донецька до Миколаєва і Херсона). Широтні лінії невеликої протяжності, що обслуговують переважно сільськогосподарські райони (імені Тараса Шевченка–Квіткове–Христинівка–Зятьківці–Вапнярка–Ямпіль, Чорноліська–Помошна–Борщі, Миколаїв–Колосівка–Роздільна–Кучурган), менш завантажені. У цілому вантажонапруженість дороги значно нижче загальномережевої.

Головними вантажами, що перевозяться в напрямку до Одеси, Іллічівська і Південної, є нафтопродукти, кам'яне вугілля, чорні метали і мінеральні будівельні матеріали. Частина з них переробляється і споживається в Одесі – найбільш великому промисловому центрі українського Причорномор'я, а велика частина перевантажується на морський транспорт і йде на експорт.

У напрямку Миколаївського і Херсонського морських портів з Наддніпрянщини і Донбасу впливають кам'яне вугілля, нафтопродукти, чорні метали, залізна руда і цемент, а в зворотному напрямку – нафтопродукти і хлібні вантажі, а також глинозем.

Експортні перевезення вантажів дуже впливають на структуру вантажообігу Одеської дороги: вона має триразове перевищення прибуття над відправленням. Серед вантажів прибуття переважають нафтові, кам'яне вугілля і будівельні матеріали.

Відправляє Одеська дорога нафтопродукти, мінеральні будівельні матеріали і кам'яне вугілля.

Найбільші станції прибуття: Одеса, Рени, Миколаїв, Іллічівськ і Херсон, відправлення – Пантаївка, Одеса і Херсон.

Головні пасажиропотоки направляються до Одеси.

Одеська дорога широко взаємодіє з іншими видами транспорту – морським (у портах Одеса, Іллічівськ, Південний, Миколаїв і Херсон), річковим (у портах Ізмаїл на Дунаї, Херсон і Черкаси на Дніпрі) і автомобільним. Між портом Іллічівськ і болгарський порт Варна регулярно курсують морські залізничні пароми.

Головна особливість Одеської залізниці — її приморське і прикордонне положення. У регіоні залізниці розташовані великі морські порти: Одеський, Іллічівський, Миколаївський, Херсонський, Білгород-Дністровський, Ізмаїльський, Ренійський, Південний і Жовтневий. Вантажна робота проводиться на 166 станціях з 307 діючих на залізниці.

Основний і найважливіший напрямок вантажної і комерційної роботи Одеської залізниці пов'язаний з діяльністю портів і припортових станцій, де здійснюються операції із зовнішньоторговельними вантажами. Діють поромні переправи Іллічівськ–Варна, Іллічівськ–Поті, Іллічівськ–Батумі. Перспективним є розвиток сполучення через поромну переправу між державами Кавказу, Центральної Азії, з одного боку, і країнами Балтії, Скандинавії — з іншого.

За напрямком Вапнярка–Слобідка–Котовськ–Роздільна–Одеса і через порти, у тому числі через Одесу і Іллічівськ, проходять важливі міжнародні транспортні коридори: Критський № 9, що з'єднує північ і південь; Гданськ–Одеса; TRACECA, що з'єднує Європу, Кавказ і Азію.

Львівська залізниця — одна з найстаріших в Україні. Обслуговує сім областей Західної України: Львівську, Волинську, Закарпатську, Івано-Франківську, Рівненську, Тернопільську і Чернівецьку (рис. 4.6).

Площа регіону 110,8 тис. кв. км з населенням 9,65 млн. чол. Львівська залізниця — головні ворота в Європу. Для сполучення з країнами Західної Європи і СНД, а також Балтії на залізниці діють 20 прикордонних переходів, у тому числі: на кордоні із Польщею — 7, зі Словаччиною — 2, із Румунією — 4, Білоруссю — 2, із Молдовою — 2.

Експлуатаційна довжина залізниці становить 4552 км, що є другим показником в Україні. На її частку припадає майже 11% вантажообігу і стільки ж пасажирообороту залізниць України.

Майже 800 км ділянок Львівської залізниці входять до складу міжнародних транспортних коридорів:

- до Критського № 3: Мостиська-II–Львів–Красне–Підволочиськ;
- Критського № 5: Чоп–Львів;
- міжнародного транспортного коридору Гданськ (Балтійське море) — Одеса (Чорне море): Ягодин–Ковель–Здолбунів.

Львівська залізниця має 8% двоколіїних і 11% електрифікованих ліній. Дорога забезпечує вихід з території України на захід — через прикордонні станції Чоп, Мостиска і Брест — потоку експортних вантажів. Менш істотна роль дороги в місцевих вантажних перевезеннях.

Для місцевих перевезень використовуються лінії Львів–Самбор–Ужгород, Львів–Івано–Франківськ–Коломия і Дрогобич–Стрий–Тернопіль. Частина станцій і ліній Львівської дороги малодіяльна і в міру розвитку автомобільного транспорту, особливо в зв'язку з поширенням автопоїздів, повинна закриватися, тому що експлуатація їх неефективна.

Рис. 4.6

Схема Львівської залізниці



У внутрішньодорожньому вантажообігу головну роль грають кам'яне вугілля, в основному зі Львівсько-Волинського басейну і частково з Дон-

басу, мінеральні будівельні матеріали, нафтопродукти, чорні метали, машини, зерно, борошно і цукровий буряк. У відправленні вантажів різко домінують кам'яне вугілля Львівсько-Волинського басейну, нафтопродукти і мінеральні будівельні матеріали. Відправляються також лісові вантажі з карпатських і поліських областей, цукровий буряк і машини головним чином зі Львова.

Найбільшими станціями прибуття вантажів є станції Чоп і Мостиська, що виконують операції з експортними вантажами, а також станції Дрогобич, Надвірна, Добротвір, Львів і Рівне. Велику кількість вантажів відправляють станції Іванче, Селець і Гірник, Здолбунів, Миколаїв і Клесов.

Пасажи́рські перевезення дороги невеликі. Найбільш значний центр відправлення дальніх і особливо приміських пасажирів – Львів.

Територія, що обслуговується Львівською дорогою, відрізняється високою густотою автомобільних доріг із твердим покриттям. Однак щільність їх не скрізь однакова: вона вкрай невелика в Поліссі і Карпатах і надзвичайно висока в Прикарпатті. Великим центром автомобільних доріг є Львів, з'єднаний автомобільними магістралями через Луцьк і Ковель з Брестом, через Броди, Дубно і Рівне з Житомиром і Києвом, через Тернопіль із Хмельницьким і Вінницею, через Івано-Франківськ, Коломию і Чернівці з Бельцями і Кишиневом, через Самбор з Ужгородом і через Стрий з Мукачево.

У 1998–2001 рр. електрифікована ділянка Здолбунів–Рівне–Ківерці–Ковель (147 км). За європейськими стандартами збудовано на українсько-польському кордоні (ст. Ягодин) пункт перестановки пасажирських вагонів, що дозволило коротшим і дешевшим шляхом пропускати українські пасажирські поїзди на Захід. Зведені сучасні приміські вокзали у Львові й Червонограді. Оновлено вокзали у Львові, Чернівцях, Івано-Франківську, Тернополі, Коломиї, Чопі, Галичі, Рогатині та інших містах.

Роль залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід–Захід, Балтика–Чорне море. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е-30, що починається в Берліні, перетинає Україну по маршруту Мостиська–Львів–Київ і йде далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетинається зі швидкісними магістралями Е-59 і Е-65 і створює можливість швидкісного залізничного сполучення майже між всіма державами Європи.

В дирекція́х доріг рухом поїздів керують поїзні диспетчери, а дільниці, якими вони керують, називаються – *диспетчерськими колами*. Межами цих кіл, як правило, бувають проміжні або сортувальні станції.

Зміну поїзних диспетчерів очолює черговий по дирекції – він координує дію поїзних та локомотивних диспетчерів. За час чергування рухом поїздів на дільниці одноособово керує поїздний диспетчер. Його завдання – забезпечити рух поїздів за графіком, а в випадках порушення його – ввести поїзди, що запізнилися, до графіка.

Аналіз виконаної роботи для вдосконалення організації руху поїздів і проведення в життя невикористаних резервів має аналіз експлуатаційної роботи залізничної мережі, доріг, відділків і станцій.

Є оперативний та періодичний аналізи.

Оперативний аналіз – полягає в розборі результатів роботи за зміну, добу.

Періодичний аналіз – за п'ятиденку, декаду, місяць тощо.

Необхідними умовами правильного планування та оперативного керівництва поїздною та вантажною роботою є знання фактичного положення на лінії.

4.3. СПОРУДИ І ПРИСТРОЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Поняття про комплекс пристроїв, споруд

Залізниця – це комплекс інженерних споруд, призначених для пропускання поїздів з установленою швидкістю. Прообразом залізниці були заводські колійні лежневі шляхи, по яких переміщалися вагонетки з рудою за допомогою водяного колеса і канатів.

У 1788 р. на Олександрівському гарматному заводі в Петрозаводську було споруджено дорогу з чавунними рейками довжиною 173,5 м. А в 1809 р. було закінчено будівництво на Алтаї чавунної дороги з кінною тягою. Дорога одержала назву «чавунка». У 1825 р. англійський винахідник паровоза Дж. Стефенсон проклав між Стоктоном і Дарлінгтоном рейкову дорогу, якою промчав перший локомотив. Цей рік людство вважає роком народження залізниці. У Росії перша громадська залізнична лінія з застосуванням парової тяги відкрилася в 1837 р., зв'язавши столицю з Царським Селом. У 1851 р. було введено в дію першу магістральну двоколійну залізницю між Петербургом і Москвою.

Нині залізничний транспорт є великим багатогалузевим господарством, до складу якого входять залізниці і підприємства, а також адміністративно-господарські, культурно-побутові, медичні установи, наукові, проектні та навчальні заклади. Для виконання перевізного процесу залі-

зниці мають технічні засоби, що складаються з рухомого складу, залізничних споруд і пристроїв, до яких належать:

- *залізнична колія* з необхідним колійним розвитком на роздільних пунктах для приймання, схрещення, обгону, розформування, формування і відправлення поїздів та виконання інших операцій;
- *споруди* для посадки, висадки і обслуговування пасажирів;
- *пристрої для збереження, навантаження і вивантаження вантажів*;
- *пристрої автоматики, телемеханіки і зв'язку* для забезпечення безпеки руху поїздів і прискорення виробничих процесів;
- *споруди* для екіпірування і ремонту локомотивів і вагонів;
- *пристрої електропостачання*, включаючи тягові підстанції і контактну мережу на електрифікованих лініях;
- *пристрої водопостачання*;
- *пристрої матеріально-технічного постачання*.

4.4. ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ

В умовах переходу країни, у тому числі і залізниць, на ринкові відносини важливими факторами є зниження собівартості перевезень і підвищення їхньої прибутковості. У зв'язку з цим до основних економічних показників роботи залізничного транспорту належать: продуктивність праці, собівартість перевезень, прибуток, рентабельність, фондівдача.

Продуктивність праці на залізничному транспорті – це кількість тонно-кілометрів і подвоєне число пасажиро-кілометрів, що припадають на одного працівника, зайнятого в перевезеннях ($\mathcal{U}_n$):

$$\mathcal{U} = \frac{\sum PL + 2\sum AL}{\mathcal{U}_n} \quad (\text{тис. т-км на одного працюючого}). \quad (4.1)$$

Собівартість перевезень визначається грошовим вираженням поточних витрат ($\sum E$) на виконання одиниці перевезень:

$$\Gamma = \frac{\sum E}{\sum PL_3} \quad (\text{грн./10 зведених т-км}). \quad (4.2)$$

Сума експлуатаційних витрат на виконання перевезень ($\sum E$) включає: фонд оплати праці, відрахування на соціальні потреби, вартість палива, електроенергії, матеріалів, амортизаційні відрахування, інші витрати.

Прибуток – це показник, що характеризує всю господарську діяльність залізниць і підприємств транспорту. Вона визначається як різниця між доходами і експлуатаційними витратами (E):

$$\Pi = D - E, \quad (4.3)$$

де D – сумарні доходи, тобто кошти, отримані залізницею, дирекцією або підприємством за вироблену і реалізовану продукцію, роботу і послуги (щодо перевезення пасажирів, вантажів, пошти і багажу; за роботи, виконані підсобними і промисловими підприємствами тощо).

Важливо знати не тільки абсолютні розміри прибутку (Π), але і скільки його отримано з кожної гривні вартості виробничих фондів, що дорівнюють сумі основних фондів (OF) і обігових коштів ($ОБК$), тобто *рентабельність*.

Рентабельність (P) визначають за формулою:

$$P = \frac{\Pi}{OF + ОБК} \times 100\%. \quad (4.4)$$

До *основних виробничих фондів* належать виробничі і службові будівлі, споруди (колія, лінії електропередачі тощо), рухомий склад, прилади, механізми, верстати, устаткування (наприклад, вантажно-розвантажувальне та ін.). До *обігових коштів* належать: оборотні виробничі фонди (матеріали, сировина, паливо, запасні частини) і фонди обігу (запаси готової продукції на складі, кошти на рахунках банківських та інших кредитних установ).

Показник *фондовіддачі* характеризує рівень використання основних виробничих фондів у виразі:

$$\text{- натуральному} \quad \Phi_n = \frac{\sum PL_z}{OF} \text{ (зв. т-км/грн.);} \quad (4.5)$$

$$\text{- ціновому} \quad \Phi_{\text{ц}} = \frac{\Pi}{OF} \text{ (грн./грн.).} \quad (4.6)$$

Розглянуті економічні показники тісно пов'язані між собою: із збільшенням продуктивності праці знижується собівартість і зростає прибуток, рентабельність перевезень і фондовіддача.

4.5. ГАБАРИТИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ

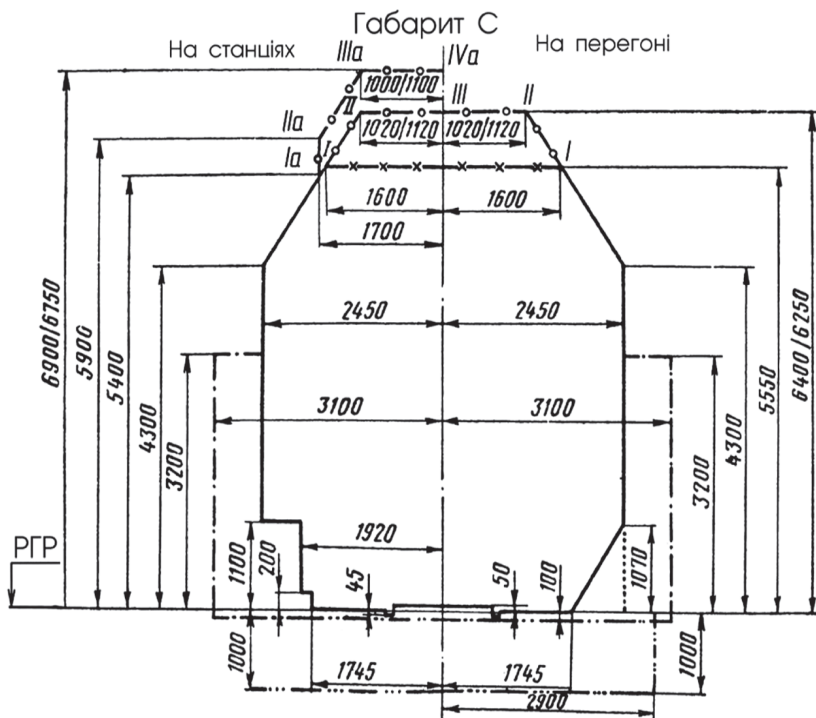
Для забезпечення безпеки руху поїздів потрібно, щоб локомотиви і вагони, а також вантажі на відкритому рухомому складі могли вільно проходити повз пристрої і споруди залізничного транспорту, не зачіпаючи їх, а також повз рухомий склад, що прямує по сусідніх коліях. Ця вимога забезпечується дотриманням установлених Державним стандартом габаритів наближення споруд (С) і габаритів рухомого складу (Т).

Рис. 4.7

Габарит наближення споруд С (мм).

РГР – рівень верха головки рейки;

–х– для споруд та пристроїв на коліях, де електрифікація відсутня.



Габаритом наближення споруд називається граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, усередину якого, крім рухо-

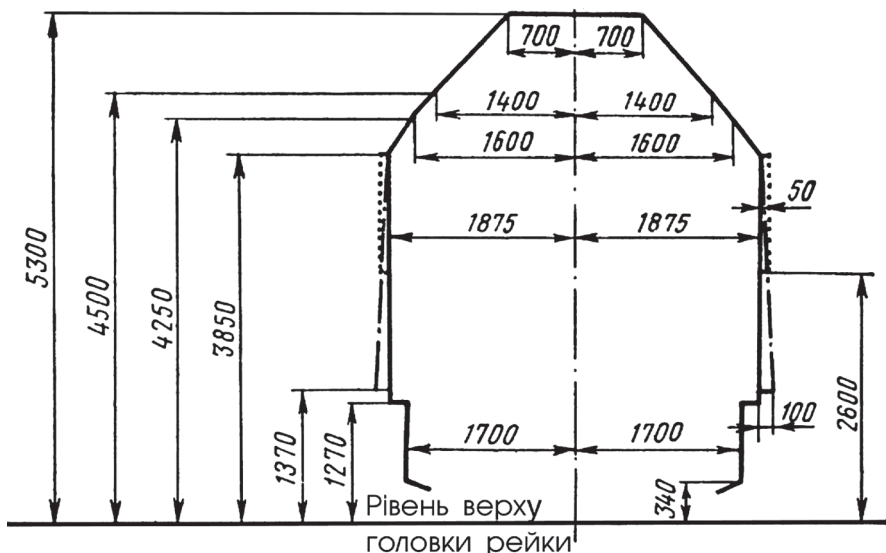
мого складу, не повинні заходити ніякі частини споруд і пристроїв. Виняток становлять лише ті пристрої, які призначені для безпосередньої взаємодії їх з рухомим складом (вагонні сповільнювачі в робочому стані, контактні проводи з деталями кріплення тощо).

Основним габаритом наближення споруд на дорогах є габарит С. Контур I–II–III установлено для перегонів, а також для колій на станціях (у межах штучних споруд). Контур Ia–IIa–IVa – для інших колій станцій. Висота габариту зазначена (рис. 4.7) дробом: чисельник – для контактної підвіски з несівним тросом, знаменник – для контактної підвіски без несучого тросу. Для перевірки дотримання габаритів наближення споруд застосовується встановлювана на платформі спеціальна *габаритна рама*, яка являє собою дерев'яну конструкцію, зовнішній контур якої відповідає контуру габариту С. Вільний прохід рами біля споруд і пристроїв свідчить про дотримання габариту С.

Габаритом рухомого складу називається граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виходячи за його межі, повинен міститися як порожній, так і навантажений рухомий склад, установлений на прямій горизонтальній колії.

Рис. 4.8

Габарит рухомого складу Т (мм).



Основним габаритом рухомого складу є габарит Т, розміри (у мм) якого показані на рис. 4.8.

Простір між основними контурами габариту рухомого складу Т, суміщеного з габаритом наближення споруд С, а також між рухомим складом, що знаходиться на суміжних коліях, необхідний для того, щоб рухомий склад не міг зачепити за будь-які частини споруд і пристроїв.

Згідно з ПТЕ відстань між осями колій (міжколія) на прямих дільницях повинна бути не менша за значення, зазначені нижче:

- на перегонах двоколійних ліній – 4100 мм;
- на триколійних і чотириколійних лініях між осями другої і третьої колій – 5000 мм;
- на станціях між осями суміжних колій – 4800 мм;
- на другорядних коліях і вантажних районах – 4500 мм.

На кривих дільницях розміри міжколія, а також відстані між осями колії і габаритом наближення споруд залежать від радіуса кривої, швидкості руху, місця розташування кривої (перегін або станція), інших факторів і встановлюються за нормами, наведеними Інструкцією із застосування габаритів наближення споруд.

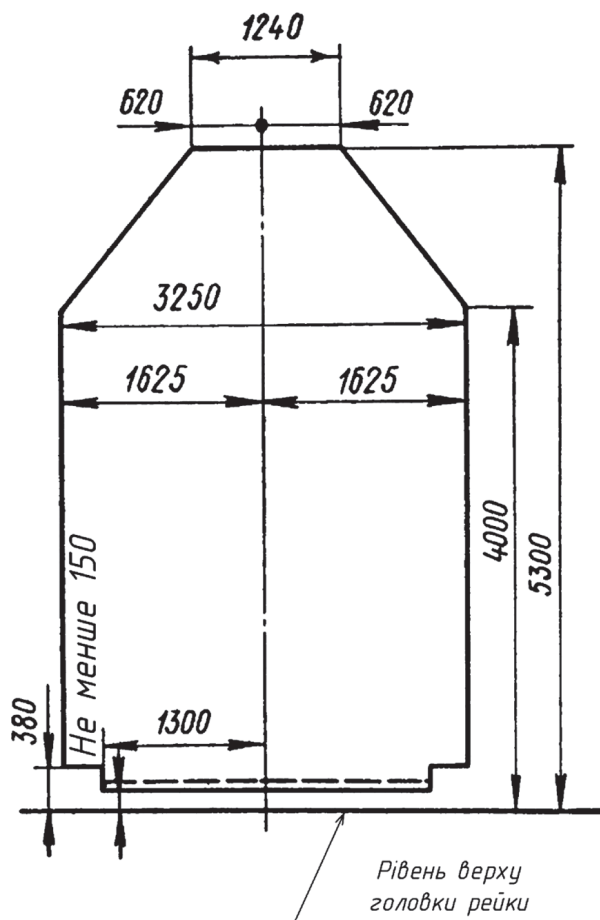
Навантажений на відкритому рухомому складі вантаж повинен розміщуватися в межах габариту навантаження, визначеного Укрзалізницею.

Габаритом навантаження Γ_n (рис. 4.9) називається граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виходячи назовні, повинен розміщуватися вантаж (із урахуванням пакування і кріплення) на відкритому рухомому складі при перебуванні його на прямій горизонтальній колії.

Для перевірки габариту навантаження використовуються *габаритні ворота*, що являють собою раму, усередині якої по контуру габариту навантаження шарнірно закріплені планки. Якщо відкритий рухомий склад з вантажем пройде ворота, не зачіпаючи планок, то габарит не порушено. Зміна положення планки вкаже місце негабаритності. *Негабаритність* може бути *бічною, верхньою і нижньою*, а також *односторонньою або двосторонньою*. Залежно від розмірів виходу за габарит навантаження розрізняють *шість ступенів негабаритності*. При цьому *верхня* негабаритність може бути *трьох* ступенів, а *бічна і нижня* – *усіх шести* ступенів. Установлені спеціальні умови перевезення вантажів залежно від ступеня їх негабаритності.

Рис. 4.9

Габарит навантаження Γ_H



4.6. КОЛІЙНЕ ГОСПОДАРСТВО ЗАЛІЗНИЦІ

Залізничні під'їзні колії

Колійне господарство становить одну з найважливіших галузей залізничного транспорту, від якої суттєво залежить здійснення перевізного процесу. Тому в сучасних умовах пріоритетами розвитку залізничної мережі України є модернізація і технічне переоснащення перш за все напрямків концентрації міжнародних перевезень.

Колійне господарство українських залізниць – це майже 50 тис. км залізничних колій, в тому числі понад 30 тис. км головних колій, близько 16 тис. км – станційних, 4 тис. км – під'їзних колій та понад 60 тис. стрілкових переводів. Розроблено нові конструкції стрілкових переводів різних типів і освоєно їх виготовлення на Дніпропетровському стрілковому заводі та Керченському металургійному комбінаті.

Для контролю за станом колії обладнано комп'ютерним реєстратором та введено в експлуатацію перший ультразвуковий вагон — дефектоскоп. Особливої уваги заслуговує побудований у короткі терміни Клесівський щебеневий завод на Львівській залізниці, якій виготовляє дефіцитні фракції щебеню від 2 до 20 мм, що користуються широким попитом як у будівельників України, так і за кордоном.

Під швидкість руху поїздів пасажирських до 140 км/год і вантажних – до 90 км/год переобладнуються напрямки:

- Зернов –Конотоп–Київ–Жмеринка–Львів–Мостиська;
- Козача Лопань–Харків–Сімферополь;
- Київ–Полтава–Харків;
- Жмеринка–Вапнярка–Одеса.

Впровадження швидкісного руху поїздів (пасажирських – до 140 км/год., а вантажних – до 90 км/год.) між транспортними центрами регіональних сполучень України та в напрямках глобальних транспортних коридорів Європа – Азія по території України – головний пріоритет у стратегії залізничного транспорту України на найближчі роки.

У сфері зміцнення колії та її облаштування у напрямках транспортних коридорів укладаються залізобетонні шпали суміщеної колії 1520 мм і 1435 мм з використанням нових потужних кріплень СБ-3 і щебеню поліпшеної якості. Розгорнуто широкомасштабну реконструкцію та модернізацію базових щебеневих заводів Укрзалізниці. Нова колійна техніка спільного виробництва Старокраматорського машинобудівного заводу

(СКМЗ) та австрійської фірми «Плассер і Тойрер» дає можливість застосувати передові енергозберігаючі технології з ремонту та утримання залізничної колії.

Колійне господарство включає власне залізничну колію та комплекс господарських підприємств і виробничих підрозділів, призначених для забезпечення нормальної роботи залізничної колії і проведення її планово-попереджувальних ремонтів.

Залізничною колією прийнято називати таку колію, на якій колеса локомотивів і вагонів рухаються по особливих *напрямних (рейках)*. Колеса утримуються на рейках за допомогою *гребенів*, які вони мають. Від стану колії залежать неперервність і безпека руху поїздів, а також ефективне використання усіх технічних засобів залізниць.

Залізнична колія складається з:

- верхньої будови,
- нижньої будови.

Верхня будова – це рейки, рейкові скріплення, протиугінні пристосування, шпали (або підрейкова основа із залізобетонних плит, рам чи блоків), баластовий шар, стрілкові переводи і глухі перетини, мостові бруси, урівнювальні прилади на мостах. Верхня будова колії укладається на нижню будову колії.

Нижня будова – це земляне полотно (у вигляді насипів, виїмок, напівнасипів, напіввиїмок), мости, труби і лотки для пропускання води під рейковою колією, тунелі, підпірні стінки, галереї, закріплювальні захисні пристрої, переїзди з сигналізацією.

Залізнична колія працює у важких умовах. Вона постійно перебуває під дією динамічних навантажень і природних явищ (вітру, температури, вологи, органічного світу). Забезпечуючи неперервність і безпеку руху поїздів, колія повинна служити в будь-яку пору року, в будь-який час дня і ночі.

Основне завдання колійного господарства – утримання колії і колійних пристроїв у постійній справності, щоб забезпечити безпечний і плавний рух поїздів з найбільшими швидкостями, установленими для даної ділянки. Управління колійним господарством в Укрзалізниці здійснює Головне управління колійного господарства, а на залізницях – служба колії. Лінійними підприємствами колійного господарства є дистанції колії, дистанції лісозахисних насаджень, колійні машинні станції, колійні дорожні майстерні, рейкозварювальні поїзди, шпалопросочувальні заводи, щебеневі заводи та ін.

До основних видів колійних робіт належать:

- поточне утримання колії і ремонти – підйомний, середній і капітальний;

- суцільна заміна рейок новими або старопридатними;
- капітальний ремонт переїздів.

Крім основних робіт, *на станціях виконуються ще й ремонтні роботи:*

- заміна стрілкових переводів;
- заміна перевідних брусів;
- постановка стрілкових переводів на щебінь;
- захист колій від снігу, піщаних заметів і паводків.

При виконанні робіт широко використовуються *засоби механізації*: щетбенеочисні пристрої, ущільнювальні машини, виправно-підбивно-опоряджувальні машини, снігоочисники тощо.

Усі роботи з ремонту і утримання колії, споруд і пристроїв колійного господарства повинні виконуватися відповідно до ПТЕ, інструкцій з сигналізації, з руху поїздів і маневрової роботи, щодо забезпечення безпеки руху поїздів при виконанні колійних робіт тощо, а також згідно з проектами і технологічними процесами, Правилами техніки безпеки і виробничої санітарії, Правилами безпеки роботи на електрифікованих лініях. При цьому важливими є своєчасне встановлення і утримання у справному стані сигнальних і колійних знаків. *Колійні знаки* служать для позначення довжини *колії*, елементів плану і профілю колії, меж дільниць, окремих споруд тощо. Вони дають можливість машиністам і лінійним працівникам орієнтуватися під час руху поїздів, поточному утриманні і ремонтах колії.

До колійних знаків відносять:

- кілометрові і пікетні знаки, що показують межі кілометрів і пікетів;
- знаки початку і кінця кривих;
- уклопоказникові знаки, що показують величину і довжину ухилів;
- на заплавах рік: знаки висоти при сильних вітрах і найвищого підйому горизонту води;
- знак схованих споруд земляного полотна;
- знак границі смуги відводу.

До сигнальних знаків відносять знаки, що вимагають від машиніста конкретних дій (зменшення швидкості, подачі свистка тощо).

Колійні знаки встановлюють з правої сторони за рахунком кілометрів, а сигнальні – з правої сторони у напрямку руху поїздів.

Для огороження місця виконання робіт, що вимагають зупинки поїзда, а також у всіх випадках виявлення раптової перешкоди на головку рейки укладають *петарди*.

Колійний упор, поворотний брус, скидальні башмаки і стрілки (які встановлюються для попередження виходу рухомого складу із колій, що огорожуються) відносяться до колійних огорожень.

Залізничні під'їзні колії

До залізничних під'їзних колій належать колії, що з'єднані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і які належать підприємствам, підприємцям, організаціям та установам незалежно від форм власності, а також громадянам — суб'єктам підприємницької діяльності (далі — підприємство). Під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

Примикання залізничних під'їзних колій до загальної мережі залізниць дозволяється Укрзалізницею або за її дорученням начальником залізниці. Будівництво і реконструкція залізничних під'їзних колій, а також пристроїв, призначених для навантаження, розвантаження і очищення вагонів, здійснюється за проектами, погодженими з Укрзалізницею або за її дорученням з начальником залізниці. Конструкція та стан колійних пристроїв і технічних споруд залізничних під'їзних колій повинні забезпечувати пропуск велико-вагових вагонів, а у разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивами залізниць, — пропуск локомотивів, наданих для цього залізницею.

Колійний розв'язок станції, який пов'язаний із збільшенням обсягів перевезень на залізничній під'їзній колії підприємства, здійснюється з матеріалів та за рахунок коштів цього підприємства.

Заходи, пов'язані з примиканням залізничної під'їзної колії підприємства і будівництвом при цьому необхідних нових постів та роз'їздів у місцях примикання, обладнанням їх і укладанням стрілки примикання, здійснюються залізницею за рахунок коштів цього підприємства.

Працівники залізничних під'їзних колій підприємства, які пов'язані з рухом поїздів і маневровою роботою на коліях залізниці, повинні знати Правила технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів та сигналізації; працівники, які керують навантаженням і кріпленням вантажів, — Технічні умови. Порядок і терміни перевірки цих знань встановлюються Укрзалізницею.

Взаємовідносини залізниці з підприємством, порядок і умови експлуатації залізничних під'їзних колій визначаються договором. Подача і за-

бирання вагонів, а також маневрова робота на залізничних коліях, що належать підприємствам, здійснюються їх локомотивами. Якщо підприємство не має свого локомотива, подача і забирання вагонів та маневрова робота провадяться локомотивом залізниці за плату згідно з тарифом.

Порядок подачі і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії встановлюється договором на експлуатацію залізничної колії (договором на подачу та забирання вагонів). Експлуатація залізничних під'їзних колій, які мають свої локомотиви, повинна здійснюватися на основі єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії і станції примикання.

Час перебування вагонів (контейнерів) на залізничній під'їзній колії визначається за їх номерами. Порядок обслуговування контрагентів — підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або залізничні колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються без участі залізниці, безпосередньо між контрагентами і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія. Відповідальність перед залізницею за користування вагонами контрагентом, збереження вантажів та вагонів несе підприємство, якому належить залізнична під'їзна колія. У разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивом залізниці між залізницею і контрагентом укладається договір на подачу і забирання вагонів. Усі розрахунки за обслуговування здійснюються безпосередньо між ними.

Розрахунки, пов'язані з амортизацією залізничних під'їзних колій, за участь контрагента у ремонті та утриманні колії у всіх випадках здійснюються безпосередньо між підприємством і його контрагентом.

У договорах про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договорах про подачу та забирання вагонів повинні враховуватися вантажні фронти, умови і терміни навантаження маршрутів, а також можливість використання під'їзних колій для потреб залізниці.

Вантажний фронт визначається кількістю вагонів, яку можна встановити за довжиною складської колії, що може бути використана для одночасного навантаження або розвантаження однорідних вантажів. Фронт механізованого навантаження та розвантаження визначається залежно від кількості механізмів.

Час перебування вагонів під навантаженням і вивантаженням у разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивом залізниці визначається з моменту фактичної подачі вагонів на місце навантаження або розвантаження до моменту одержання станцією від підприємства повідомлення про готовність вагонів до забирання.

Час знаходження вагонів на залізничних під'їзних коліях, що обслуговуються їх локомотивами, визначається з моменту передачі вагонів на передавальних коліях. Місце і порядок операцій встановлюються договором про експлуатацію залізничної під'їзної колії. Норми часу на операції передачі не повинні перевищувати однієї хвилини на вагон і 30 хвилин на всю пред'явлену партію вагонів.

Охорона завантажених і порожніх вагонів на залізничних під'їзних коліях здійснюється засобами і за рахунок підприємств. Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договір про подачу та забирання вагонів розробляється з урахуванням єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії із станцією примикання. Порядок розроблення та форма договорів встановлюються Правилами.

Порядок урегулювання розбіжностей, що виникають під час укладення, зміни та розірвання цих договорів, визначається згідно із законодавством. Протиріччя з питань, пов'язаних з безпекою руху, вирішуються начальником залізниці.

Примикання споруджуваних залізничних під'їзних колій до існуючих допускаються з дозволу начальника залізниці і відповідного підприємства.

4.7. ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ

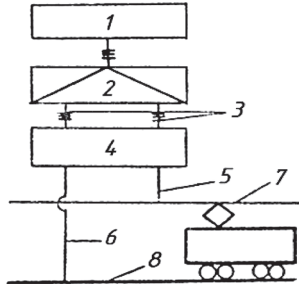
Система електропостачання являє собою єдину електричну мережу, що складається з зовнішніх систем (електростанції, лінії електропередач, районні трансформаторні підстанції) і споруд, що належать безпосередньо до системі Укрзалізниці (тягові підстанції, контактна мережа з живильними лініями і лініями, що відсмоктують струм).

Електрична енергія, що виробляється генераторами електростанції **1**, надходить на підвищувальну трансформаторну підстанцію **2** і далі по лініях електропередачі високої напруги **3** передається на тягові підстанції **4**, розташовані уздовж залізниці. На тягових підстанціях трифазний змінний струм перетворюється в струм потрібного роду і певної напруги для живлення пристроїв електричної тяги і районних споживачів. Живлення електровозів здійснюється від контактної мережі **7** через струмоприймачі-пантографи (рис 4.10).

Рейкова мережа **8** і є другим проводом тягової мережі. Контактна мережа **7**, рейкова мережа **8**, живильні лінії **5** і відсмоктувальні лінії **6** утворюють тягову частину системи електропостачання.

Рис. 4.10

Схема електропостачання електрифікованих залізниць



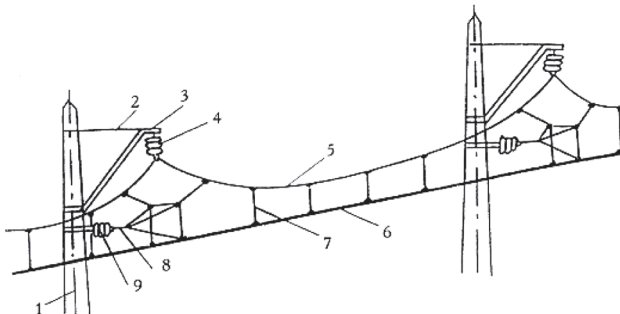
Тягові підстанції на електрифікованих залізницях *постійного струму* виконують дві основні функції – знижують напругу трифазного струму, що підводиться, і перетворюють його в постійний струм. Тягові підстанції на електрифікованих залізницях, що працюють на однофазному *змінному струмі* промислової частоти, є, власне кажучи, трансформаторними підстанціями, які знижують напругу з 110–220 до 25 кВ.

Контактна мережа (рис.4.11) призначена для подачі електричної енергії від тягової підстанції до електрорухомого складу і являє собою сукупність проводів, конструкцій і устаткування, що забезпечують передачу електричної енергії від тягових підстанцій до струмоприймачів електрорухомого складу (пантографів).

Рис. 4.11

Контактна мережа:

- 1 – опора; 2 – тяга; 3 – консоль; 4 – ізолятор; 5 – несучий трос;
6 – контактний провід; 7 – струни; 8 – фіксатор; 9 – ізолятор



На електростанціях виробляється трифазний змінний струм частотою 50 Гц і напругою до 21 кВ. Частина електроенергії передається споживачам лініями електропередачі на генераторній напрузі. Інша частина надходить на розташовану поруч підвищувальну трансформаторну підстанцію і далі передається на великі відстані. Поблизу місць споживання електроенергії напругу на трансформаторних підстанціях знижують і струм подають у районні мережі високої напруги (110–220 кВ). До цих мереж поряд з іншими споживачами підключені також і тягові підстанції.

На залізницях країн СНД і Балтії застосовують *дві системи електричної тяги*:

- постійного струму з напругою в тяговій мережі 3 кВ;
- однофазного змінного струму частотою 50 Гц і напругою 25 кВ.

Для надійної роботи і зручності обслуговування контактну мережу поділяють на окремі *ділянки (секції)* за допомогою *повітряних проміжків і нейтральних уставок*, а також *секційних і урізних ізоляторів*. В окремі секції виділяють перегони і станції.

Нині на дорогах СНД і Балтії електрифіковано понад 55 тис. км, у тому числі в Україні – 9,2 тис. км. У Швейцарії всі залізничні лінії електрифіковані; у Швеції залізниці з електричною тягою становлять 60%, в Італії 50%, у Японії і Німеччині – понад 30%; Чехії, Словаччині і Румунії – близько 25%; у Великобританії й Угорщині – понад 20%; в Алжирі, Заїрі, Індії, Бразилії і Чілі – 10–11%. В Україні електрифіковано 41,1% ліній; частка в загальному обсязі перевезень на електричній тязі становить (на 01.01.2002 р.) 86,0% .

До 1955 р. електрифікація залізниць СНД і Балтії здійснювалася на постійному струмі, а після 1955 р. – на змінному струмі. Перехід з постійного на змінний струм забезпечив *зниження питомих витрат кольорових металів* внаслідок зменшення площі перерізу проводів, витрат на утримання тягових підстанцій (відстані збільшуються з 5–20 км до 10–80 км). Наприкінці 70-х років на дільниці Вязьма–Орша було введено нову систему електропостачання 2х25 кВ на змінному струмі, що дало можливість збільшити відстань між тяговими підстанціями до 80–100 км, забезпечити стабілізацію рівня напруги в контактній мережі, значно знизити електромагнітний вплив електричної тяги на пристрої зв'язку.

Електроенергію витрачають в основному на *тягу поїздів і частково – на живлення нетягових споживачів* (депо, станцій, майстерень тощо).

У цьому зв'язку важливим резервом зниження витрати електроенергії є її рекуперація. *Рекуперація* електроенергії (від лат. *requperation* – одержання знову, повернення) – це повернення частини електроенергії, що витрачається під час руху поїзда на спусках для повторного використання. В основі рекуперації лежить оборотність електричних машин – здатність працювати як у режимі електродвигуна, так і в режимі генератора.

Стикування ліній, електрифікованих на постійному і змінному струмі, здійснюють по контактній мережі на спеціально обладнаних залізничних станціях стикування або використовують електровози подвійного живлення, що працюють і на постійному, і на змінному струмі.

4.8. РУХОМИЙ СКЛАД І ЙОГО УТРИМАННЯ

Загальні відомості про рухомий склад

До рухомого складу відносять *локомотиви, вагони і моторвагонний рухомий склад*. Рух поїздів на залізничному транспорті здійснюється за допомогою тягового рухомого складу, до якого належать локомотиви і моторвагонний рухомий склад. Останній складається з *моторних і причіпних* вагонів. На локомотивах і моторних вагонах енергія, отримана від первинного джерела, перетворюється в механічну енергію руху поїзда.

Локомотив – двигун на колесах, призначений для пересування вагонів по рейках (від латинського «*locus*» – «місце» і «*motia*» – «рух»). Словом «локомотив» ми завдячуємо Дж. Стефенсону. Свій перший паровоз заводського виготовлення він назвав «Локомонш». Ім'я першого паровоза згодом стало загальним для всіх наступних машин. У Росії перший паровоз був побудований у 1834 р. батьком і сином Є.А. і М.Є. Черепановими.

Нині до основних видів локомотивів належать *електровози, тепловози і паровози*. До локомотивів належать також *газотурбовози і мотовози*.

Первісне перетворення теплової енергії, одержуваної при спалюванні палива, у механічну, здійснювалося установкою з паровим котлом і паровою машиною. Локомотиви з такими установками одержали назву *паровозів*. Надалі на зміну паросиловим установкам прийшли досконаліші теплові двигуни: *дизелі і газові турбіни*. Локомотиви з поршневими двигунами внутрішнього згорання (дизелями) називаються *тепловозами*, а з газотурбінними установками – *газотурбовозами*. Паровози, теплово-

зи, газотурбовози і дизельні поїзди є *автономними видами тяги*, тобто механічна енергія для руху поїзда виробляється в результаті згорання палива на самому локомотиві.

Розвиток транспортної техніки привів до створення локомотивів (електровозів) і моторних вагонів (електровагонів) *неавтономної тяги*. На відміну від автономного тягового рухомого складу тут первинна (електрична) енергія надходить на електровоз або електровагон від зовнішніх джерел. В автономних локомотивів, залежно від типу теплового двигуна і ступеня його використання, коефіцієнт корисної дії становить: тепловозів – 29–31%, у паровозів – 5–9%, в разі електротяги – 34–35%. Експлуатаційні витрати на утримання і обслуговування електровозів нижчі, ніж відповідні витрати на локомотиви автономної тяги.

За видом роботи локомотиви підрозділяють на *вантажні, пасажирські, маневрові*. *Вантажні локомотиви* повинні розвивати силу тяги, що дає можливість водити поїзди великої маси. *Пасажирські локомотиви* призначені для водіння легших поїздів, але з великими швидкостями.

Розрізняють локомотиви *односекційні* (локомотив з одним кузовом) і *багатосекційні* (дво-, три-, чотирисекційні), тобто локомотиви з двома і більше самостійними кузовами (секціями), з'єднаними між собою автозчепленнями або спеціальними шарнірними з'єднаннями. У деяких випадках устаткування секційних локомотивів дає можливість кожній його секції самостійно водити поїзди. Багато електровозів і тепловозів мають устаткування, яке дає можливість їм працювати за системою декількох (багатьох) одиниць, що дає можливість забезпечити управління декількома локомотивами (секціями) з однієї кабіни машиніста.

Ходові частини електровозів і тепловозів позначають так звану *осьову формулою*, у якій цифри означають число осей у кожному візку; індекс «о» – індивідуальний привід від тягового електродвигуна до осі; знак «+» – візки, зв'язані шарнірно, і тягове зусилля до поїзда передається через їхню раму; знак «-» – візки між собою не з'єднані і тягове зусилля до поїзда передаються через раму кузова. Наприклад, $3o + 3o$ – локомотив шестивісний, два зчленовані тривісні візки з індивідуальними приводами всіх рухомих колісних пар; $2(3o - 3o)$ – двосекційний локомотив, кожна секція якого має два тривісні незчленовані візки з індивідуальними приводами всіх рухомих колісних пар, що рухаються, і може працювати самостійно. Якщо ж секції не можуть працювати самостійно, то осьова характеристика має вигляд: $3o - 3o - 3o - 3o$. Всі електровози виробництва СРСР мають основне літерне позначення ВЛ (Володимир Ленін); цифри

вказують кількість осей і рід струму. Для серій електровозів змінного струму встановлена нумерація: чотиривісні – від ВЛ40 до ВЛ59; шестивісні – від ВЛ60 до ВЛ79; восьмивісні – від ВЛ80 до ВЛ99. Електровози постійного струму нумеруються: шестивісні від ВЛ19 до ВЛ39; восьмивісні – від ВЛ8 до ВЛ18. Пасажи́рські електровози, що випускали в Чехії, мають на залізницях СНД і Балтії серійне позначення ЧС. Серія тепловозів з електричною передачею має літерне позначення ТЭ, а з гідравлічної – ТГ. Крім того, у літерне позначення серії включається знак роду служби локомотива: П – пасажирський, М – маневровий.

Кожному типу локомотива відповідають певні тягові властивості, до найважливіших з яких належать: *величина реалізованої сили тяги F_{δ} і швидкість руху на керівному підйомі V_{κ}* . Регулювання F_{δ} і V_{κ} здійснюється: *на електровозі* – поступово за рахунок вимикання поспідовно з тяговими електродвигунами резисторів; *на тепловозі* з електричною передачею – за рахунок зміни напруги на клеммах генератора і подачі палива в дизель.

Вагоном прийнято називати несамохідну одиницю рухомого складу, призначену для перевезення пасажирів або вантажів. За призначенням вагони поділяються на дві основні групи: *пасажирські і вантажні*. До перших належать вагони, призначені *для перевезення пасажирів, вагони-ресторани, поштові, багажні і спеціального призначення*. Пасажирські вагони бувають *далекого, міжобласного і приміського сполучення*. Вагони далекого сполучення підрозділяються на *м'які і тверді*, а за плануванням – на *купейні і некупейні*.

Локомотивне господарство Укрзалізниці – забезпечує експлуатацію та ремонт понад 4,5 тис. одиниць тягового рухомого складу різного призначення: електровозів, тепловозів, електропоїздів та дизельпоїздів. У 2001 році на придбання та модернізацію рухомого складу направлено майже 350 млн. грн., що в 1,8 раза перевищує обсяг фінансування 2000 р.

У 2000–2001 рр. освоєно нові види ремонтів тягового та моторвагонного рухомого складу, в тому числі з поліпшенням комфорту в пасажирських салонах. Багато з них в умовах депо, а деякі і в Україні, раніше не виконувалися. Так, у депо Козятин і Котовськ освоєно капітальний ремонт електровозів ВЛ80, у депо Куп'янськ – електровозів ВЛ80 і ВЛ82, у депо Корольово, Іловайськ, Сватове, Коростень, Полтава і Христинівка – капітальний ремонт дизельпоїздів, у депо Ясинувата, Одеса–Застава, Харків – моторвагонний ремонт секцій електропоїздів.

На заводах Укрзалізпрому освоєно виконання капітальних ремонтів усіх типів рухомого складу, виробництво імпортозамінних запчастин до нього. Освоєно капітальний ремонт тепловозів ЧМЕЗ на Дніпропетровському ТРЗ і дизель-поїздів типу ДР1 на Жмеринському ВРЗ та ДР1 – на Конотопському ВРЗ. На Полтавському ТРЗ освоєно капітальний ремонт тепловозів 2ТЕ116, ТЕП70. На Львівському ЛРЗ освоєно капітальний ремонт електровозів ВЛ 60.

Виробництво нового тягового та моторвагонного рухомого складу в Україні забезпечують два підприємства: науково-виробниче об'єднання «Дніпропетровський електровозобудівний завод» і холдингова компанія «Луганськтепловоз». Для вирішення питань організації та фінансування поповнення тягового рухомого складу Укрзалізниці було розроблено і введено в дію Постановою КМУ від 02.06.98 р. №769 *Державну програму «Розвиток рейкового рухомого складу соціального призначення для залізничного транспорту і міського господарства»*. На виконання цієї програми на НВО «ДЕВЗ» за рахунок фінансування Укрзалізниці розроблено вантажний двосекційний електровоз постійного струму ДЕ1 потужністю 6250 кВт і конструкційною швидкістю 100 км/год. Уже виготовлено 10 електровозів, які експлуатуються на Придніпровській, Донецькій та Львівській залізницях.

Виконуються проектні роботи зі створення *магістральних пасажирських електровозів ДЕ2 постійного струму*. Спільно з німецькою фірмою «Сименс» завершується проектування *вантажно-пасажирського електровоза ДС3 змінного струму* потужністю 4800 кВт з асинхронним тяговим приводом. Виготовлення першого дослідного зразка ДС3 передбачено у 2002 р. На його базі проектується *вантажно-пасажирський електровоз ДС5 постійного струму*.

Щорічно підприємства вагонного господарства Укрзалізниці ремонтують близько 100 тис. вагонів деповським та 12 тис. вагонів капітальним ремонтом. На вагонобудівних заводах України побудовано сучасні вагони: вагон-цистерну, вагон без торцевих дверей, вагон-платформу для автопоїздів та контейнерів, хопер-дозатор, критий вагон, піввагон, окатковоз, вагон для глинозему і пакетованих вантажів.

Електричний рухомий склад

До електричного рухомого складу належать електровози і електропоїзди, які використовуються у приміському русі. Залежно від роду застосовуваного струму розрізняють *електровози постійного, змінного струму, подвійного живлення і багатосистемні*. Так само розрізняються і елек-

тропоїзди. Енергію для руху поїздів електровоз і електровагон одержують через контактний провід, до якого дотикається встановлений на даху електровоза (електровагона) струмоприймач. Електрична енергія, підведена до тягових двигунів, змушує обертатися їхні якорі, а через зубчасту передачу приводяться в обертання колісні пари електровоза (електровагона).

На магістральній залізниці електрична тяга була вперше введена в 1895 р. у США, коли був електрифікований тунель і підходи до нього на напрямку Балтимор—Огайо. Перший вітчизняний вантажний електровоз змінного струму ВЛ19 побудовано на заводі «Динамо» у 1932 р. Він успішно пройшов випробування на електрифікованому Сурамському перевалі.

Електровози і електровагони складаються з:

- *механічної частини* (кузов для розміщення в ньому електричної апаратури та іншого устаткування; *візка*, що складається з рами, колісних пар з буксами, ресорного підвішування і гальмового обладнання);
- *електричного устаткування* (тягових електродвигунів, допоміжних електричних машин, апаратури для управління двигунами і допоміжними машинами, а на електрорухомому складі змінного струму і подвійного живлення, крім того, трансформаторів і перетворювачів струму).

У передній частині електровоза розміщується кабіна машиніста з пультом управління.

За типом передачі тягового зусилля до колісних пар розрізняють електровози з груповим та індивідуальним приводом: *за типом гальмування* – з реостатним, рекуперативним і реверсивним гальмуванням.

Для приміського пасажирського сполучення на електрифікованих лініях використовуються електропоїзди, що складаються із спеціально обладнаних вагонів. Вагони, що мають тягові двигуни, називаються *моторними*, інші – *причіпними*. У 1957 р. Ризький вагонобудівний завод освоїв серійний випуск електропоїздів EP1. В даний час обертаяться в основному поїзди типів EP1, EP2, EP22, EP9ⁿ, EP9^m.

Тепловози

Тепловоз – автономний локомотив з енергетичною установкою – *дизель-генератором*. Через передачу (електричну, механічну або гідравлічну) зусилля від двигуна, що працює на дизельному паливі, передаються на колісні пари. Тепловоз має також *екіпажну частину* (звичайно візкового типу) і *допоміжне устаткування* (холодильник для охолодження двигуна, компресор для роботи автоматичних гальм та інші пристрої). У передній частині тепловозів, що використовуються у вантажному і пасажирському русі, розміщується *кабіна машиніста* з пультом управління.

Найефективнішою є *електрична передача*. Принципова схема роботи тепловоза з електричною передачею така. Колінчастий вал дизеля обертає якор тягового генератора; генератор виробляє постійний електричний струм, який надходить у тягові електродвигуни. Обертання їх якорів за допомогою тягових редукторів передається колісним парам, що змушує їх рухатися.

Механічна передача подібна до автомобільної: вона складається із шестеренної коробки швидкостей, реверсивного пристрою і муфти зчеплення.

Принцип роботи гідравлічної передачі полягає у використанні кінетичної енергії рідини, тобто передача енергії здійснюється за рахунок динамічного напору робочої рідини. Основними елементами гідравлічної передачі є відцентрові насоси, з'єднані з валом двигуна, і гідравлічна турбіна, що працює за рахунок енергії струменя рідини, що нагнітається насосом.

Газотурбовоз – локомотив з газотурбінним двигуном. Такий двигун був побудований у Росії в 1890 р. за проектом інженера П.Д. Кузьмінського. У нашій країні газотурбовози були в експлуатації з 1965 р.

Дизельним поїздом називається постійно сформований поїзд з одним або двома моторними вагонами і дизельною силовою установкою. Дизельні поїзди в основному бувають серії ДР1 і ДР2.

Автомотриса (франц. *automotrice* – *саморушна*) є саморушним вагоном із двигуном внутрішнього згорання дизельного або карбюраторного типу, який призначений для пасажирських або поштових перевезень. Передача – механічна, електрична або гідравлічна.

Мотовозом називається локомотив із двигуном внутрішнього згорання невеликої потужності, призначений для маневрової роботи на залізничних станціях і під'їзних коліях промислових підприємств.

Локомотивне господарство

Локомотивне господарство забезпечує перевізну роботу залізниць тяговими засобами і утримання останніх відповідно до технічних вимог. Основною виробничою одиницею локомотивного господарства є *локомотивне депо*, яке споруджується на дільничних, сортувальних і пасажирських станціях. Депо, які мають *приписний парк локомотивів* для обслуговування вантажних або пасажирських поїздів, локомотивні будівлі, майстерні та інші технічні засоби для виконання поточного ремонту, технічного обслуговування та екіпірування, називаються *основними*. У складі локомотивного господарства Укрзалізниці за станом на 01.01.2002 р.

налічувалось 68 основних і 41 оборотне локомотивних депо. Чисельність працівників господарства становить понад 60 тис. чол., у тому числі у локомотивних бригадах 25 тис. чол.

Електровози і тепловози обслуговуються *бригадами* у складі машиніста і його помічника. З дозволу Укрзалізниці моторвагонні поїзди, поїзні електровози і тепловози можуть обслуговуватися одним машиністом.

Для утримання локомотивів у справному стані на залізницях Укрзалізниці встановлено *систему технічного обслуговування* і ремонтів, які виконуються після виконання встановлених норм пробігу або певного часу їхньої роботи. До технічного обслуговування рухомого складу належить також його екіпірування. *Екіпірування* електровозів полягає в постачанні їх піском, мастильними та обтиральними матеріалами, зовнішньому обмиванні та обтиранні. До екіпірування тепловозів, крім того, входить постачання дизельним паливом і дистильованою водою для охолодження дизеля.

Пробіг електровозів і тепловозів між екіпіруваннями обмежується запасом піску і становить 500–600 км. Екіпіруються ці локомотиви у *пунктах екіпірування*, що розташовуються, як правило, на деповській території. Установлено *чотири види технічного обслуговування*: ТО-1, яке проводиться в процесі експлуатації силами локомотивних бригад; ТО-2 – виконується в пункті технічного обслуговування; ТО-3 і ТО-4 – проводяться в локомотивних депо ремонтними бригадами слюсарів. Ремонти тягового рухомого складу підрозділяються на *поточні* ТР-1, ТР-2 і ТР-3, що виконуються в депо, і *капітальні* КР-1 і КР-2, що проводяться на локомотиворемонтних заводах. При цьому широко застосовується діагностування рухомого складу, що дає можливість істотно знизити експлуатаційні витрати на утримання і ремонт локомотивів, вибрати раціональну його систему з урахуванням фактичного технічного стану вузлів і агрегатного устаткування, підвищити надійність рухомого складу в експлуатації.

Вагони і вагонне господарство

Вантажний вагон (від англійського *waggon* – візок) виник на вугільній шахті. Відомо, що в Росії на Зміїногорському руднику в 1782–1784 рр. використовували чотириколісні візки, що пересувалися по лежневій дорозі, а з 1810 р. – по побудованій там чавунній дорозі. Назва «вагон» закріпилася остаточно за вантажним вагоном у 1838–1839 рр. Перші вітчизняні вагони були побудовані в 1850–1854 рр. для Петербурзько-Московської залізниці на Олександрівському заводі в Петербурзі.

Вантажні вагони розрізняють за типами, вантажопідйомністю, кількістю осей. *Вантажопідйомністю* вагона називається найбільша маса вантажу (нетто), яка може перевозитися в даному вагоні. *Тарою вагона* вважається його загальна маса в порожньому стані. Загальна маса тари і вантажу нетто, перевезеного у вагоні, становить *масу вагона брутто*.

Парк вантажних вагонів складається з критих вагонів, платформ, піввагонів, цистерн, ізотермічних і спеціального призначення.

Криті вагони призначені для перевезення вантажів, що потребують під час перевезення укриття від дощу, сонця і снігу (хлібні вантажі, вапно, цемент у пакетах, різні цінні вантажі тощо). Парк критих вагонів складається в основному з чотиривісних вагонів вантажопідйомністю 50–62 т.

Платформи (франц. *plateforme*, від *plate* – плоский і *forme* – форма) – вагони без кузова, що використовуються для перевезення довгомірних і великовагових вантажів. Платформи будують з невисокими відкидними металевими бортами, пристосуваннями для установки стійок. Випускаються також чотиривісні платформи, обладнані спеціальними пристроями для установки і кріплення контейнерів масою брутто 10, 20 і 30 т.

Цистерна (від латин. *cisterna* – водойма, сховище) – це резервуар (*казан*) циліндричної форми, що має у верхній частині люки для наливання вантажу, а також для очищення і ремонту *казана*. У цистернах перевозять рідкі вантажі (нафту, гас, бензин, олію, кислоти тощо). Вантажопідйомність цистерн залежно від числа осей (чотири, шість, вісім) становить від 50 до 120 т.

Швидкопсувні вантажі (м'ясо, рибу, олію, фрукти тощо) доставляють в ізотермічних вагонах. *Ізотермічний вагон* – це холодильник на колесах. Щоб зберегти якість продуктів під час перевезення, усередині вагона підтримується стала температура. Найпростіші вагони для перевезення швидкопсувних продуктів – це вагони-льодовики, у яких для охолодження продуктів використовують природний лід (часто з додаванням солі, щоб понизити температуру), зріджені гази (наприклад, рідкий азот), сухий лід. До ізотермічних належать також вагони – *рефрижератори*, обладнані механічною холодильною установкою і електричним опаленням, а також *рефрижераторні секції* з 5 або 12 чотиривісними вагонами вантажопідйомністю 30–40 т кожний.

Вагони спеціального призначення використовуються для вантажів, які потребують особливих умов перевезення:

- *транспортери* – для перевезення громіздких і великовагових машин і устаткування (транспортери – це багатовісні платформи з 12, 16, 20 і більше осями, вантажопідйомністю 130, 180, 230 і 300 т);

- вагони для перевезення худоби, живої риби, бітуму, цементу, легкових автомобілів;

- вагони, призначені для технічних і побутових потреб залізниць;
- вагони-майстерні;
- вагони відбудовних і пожежних поїздів;
- думпкари;
- хопери.

Думпкар – вагон-самоскид, так можна перекласти це слово з англійської мови. Такі вагони дуже зручні для перевезення сипучих вантажів – вугілля, піску, щебеню тощо. Хоча ці вагони і мають назву іноземного походження, будували їх у Росії задовго до появи думпкарів, наприклад, в Америці. При прокладці залізниць баласт доставляли у піввагонах з перекидним кузовом.

Хопер – вагон з відкидним дном. Кузов такого вагона має особливу форму: його торці скошені. Тому сипучі вантажі, які перевозять у хоперах, розвантажуються через відкритий люк у днищі кузова «самопливом».

У кожному вагоні незалежно від призначення і конструкції є такі спільні елементи:

- *ходові частини*, що сприймають масу вагона і забезпечують безпечний і плавний його рух. До них належать: колісні пари (рис. 5.4), букси з підшипниками (ковзання) або – роликові (кочення) і ресорне підвішування. У чотиривісних і багатівісних вагонах усі ці частини об'єднані у візки;

- *рама вагона*, яка сприймає масу кузова і вантажу, що знаходиться в ньому, і передає на ходові частини вертикальні і горизонтальні зусилля, що діють на вагон. До рами кріпляться ударно-тягові прилади і гальмове обладнання;

- *кузов*, призначений для розміщення в ньому пасажирів або вантажів;

- *ударно-тягові прилади*, що служать для зчеплення вагонів між собою і з локомотивом і пом'якшення розтягувальних і стискальних зусиль, передаваних від локомотива і від одного вагона іншому. До них належать автозчеп, гвинтова зчіпка і буфери;

- *гальма і гальмове обладнання*, що забезпечує зменшення швидкості руху або зупинку поїзда. Гальмування відбувається за рахунок натискання гальмових колодок на колеса, в наслідок чого між ними виникає тертя, що сповільнює швидкість обертання коліс.

Розрізняють *повне випробування автогальм* з перевіркою стану гальмової магістралі та дії гальм усіх вагонів і *скорочене*, коли стан гальмової магістралі перевіряється на дії гальма хвостового вагона.

На частині вагонів, крім автоматичних, установлюються також *ручні гальма*. Вони застосовуються як допоміжний засіб для утримання поїздів на місці при відчепленні локомотива, а також як резервні засоби гальмування у випадку псування автоматичних гальм.

Парк пасажирських вагонів складається в основному з чотиривісних суцільнометалевих вагонів, обладнаних додатково пристроями опалення, вентиляції, електричного освітлення і тощо.

Вагонне господарство

Основне призначення вагонного господарства – забезпечення перевезень пасажирів і вантажів, утримання вагонів у справному стані, підготовка їх до перевезень, обслуговування пасажирських поїздів і рефрижераторних вагонів по маршруту їх прямування. При цьому для виявлення нагрітих букс у рухомих вагонах застосовується пристрій ПОНАБ, який виявляє аварійно нагріті букси вагонів. Контроль стану колісної пари, наявності дефекту по колу кочення колеса, а також наявності негабаритних предметів на поїзді, що рухається, здійснює система «Диск». Найважливішою вимогою при цьому є забезпечення безпеки руху.

До основних споруд і пристроїв вагонного господарства, які забезпечують справне утримання вагонного парку, належать:

- *вагонне депо*, яке є лінійним підприємством, призначеним для деповського періодичного і поточного відчіпного ремонтів вагонів, виготовлення та ремонту запасних частин для пунктів технічного обслуговування і безвідчіпного ремонту вагонів у межах прикріплених до депо дільниць;

- *пункти підготовки вагонів до перевезень*, які призначаються для здійснення поточного ремонту і підготовки вагонів під перевезення вантажів, для того щоб не допустити затримок поїздів і відчеплень вагонів на шляху прямування. Розміщуються ці пункти, як правило, у місцях масового навантаження і розвантаження вантажів;

- *пункти технічного обслуговування вагонів*, що розміщуються на сортувальних і пасажирських станціях для виявлення і усунення технічних несправностей вагонів у сформованих і транзитних поїздах і забезпечення максимально можливих пробігів поїздів без зупинок;

- *пункти контрольно-технічного обслуговування вагонів*, які організуються для виявлення і усунення технічних несправностей вагонів, що загрожують безпеці руху, на дільничних станціях, де здійснюється зміна локомотивів, і на станціях, які передують перегонам із затяжним спуском;

- *механізовані пункти* поточного відчіпного ремонту вагонів;
- *контрольні пункти*, що призначаються для ремонту і обслуговування автогальм у поїздах;
- *вагонні майстерні* для ремонту колісних пар;
- *контейнерні депо і майстерні*, що розміщуються в районах концентрації контейнерів і призначаються для їх поточного і капітального ремонту;
- *перестановочні пункти* для забезпечення перестановки вантажних і пасажирських вагонів із широкої вітчизняної колії на колію інших країн;
- *пункти екіпірування і технічного обслуговування* рефрижераторних вагонів;
- *технічні станції* для екіпірування і технічного обслуговування пасажирських вагонів при підготовці їх у рейс;
- *резерви провідників і контори обслуговування* з пральнями, що виконують роботу з обслуговування пасажирських поїздів і розміщуються в межах технічних станцій, що готують пасажирські поїзди в рейс.

Деповський і заводський ремонт вагонів виконують періодично відповідно до встановлених міжремонтних термінів для кожного типу вагонів. Заводський ремонт вагонів, модернізація їх, виготовлення запасних частин і формування колісних пар здійснюються на вагоноремонтних заводах, які є промисловими підприємствами.

4.9. ОРГАНІЗАЦІЯ І УПРАВЛІННЯ РУХОМ ПОЇЗДІВ

Організація вагонопотоків

В основі організації руху поїздів на вітчизняних залізницях лежать такі найважливіші принципи:

- організація вагонопотоків у спеціалізовані поїзди;
- розроблення на плановий період графіка руху поїздів;
- організація роботи станцій;
- технічне нормування експлуатаційної роботи;
- оперативне планування експлуатаційної роботи;
- диспетчерське управління і контроль виконання завдань з перевезень.

В сучасних умовах реалізація цих принципів спрямована на підвищення конкурентоздатності Українських залізниць на транспортному ринку перш за все за рахунок прискорення перевезень вантажів. Ефекту в при-

скоренні перевезень може бути досягнуто за рахунок зміни технології практично без додаткових капіталовкладень.

Головні принципи удосконалення експлуатаційної роботи:

- пріоритетність прискорення транспортних перевезень;
- формування і пропускання маршрутних поїздів у межах міжнародних транспортних коридорів;
- впровадження зручного плану формування поїздів;
- підвищення ролі стабільного графіка руху вантажних поїздів.

Система експлуатації залізниць України базується на плановій організації роботи. В її основі – єдині для всієї мережі взаємопов'язані *плани перевезень, план формування, графік руху поїздів і технічний план*. Правила експлуатації, пономерного обліку та розрахунків за користування вантажними вагонами, які є власністю інших держав, побудовані на принципах, запропонованих Укрзалізницею: вільний оборот справних вагонів на залізницях СНД та Балтії на основі узгодженої технології організації перевізного процесу та самостійність взаєморозрахунків.

У графіку руху поїздів закладаються розміри руху вантажних поїздів, які повністю забезпечують пропускання очікуваного вагонопотоку. Розрахункова дільнична швидкість у 2001 р. підвищена проти 2000 р. на 1 км/год, технічна – на 1,7 км/год. Обороти вантажного вагона на Українських залізницях у 2001 р. в порівнянні до 1997 р. і 1999 р. прискорено майже на 17%. Прискорення обороту вагона у 2001 р. дало змогу додатково вивільнити з робочого парку в середньому на добу близько 23 тис. вагонів.

У результаті впровадження заходів галузевої програми «Грошіма робити гроші» по господарству перевезень у 2000 р. досягнуто економічного ефекту на суму 70 млн. грн., а за 10 місяців 2001 р. – 370,5 млн. грн.

Організація вагонопотоків у поїзди встановлює найбільш економічні шляхи проходження вагонів і раціональну організацію маршрутних перевезень. Вона ґрунтується на розробленні взаємно ув'язаних планів формування поїздів усіх видів на сортувальних, дільничних і великих вантажних станціях при високих показниках надійності їхньої роботи з пропуску і переробки поїздопотоків. *Система організації і просування навантажених і порожніх вагонопотоків у пункти призначення визначається планом формування поїздів.*

Поїздом називається сформований і зчеплений склад вагонів з одним або декількома діючими локомотивами або моторними вагонами, що має встановлені сигнали. Локомотиви, що відправляються на перегін без вагонів, моторні вагони, автомотриси і дрезини незнімного типу розглядаються як поїзди.

План формування вантажних поїздів устанавлює, які поїзди, з яких вагонів і на які призначення, тобто на які станції вивантаження або станції розформування (розпилення), повинна формувати кожна станція залізничної мережі, а також, які поїзди вона повинна розформувати і які пропустити без переробки. Розроблюваний на основі плану перевезень план формування встановлює кореспонденцію вагонопотоків між районами навантаження і вивантаження. Дані про цю кореспонденцію зводяться в *косі таблиці*, або, як їх ще називають, «шахматки». Вони наочно показують число вагонів, що проходять через станцію.

При формуванні поїзда підбираються вагони, що прямують до однієї станції призначення або розформування. При цьому прагнуть включати якомога більшу кількість вагонів у маршрути, щоб поїзди прямували на великі відстані без переробки (переформування) на попутних станціях. Сортувальна робота між станціями повинна розподілятися з урахуванням їх завантаження і рівня технічного розвитку.

План формування класифікує вантажні поїзди:

- *за умовами формування: маршрути*, організовані з місць навантаження, у тому числі: *відправницькі* – з вагонів, завантажених одним відправником вантажу на одній станції; *ступеневі* – з вагонів, завантажених декількома відправниками вантажу на одній станції або на декількох станціях однієї або двох дільниць (з обов'язковим звільненням не менш як однієї станції від переробки вагонів, яка передбачена планом формування вантажних поїздів); *поїзди, які формуються на сортувальних, дільничних і вантажних (без участі відправників вантажів) станціях*;

- *за умовами прямування до станції призначення: наскрізні* – проходять без переробки одну або кілька дільничних або сортувальних станцій, *дільничні* – прямують без переформування по одній дільниці; *збірні* – для розвозу і збору вагонів по проміжних станціях дільниці. Різновидами збірних поїздів є: *зонні* – з роботою на частині проміжних станціях однієї дільниці; *подовжені* – з роботою на проміжних станціях двох суміжних дільниць; *збірно-дільничні* – прямують по декількох дільницях з роботою на проміжних станціях одних дільниць і транзитом проходять інші дільниці; *вивізні* – прямують із сортувальної або дільничної станції до окремих проміжних станцій прилеглої дільниці і назад; *передатні* – обертаються між станціями, що входять в один вузол, і обслуговуються парком спеціальних передатних локомотивів;

- *за дальністю проходження і швидкістю руху*: швидкі, прискорені, молочні, овочеві тощо;

- *за станом вагонів*, що включаються, у поїзд: навантажені, порожні, комбіновані складаються – з навантажених і порожніх вагонів;

- *за кількістю груп вагонів у складі поїзда*: *однорупні* – на одну станцію призначення (вивантаження або розформування); *згруповані* – із двох або більше підібраних груп вагонів на різні станції призначення.

У цілому план формування повинен забезпечувати найменший загальний простій вагонів як під навантаженням, так і при їхній переробці, а також мінімальні експлуатаційні витрати. Вибір оптимального плану формування поїздів у масштабі мережі здійснюють за допомогою ЕОМ. Порядок розроблення плану формування регламентується Інструктивними вказівками з організації вагонопотоків на залізницях.

За старшинством поїзди поділяються на *позачергові* і *чергові*. До *позачергових* належать: пожежні і відбудовні поїзди, снігоочисники, одиночні локомотиви, автомотриси і дрезини незнімного типу, що призначаються для відновлення нормального руху і гасіння пожежі. *Чергові поїзди*: пасажирські швидкі, пасажирські всіх інших найменувань, поштово-багажні, військові, вантажопасажирські, прискорені вантажні, вантажні, господарські поїзди і локомотиви без вагонів. *Господарськими* називаються поїзди, що обслуговують власні потреби залізниці (перевезення баласту, рейок, шпал тощо).

Кожному поїзду залежно від його категорії на станціях формування *привласнюють номер*: швидким – 1–150; швидкісним – 151–170; пасажирським далеким – 171–599; приміським – 6001–6999; вантажним: наскрізним – 2001–2998, дільничним – 3001–3398, збірним – 3401–3448; вивізним – 3501–3598; передатним – 3601–3798.

Норми маси і довжини поїздів встановлюються у плані формування і графіку руху поїздів. Необхідне гальмове натиснення в поїзді залежить від швидкості руху і керовного спуску і розраховується за нормами, встановленими Укрзалізницею.

Вантажний поїзд обслуговує *локомотивна бригада*.

На кожен поїздку заповнюють *маршрут машиніста*, що є одним з основних поїзних документів на дільниці роботи локомотивних бригад.

Порядок приймання, відправлення і руху поїздів

Організація руху поїздів, операції з приймання, відправлення і наскрізного пропускання поїздів на станціях здійснюються згідно з Прави-

лами технічної експлуатації (ПТЕ), інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи та Інструкцією з сигналізації. ПТЕ встановлює, що поїзд перебуває в розпорядженні машиніста, який веде локомотив (моторвагонний поїзд). На станціях машиніст і всі інші працівники, що обслуговують поїзд, виконують вказівки чергового по станції (ДСП), а на станціях дільниць з диспетчерською централізацією (ДЦ) – поїзного диспетчера (ДНЦ). Приймання поїздів на станцію при всіх засобах сигналізації і зв'язку здійснюється за дозвільним показанням вхідного сигналу. Прийманням, відправленням і пропусканням поїздів на кожному роздільному пункті дільниці, де немає ДЦ, розпоряджається тільки один працівник – ДСП. При диспетчерській централізації керівництво рухом поїздів і управління стрілками і сигналами станцій дільниці здійснює ДНЦ.

Загальні відомості про систему управління рухом поїздів

В Укрзалізниці управління організацією руху сконцентровано в *Головному управлінні перевезень*, на залізницях – у *службі перевезень*, у дирекціях – у *відділах перевезень*. Оперативний контроль і управління рухом поїздів здійснюється диспетчерським апаратом кожного підрозділу. Система управління рухом поїздів включає *технічне* (на місяць) і *оперативне* (на добу і зміну) планування експлуатаційної роботи, регулювання перевезень і перевізних засобів, оперативне управління рухом поїздів і аналіз виконаної роботи. Розрізняють аналіз *оперативний* і *періодичний*, які виконуються за показниками експлуатаційної роботи.

4.10. ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Основні показники експлуатаційної роботи поділяються на кількісні і якісні. *Кількісні* показники характеризують обсяг перевізної роботи. До них належать: вантажообіг; пасажирооборот; кількість перевезених пасажирів; кількість вагонів або тонн вантажів, навантажених за добу; робота вагонного парку, що визначається для всієї мережі кількістю вагонів, навантажених за добу (U_n), а для залізниць і дирекцій – сумою вагонів свого навантаження і прийнятих навантажених вагонів від інших залізниць і дирекцій ($U_{пр.н}$), тобто:

$$U = U_n + U_{пр.н}. \quad (4.1)$$

Якісні показники характеризують якість виконання роботи, рівень використання рухомого складу (вагонів і локомотивів). До них належать: виконання плану перевезень, графіка руху і плану формування поїздів; технічна, дільнична і маршрутна швидкості руху поїздів; ступінь використання вагонів (обіг вагона, середньодобовий пробіг вагона, статичне і динамічне навантаження вагона, продуктивність вагонів) і локомотивів (дільничний оборот, середньодобовий пробіг і продуктивність локомотивів, середня маса поїзда). Важливим показником, що характеризує якість виконання роботи, є швидкість руху поїздів: ходова (V_x), технічна (V_T), дільнична (V_d) і маршрутна (V_m).

Ходова швидкість – середня дійсна швидкість руху поїзда на даному відрізку залізничної лінії довжиною L без урахування зупинок на проміжних станціях ($\sum t_{np}$) і втрат часу на розгони і уповільнення $\sum(t_p + t_y)$, тобто:

$$V_x = \frac{L}{\sum t_x}, \quad (4.2)$$

де $\sum t_x$ – сума часу ходу поїзда по перегонах дільниці в парному і непарному напрямках.

Технічна швидкість – середня швидкість руху поїзда на перегонах дільниці без урахування часу зупинок на проміжних станціях, але з урахуванням втрат часу на розгони і уповільнення, тобто:

$$V_T = \frac{L}{\sum t_x + \sum(t_p + t_y)}. \quad (4.3)$$

Дільнична швидкість – середня швидкість руху поїзда на дільниці з урахуванням часу зупинок на проміжних станціях і втрат на розгони і уповільнення, тобто:

$$V_d = \frac{L}{\sum t_x + \sum(t_p + t_y) + \sum t_{np}}. \quad (4.4)$$

Маршрутна швидкість – середня швидкість руху поїзда на даному залізничному напрямку довжиною L з урахуванням часу на зупинки на всіх станціях і втрат на розгони і уповільнення, тобто:

$$V_m = L / [\sum t_x + \sum(t_p + t_y) + \sum t_{np} + \sum t_{tex}], \quad (4.5)$$

де $\sum t_{tex}$ – сума часу всіх зупинок на дільничних і сортувальних станціях, які називаються технічними.

З урахуванням значень швидкостей можна записати вираз:

$$V_x > V_T > V_d > V_m. \quad (4.6)$$

Коефіцієнти швидкостей – відношення однієї швидкості до іншої:

- коефіцієнт дільничної швидкості відносно технічної:

$$\beta_d = V_d / V_T. \quad (4.7)$$

- Коефіцієнт дільничної швидкості відносно ходової:

$$\beta_x = V_d / V_x. \quad (4.8)$$

Головним і універсальним показником якості роботи залізниць є обіг вагона.

Обігом вагона (точніше, часом обігу – Θ_B) називається час у добовому виразі циклу операцій, здійснених з вагоном, від початку одного навантаження до початку іншого. Обіг вагона складається з трьох основних елементів:

- часу на рух вагонів у поїзді по дільниці L / V_d ;
- часу перебування вагонів на технічних станціях: $K_T \cdot t_{TEX}$, де K_T – кількість технічних станцій;
- часу перебування вагонів на станціях навантаження і вивантаження $K_M \cdot t_B$, де K_M – кількість станцій навантаження і вивантаження за оборот; t_B – час перебування вагона, що припадає на одну вантажну операцію (навантаження або вивантаження), год. Таким чином:

$$\Theta_B = \frac{1}{24} \left(\frac{L}{V_d} + K_T t_{TEX} + K_M t_B \right), \text{ діб.} \quad (4.9)$$

Повний рейс вагона визначається за формулами:

$$L = \sum nS / U \text{ або } L = L_B (1 + \alpha_n), \quad (4.10)$$

де $\sum nS$ – загальний пробіг навантажених і порожніх вагонів у середньому за добу, вагоно-км; L_B – навантажений рейс, км;

$$\alpha_n = L_n / L_B, \quad (4.11)$$

де L_n – порожній рейс, км; α_n – коефіцієнт порожнього пробігу:

Кількість технічних станцій, які проходить вагон за оборот:

$$K_T = L / L_B, \quad (4.12)$$

де L_B – вагонне плече – середня відстань між технічними станціями, км.

Кількість вантажних станцій, які проходить вагон за оборот, або коефіцієнт місцевої роботи:

$$K_M = (U_H + U_B) / U, \quad (4.13)$$

де U_H, U_B – відповідно добове навантаження і вивантаження у вагонах. *Простій вагонів*, що припадає на одну *вантажну операцію* (навантаження або вивантаження):

$$t'_B = (t_H U_H + t_B U_B) / (U_H + U_B), \quad (4.14)$$

де t_H, t_B – відповідно простій вагонів під навантаженням і вивантаженням, год.

Робочий парк – це наявність вагонів на залізниці або дирекції на звітну годину:

$$n_p = \Theta_B \cdot U. \quad (4.15)$$

Звідси:

$$\Theta_B = \frac{n_p}{U}. \quad (4.16)$$

Середньодобовий пробіг вагона – кількість кілометрів, які він проходить за добу. Величина пробігу:

$$S_B = L / \Theta_B \quad \text{або} \quad S_B = \sum nS / n_p. \quad (4.17)$$

Статичне навантаження – навантаження на вагон у момент якої-небудь вантажної операції:

$$P_{CT} = \sum P_{дов} / U, \quad (4.18)$$

де $P_{дов}$ – добове відправлення вантажів, тонн нетто.

Динамічне навантаження навантаженого вагона – це середнє навантаження на вагон з урахуванням відстані пробігу у навантаженому стані:

$$P_{\text{д.н.}} = \sum PL_{\text{д}} / \sum nS_{\text{в}}, \quad (4.19)$$

де $\sum PL_{\text{д}}$ – добова сума тонно-кілометрів нетто в навантаженому русі;
 $\sum nS_{\text{в}}$ – сума вагоно-кілометрів пробігу навантажених вагонів робочого парку.

Динамічне навантаження вагона робочого парку – середнє навантаження, яке припадає на один вагон усіх завантажених вагонів робочого парку за період їхнього пробігу як у навантаженому, так і в порожньому стані:

$$P_{\text{д}} = \sum PL_{\text{д}} / \sum nS \quad \text{або} \quad P_{\text{д}} = P_{\text{д.н.}} / (1 + \alpha_{\text{п}}). \quad (4.20)$$

Продуктивність вагона – кількість тонно-кілометрів нетто, що припадає на один вагон робочого парку:

$$W_{\text{в}} = S_{\text{в}} P_{\text{д}} \quad \text{або} \quad W_{\text{в}} = S_{\text{в}} P_{\text{д.н.}} / (1 + \alpha_{\text{п}}). \quad (4.21)$$

Таким чином, при заданому значенні $L_{\text{в}}$ вирішальними показниками якості використання вагонів є оборот і динамічне навантаження вагона.

Показники використання локомотивів відносять в основному до експлуатованого локомотивного парку. Усі локомотиви, приписані до локомотивного депо залізниці, становлять *інвентарний (загальний) парк*. Локомотивний парк поділяється на дві групи: у *розпорядженні залізниці* – усі локомотиви за винятком запасу Укрзалізниці і оренди, і *поза розпорядженням залізниці* – запас Укрзалізниці і оренда. Локомотиви, що знаходяться в розпорядженні залізниці, поділяються у свою чергу на дві групи: *експлуатований парк* ($M_{\text{е}}$) – локомотиви, що знаходяться у всіх видах руху і роботи, під технічними операціями, на технічному обслуговуванні ТО-2, а також простоюють в очікуванні роботи на станціях обороту і перечеплення; *неексплуатований парк* – несправні локомотиви і локомотиви, що очікують ремонтів, а також справні в резерві управління залізниці.

Основними кількісними показниками роботи локомотивного парку є: локомотиво-кілометри лінійного пробігу (з поїздами або одиночним

порядком) – $\sum MS_n$ і умовного пробігу локомотивів – $\sum MS_y$; тонно-кілометри брутто – $\sum PL_{бр}$ і нетто – $\sum PL_n$; локомотиво-години – $\sum MT$.

Важливим якісним показником роботи локомотивного парку є середньодобова продуктивність локомотивів.

Середньодобова продуктивність локомотивів – кількість тонно-кілометрів брутто, що припадає в середньому за добу на один локомотив експлуатованого парку:

$$W_n = \sum PL_{бр} / M_e = Q_{бр} S_n \Psi, \quad (4.22)$$

де $Q_{бр}$ – середня маса поїзда брутто;

S_n – середньодобовий пробіг локомотивів;

Ψ – коефіцієнт продуктивності, який враховує втрати від проходження локомотивів подвійною тягою, одиночним порядком, у підштовхуванні.

Середня маса поїзда брутто – кількість тонн, що припадає в середньому на кожен проведений поїзд.

Середньодобовий пробіг локомотивів – лінійний пробіг, що припадає в середньому за добу на один локомотив експлуатованого парку:

$$S_n = \sum MS_n / M_e. \quad (4.23)$$

Дільничний оборот локомотива (Θ_n) – час у годинах, необхідний для обслуговування локомотивом однієї пари поїздів на дільниці роботи локомотивних бригад, тобто час з моменту видачі локомотива під поїзд до моменту видачі його під наступний поїзд:

$$\Theta_n = 2L_o / V_d + 2t_{лб} + t_{об} + t_{очн}, \quad (4.24)$$

де L_o – довжина дільниці обороту локомотива, км.

Витрати локомотиво-діб на обслуговування пари поїздів на дільниці роботи локомотивних бригад називають *коефіцієнтом потреби локомотивів на пару поїздів*:

$$K_n = \Theta_n / 24. \quad (4.25)$$

Коефіцієнт K_n використовують при нормуванні локомотивного парку на добу, місяць, рік і подальшу перспективу. Експлуатований парк ло-

комотивів, необхідний для освоєння на ділянці планованих розмірів руху $\Pi_{пл}$, визначають з виразу:

$$M_{ед.} = K_n \Pi_{пл} . \quad (4.26)$$

Для подовженої ділянки обороту експлуатований парк визначається як сума величин $M_{ед.}$ по всіх ділянках роботи локомотивних бригад.

4.11. СТАНЦІЇ, ЗАЛІЗНИЧНІ ВУЗЛИ, РОЗДІЛЬНІ ПУНКТИ

Загальні зведення про станції

Залізничні станції в перевізному процесі займають провідну роль. Вони забезпечують приймання, відправлення і пропуск поїздів, формування і розформування поїздів, приймання і видачу вантажів, на станціях виконуються пасажирські і вантажні операції, ремонтується рухомий склад тощо.

Залізнична станція є виробничим відокремленим структурним підрозділом залізниці, який, здійснюючи в регіоні своєї діяльності оперативно-господарське використання майна залізниці, забезпечує організацію перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти, а також взаємодію й координацію виробничого процесу з іншими господарськими одиницями та функціональними структурними підрозділами апарату управління залізниці, державними органами прикордонного, митного та інших видів контролю при переміщенні через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів і культурних цінностей.

Залізничні станції залежно від обсягу і складності виконання пасажирських, вантажних і технічних операцій поділяються на позакласні, I, II, III, IV і V класів і можуть бути госпрозрахункові і негоспрозрахункові.

На господарському розрахунку, як правило, перебувають позакласні станції та станції I класу. Переведення залізничних станцій на господарський розрахунок проводиться за рішенням начальника залізниці.

Госпрозрахункові станції перебувають в підпорядкуванні залізниці в особі дирекцій залізничних перевезень, негоспрозрахункові станції входять до складу дирекцій залізничних перевезень, які підпорядковуються залізниці.

Залізничні станції знаходяться в оперативному підпорядкуванні відповідних Головних управлінь, управлінь Укрзалізниці, служб, дирекцій залізничних перевезень.

Виконання технологічних операцій, вирішення питань технічного оснащення, господарської, економічної і соціальної діяльності, матеріально-технічного забезпечення станції, оренди нежитлових приміщень, відчуження майна проводиться з розмежуванням операцій за службами перевезень, комерційної роботи та маркетингу, пасажирської та відповідно до підпорядкованості – відповідним відділам, службам, Головним управлінням Укрзалізниці.

Залізничні станції за своїм призначенням і основним характером роботи, що виконується, розподіляються на:

- **пасажирські** – станції, основним призначенням яких є обслуговування пасажирів прямого, місцевого та приміського пасажирського сполучення.

На пасажирських станціях виконуються операції з продажу проїзних документів та оформлення перевезення багажу, вантажобагажу, приймання, розформування, формування і відправлення пасажирських поїздів, технічне обслуговування і усунення виявлених несправностей пасажирських вагонів, зміна локомотивів і локомотивних бригад, обслуговування пасажирських поїздів.

- **вантажні** – станції, основним призначенням яких є виконання вантажної і комерційної роботи.

На вантажних станціях виконується приймання до перевезення, зважування, зберігання, навантаження, вивантаження, сортування і видача вантажів; переадресування вантажів, переробка контейнерів; оформлення перевізних документів; приймання, розформування, формування, комерційний огляд, технічне обслуговування і відправлення вантажних поїздів; інформування вантажовідправників і вантажоодержувачів про підхід, прибуття вантажів і подавання вагонів; виконання маневрової роботи з подавання (прибирання) вагонів на місця навантаження, вивантаження вагонів; обслуговування під'їзних колій підприємств; транспортно-експедиційне обслуговування;

- **сортувальні** – станції, основним призначенням яких є виконання операцій з розформування і формування поїздів відповідно до встановлених планом формування призначень; виконання операцій з пропуску поїздів без переробки і з частковою переробкою; технічне обслуговування, комерційний огляд поїздів і усунення виявлених несправностей вагонів; зміна локомотивів і локомотивних бригад.

На сортувальних станціях формуються технічні маршрути, що прямують на великі відстані без переробки на попутних технічних стан-

ціях, дільничні, збірні, вивізні та передаточні поїзди, може виконуватися навантаження, вивантаження на місцях загального користування і під'їзних коліях;

- **дільничні** – станції, основним призначенням яких є формування, розформування дільничних і збірних поїздів; приймання, технічне обслуговування і комерційний огляд, відправлення транзитних вантажних поїздів; зміна локомотивів і локомотивних бригад; навантаження, вивантаження вантажів і обслуговування під'їзних колій підприємств; приймання і відправлення пасажирських поїздів;

- **проміжні (у т.ч. роз'їзди та обгінні пункти)** – станції, основним призначенням яких є приймання, відправлення, обгін, схрещення і пропуск вантажних і пасажирських поїздів.

На проміжних станціях можуть виконуватися вантажні операції на місцях загального користування (навантаження і вивантаження вантажів) і обслуговування залізничних під'їзних колій підприємств, відчеплення і причеплення вагонів від (до) збірних поїздів та операції, які пов'язані з перевезенням пасажирів.

На окремих проміжних станціях здійснюються операції з формування поїздів, оборот приміських поїздів та інші технічні операції.

***Примітка:** У тексті, у всіх випадках, коли йдеться про роздільні пункти, що мають колійний розвиток (станція, роз'їзд, обгінний пункт, колійний пост), застосовано термін «станція».*

Станція, що виконує, крім свого основного призначення, роботу з приймання – передачі вагонів, вантажів і пасажирів між суміжними державами в технічному і комерційному відношенні з виконанням прикордонного, митного, санітарно-карантинного та інших видів контролю є **прикордонною передавальною станцією**.

Станція, що розташована перед кордоном із суміжною державою і наступною за цією станцією є станція суміжної держави, називається **прикордонною** станцією.

Визначення станції за характером роботи проводиться начальником залізниці. Залізничні станції діють на підставі Положення, яке розробляється для кожної залізничної станції на підставі цього Загального (типового) положення і затверджується відповідно до Статуту залізниці.

На кожній станції можуть виконуватися всі або окремі операції, пов'язані з перевезеннями вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, а на прикордонній залізничній станції може діяти пункт пропуску через державний кордон.

Визначення структури і затвердження положень про станції, віднесення станцій до класів для встановлення оплати праці керівників та фахівців проводиться: позакласних, I класу – начальником залізниці, а II, III, IV і V класів – начальником дирекції залізничних перевезень або заступником начальника залізниці з урахуванням вимог Показників щодо віднесення відособлених структурних підрозділів залізниць та підприємств до груп (класів) з оплати праці керівників.

Відкриття і закриття станцій для здійснення усіх чи окремих операцій проводиться у порядку, встановленому статтею 7 Статуту залізниць України.

На прикордонних залізничних станціях за рішенням Кабінету Міністрів України відкриваються (закриваються) пункти пропуску через державний кордон.

Рішення Кабінету Міністрів України про відкриття (закриття) пунктів пропуску через державний кордон оприлюднюється через засоби масової інформації. Реєстр пунктів пропуску веде Державна прикордонна служба України.

Станція на підставі доручення від імені залізниці укладає договори на здійснення діяльності у сфері транспортних послуг, пов'язаних із перевезенням вантажів та пасажирів (навантаження, вивантаження, зважування, експедитування тощо), а також може здійснювати (не завдаючи збитків основному виробництву) інші види діяльності, що не заборонені законодавством України.

Агентські пункти з обслуговування осіб, залізничні вокзали 2 і 3 класів є виробничими структурними підрозділами залізниці у складі станцій, які безпосередньо підпорядковуються начальнику станції.

Технічне оснащення залізничних станцій

Станції використовують технічні засоби, необхідне колійне оснащення, будинки і цивільні споруди, які знаходяться на балансі підприємств інших служб залізниці, та які повинні відповідати характеру і обсягам виконуваної роботи станції, безпеці руху і охорони праці.

До цих засобів відносяться:

- відповідний колійний розвиток;
- пристрої спостереження і контролю за рухом поїздів, вагонів та маневровою роботою, засоби автоматизації технологічних процесів, засоби механізації і автоматизації операцій, що виконуються в станційному технологічному центрі з обробки поїзної інформації і перевізних документів (СТЦ), засоби механізації та автоматизації для забезпечення безпеки руху та охорони праці;

- пристрої для приймання, оброблення і передачі інформації про поїзди і вантажі, автоматизовані робочі місця, автоматизовані системи управління;

- засоби зв'язку і передачі даних, гучномовного оповіщення;
- інформаційно-обчислювальна техніка для приймання, обробки та передачі інформації на поїзди та вантажі;

- пристрої для посадки, висадки і обслуговування пасажирів;
- квиткові каси: попередні, добові, приміські, каси міжнародного сполучення;

- багажні відділення;
- кімнати відпочинку;
- зали очікування та зали очікування підвищеної комфортності;
- сервісний центр з обслуговування пасажирів;
- пристрої для приймання, видачі, навантаження, вивантаження, сортування, зберігання вантажів і багажу;

- товарні контори (товарні каси) для оформлення перевезень вантажів, визначення та справлення провізних та додаткових платежів, ведення станційної комерційної звітності;

- пристрої для огляду вагонів (контейнерів) у комерційному відношенні, промислове телебачення, оглядові вишки запірно-пломбувальні пристроїв (ЗПП) та пристрої для їх навішування та зняття, вагонні ваги, інші технічні засоби;

- пристрої для приймання, розформування, формування і відправлення поїздів, пристрої для обслуговування, ремонту, екіпірування вагонів, постачання вагонів-ресторанів;

- пристрої сигналізації, централізації та блокування, освітлення, водопостачання, протипожежної безпеки;

- матеріали, інструменти та пристрої для усунення комерційних несправностей;

- відповідне облаштування пунктів пропуску;

- спеціальний технологічний транспорт.

Облаштування пунктів пропуску на прикордонних залізничних станціях проводиться відповідно до «Положення про пункти пропуску через державний кордон». У пунктах пропуску для проведення контролю небезпечних вантажів виділяються спеціальні місця відстою вагонів, що перевозять такий вантаж, інженерні та фортифікаційні характеристики яких дають змогу виключити у разі аварійної ситуації можливість створення загрози життю людей та навколишньому природному середовищу.

Інженерний захист території пунктів пропуску від небезпечних геологічних процесів, затоплення та підтоплення повинен бути комплексний і забезпечувати можливість безперервної роботи пунктів пропуску за будь-яких погодних умов.

На прикордонних залізничних станціях розташовуються пункти перевантаження вагонів з колії шириною 1520 мм на колію шириною 1435 мм і навпаки, контора передачі, прикордонні транспортно-експедиційні контори (Прикордон ТЕК), пункти перестановки та інші підрозділи.

Проектування, будівництво (реконструкція) та утримання пунктів пропуску здійснюються відповідно до законодавства. Технічні умови та проект будівництва (реконструкції) погоджуються з Міністерством транспорту та зв'язку України, Державною митною службою України та Державною прикордонною службою.

Рішення про проведення реконструкції пункту пропуску приймається, як правило, не пізніше ніж за один рік до її початку.

Оснащення пунктів пропуску технічними засобами для здійснення митного, прикордонного та інших видів контролів провадиться за рахунком коштів відповідних центральних органів виконавчої влади.

Функції залізничних станцій та їх завдання

Основними функціями станцій є:

Приймання, відправлення, пропуск поїздів згідно з графіком руху поїздів.

Приймання до перевезення, навантаження, вивантаження, сортування, видача вантажів, оформлення перевізних документів, переадресування вантажів.

Розформування і формування поїздів згідно плану формування поїздів.

Організація роботи з пасажирськими поїздами і вагонами.

Продаж на вимогу громадян проїзних документів на поїзди, продаж квитків, абонементних квитків на поїзди приміського сполучення.

Приймання багажу до перевезення, зберігання багажу та вантажобагажу.

Розробка, виконання планів і заходів із забезпечення безпеки руху й охорони праці, технічного навчання і підвищення професійної підготовки працівників станції.

Розробка технологічного процесу роботи станції.

Розробка технічно-розпорядчого акта станції.

Введення в автоматизовані системи інформації про технологічні операції з поїздами, вагонами та контейнерами, що виконуються на станції, іншої інформації для виконання своїх функцій, отримання з авто-

матизованих систем повідомлень, довідок, нормативних матеріалів, необхідних для роботи станції.

Контроль за утриманням, стабільною роботою технічних засобів і пристроїв станції.

Розробка і проведення заходів зі збереження вантажів і рухомого складу.

Підготовка господарства і кадрів станції до роботи в осінньо-зимових умовах, чіткої організації на період снігопадів і заметілей.

Для виконання встановлених завдань станції забезпечують:

- своєчасне освоєння нових виробничих потужностей та введення в дію придбаного обладнання;
- раціональне використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів;
- ефективне використання та збереження майна станції, вантажів та рухомого складу;
- розвиток допоміжної діяльності, розширення платних послуг населенню;
- повноту надходжень платежів, зборів і штрафів за перевезення вантажів, пасажирів, вантажобагажу та пошти і надані послуги;
- своєчасну сплату податків і зборів (обов'язкових платежів) згідно з чинним законодавством;
- виконання заходів щодо удосконалення організації заробітної плати працівників з метою посилення їх матеріальної зацікавленості як у результатах особистої праці, так і в загальних підсумках роботи станції, забезпечення економного і раціонального використання фонду оплати праці і своєчасні розрахунки з працівниками;
- ведення бухгалтерського обліку та складання звітності згідно з чинним законодавством;
- ведення обліку та звітності з перевезень пасажирів та вантажів.

Основними завданнями станції є:

Виконання планів і завдань з перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти відповідно до Статуту залізниць України, Правил перевезень вантажів на залізницях України, Правил технічної експлуатації залізниць України, Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізницями України й інших нормативних актів.

Забезпечення безпеки руху поїздів і маневрової роботи, безпеки працівників залізничного транспорту і пасажирів, збереження вагонів,

рухомого складу і вантажів, забезпечення вимог охорони навколишнього природного середовища, протипожежної безпеки.

Зниження експлуатаційних витрат і собівартості перевезень, підвищення продуктивності праці і рентабельності перевезень.

Покращання умов праці і соціального захисту працівників станцій. Підвищення культури виробництва.

4.12. ТАРИФИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Основа тарифів і зборів на залізничному транспорті

Такою основою є Господарський кодекс України, Закон України Про ціни і ціноутворення, Про транспорт, Про залізничний транспорт, Про ратифікацію Угоди про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів, Про транзит вантажів, Постанова Кабінету Міністрів України «Про встановлення повноважень центральних органів виконавчої влади, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін і тарифів на окремі види продукції, товарів і послуг».

Господарський кодекс України:

Глава 21. Ціни і ціноутворення у сфері господарювання

Стаття 189. Ціна у господарських зобов'язаннях

1. Ціна (тариф) у цьому Кодексі є формою грошового визначення вартості продукції (робіт, послуг), яку реалізують суб'єкти господарювання.

2. Ціна є істотною умовою господарського договору. Ціна зазначається в договорі у гривнях. Ціни у зовнішньоекономічних договорах (контрактах) можуть визначатися в іноземній валюті за згодою сторін.

3. Суб'єкти господарювання можуть використовувати у господарській діяльності вільні ціни, державні фіксовані ціни та регульовані ціни – граничні рівні цін або граничні відхилення від державних фіксованих цін.

4. При здійсненні експортних та імпортних операцій у розрахунках з іноземними контрагентами застосовуються контрактні (зовнішньоторговельні) ціни, що формуються відповідно до цін і умов світового ринку та індикативних цін.

Стаття 190. Вільні ціни

1. Вільні ціни визначаються на всі види продукції (робіт, послуг), за винятком тих, на які встановлено державні ціни.

2. Вільні ціни визначаються суб'єктами господарювання самостійно за згодою сторін, а у внутрішньогосподарських відносинах – також за рішенням суб'єкта господарювання.

Стаття 191. Державні та комунальні ціни

1. Державні фіксовані та регульовані ціни встановлюються на ресурси, що справляють визначальний вплив на загальний рівень і динаміку цін, а також на продукцію та послуги, що мають суттєве соціальне значення для населення. Перелік зазначених ресурсів, продукції, послуг затверджує Кабінет Міністрів України.

2. Відповідно до закону державні ціни встановлюються також на продукцію суб'єктів господарювання – природних монополістів. Переліки видів продукції зазначених суб'єктів затверджуються Кабінетом Міністрів України.

3. Державні ціни встановлюються на імпортні товари, придбані за рахунок коштів Державного бюджету України.

4. Законом може бути передбачено встановлення комунальних цін на продукцію та послуги, виробництво яких здійснюється комунальними підприємствами.

5. Державне регулювання цін здійснюється шляхом встановлення фіксованих державних та комунальних цін, граничних рівнів цін, граничних рівнів торговельних надбавок і постачальницьких винагород, граничних нормативів рентабельності або шляхом запровадження обов'язкового декларування зміни цін.

6. Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування при встановленні фіксованих цін, застосування яких унеможливорює одержання прибутку суб'єктами підприємництва, зобов'язані надати цим суб'єктам дотацію відповідно до закону.

Стаття 192. Законодавство про ціни і ціноутворення

1. Політика ціноутворення, порядок встановлення та застосування цін, повноваження органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо встановлення та регулювання цін, а також контролю за цінами і ціноутворенням визначаються законом про ціни і ціноутворення, іншими законодавчими актами.

Закон України Про ціни і ціноутворення

Україна згідно з Декларацією про державний суверенітет України та Законом України «Про економічну самостійність України» самостійно здійснює політику цін. Закон визначає основні принципи встановлення і застосування цін і тарифів та організацію контролю за їх дотриманням на території республіки.

Розділ I. Загальні положення

Стаття 1. Законодавство України про ціноутворення

Законодавство України про ціноутворення складається з цього Закону та інших актів законодавства України, що видаються відповідно до нього.

Стаття 2. Сфера застосування Закону

Цей Закон поширюється на всі підприємства й організації незалежно від форм власності, підпорядкованості і методів організації праці та виробництва.

Стаття 3. Політика ціноутворення

Політика ціноутворення є складовою частиною загальної економічної і соціальної політики України і спрямована на забезпечення:

- рівних економічних умов і стимулів для розвитку всіх форм власності, економічної самостійності підприємств, організацій і адміністративно-територіальних регіонів республіки;
- збалансованого ринку засобів виробництва, товарів і послуг;
- протидії монопольним тенденціям виготовлювачів продукції, товарів і послуг;
- об'єктивних співвідношень у цінах на промислову і сільськогосподарську продукцію, що забезпечує еквівалентність обміну;
- розширення сфери застосування вільних цін;
- підвищення якості продукції;
- соціальних гарантій в першу чергу для низькооплачуваних і малозабезпечених громадян, включаючи систему компенсаційних виплат у зв'язку із зростанням цін і тарифів;
- створення необхідних економічних гарантій для виробників;
- орієнтації цін внутрішнього ринку на рівень світового ринку.

Стаття 4. Повноваження Кабінету Міністрів України в галузі ціноутворення

Кабінет Міністрів України:

- забезпечує здійснення в республіці державної політики цін;
- визначає перелік продукції, товарів і послуг, державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи на які затверджуються відповідними органами державного управління, крім сфери телекомунікацій;
- визначає повноваження органів державного управління в галузі встановлення і застосування цін (тарифів), а також по контролю за цінами (тарифами).

Стаття 5. Соціальний захист населення від підвищення цін і тарифів

Органи державної влади і управління України послідовно проводять в життя заходи щодо підтримки життєвого рівня населення, в першу чергу низькооплачуваних і малозабезпечених громадян, шляхом введення компенсації втрат у зв'язку з підвищенням цін і тарифів, а також шляхом індексації доходів стосовно соціально-економічних груп населення.

Громадяни мають право оскаржити в суді неправомірні дії державних органів, підприємств та інших юридичних і фізичних осіб і вимагати відшкодування завданих їм збитків у випадках реалізації їм товарів та послуг з порушенням вимог законодавства по цінах.

Розділ II. Встановлення та застосування цін і тарифів

Стаття 6. Види цін і тарифів

У народному господарстві застосовуються вільні ціни і тарифи, державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи.

Стаття 7. Вільні ціни і тарифи

Вільні ціни і тарифи встановлюються на всі види продукції, товарів і послуг, за винятком тих, по яких здійснюється державне регулювання цін і тарифів.

Стаття 8. Державне регулювання цін і тарифів

Державне регулювання цін і тарифів здійснюється шляхом встановлення:

- державних фіксованих цін (тарифів);
- граничних рівнів цін (тарифів) або граничних відхилень від державних фіксованих цін і тарифів.

У разі надмірного зростання цін, раніше виведених з-під контролю за рішенням Кабінету Міністрів України, виконавчих комітетів обласних, міських (міст республіканського підпорядкування) Рад, допускається тимчасове повернення до державного регулювання цін і тарифів.

Урядом України можуть вводиться інші методи державного регулювання цін і тарифів.

Стаття 9. Державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи

Державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи встановлюються на ресурси, які справляють визначальний вплив на загальний рівень і динаміку цін, на товари і послуги, що мають вирішальне соціальне значення, а також на продукцію, товари і послуги, виробництво яких зосереджено на підприємствах, що займають монопольне (домінуюче) становище на ринку.

Державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи встановлюються державними органами України.

Ціни і тарифи на житлово-комунальні послуги (в тому числі на електроенергію і природний газ для комунально-побутових потреб населення України), послуги громадського транспорту і зв'язку встановлюються Кабінетом Міністрів України за погодженням з Верховною Радою України.

Стаття 10. Зміна державних фіксованих та регульованих цін і тарифів

Зміна рівня державних фіксованих та регульованих цін і тарифів на окремі види продукції, товарів і послуг здійснюється в порядку і в строки, що визначаються тими органами, які відповідно до цього Закону затверджують або регулюють ціни (тарифи).

Зміна державних фіксованих та регульованих цін і тарифів може здійснюватись у зв'язку із зміною умов виробництва і реалізації продукції, що не залежать від господарської діяльності підприємств.

Стаття 11. Ціноутворення при здійсненні експортних та імпорتنих операцій і при міжреспубліканському обміні

При здійсненні експортних та імпорتنих операцій безпосередньо або через зовнішньоторговельного посередника в розрахунках із зарубіжними партнерами застосовуються контрактні (зовнішньоторговельні) ціни, що формуються відповідно до цін і умов світового ринку.

Регулювання внутрішнього ціноутворення на експортну та імпорتنу продукцію (послуги) визначається Кабінетом Міністрів України.

Міжреспубліканський обмін продукцією здійснюється за договірними цінами.

Стаття 12. Державні органи управління ціноутворення

Координація роботи по здійсненню політики цін, проведення економічного аналізу рівня та динаміки цін і вжиття заходів щодо регулювання цін і тарифів здійснюються відповідними державними органами управління України та їх структурними підрозділами.

Формування кошторисної нормативної бази, визначення порядку її застосування в будівництві, контроль за дотриманням замовниками, проектними, будівельно-монтажними організаціями та іншими учасниками інвестиційної діяльності нормативних документів і нормативів обчислення вартості будівництва об'єктів, що споруджуються із залученням коштів Державного бюджету України, бюджету Автономної Республіки Крим, місцевих бюджетів, а також коштів державних підприємств, установ та організацій, здійснюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань містобудування і архітектури.

Розділ III. Контроль за цінами

Стаття 13. Контроль за додержанням державної дисципліни цін

Державний контроль за цінами здійснюється при встановленні і застосуванні державних фіксованих та регульованих цін і тарифів. При цьому контролюється правомірність їх застосування та додержання вимог законодавства про захист економічної конкуренції.

Контроль за додержанням державної дисципліни цін здійснюється органами, на які ці функції покладено Урядом України. Вказані органи здійснюють контроль у взаємодії з профспілками, спілками споживачів та іншими громадськими організаціями.

Державні органи, що здійснюють контроль за цінами, та їх посадові особи мають права, виконують обов'язки і несуть відповідальність, передбачені Законом України «Про державну податкову службу в Україні», крім повноважень, передбачених пунктами 6–9 статті 11 вказаного Закону.

Господарські суб'єкти повинні в установленому порядку подавати необхідну інформацію для здійснення контролю за правильністю встановлення і застосування цін.

Стаття 14. Відповідальність за порушення державної дисципліни цін

Вся необґрунтовано одержана підприємством, організацією сума виручки в результаті порушення державної дисципліни цін та діючого порядку визначення вартості будівництва, що здійснюється із залученням коштів Державного бюджету України, бюджету Автономної Республіки Крим, місцевих бюджетів, а також коштів державних підприємств, установ та організацій підлягає вилученню в доход відповідного бюджету залежно від підпорядкованості підприємства, організації. Крім того, в позабюджетні фонди місцевих Рад стягується штраф у двократному розмірі необґрунтовано одержаної суми виручки. Вказані суми списуються з рахунків підприємств і організацій в банківських установах за рішенням суду.

Підприємства, організації та інші юридичні і фізичні особи мають право оскаржити до суду порушення цін з боку державних органів, підприємств, організацій, кооперативів та інших юридичних і фізичних осіб і вимагати відшкодування завданих їм збитків у випадках реалізації їм товарів та послуг з порушенням вимог чинного законодавства.

Ціни і тарифи, затверджені з порушенням цього Закону і рішень Уряду республіки з ціноутворення, скасовуються Комітетом цін при Кабінеті Міністрів України.

Особи, винні в порушенні порядку встановлення та застосування цін і тарифів, притягуються до адміністративної або кримінальної відповідальності.

Угода про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів (угоду ратифіковано Законом № 104/98-ВР від 10.02.98 р.).

Держави-учасниці цієї Угоди в особі урядів, далі – Сторони, керуючись положеннями Угоди про створення Економічного союзу від 24 вересня 1993 року, усвідомлюючи об'єктивну необхідність ефективного транспортного забезпечення загального економічного простору держав – учасниць Співдружності, оснований на вільному переміщенні товарів, послуг, робочої сили і капіталів, прагнучи стимулювати тарифами, що застосовуються, зростання економік держав – учасниць Співдружності, усвідомлюючи важливість і необхідність проведення взаємоприйнятних дій в забезпеченні ефективності перевезень вантажів і пасажирів, погодилися про таке:

Стаття 1. Для цілей цієї Угоди наведені терміни мають таке значення:

«міжнародне сполучення з державами – учасницями СНД» – перевезення вантажів і пасажирів між державами – учасницями цієї Угоди;

«міжнародне сполучення з третіми країнами» – перевезення вантажів і пасажирів з держав – учасниць цієї Угоди в треті країни і в зворотному напрямку.

Стаття 2. Під тарифним простором держав – учасниць цієї Угоди розуміється простір, на якому діють узгоджені принципи формування і застосування тарифної політики для міжнародних перевезень.

Стаття 3. З метою вироблення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів у міжнародному сполученні з державами – учасницями СНД Сторони доручать відповідним органам:

- розроблення комплексу заходів щодо регулювання тарифної політики, орієнтованої на забезпечення вільного переміщення товарів і пасажирів;
- формування тарифів з урахуванням кон'юнктури транспортного ринку та економічних інтересів транспортно-дорожнього комплексу, потреби у комплексному регулюванню взаємозаліків, виходячи з національних інтересів Сторін;
- виділення тарифних коридорів для транспортування окремих вантажів з урахуванням законодавства Сторін.

У галузі залізничного транспорту діє Рішення Ради глав урядів Співдружності Незалежних Держав від 18 жовтня 1996 року щодо Концепції встановлення узгодженої тарифної політики на залізничному транспорті держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав.

Стаття 4. Як першочергові заходи, спрямовані на реалізацію системи управління тарифами у міжнародному сполученні з державами – учасниками СНД, Сторони:

- розробляють адекватну нормативно-правову базу, що регулює принципи ціноутворення на послуги транспорту в міжнародному сполученні між державами-учасниками СНД;
- проводять митну політику, спрямовану на полегшення умов транспортування вантажів.

Стаття 5. З метою встановлення узгодженої тарифної політики Сторони вживають заходів до:

- оплати перевезень на компенсаційній основі, в тому числі за рахунок участі вантажовласників в інвестиціях у розвиток транспорту;
- зниження експлуатаційних транспортних витрат на вантажні перевезення і окупності пасажирських перевезень, які досягаються за рахунок різних джерел фінансування;
- розроблення і узгодження механізму зворотних платежів.

Стаття 6. Формування узгодженої тарифної політики на основі загальних підходів до визначення ставок оплати, принципів їх диференціації, удосконалення процедур узгодження розмірів, уніфікації правил застосування здійснюється поетапно.

Стаття 7. Координаційними органами узгодження політики у визначенні транспортних тарифів є Рада глав урядів Співдружності Незалежних Держав, Міждержавний економічний Комітет Економічного союзу, міждержавні (міжурядові) органи співробітництва в галузі транспорту, в частині залізничних вантажних перевезень – Тарифна конференція залізничних перевізників держав – учасниць Співдружності.

Стаття 8. Сторони вживають заходів до гармонізації національних законодавчих актів у сфері ціноутворення.

Стаття 9. Сторони зберігають за собою право самостійного і незалежного визначення форм та умов тарифної політики з державами, які не беруть участі в цій Угоді.

Стаття 10. За домовленістю Сторін до цієї Угоди можуть бути внесені зміни і доповнення.

Стаття 11. Ця Угода набирає чинності з дати здачі на зберігання депозитарію третього повідомлення про виконання Сторонами, які її підписали, внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання нею чинності. Для Сторін, які виконали внутрішньодержавні процедури пізніше, ця Угода набирає чинності з дня здачі депозитарію повідомлення про це.

Стаття 12. Ця Угода відкрита для приєднання до неї за згодою всіх Сторін будь-якої держави, яка поділяє цілі та принципи цієї Угоди, шляхом передачі депозитарію документів про таке приєднання. Приєднання вважається таким, що набрало чинності, з дня отримання депозитарієм останнього повідомлення про згоду на таке приєднання.

Стаття 13. Спірні питання, пов'язані із застосуванням або тлумаченням цієї Угоди, вирішуються шляхом консультацій та переговорів заінтересованих Сторін.

Стаття 14. Кожна Сторона може вийти з цієї Угоди, надіславши письмове повідомлення про це депозитарію не пізніше ніж за шість місяців до виходу.

Стаття 15. Ця Угода діє протягом п'яти років з дня набрання нею чинності. Після закінчення зазначеного терміну ця Угода автоматично продовжується на наступний п'ятирічний період, якщо Сторони не приймуть іншого рішення.

Здійснено в місті Москві 17 січня 1997 року в одному оригінальному примірнику російською мовою. Оригінал цієї Угоди зберігається у Виконавчому Секретаріаті Співдружності Незалежних Держав, який надішле кожній державі, що підписала цю Угоду, її завірнену копію.

Закон України Про транзит вантажів

Стаття 8. Тарифи і розрахунки при транзиті вантажів

Тарифи на транзитні послуги (роботи) визначаються договорами (контрактами), зазначеними у статті 7 цього Закону, якщо інше не передбачено нормативно-правовими актами, для забезпечення їх конкурентоспроможності порівняно з відповідними послугами (роботами) у суміжних державах. Розрахунки між вантажовласниками та іншими учасниками транзиту здійснюються у порядку, визначеному цими договорами (контрактами), згідно з якими вантажовласники можуть попередньо перераховувати на рахунки інших учасників транзиту кошти, що не є власністю останніх і використовуються ними виключно для розрахунків від імені вантажовласників за транзитні послуги (роботи) з їх надавачами (виконавцями), після чого такі операції оподатковуються відповідно до законодавства України як оплата цих послуг (робіт).

Тарифи на перевезення вантажів

Основні положення

Перевезення вантажів залізничним транспортом відносяться до числа важливих для галузей економіки послуг, на які держава зберегла за собою право регулювання цін.

Основним Законодавчим актом, що визначає державну політику в галузі ціноутворення, є Закон України «Про ціни і ціноутворення», прийнятий 03.12.90 р. №507. Цим Законом визначено, що в галузях економіки застосовуються:

- вільні ціни і тарифи;
- державні фіксовані;
- регульовані ціни і тарифи.

Відповідно до цього Закону вільні ціни і тарифи встановлюються на усі види продукції, товарів і послуг за винятком тих, котрі регулюються державою.

Повноваження органів виконавчої влади і виконавчих органів місцевих рад з регулювання цін і тарифів затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996р. №1548 зі змінами і доповненнями, внесеними постановами Кабінету Міністрів України. У додатку до цієї постанови зазначено, що Міністерство транспорту за узгодженням з Міністерством економіки встановлює:

- тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України і пов'язані з ними послуги;
- тарифи на комплекс робіт, пов'язаних з переробкою вантажів у морських і річкових портах (за винятком переробки каботажних вантажів), а також збір і плату за послуги, що надаються суднам у морських і річкових портах;
- тарифи на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному і внутрішньому сполученнях (крім приміських перевезень);
- тарифи на перевезення пасажирів і багажу автобусами міжміських міжобласних маршрутів;
- аеронавігаційний збір за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України;
- аеропортовий збір за обслуговування повітряних суден в аеропортах України;

Кабінет Міністрів України відповідно до статті 84 Кодексу торгового мореплавання України установив цільовий портовий збір в морських портах України.

Виходячи з установлених повноважень та вимог ринку, в Україні створена гнучка система тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом і послуги в морських портах. Діюча система транспортних тарифів спрямована на підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг і привабливості України як транзитної країни, передбачає широке застосування пільг і знижок для вантажо- і судновласників.

Тарифні системи на перевезення вантажів

На перевезення вантажів залізницями України застосовуються дві тарифні системи – тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні й експортно-імпортних постачаннях (Тарифне керівництво №1) і тарифи на транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом.

Транзитні перевезення вантажів по території України здійснюються відповідно до «Тарифної політики залізниць України на черговий фрахтовий рік», розробленої на основі Тарифної політики залізничних адміністрацій країн СНД, що приймається на кожний фрахтовий рік відповідно до Тарифної угоди залізничних адміністрацій держав – учасниць СНД. Порядок застосування Тарифної політики розглянуто нижче.

Для розрахунку платежів за перевезення вантажів у внутрішньому сполученні і експортно-імпортні перевезення застосовують «Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» (Збірник).

Введення в дію з 1 січня 2000 р. Збірника стало значним кроком на шляху створення національної тарифної системи на залізничному транспорті.

Слід зазначити, що під час розробки цього Збірника використано ряд основоположних принципів Прейскуранта №10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення» (Прейскурант), який втратив силу.

В основу тарифної системи Збірника, як і раніше діючого Прейскуранта, покладена двоставочна модель тарифних схем щодо початково-кінцевих і рухових операцій.

До складу рухових операцій входять витрати, пов'язані з рухом потягів, включаючи їх переформування на сортувальних станціях, змістом, обслуговуванням і ремонтом основних засобів залізниць, необхідних для здійснення перевізного процесу тощо.

У початково-кінцеві операції включаються витрати, пов'язані з відправленням і прибуттям вантажів, у тому числі на оформлення перевізних документів, прийом і видачу вантажу, підготовку вагонів під навантаження, подачу (прибирання) вагонів до фронтів навантаження й вивантаження на місцях загального користування станцій, формування й розформування потягів, зміст, ремонт і амортизацію будинків, споруджень і пристроїв залізничного транспорту та ін. на станціях відправлення і призначення.

Зазначені тарифи розраховано за транспортно-технологічним принципами – вони диференційовані за видами відправлень (повагонна, контейнерна, дрібна), типами вагонів, їх завантаження і належністю, особ-

ливими умовами перевезень (швидкопсувні, небезпечні, довгомірні, негабаритні вантажі), відстанню і швидкістю перевезень, а також іншими факторами, що впливають на собівартість перевезення.

В умовах державного регулювання вантажних залізничних перевезень у 1997 р. було введено диференціацію тарифів на перевезення вантажів за принципом їх платоспроможності, тобто з урахуванням вартості вантажів і частки транспортної складової за ціною продукції, що перевозиться. У новому Збірнику збережена діюча диференціація вантажів за класами. До них можуть застосовуватися коефіцієнти. Перерозподіл вантажів за класами і, так званою позакласною групою може проводитися у зв'язку зі зміною їх платоспроможності, а також виходячи з державних економічних інтересів.

Порівняно з раніше діючим Прейскурантом у Збірнику подано значно менше тарифних схем — 27, у Прейскуранті — 110. Вартість перевезення при цьому для більшості вантажів залишилася на попередньому рівні (з обліком середнього коефіцієнта індексації). Окремі відхилення у напрямі зниження вартості перевезення і незначного підвищення тарифів обумовлені в основному об'єднанням схем.

Мінімальна відстань, за яку стягується плата за перевезення складає 10 км; при цьому вартість перевезення вантажів на відстань до 50 км знизилася приблизно на 13%.

Без змін у вартісному вираженні залишилася схема 1, відповідно до якої стягується плата за перевезення вантажів в універсальному рухомому складі (криті вагони, піввагони, платформи). До 73% усіх вантажів перевозиться в універсальному рухомому складі.

Тарифи на перевезення вантажів у спеціалізованому рухомому складі (хопери-цементовози, зерновози, котуновози, мінераловози, борошновози та ін.) розраховують по одній схемі — 3, у Прейскуранті для цієї мети слугували схеми 3–6. Таке скорочення привело до зменшення вартості перевезень у спеціалізованих вагонах загального парку залізниць: зерна, котунів у середньому на 3%; кальцинованої соди, мінеральних добрив, рулонної сталі, бітуму та інших вантажів на 8%; борошна, лісу на 30%. У той же час вартість перевезення цементу, автомобілів на двоярусних платформах підвищилася в середньому на 5%.

Тарифи на перевезення швидкопсувних продовольчих вантажів у груповому рефрижераторному рухомому складі розраховують за схемою 4, раніше за схемами 9–11, що відбилося на зменшенні вартості переве-

знення овочів, картоплі, свіжих фруктів, ягід. Не змінилася вартість перевезення соків, мінеральної води, консервів. На 5% збільшилася вартість перевезення м'яса, риби, молока, яєць.

Новим у Збірнику є і те, що перевезення вантажів в автономних рефрижераторних вагонах (АРВ) буде проводитися за однією схемою з вагонами-термосами, при цьому вартість перевезення в АРВ зменшиться до 40% за вагон, для вагонів-термосів збільшиться до 2% за вагон і зменшиться на 2% за 1 тону при завантаженні вагона понад 60 т. Згідно з наказом Міністерства транспорту від 17.12.99 р. №602 протягом першого півріччя 2000 р. розрахунок платежів за перевезення швидкопсувних вантажів і вантажів, що вимагають підтримки температурного режиму, у рефрижераторних секціях Укррефтрансу проводиться за тарифами Збірника із застосуванням додаткової знижки – 40%.

Без змін у вартісному вираженні залишилися схеми 6–10 (раніше 19, 21, 23, 25, 27), за якими здійснюється перевезення наливних вантажів у цистернах загального парку залізних доріг.

Перевезення вантажів у контейнерах проводяться відповідно до схем 11–16 (раніше 93–104). Ставки для перевезення вантажів у контейнерах розраховані на основі формул, поданих у Прейскуранті і, таким чином, залишилися на попередньому рівні (без обліку середнього коефіцієнта індексації), за виключенням перевезень у контейнерах масою бруто 24 т, що зменшилася на 16% за рахунок об'єднання схем.

Перевезення вантажів на транспортерах і негабаритних вантажів здійснюються за ставками схем 19–26 (30–82 Прейскуранта). Більшість ставок залишилося без змін, крім перевезень вантажів на 28-осних зчленованих транспортерах вантажопідйомністю 400 т, 24-осних і 32-осних зчлпних транспортерах з окремим локомотивом, на які ставки знижено від 1 до 14% залежно від умов перевезень.

Плату за здійснення нового виду перевезень — трейлерів і кон-трейлерів розраховують за схемою 20 (габаритний вантаж) Збірника. При здійсненні цього виду перевезень на спеціалізованих власних (приватних) чи орендованих платформах надається знижка 30%.

Істотною особливістю Збірника є встановлення більш пільгових тарифних умов для перевезення вантажів у власних і орендованих вагонах. Так, порівнянно з Прейскурантом, вартість перевезення вантажів в універсальних вагонах знижена на 17,6%, у вагонах для котунів і агломерату у внутрішньодержавному сполученні – на 45,5%, у спеціалізованих вагонах (зерновози, мінераловози, бітумовози, борошновози та ін.) – на 12%, у

цистернах: для нафти – на 29%; для спиртів і фенолів – на 10,6%, інших наливних вантажів – на 12%. Вартість перевезення у власних цистернах зріджених газів, швидкокопсуваних вантажів залишилася без змін.

У п. 26 розділу 1 Збірника включено Перелік видів перевезень, робіт і послуг, що виконуються залізничним транспортом за вільними тарифами (на підставі окремих договорів). У цей Перелік входить 31 послуга, найчастіше з них застосовуються наступні: оформлення переадресування вантажів; подача і прибирання вагонів і контейнерів під навантаження чи вивантаження на станції, невідкриті для вантажних операцій, а також роботи, пов'язані з прийманням, видачею, навантаженням і вивантаженням вантажів на цих станціях; зважування і перевірка одержувачем (відправником) маси вантажів під час приймання, видачі й перевантаження у випадках, не передбачених Правилами; вантажно-розвантажувальні роботи і пов'язані з ними додаткові операції й послуги (кріплення вантажів, установлення і зняття щитів, дверних загороджень, пакетування вантажів і тощо.). Орієнтована вартість найбільше найчастіше застосовуваних послуг приведена в Додатку 3 до коментарю.

У п. 27 розділу 1 Збірника приведено тарифи на супровід і охорону вантажів особовим складом і засобами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті.

Розділ 2 Збірника містить інформацію про збір за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів. На відміну від Прейскуранта збір за подачу і прибирання вагонів стягується за фактичну кількість поданих і прибраних вагонів за звітну добу. У випадку, коли частина залізничної під'їзної колії перебуває на балансі залізниці, а частина — на балансі підприємства, ставка збору за подачу і прибирання вагонів визначається як середньозважена величина між ставками зборів, зазначених у таблицях 1 і 2 розділу 2 Збірника залежно від відстані подачі і прибирання вагонів під'їзної колії, яка перебуває на балансі підприємства і на балансі залізниці, виходячи з фактичної кількості поданих і прибраних вагонів.

У цей самий розділ включено збір за обслуговування орендованих вантажних вагонів.

Тарифи на перевезення пасажирів

Основні регламентуючі документи і техніко-економічні показники пасажирських перевезень

Основні документи, що регламентують організацію пасажирських перевезень наступні: Статут залізниць України, затверджений Кабінетом Міністрів України; Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобага-

жу і пошти по залізницях України; Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС); Правила перевезень військових пасажирів, багажу і вантажобагажу; Правила видачі безкоштовних квитків для проїзду по залізницях; міжвідомчі угоди (основні умови оренди й експлуатації вагонів-ресторанів і поїздних купе-буфетів); Правила перевезення пошти і експлуатації поштових вагонів на залізницях України та ін.

Важливим посібником є також Тарифне керівництво № 4, що складається з трьох книг. Перша книга містить тарифні відстані між станціями в межах кожної залізниці, друга – алфавітний список залізничних станцій, третя — тарифні відстані між вузловими і маршрутно-транзитними пунктами. На підставі даних першої книги визначають вартість проїзду пасажирів, а також складають по всіх дорогах для квиткових кас Показник пасажирських маршрутів.

Техніко-економічні показники, що характеризують пасажирські перевезення, можна розділити на кількісні, якісні і економічні.

До кількісних показників відносяться:

- **відправлення пасажирів** — показник, що характеризує обсяг роботи мережі, дороги або відділень дороги за кількістю перевезених пасажирів і обумовлений кількістю проданих квитків;

- **пасажирооборот (пасажиро-кілометри)** – показник, що визначає виконану залізницями роботу з урахуванням відстані перевезення пасажирів (підрховується множенням кількості перевезених пасажирів на відстань перевезення).

Якісні показники пасажирських перевезень наступні:

- дільнична швидкість потяга, обумовлена розподілом поїздо-кілометрів на поїздо-години, при цьому в поїздо-годинах враховують і час усіх стоянок;

- технічна швидкість потяга, обумовлена також розподілом поїздо-кілометрів на поїздо-години, але без обліку часу стоянок на проміжних станціях;

- маршрутна швидкість потяга, що враховує час простою його в пунктах формування й обороту;

- вміст вагона – середня кількість пасажирів, що приходяться на вагон. Цей показник обчислюють поділом пасажиро-кілометрів на вагоно-кілометри. Якщо значення цього показника невелике, значить потяги курсують з великою кількістю вільних місць. І навпаки, якщо вміст вагона великий і перевищує норми, що допускаються, варто збільшити кількість місць у пасажирських потягах на даному напрямку;

- середня дальність поїздки, обумовлена поділом пасажиро-кілометрів на кількість відправлених пасажирів. Цей показник використовують при плануванні й аналізі структури пасажирообороту.

Пасажирські перевезення відрізняються великою нерівномірністю за напрямками і за часом, що погіршує показники використання вагонів, збільшує непродуктивні витрати. Особливо великий приріст обсягу перевезень улітку – у липні і серпні. Нерівномірність перевезень характеризується коефіцієнтом, що являє собою відношення максимального обсягу перевезень у літній місяць до середньомісячного за рік. Найбільш великий розрив між обсягами перевезень у літній і зимовий час у прямому сполученні. Однією з мір зниження нерівномірності перевезень є надання 50%-ної знижки з вартості проїзду в період з 1 жовтня по 15 травня учням, інвалідам та ін.

До економічних показників відносяться собівартість перевезень, дохідна ставка, прибуток, рентабельність, продуктивність праці працівників та ін.

Собівартість пасажирських перевезень характеризує грошові витрати залізниць на одиницю роботи з цих перевезень. За одиницю роботи приймають 10 пасажирокм; собівартість визначають поділом усіх витрат по пасажирським перевезенням на обсяг виконаної роботи з наступним множенням на десять.

Дохідна ставка – це дохід (у коп.), що приходить на одиницю роботи (10 пасажирокм); підраховується поділом загальної суми доходів від перевезень пасажирів на загальну кількість виконаних пасажиро-кілометрів з наступним множенням на десять.

Прибуток від пасажирських перевезень – це перевищення загальної суми доходів (у грн.) від пасажирських перевезень над загальною сумою витрат на ці перевезення.

Крім доходів, одержуваних залізницями від перевезень пасажирів, багажу і пошти, є ще місцеві доходи, що отримують від комісійних зборів, стягнутих з пасажирів за попередній продаж квитків, збереження ручної поклажі в камерах схову, за надання послуг носіями та ін.

Рентабельність пасажирських перевезень вимірюється у відсотках і визначається відношенням прибутку до вартості основних виробничих і оборотних коштів, віднесених на ці перевезення. Основними засобами є вокзали, вагонні депо, мийні машини, автомашини, трактори, електрокари, вагони та інше устаткування вартістю понад 150 грн. Обігові кошти – це матеріали, паливо, малоцінний інвентар вартістю менше 150 грн. за одиницю.

Продуктивність праці працівників, зайнятих на обслуговуванні і супроводі вагонів, вимірюють виробленням (річним, місячним) у вагоно-кілометрах на всьому шляху проходження на одну людину.

Тарифи на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу у внутрішньо-державному сполученні затверджені наказом Міністерства транспорту України від 19.02.01 р. №103. Вони постійно переглядаються.

Ці Тарифи застосовуються на всіх лініях залізниць широкої і вузької колії загальної мережі Укрзалізниці, уключених у постійну експлуатацію, для обчислення вартості проїзду дорослих пасажирів і перевезення багажу та вантажобагажу в поїздах (вагонах) прямого і місцевого сполучення формування залізниць України.

Вартість проїзду пасажирів, перевезення багажу, вантажобагажу та плата за оголошену цінність визначена без урахування податку на додану вартість та страхового збору.

Розмір знижок вартості квитка та плацкарти на окремі поїзди, напрямки, дні тижня, а також періоди року встановлюється окремим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України.

Вартість квитка у фірмовому поїзді (підвищеного комфорту) встановлюється на рівні вартості квитка у звичайному поїзді.

Вартість плацкарти у фірмовому поїзді (підвищеного комфорту) визначається за формулою:

$$K \times BK + (1 + K) \times ВП,$$

де BK – вартість квитка у звичайному поїзді відповідної категорії вагона;

ВП – вартість плацкарти у звичайному поїзді відповідної категорії вагона;

K – коефіцієнт, який може мати значення від 0,1 до 1,0, установлюється атестаційною комісією згідно з чинним положенням про фірмовий (підвищеного комфорту) поїзд залежно від рівня комфорту та послуг, що надаються.

Аналогічно здійснюється розрахунок вартості проїзду в електро- та дизельпоїздах підвищеного комфорту.

Вартість перевезення вантажобагажу в орендованих багажних вагонах устанавлюється в розмірі 1,5 грн. за 1 вагоно-кілометр незалежно від завантаження вагона, вартість за перевезення пасажирських вагонів у порожньому стані – 1,0 грн. за 1 вагоно-кілометр станом на 2005 рік.

Вартість проїзду пасажирів у вагонах 1-го, 2-го та 3-го класів швидкісного поїзда визначається шляхом множення вартості проїзду відпові-

дно в купейному, плацкартному та загальному вагонах швидкого поїзда на коефіцієнт 1,6.

Вартість проїзду пасажирів в плацкартному, купейному та в м'якому вагонах із двомісними купе (Л) швидкісного поїзда визначається шляхом множення вартості проїзду відповідно в плацкартному та купейному вагонах швидкого поїзда на коефіцієнт 1,8, а в м'якому вагоні із двомісними купе (Л) – на коефіцієнт 1,3.

Вартість проїзду пасажирів в одномісному купе «бізнес-клас» визначається шляхом множення вартості проїзду в м'якому вагоні із двомісними купе (Л) на коефіцієнт 1,5 відповідного типу поїзда – пасажирського чи швидкого.

Вартість проїзду пасажирів у спеціально обладнаному купе – «сімейному» визначається шляхом множення вартості проїзду в м'якому вагоні із двомісними купе (Л) на коефіцієнт 3,0 відповідного типу поїзда – пасажирського чи швидкого.

Вартість проїзду пасажирів у вагонах 1-го, 2-го та 3-го класів прискорених поїздів визначається шляхом множення вартості проїзду відповідно в купейному, плацкартному та загальному вагонах швидкого поїзда на коефіцієнт 1,2.

Вартість проїзду пасажирів у плацкартному, купейному та в м'якому вагонах із двомісними купе (Л) прискореного поїзда визначається шляхом множення вартості проїзду відповідно в плацкартному та купейному вагонах швидкого поїзда на коефіцієнт 1,4, а в м'якому вагоні із двомісними купе (Л) – на коефіцієнт 1,2.

Вартість перевезення автомобілів у спеціальному вагоні-автомобілевозі визначається шляхом множення вартості перевезення вантажобагажу на коефіцієнт 0,4.

Тарифи на перевезення пасажирів, багажу та товаробагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід–Захід, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 10.12.2004 р. №1090. Вони постійно переглядаються відповідно економічного стану країни..

Ці Тарифи, установлені для міжнародного сполучення Схід–Захід, є граничними і застосовуються при обчисленні вартості проїзду пасажирів (територією України), перевезення багажу і вартості плацкарти в спальних вагонах України (за весь шлях прямування).

Розмір знижок вартості квитка та плацкарти на поїзди, напрямки, дні тижня, а також періоди року встановлюється відповідно до протоколів міжнародних нарад, угод, договорів тощо.

Тарифи на перевезення пасажирів диференційовані залежно від відстані поїздки, класу вагона й виражені в євро.

Вартість проїзду пасажирів (квитка), перевезення багажу і вартість плацкарти в спальних вагонах України в гривнях визначається шляхом перемноження ставок у євро, визначених за відповідними таблицями, на курс євро до гривні, установлений Національним банком України.

Вартість квитка для дітей віком від 4 до 12 років становить 50 відсотків вартості квитка дорослого пасажиря, а вартість плацкарти дорівнює вартості плацкарти дорослого пасажиря.

Пасажирам, які мають право на пільгу відповідно до законодавства, знижка з вартості квитка та плацкарти надається тільки за проїзд територією України.

Для розрахунків застосовується курс євро до гривні, оголошений Національним банком України на передостанній день кожного місяця, який приймається, починаючи з 1-го числа кожного місяця.

У разі значного підвищення (зниження) курс може враховуватись частіше, але не більше 4 разів на місяць. Значним відхиленням курсу як у бік підвищення, так і зниження вважається відхилення від попереднього оголошеного на 2–2,5%.

У разі спільного проїзду декількох пасажирів, якщо група складається щонайменше з одного дорослого й однієї дитини, щонайбільше – з п'яти дорослих і однієї дитини, при одночасному оформленні проїзду «туди і назад» територією України установлюється базова ставка на одного пасажиря:

- у сполученні з Німеччиною транзитом через Польщу на відстань від 1 до 750 км у вагоні 2-го класу – 45,0 євро, у вагоні 1-го класу – 67,5 євро;

- на відстань понад 750 км у вагоні 2-го класу – 69,17 євро, у вагоні 1-го класу – 104,17 євро;

- у сполученні з Болгарією транзитом через Румунію, Югославією транзитом через Румунію та Болгарію та Югославією транзитом через Румунію на відстань від 1 до 750 км у вагоні 2-го класу – 30 євро, у вагоні 1-го класу – 45 євро;

- на відстань понад 750 км у вагоні 2-го класу – 40 євро, у вагоні 1-го класу – 60 євро; у сполученні із Словачею на відстань від 1 до 500 км у вагоні 2-го класу – 13,33 євро, у вагоні 1-го класу – 20 євро;

- на відстань понад 500 км у вагоні 2-го класу – 30 євро, у вагоні 1-го класу – 45 євро.

При цьому перший пасажир повністю сплачує вищезазначену вартість проїзду, інші дорослі пасажирів сплачують половину цієї вартості. За проїзд дітей сплачується четверта частина базової ставки для дорослого пасажирів.

Якщо вирахована вартість за цими умовами є вищою від звичайного тарифу (вартості повного квитка), застосовується звичайний тариф.

При проїзді транзитом територією України за картою Рей Плюс пасажирів і груп з Німеччини, Швеції, Франції, Фінляндії, Австрії, Голландії, Данії, Італії, Англії, Югославії, Швейцарії, Греції, Хорватії, Литви, Латвії, Угорщини, Іспанії, Бельгії, Естонії застосовується знижка 25%.

Вартість проїзду пасажирів визначена без урахування страхового збору та податку на додану вартість.

Вартість проїзду пасажирів у сполученнях Тересва–Сігет становлюється в розмірі 1,25 євро, Рахів–Сігет – 1,67 євро, територією України в сполученні Кросценко–Хіров, Хребенне–Рава Руська – 0,42 євро.

Вартість перевезення багажу встановлюється в розмірі 0,003 євро за кожні (повні й неповні) 10 кг на 1 кілометр відстані.

Вартість порожнього пробігу спеціальних пасажирських поїздів та спеціальних вагонів у складі регулярних поїздів, вартість пробігу спеціальних вагонів, не призначених для перевезення пасажирів (вагонів-ресторанів, вагонів-барів, конференц-вагонів тощо) встановлюється в розмірі 0,17 євро за 1 вагоно-кілометр.

Вартість пробігу спеціальних багажних вагонів територією України в сполученні з Болгарією транзитом через Румунію та Польщею встановлюється в розмірі 0,5 євро за 1 вагоно-кілометр незалежно від завантаження вагона.

Вартість пробігу додаткових вагонів-ресторанів територією України в сполученні з Болгарією, Румунією встановлюється в розмірі 0,17 євро за 1 вагоно-кілометр.

Вартість пробігу вагонів-салонів становить вартість квитка для 11 дорослих пасажирів у вагоні 1-го класу.

Платні послуги з обслуговування пасажирів

Наказом від 01.10.1998 № 122 встановлено такий перелік основних платних послуг з обслуговування пасажирів в Українському центрі з обслуговування пасажирів на залізничному транспорті України, розміри плати на які затверджуються керівником підприємства відповідно до ст. 23 Закону України «Про підприємства в Україні»:

- попередній продаж квитка за межами залізничної станції (в районах міста, на підприємствах, в установах, в пансіонатах та інше) за 45–0 діб до відправлення поїзда в напрямку «туди»;

- продаж квитка в пункті відправлення пасажирів на зворотний шлях;
- продаж квитка в пункті відправлення пасажирів на проїзд з пункту пересадки;

- попередній продаж квитка за межами залізничної станції у міжнародному сполученні в напрямку «туди» за 45–0 діб;

- те ж в зворотному напрямку;

- попереднє приймання від організацій та установ колективних заявок на резервування місць в поїздах;

- продаж квитка, замовленого пасажиром раніше, в тому числі по телефону;

- продаж в спеціалізованій касі броні квитка, замовленого пасажиром раніше, в тому числі по телефону;

- доставка квитка за місцем проживання, роботи, відпочинку в межах міста;

- те ж саме за межами міста;

- повернення плати за невикористаний квиток;

- видача складних довідок (складання маршрутів з пересадкою вартості проїзду в міждержавному і міжнародному сполученні тощо);

- видача письмових довідок на прохання пасажирів, організацій;

- надання інших послуг, які може організувати та виконати підприємство.

Розмір плати за послуги встановлюється на підставі розрахунків собівартості кожної послуги та обґрунтованого рівня рентабельності за одне місце, квиток, довідку та інше.

При встановленні ціни за послуги, що пов'язані з перевезенням пасажирів, на які не поширюється державне регулювання, керуватися Законами України «Про підприємства в Україні», «Про ціни і ціноутворення», «Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності» та Статутом залізниць України.

РОЗДІЛ 5 АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

5.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Автомобільний транспорт в Україні набуває дедалі більшого значення. Особливо він зручний при перевезенні вантажів на короткі відстані, при доставці їх до залізничних станцій, пристаней і портів, в обслуговуванні місцевого і сільськогосподарського вантажообігу. За обсягом вантажообігу автотранспорт не поступається залізничному й морському.

Україна сполучена добрими автомобільними шляхами з Центральним, Північно-Кавказьким і Поволзьким економічними районами Росії, з Молдовою та Білоруссю.

Найважливіші автомагістралі: Київ–Брест, Москва–Харків, Дніпропетровськ–Запоріжжя–Сімферополь, Дніпропетровськ–Нікополь, Львів–Київ, Харків–Ростов-на-Дону.

Вантажами, які перевозять автотранспортом, в основному є продукція сільського господарства, харчової і легкої промисловості, будівельні матеріали. В районах Донбасу і Придніпров'я велике значення має також транспортування продукції вугільної промисловості.

Переважає сфера використання автотранспорту — перевезення всередині підприємства (технологічні), в межах міста, між населеними пунктами області. Частково автотранспорт використовується в міжреспубліканських і міжнародних перевезеннях.

Автомобільно-транспортний комплекс потребує значного поновлення, розвитку, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова та двигуна.

Низька частка (18%) автомобілів вантажопідйомністю до двох тонн. Тенденція розвитку приватного підприємництва та фермерства потребуватиме різних малотоннажних автомобілів вантажопідйомністю 0,6—2,0 т з різноманітним устаткуванням, їх частка має становити 60—70% загальної кількості.

Незадовільна структура парку за типами двигунів. У розвинених країнах майже всі автобуси й автомобілі вантажопідйомністю понад 2 т – дизельні, тоді як в Україні частка дизельних автобусів становить 12%, автомобілів – 22%. Найближчим часом необхідно збільшити частку автобусів великої та особливо великої місткості.

Треба організувати вітчизняне автомобілебудування для забезпечення потреби України в автомобілях на 65–70% (нині 10–15%).

Річна потреба випуску автомобілів на перспективу становитиме, тис. шт.: вантажних — вантажопідйомністю до 2 т — 40; понад 8 т — 40; автобусів великої та особливо великої місткості — 10; легкових автомобілів середнього класу — 6; малолітражних легкових автомобілів — до 200.

Необхідно вдосконалювати систему технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення сучасних засобів діагностики технічного стану, модернізації авторемонтних заводів.

Нормативне функціонування автомобільного транспорту можливе лише за умови відповідного розвитку мережі автошляхів. Щоб досягти забезпечення автошляхами європейського рівня, необхідно побудувати майже 200 тис. км шляхів, у тому числі 60% у сільській місцевості. Світовий досвід свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення завдяки можливості створення нових робочих місць і високій ефективності праці капіталовкладень.

Слід також створити швидкісні автомагістралі, що з'єднають Західну Європу з країнами СНД.

Інвестування будівництва автомобільних магістралей має відбуватися в напрямках: з Півдня на Північ на лінії Чернівці–Хмельницький–Шепетівка для зв'язків України з Молдовою, Білоруссю та країнами Балтії, а також на лінії Черкаси–Суми для зв'язку з Росією. Потребують реконструкції готелі і мотелі, пункти автосервісу для вантажних і легкових автомобілів з-за кордону, автомобільні шляхи Львів–Рівне–Житомир–Київ–Полтава–Харків–Луганськ і Чоп–Івано-Франківськ–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця–Кіровоград–Кривий Ріг–Дніпропетровськ–Запоріжжя–Донецьк. Цими шляхами щороку через територію України транзитом перевозиться 70–80 тис. т різноманітних вантажів з країн Західної Європи в Росію, Казахстан, Таджикистан, Туреччину та інші країни. За розрахунками для устаткування цих двох автомагістралей необхідно реконструювати і збудувати 355 об'єктів.

Доцільно забезпечити участь зарубіжних фірм в реконструкції та будівництві автомагістралей. Це забезпечить відповідну якість і обумовлені терміни будівництва. Одна з магістралей, запланованих для будівництва, — це автострада Барселона (Іспанія)–Київ, що проходитьиме через Підгайці–Теребовлю (Тернопільська обл.).

У сільській місцевості домінують автошляхи місцевого та внутрігосподарського підпорядкування. Майже 30% їх ще не мають твердого

покриття і за несприятливих погодних умов стають слабoproхідими. Внаслідок цього національно-господарський комплекс України, зокрема галузі АПК, зазнає великих матеріальних збитків.

Щоб забезпечити Україну автошляхами на рівні європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км доріг, у тому числі 60% у сільській місцевості. Міждержавні зв'язки потребують будівництва автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом. Досвід Німеччини, Японії свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення, сприяло створенню нових робочих місць і високій ефективності капіталовкладень.

Значний потенціал вантажного парку України (70%) зосереджено в господарствах і автопідприємствах (АТП) агропрому та корпорації «Укравтотранс», решта — на підприємствах різних відомств. Автомобільний транспорт потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузовів, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності, розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації діючих авторемонтних заводів.

У відправленнях пасажирів переважає автомобільний транспорт. Помітно є частка залізничного — 14,1% і дуже незначною — морського, річкового й авіаційного. Міський електричний транспорт (трамвай, тролейбус, метрополітен) є специфічним видом, тому що здійснює перевезення виключно всередині населених пунктів.

Серед перевезення вантажів найбільша частка відправлень припадає на автомобільний транспорт (74,1%), на другому місці — залізничний (14,7%), на третьому — трубопровідний (9,8%).

Незначною є частка річкового і морського, і зовсім мізерною авіаційного. Отже, найважливішим видом транспорту для перевезення пасажирів і вантажів є автомобільний. Його роль у майбутньому, з процесом інтеграції України у європейські структури, буде зростати. Генетично він є продовженням найдавнішого виду транспорту — гужового і зараз подекуди з ним взаємодіє.

Унаслідок переважно рівнинного характеру рельєфу України автомобільний транспорт розвивався більш-менш рівномірно по всій її території, правда, дещо щільніша мережа автошляхів на заході країни. Загальна довжина автомобільних доріг становить 172,3 тис. км, в тому числі з твердим покриттям — 163,3 тис. км, або 94,8%. Найважливішими

автомобільними дорогами (автомагістралями) є: Київ–Житомир–Рівне–Львів, Київ–Полтава–Харків–Дебальцеве, Київ–Умань–Одеса, Київ–Глухів, Львів–Мукачеве, Харків–Новомосковськ–Запоріжжя–Сімферополь. Великими вузлами автомобільних доріг є Київ, Львів, Харків, Хмельницький та ін.

Перевезення пасажирів здійснюється переважно у міжміському і приміському сполученнях. У перевезеннях вантажів важливого значення в останні роки набуває спеціалізований автомобільний транспорт (контейнерний, рефрижераторний та ін.).

У перспективі автомобільний транспорт України дедалі тісніше інтегруватиметься у високорозвинену європейську автомобільну комунікаційну систему. Це передбачає будівництво в країні першокласних автострад, зокрема транс'європейської широтної «Київ–Мадрид».

5.2. РОЗМІЩЕННЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ПО РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

Економічне районування

Економічний район — це економічно цілісна частина території країни, якій властиві спеціалізація і комплексність господарства, це науково обґрунтований поділ країни на економічні райони, що склалися історично або у процесі розвитку продуктивних сил на основі суспільного поділу праці. Воно сприяє раціональній територіальній організації господарства. Разом з тим, спеціалізація економічних районів, як і виробництва взагалі (предметна, детальна, технологічна), сприяє економії суспільної праці. Україна розділена на 8 районів:

- Донецький економічний район,
- Карпатський економічний район,
- Південний економічний район,
- Подільський економічний район,
- Поліський економічний район,
- Придніпровський економічний район,
- Східний економічний район,
- Центральний економічний район.

Галузі спеціалізації визначають місце району в територіальному поділі праці, беруть участь у міжрайонному обміні продукцією або послугами.

Районування відображає територіальну диференціацію господарства на основі системи територіального поділу праці, тобто воно є важливим методом аналізу розміщення і територіальної організації продуктивних сил.

Економічний район будь-яких розмірів розглядається як цілісна складна територіальна система продуктивних сил, що є нерозривною ланкою, складовою господарського комплексу країни і виконує певну функцію в межах національного ринку.

Система економічного районування відображає територіальний поділ праці, тому є важливою умовою регіонального управління господарством. Раціональна територіальна організація продуктивних сил в економічних районах сприяє більш повному використанню природних, трудових і матеріальних ресурсів, підвищенню ефективності виробництва в усіх територіальних ланках країни.

Завдання економічного районування полягає у виявленні на території країни науково обґрунтованих господарських комплексів. Мережа економічних районів використовується для прогнозування розвитку й розміщення продуктивних сил, зокрема районних господарських комплексів.

Донецький економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

Донецький економічний район складається з двох областей – Донецької та Луганської. Площа району становить 53,2 тис. км², або 18,8% всієї території України, у т. ч. Донецька область – 26,5, Луганська – 26,7 тис. км².

У Донецькому економічному районі проживає 7501 тисяч населення, з них міського – 6661,7, сільського – 839,3 тисяч.

Донецький економічний район розташований на південному сході України в степовій природно-географічній зоні на півдні Східноєвропейської рівнини. Північ району відноситься до Середньоруської височини; центральна частина – до Донецького кряжу; південна і південно-західна – до Приазовської височини і Приазовської низовини; західна – до Приазовської низовини.

Донецький економічний район має вигідне політико- та економіко-географічне положення, які обумовили специфіку формування продуктивних сил регіону.

Більше половини його кордону припадає на Росію. На півночі район межує з Белгородською і Воронежською областями; на сході – з Ростовською областю Російської Федерації; на заході – з високо індустріальними областями України: Харківською, Дніпропетровською і Запорізькою; на півдні – омивається водами Азовського моря.

Багатьма видами сировини і матеріалів Донецький економічний район забезпечується з Придніпровського й Південного економічних районів, а також Російської Федерації (для енергетичного, металургійного, хімічного і машинобудівного комплексів). Положення району щодо ринків збуту є досить вигідним завдяки наявності розвинутої транспортної системи, безпосередній близькості до високоіндустріальних регіонів, з якими здійснюється як виробнича кооперація, так і найбільший обсяг взаємних поставок сировини та готових виробів.

Транспортно-дорожній комплекс

Транспортно-дорожній комплекс Донецького економічного району представлений залізничним, автомобільним, авіаційним, морським і трубопроводним видами транспорту. Вигідне географічне положення району сприяє розвитку його транспортної мережі.

Протяжність транспортної мережі регіону становить 13,8 тис. км автомобільних шляхів, з яких 13,7 тис. км – з твердим покриттям; експлуатаційна довжина залізничних шляхів – 2764 км.

Територією регіону проходять важливі транспортні артерії: автомобільні шляхи і залізничні магістралі міжнародного значення Київ–Баку, Кишинів–Одеса–Ростов–Баку. Біля східного кордону пролягає важлива авто- і залізнична магістраль–Москва–Ростов–Баку, біля західного – Москва–Сімферополь. Найбільшими залізничними вузлами є Ясинувата, Красний Лиман, Дебальцеве, Микитівна, Іловайськ, Волноваха, Попасна, Родакове, Луганськ, Кіндрашівка, Сімейкіне.

На кордоні Донецький економічний район має 31 перехідний пункт пропуску: 8 залізничних, 17 автомобільних, по 3 авіаційних і морських.

На території України спостерігається постійне зростання кількості автомобілів, особливо в особистій власності. Основні показники забезпеченості Донецького економічного району автомобілями, за якими він займає перше місце по Україні, наведені в таблиці 5.1.

Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності в регіоні складає 197 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Донецька область – 102, Луганська – 95).

Загальний обсяг перевезень вантажів усіма видами транспорту в регіоні в 2000 р. склав 268,3 млн. т, у тому числі: автомобільним – 151,4, залізничним – 116,6, морським – 0,33 млн. т; загальний обсяг перевезень пасажирів – 456,6 млн. осіб, у тому числі: автомобільним – 388,3, залізничним – 68,2, авіаційним – 0,14 млн. осіб.

Таблиця 5.1

Забезпеченість Донецького району автомобілями

Показник	Всього	Область	
		Донецька	Луганська
Вантажні автомобілі в особистій власності	48,6	37,9	10,7
Легкові автомобілі в особистій власності	742,2	495,1	247,1
Легкові автомобілі (службові й таксі)	18,2	11,4	6,8
Пасажи́рські автобуси в особистій власності	7,5	5,1	2,4

Основні показники, що характеризують автотранспортний потенціал Донецького економічного району та його структуру, наведені в таблиці 5.2.

Таблиця 5.2

*Показники автотранспортної забезпеченості
Донецького економічного району, 2000 р.*

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	13800	259,40	1839,75	467,58
Вартість ОВФ, млн. грн.	5187,9	97,52	691,63	175,78
Кількість працюючих, тис. осіб.	38,6	0,73	5,15	1,31
Перевезено вантажів, млн. т	151,4	2,85	20,18	5,13
Вантажообіг, млрд. т.км	2,2	0,04	0,29	0,07
Перевезено пасажирів, млн. осіб.	388,3	7,30	51,77	13,16
Пасажи́рообіг, млрд. пас.км	4	0,08	0,53	0,14
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	3,2	0,12	0,83	0,21

Великий обсяг перевезень здійснюється всередині району, що пояснюється взаємопов'язаними галузями промисловості з вантажоємною продукцією (паливна, гірничодобувна, металургійна, хімічна, будівельна тощо).

Карпатський економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

Карпатський економічний район включає чотири області: Закарпатську, Івано-Франківську, Львівську і Чернівецьку. Він розташований на крайньому заході України і межує з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою. Прикордонне положення, специфічні природні умови значною мірою вплинули на формування його народногосподарського комплексу.

Регіон займає площу 56,6 тис. км² або 9,4% території України. Тут проживає 6368,2 тисяч осіб, з них міського населення – 3172,3, сільського – 3195,9 тисяч.

Географічне положення району досить вигідне, оскільки він знаходиться у центрі Європи на перетині транспортних шляхів із заходу на схід та з півночі на південь.

Основою господарського комплексу Карпатського економічного району є промисловість, сільське господарство, капітальне будівництво, транспорт. Обсяг ВВП району в 2000 р. склав 15300,4 млн. гривень.

Транспортно-дорожній комплекс

Відмінністю Карпатського економічного району від інших районів є переважання транспорту і зв'язку: майже одна третина основних фондів експлуатується в чотирьох областях, що викликано проходженням міжнародних транспортних коридорів і шляхів республіканського значення через їх територію.

Карпатський економічний район перетинає в усіх напрямках густа сітка залізничних і автомобільних шляхів. Головні з них виходять на західний кордон України в Польщу, Угорщину, Словаччину, Румунію, Молдову. Міжнародний аеропорт м. Львова з'єднує регіон з багатьма країнами світу. Гірські річки використовуються як засіб для транспортування лісу. Морський транспорт представлений дуже слабо.

Транспортна мережа району складає 18,7 тис. км автомобільних доріг, з яких 18,4 тис. км з твердим покриттям; експлуатаційна довжина залізничних шляхів — 2839 км.

До головних автомобільно-залізничних вузлів відносять Івано-Франківськ, Чернівці, Ужгород, Калуш, Дрогобич; автомобільно-залізнич-

но-авіаційних – Львів; автомобільно-залізнично-трубопровідних – Стрий, Мукачеве; автомобільно-трубопровідних – Долина.

На кордоні Карпатський економічний район має 14 автомобільних перехідних пункти пропуску.

Вантажні й пасажирські перевезення здійснюються в основному автотранспортом, чому сприяє розгалужена мережа автодоріг з твердим покриттям. Головні автодороги району: Київ–Львів–Перемишль, Київ–Чоп, Рахів–Хуст–Ужгород, Мукачево–Ужгород, Львів–Берегово.

Дані про забезпеченість автомобілями Карпатського економічного району наведені в таблиці 5.3.

Таблиця 5.3

*Забезпеченість Карпатського економічного району
автомобілями в 2000 р., тис. од.*

Показник	Всього	Область			
		Закарпатська	Івано-Франківська	Львівська	Чернівецька
Вантажні автомобілі в особистій власності	34,1	5,6	7,8	11,1	9,6
Легкові автомобілі в особистій власності	542,4	117,8	124,1	199,9	100,6
Легкові автомобілі (службові й таксі)	13,7	2,5	3	6,2	2
Пасажирські автобуси в особистій власності	4,8	1,1	1,4	1,4	0,9

Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності в Карпатському економічному районі складає 361 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Закарпатська область — 92, Івано-Франківська — 86, Львівська — 75, Чернівецька — 108 одиниць).

Загальний обсяг перевезень вантажів усіма видами транспорту в районі у 2000 р. склав 70,8 млн. т, в тому числі: автомобільним — 59,2, залізничним — 11,6 млн. т; пасажирів — 304,9 млн. осіб, у тому числі: автомобільним — 249,7, залізничним — 55,1 млн. осіб.

Основні показники, що характеризують автотранспортний потенціал Карпатського економічного району та його структуру наведено в таблиці 5.4.

Таблиця 5.4

*Показники автотранспортної забезпеченості
Карпатського економічного району, 2000 р.*

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	18700	330,39	2936,47	1222,18
Вартість ОВФ, млн. грн.	4769	84,26	748,88	311,69
Кількість працюючих, тис. осіб.	38	0,67	5,97	0,33
Перевезено вантажів, млн. т	59,2	1,05	9,30	3,87
Вантажообіг, млрд. т.км	2,7	0,05	0,42	0,18
Перевезено пасажирів, млн. осіб	249,7	4,41	39,21	16,32
Пасажирообіг, млрд. пас.км	3,5	0,06	0,55	0,23
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	3,6	0,06	0,56	0,23

Південний економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

Південний економічний район розташований на півдні України й омивається Чорним і Азовським морями.

До його складу входять Автономна Республіка Крим, Одеська, Миколаївська й Херсонська області. Площа району становить 113 тис. км² (19% території України). Тут проживає 7092,2 тис. населення, з них міського населення – 4550,9, сільського – 2541,3 тисяч осіб.

Район має досить вигідне географічне положення. На південному сході він межує з Північнокавказьким економічним районом Росії, на північному сході та півночі – з Придніпров'ям, на північному заході – з Центральним районом України, на заході – з Молдовою, на південному заході – з Румунією.

Придніпровський та Донецький райони, до яких близько розташовані промислові центри Причорномор'я, є потужною базою для поста-

чання Південному району різних індустріальних товарів (вугілля, металу, машин). Обсяг ВВП району в 2000 р. склав 21649,1 млн. гривень.

Транспортно-дорожній комплекс

Вигідне географічне положення, специфіка територіальної організації господарства, природні умови сприяли розвитку в районі морського, залізничного, автомобільного й річкового видів транспорту, хоча густота автомобільних шляхів тут нижча, ніж загалом в Україні. Всі види транспорту становлять єдину систему взаємодії і доповнюють один одного.

Транспортна мережа регіону має: 24,5 тис. км автомобільних доріг, з яких 24,1 тис. км з твердим покриттям; 2921 км експлуатаційних залізничних шляхів. Південний економічний район має досить розгалужену мережу автомобільних шляхів. Основними автомобільними Шляхами державного та міжнародного значення є: Миколаїв–Одеса–Кишинів, Миколаїв–Херсон–Сімферополь, Миколаїв–Кіровоград, Миколаїв–Кривий Ріг, Рені–Ростов-на-Дону, Одеса–Ізмаїл. Показники забезпеченості району автомобілями (в 2000 р., тис. од.) наведені в таблиці 5.5.

Таблиця 5.5

*Забезпеченість Південного економічного району
автомобілями в 2000 р., тис. од.*

Показник	Всього	Область			
		Автономна республіка Крим	Миколаїв- ська	Одеська	Херсон- ська
Вантажні автомобілі в особистій власності	39,3	13,5	6,7	10,1	9
Легкові автомобілі в особистій власності	734,1	247,6	106,3	252,3	127,9
Легкові автомобілі (службові й таксі)	19	5,6	4,3	5,5	3,6
Пасажирські автобуси в особистій власності	7,3	2,6	1,6	1,9	1,2

Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності в регіоні складає 410 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Автономна Республіка Крим – 119, Миколаївська – 83, Одеська –

102, Херсонська – 106). Основні показники, що характеризують транспортний потенціал Південного економічного району (2000 р.) та його структуру, наведені в таблиці 5.6.

Таблиця 5.6

*Показники автотранспортної забезпеченості
Південного економічного району, 2000 р.*

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	24500	216,05	3275,14	1093,65
Вартість ОВФ, млн. грн.	4090	36,07	546,75	182,57
Кількість працюючих, тис. осіб	27,1	0,24	3,62	1,21
Перевезено вантажів, млн. тонн	68,7	0,61	9,69	3,17
Вантажообіг, млрд. т.км	1,7	0,02	0,24	0,08
Перевезено пасажирів, млн. осіб	372,4	3,31	52,51	17,20
Пасажирообіг, млрд. пас.км	5,2	0,05	0,73	0,24
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	3	0,03	0,42	0,14

Подільський економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

Подільський економічний район включає Вінницьку, Тернопільську і Хмельницьку області. Площа його складає 60,9 тис. км².

Сучасний Подільський район розташований на південному заході України. Він має зручне економіко-географічне положення: кордони з відносно розвиненими Центральним і Карпатським економічними районами, вигідне транспортно-географічне положення.

За розмірами території – це один з великих районів, що позитивно впливає на можливості його комплексного економічного й соціального розвитку. Протяжність території з півночі на південь 240, і з заходу на схід – 370 км. Район розташований у центральній частині Правобережної України.

В регіоні проживає 4397,4 тис. населення, з них міського – 2158,7, сільського – 2238,7 тисяч. Обсяг ВВП району в 2000 р. становив 11131,8 млн. гривень.

Транспортна мережа має добрі можливості для економічних і культурних зв'язків з Карпатським, Поліським, Центральним і Південним економічними районами та Молдовою.

Близькість району до державного кордону України з Білоруссю, Молдовою, Румунією, Польщею, Угорщиною, Словаччиною дає змогу розвивати на його території галузі й виробництва, продукція яких експортується або може експортуватися у ці країни.

Транспортно-дорожній комплекс

Транспортно-дорожній комплекс Подільського економічного району представлений залізничним, автомобільним, авіаційним, річковим, міським і трубопровідним видами транспорту. Транспортна мережа включає з 21,7 тис. км автомобільних доріг (21 тис. км з твердим покриттям) та 2468 км експлуатаційних залізничних шляхів.

На кордоні економічний район має 17 пунктів пропуску, в тому числі 7 автомобільних.

Основними автомобільними лініями є Луцьк–Тернопіль–Чернівці, Львів–Чернівці–Хмельницький–Київ.

Забезпеченість автомобілями Подільського економічного району (на 2000 р.) наведена в таблиці 5.7.

Таблиця 5.7
*Забезпеченість Подільського економічного району
автомобілями в 2000 р., тис. од.*

Показник	Всього	Область		
		Вінницька	Тернопільська	Хмельницька
Вантажні автомобілі в особистій власності	30,9	16,7	6,3	7,9
Легкові автомобілі в особистій власності	414,9	180	100	134,9
Легкові автомобілі (службові й таксі)	13,2	5	3,5	4,7
Пасажи́рські автобуси в особистій власності	4,9	3,2	0,6	1,1

Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності складає 282 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Вінницька область – 101, Тернопільська – 87, Хмельницька – 94).

Загальний обсяг перевезень вантажів всіма видами транспорту в 2000 р. склав 76 млн. т, у тому числі: автомобільним – 66,6, залізничним – 9,4 млн. т; пасажирів – 219,1 млн. осіб, у тому числі: автомобільним – 179,9, залізничним – 39,2 млн. осіб. Основні показники, що характеризують автотранспортний потенціал Подільського економічного району та його структуру (2000 р.) , наведені в таблиці 5.8.

Таблиця 5.8

*Показники автотранспортної забезпеченості
Подільського економічного району, 2000р.*

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000 км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	21700	356,32	4934,73	1949,36
Вартість ОВФ, млн. грн.	2399,5	39,40	545,66	215,55
Кількість працюючих, тис. осіб	10	0,16	2,27	0,90
Перевезено вантажів, млн. тонн	66,6	1,09	15,15	5,98
Вантажообіг, млрд. т.км	1,5	0,02	0,34	0,13
Перевезено пасажирів, млн. осіб	179,9	2,95	40,91	16,16
Пасажирообіг, млрд. пас.км	2,2	0,04	0,50	0,20
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	2,05	0,03	0,47	0,18

Поліський економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

Поліський економічний район включає чотири області України: Волинську, Житомирську, Рівненську і Чернігівську. Площа його складає 102,1 км², а названих областей – відповідно 20,2; 29,9; 20,1 та 31,9 км².

Район розташований в основному у Поліській природно-географічній зоні. У регіоні проживає 4926,7 тис. осіб, з них міського населення – 2668,1, сільського – 2258,6 тисяч. Обсяг ВВП району в 2000 р. становив 13548,4 млн. гривень.

Щодо господарської діяльності Українське Полісся має досить вигідне географічне положення вздовж північного кордону держави. На півдні воно межує з Карпатським регіоном, Поділлям, областями Центральної України та Слобожанщини. Через регіон проходять транспортні та зв'язкові мережі, що з'єднують Україну з Білоруссю, частково – з Росією та Західною Європою. Таким чином, Поліський район є сполучною ланкою, з одного боку, між Україною і Білоруссю, Польщею, країнами Північної Європи та Балтії, а з іншого – між Росією та Західною Європою, країнами європейського Півдня та Півночі. Таке стратегічне розташування району дає змогу активно залучати Полісся не тільки до розвитку міжрегіональних внутрішньодержавних зв'язків, але й торговельних та виробничих взаємовідносин України з іншими державами, створення вільних економічних зон, розбудови міжнародної системи торгівлі, транспорту та зв'язку.

З Поліссям межують такі економічні райони України, як Карпатський, Центральний, Подільський та Східний. Враховуючи властивий району дефіцит енергетичних ресурсів, енергетичну базу району складають, поряд із власними (вугілля кам'яне і буре, газ, нафта і торф), енергетичні ресурси названих економічних районів та ядерне паливо. Основними ринками збуту продукції промислового та сільськогосподарського комплексів Полісся є його внутрішній ринок, а також ринки інших економічних районів України, на які постачається продукція машинобудування, харчової та легкої промисловості, будівельні матеріали, електроенергія, сировина для чорної і кольорової металургії тощо. Продукція паливної промисловості споживається в основному в межах району.

Розташування району з точки зору розміщення транспортних комунікацій вигідно відрізняє Полісся серед інших регіонів країни.

Транспортно-дорожній комплекс

Транспортно-дорожній комплекс Поліського економічного району представлений залізничним, автомобільним, авіаційним, річковим, міським видами транспорту. Транспортна мережа включає 27,5 тис. км автомобільних доріг, у т.ч. 25,8 тис. км з твердим покриттям — та 3191 км експлуатаційних залізничних шляхів.

Розташування району стосовно транспортних комунікацій вигідно відрізняє Полісся серед інших регіонів країни. Через його територію проходять важливі залізничні й автотранспортні шляхи, в тому числі транспортні коридори міжнародного значення напрямків Росія–Україна–Польща та Україна–Білорусь. Важливими вузловими транспортними центрами є Чернігів, Житомир, Рівне, Коростень, Луцьк та ін. Головним водним шляхом району є р. Десна. Судноплавні ділянки мають річки Стир та Горинь, Київське водосховище.

На кордоні економічний район має 47 перехідних пунктів пропуску, в тому числі 31 автомобільний. Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності у Поліському економічному районі (табл. 5.9) складає 337 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Волинська область – 92, Житомирська – 90, Рівненська – 76, Чернігівська – 79).

Таблиця 5.9

*Забезпеченість Поліського економічного району
автомобілями в 2000 р., тис. од.*

Показник	Всього	Область			
		Волинська	Житомирська	Рівненська	Чернігівська
Вантажні автомобілі в особистій власності	34,7	8,3	7,9	9,6	8,9
Легкові автомобілі в особистій власності	413,5	96,3	127	89,8	100,4
Легкові автомобілі (службові й таксі)	15,1	2,9	4,6	3,2	4,4
Пасажирські автобуси в особистій власності	4,4	1,4	0,8	1,5	0,7

Загальний обсяг перевезень вантажів всіма видами транспорту в районі у 2000 р. склав 79,9 млн. т, в тому числі: автомобільним – 65,6, залізничним – 14,2, річковим – 0,13 млн. т, пасажирів – 293,6 млн., у тому числі: автомобільним – 241,4, залізничним – 52,2, річковим – 0,02, авіаційним – 0,003 млн. осіб. Основні показники, що характеризують транспортний потенціал Поліського економічного району та його структуру наведені в таблиці 5.10.

Таблиця 5.10

*Показники автотранспортної забезпеченості
Поліського економічного району, 2000 р.*

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	27500	269,34	5581,83	2029,75
Вартість ОВФ, млн. грн.	3149,6	30,85	639,29	232,47
Кількість працюючих, тис. осіб	9,8	0,10	1,99	0,72
Перевезено вантажів, млн. т	65,6	0,64	13,32	4,84
Вантажообіг, млрд. т.км	1,5	0,01	0,30	0,11
Перевезено пасажирів, млн. осіб	241,4	2,36	49,00	17,82
Пасажирообіг, млрд. пас.км	3	0,03	0,61	0,22
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	2,25	0,02	0,46	0,17

Придніпровський економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

Придніпровський економічний район – територіальний міжгалузевий промислово-аграрний комплекс, який має значний вплив на розвиток економіки України. До складу району входять Дніпропетровська, Запорізька і Кіровоградська області, які займають частину центральної та південно-східної території України. Загальна площа району складає 83,7 тис. км. У Придніпровському економічному районі проживає 6814,8 тис. населення, з них міського – 5300, сільського – 1514,8 тисяч. Обсяг ВВП району в 2000 р. склав 28649 млн. гривень.

Район має вигідне географічне положення щодо транспортних артерій, основних видів енергії, а також прилеглих районів індустріального розвитку. Його територією проходить нижня течія судноплавного Дніпра, а південна частина Запорізької області прилягає до Азовського моря. Функціонує розгалужена мережа залізничних магістралей і автошляхів загального користування, що відносяться до найбільш вантажо-напружених. Районне виробництво забезпечене власними енергоресурсами та енергією Донбасу, з яким Придніпров'я має тісні технологічні зв'язки.

Транспортно-дорожній комплекс

Транспортно-дорожній комплекс Придніпровського економічного району представлений залізничним, автомобільним, авіаційним, річковим, морським та трубопровідним видами транспорту. Транспортна мережа має 23,3 тис. км автомобільних доріг, у тому числі 22,2 тис. км з твердим покриттям та 3487 км експлуатаційної довжини залізничних шляхів.

Стан забезпеченості автомобілями Придніпровського економічного району наведений в таблиці 5.11.

Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності у регіоні складає 371 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Дніпропетровська область – 106, Запорізька – 144, Кіровоградська – 121).

Загальний обсяг перевезень вантажів всіма видами транспорту в економічному районі в 2000 р. склав 368 млн. т, у тому числі: автомобільним – 291,2 і залізничним – 75,9 млн. т, пасажирів 455,3 млн. осіб, у тому числі: автомобільним – 360,9; залізничним – 93,7.

Основні показники, що характеризують автотранспортний потенціал Придніпровського економічного району та його структуру, наведені в таблиці 5.12.

Таблиця 5.11

Забезпеченість Придніпровського економічного району автомобілями в 2000 р., тис. од.

Показник	Всього	Область		
		Дніпропетровська	Запорізька	Кіровоградська
Вантажні автомобілі в особистій власності	31,2	12,7	12,8	5,7
Легкові автомобілі в особистій власності	812,2	390	284,2	138
Легкові автомобілі (службові й таксі)	22,3	10,8	8,2	3,3
Пасажи́рські автобуси в особистій власності	8,8	4,9	3	0,9

Таблиця 5.12

Показники автотранспортної забезпеченості
Придніпровського економічного району, 2000 р.

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	23300	278,38	3419,03	813,29
Вартість ОВФ, млн. грн.	4588,2	54,82	673,27	160,15
Кількість працюючих, тис. осіб	33	0,39	4,84	1,15
Перевезено вантажів, млн. т	291,2	3,48	42,73	10,16
Вантажообіг, млрд. т.км	4,5	0,05	0,66	0,16
Перевезено пасажирів, млн. осіб	360,9	4,31	52,96	12,60
Пасажирообіг, млрд. пас.км	4	0,05	0,59	0,14
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	5,5	0,07	0,81	0,19

Східний економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

Східний економічний район — промислово-аграрний, спеціалізацією якого в загальнодержавному поділі праці є галузі машинобудування і металообробки та хімічна промисловість.

До складу Східного економічного району входять Полтавська, Сумська і Харківська області. Більшість території регіону знаходиться у лісостеповій зоні, шість районів Сумської області — у поліській, кілька районів Полтавської — у степовій зоні.

Площа району складає 84 тис. км², або 13,9% території України. Тут проживає 5919,7 тис. населення, з них міського — 4168,3, сільського — 1751,4 тисяч. Обсяг ВВП в 2000 р. склав 22606,8 млн. гривень.

Природно-географічні умови в цілому сприятливі для розвитку продуктивних сил. Висока щільність населення, розгалужені транспортні зв'язки обумовили розвиток промисловості, перш за все, машинобудування. За обсягом і різноманітністю продукції машинобудівних заводів Східний економічний район є провідним в Україні.

Велике місце в структурі економіки регіону займають харчова і легка промисловість, а також агропромисловий комплекс, який розвивається на базі багатогалузевого сільського господарства.

Транспортно-дорожній комплекс

Транспортно-дорожній комплекс Східного економічного району представлений залізничним, автомобільним, авіаційним, річковим видами транспорту. Транспортна мережа має 25,6 тис. км автомобільних доріг, у т.ч. 24,5 тис. км з твердим покриттям, та 3156 км експлуатаційних залізничних шляхів.

Основний обсяг транспортних перевезень здійснюється залізничним і автомобільним транспортом.

Східний регіон межує з областями Російської Федерації, що зумовлює тісні народногосподарські контакти і транспортні зв'язки. Ключову роль відіграють транспортні коридори, що забезпечують зв'язок України з найважливішими центрами Росії і Білорусі. На кордоні економічного району є 44 перехідних пунктів пропуску, в тому числі 22 автомобільних.

Забезпеченість Східного економічного району автомобілями за 2000 р. наведена в таблиці 5.13.

Таблиця 5.13

*Забезпеченість Східного економічного району
автомобілями в 2000 р. тис. од.*

Показник	Всього	Область		
		Полтавська	Сумська	Харківська
Вантажні автомобілі в особистій власності	31,6	8	6,6	17
Легкові автомобілі в особистій власності	640,8	204,3	120,4	316,1
Легкові автомобілі (службові й таксі)	18,7	6,2	4,5	8
Пасажи́рські автобуси в особистій власності	4	1,1	1,2	1,7

Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності в Східному економічному районі складає 323 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Полтавська область – 123, Сумська – 92, Харківська – 108).

Загальний обсяг перевезень вантажів всіма видами транспорту в економічному районі в 2000 р. склав 168,4 млн. т, в тому числі: автомо-

більшим – 142,5, залізничним – 25,7 млн. т, пасажирів – 309,2 млн., у тому числі: автомобільним – 233,9, залізничним – 75,3 млн. осіб.

Основні показники, що характеризують транспортний потенціал Східного економічного району та його структуру, наведені в таблиці 5.14.

Таблиця 5.14

*Показники автотранспортної забезпеченості
Східного економічного району, 2000 р.*

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000 км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	25600	304,76	4324,54	0,19
Вартість ОВФ, млн. грн.	5086,7	60,56	859,28	225,01
Кількість працюючих, тис. осіб	24,6	0,29	4,16	1,09
Перевезено вантажів, млн. т	142,5	1,70	24,07	6,30
Вантажообіг, млрд. т.км	2	0,02	0,34	0,09
Перевезено пасажирів, млн. осіб	233,9	2,78	39,51	10,35
Пасажиροобіг, млрд. пас.км	2,5	0,03	0,42	0,11
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	2,6	0,03	0,44	0,12

Центральний економічний район

Коротка економіко-географічна характеристика

До складу Центрального економічного району входять місто Київ, Київська і Черкаська область. Його площа складає 49,8 тис. км², у тому числі по складових – відповідно 0,8; 28,1; 20,9 тис. км².

У регіоні проживає 3245,7 тис. населення, з них міського – 1854,5 і сільського – 1391,2 тис. осіб. Обсяг ВВП в 2000 р. склав 29799,8 млн. гривень.

Вигідне економіко-географічне положення району визначається тим, що він знаходиться на перехресті важливих залізничних та автомобільних магістралей. Особливе значення для народного господарства має головна водна артерія – р. Дніпро. Сусідніми з центральним районом є Полісся, Поділля, Східний та Придніпровський райони, з якими існують тісні господарські зв'язки. Враховуючи невеликі запаси паливної

сировини (буре вугілля і торф), в регіон ввозяться газ, нафтопродукти та кам'яне вугілля. Разом з тим, на внутрішній ринок надходять машини, технологічне обладнання, продукція приладобудування, легкої та харчової промисловості, будівельні матеріали тощо. Район має потужний експортний потенціал завдяки можливості впровадження у виробництво наукоємних новітніх технологій.

Важливо, що на території району розташована столиця нашої держави – м. Київ з населенням понад 2600 тисяч. Він виконує функції політичного, промислового, науково-освітнього, культурного центру, транспортного вузла, а також здійснює широке коло функцій державного й господарського управління. Тут працюють Верховна Рада та Кабінет Міністрів України, Національна академія наук України з численними науководослідними інститутами, освітні культурні та медичні заклади.

Центральний економічний район має значні природні ресурси, які використовуються у господарській діяльності. Це багаті своєю природною родючістю ґрунти, особливо чорноземи, запаси прісних вод і різноманітні мінеральні ресурси.

Транспортно-дорожній комплекс

Транспортно-дорожній комплекс Центрального економічного району представлений залізничним, автомобільним, річковим, повітряним і міським транспортом. Транспортна мережа економічного району має 14,4 тис. км автомобільних доріг, у т. ч. 14,1 тис. км з твердим покриттям, 1475 км експлуатаційної довжини залізничних шляхів.

Таблиця 5.15
*Забезпеченість Центрального економічного району
автомобілями в 2000 р., тис. од.*

Показник	Всього	Область	
		Київська	Черкаська
Вантажні автомобілі в особистій власності	23,3	15,4	7,9
Легкові автомобілі в особистій власності	374,1	207,3	166,8
Легкові автомобілі (службові й таксі)	12,2	7	5,2
Пасажи́рські автобуси в особистій власності	3,1	2,2	0,9

Таблиця 5.16

Показники автотранспортної забезпеченості Центрального економічного району різними видами транспорту, 2000 р.

Показник	Всього	У тому числі в розрахунку на		
		1000 км ² площі	1 млн. жителів	1 млрд. грн. ВВП
Довжина шляхів сполучення, км	14400	289,16	2,45	483,22
Вартість ОВФ, млн. грн.	6313,5	126,78	1073,21	211,86
Кількість працюючих, тис. осіб	51,1	1,03	8,69	1,71
Перевезено вантажів, млн. т	70,2	1,43	21,63	6,22
Вантажообіг, млрд. т.км	1,8	0,04	0,55	0,16
Перевезено пасажирів, млн. осіб	142,4	2,91	43,87	12,61
Пасажирообіг, млрд. пас.км	1,8	0,04	0,55	0,16
Приведений вантажообіг, млрд. т.км	2,25	0,05	0,69	0,20

Центральний район має економічні зв'язки з багатьма країнами світу. Тут зосереджений потужний експортний потенціал та велика кількість імпортоорієнтованих підприємств із виробництва товарів і послуг.

Показники забезпеченості автомобілями в Центральному економічному районі наведені в таблиці 5.15.

Забезпеченість населення легковими автомобілями в особистій власності в Центральному економічному районі складає 374,1 одиниць на 1000 осіб постійного населення (Київська область – 115, Черкаська – 117).

Загальний обсяг перевезень вантажів всіма видами транспорту в економічному районі в 2000 р. склав 75,9 млн. т, у тому числі: автомобільним – 70,2, залізничним – 5,6 млн. т, пасажирів – 209,4 млн., у тому числі: автомобільним – 142,4, залізничним – 66,3 млн. осіб.

Основні показники, що характеризують автотранспортний потенціал Центрального економічного району та його структуру наведені в таблиці 5.16.

5.3. КЛАСИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Технічну базу сучасного автомобільного транспорту (АТ) складають: рухомий склад, дороги та автотранспортні підприємства (АТП).

Рухомий склад: автомобілі, причепа та напівпричепа.

Автомобілі за своїм основним призначенням діляться на: *транспортні, спеціальні та спортивні*.

Транспортні автомобілі – призначені для перевезення вантажів та пасажирів.

Спеціальні – для виконання різних технічних функцій (підйомні крани, рухомі компресори, електростанції, прожектори, майстерні, пожежні, санітарні і таке інше).

Спортивні – для досягнення певних рекордів швидкості.

Транспортні в свою чергу діляться на три основні категорії:

- а) пасажирські, до яких відносяться легкові автомобілі та автобуси;
- б) вантажні – для перевезення вантажів різних найменувань;
- в) тягачі, які не мають власної вантажної ємкості і призначені для буксирування напівпричепів та причепів.

Особливу групу складають вантажно-пасажирські автомобілі на базі легкового транспорту.

Тягач, з'єднаний з причепом або напівпричепом, а також автомобіль, з'єднаний з причепом, має назву *автопоїзда*.

До основних техніко-експлуатаційних характеристик відносяться:

Місткість, яка вимірюється числом пасажирів (для пас. автомобілів); *вантажопідйомність* – в тоннах і *тип кузова* (для вантажних автомобілів).

Конструкційна швидкість руху в км/год., потужність двигуна, число всіх і ведучих коліс, повна маса в кг, максимальне навантаження (тиск на дорогу від окремої осі автомобіля, габаритні розміри: довжина, ширина, висота автомобіля або автопоїзда).

По *місткості* автобуси діляться на:

- особливо малої місткості – до 10 місць (довжина – 5 м)
- малої місткості – 10–35 місць (довжина – 6,0–7,5 м)
- середньої місткості – 35–60 місць (довжина 8,0–8,5 м)
- великої місткості – 60–100 місць (довжина 10,5–12 м)
- особливо великої місткості – більше 100 місць (довжиною 12–16,5 м).

За призначенням автобуси підрозділяються на: міські, приміські, місцевого сполучення, міжміські, туристичні та екскурсійні.

Легкові автомобілі підрозділяються за робочим об'ємом циліндрів двигуна на наступні класи:

- особливо малий – до 1,2 л;
- малий – 1,2 – 1,8 л;
- середній – 1,8 – 3,5 л;
- великий – більше 3,5 л.

Вантажні автомобілі, в основному, класифікуються за вантажопідйомністю, типом кузова та прохідністю:

- особливо малої вантажопідйомності – до 0,5 т;
- малої вантажопідйомності – від 0,5 до 2,0 т;
- середньої вантажопідйомності – від 2,0 до 8,0 т;
- великої вантажопідйомності – від 8,0 до 16,0 т;
- особливо великої вантажопідйомності – більше 16,0 т.

Всі автомобілі щодо загальної кількості коліс і числу ведучих коліс умовно позначаються колісною формулою, де перша цифра позначає кількість коліс, а друга – кількість ведучих коліс:

- 4х2 (двовісний з однією ведучою віссю ГАЗ–53А);
- 6х6 (трьохвісний з усіма ведучими вісями ЗІЛ–131);
- 6х4 (трьохвісний з двома ведучими вісями КаМАЗ–5320).

Щодо вживання палива автомобілі діляться на: карбюраторні, дизельні, газогенераторні, газобалонні, електричні (електромобілі), парові, газотурбінні.

Кожній моделі автомобіля присвоюється індекс, який складається з чотирьох цифр, де перші дві позначають клас автомобіля за робочим об'ємом двигуна – для легкових, по довжині – для автобусів і по повній масі для вантажних автомобілів. Інші дві цифри позначають модель, п'ята цифра – це модифікація.

Автомобільні дороги (АД)

АД – це комплекс інших споруд (земельне полотно, основа та покриття, мости), що призначені для руху нерельсових транспортних засобів та пішоходів.

Термін «дорога» стосується до кожної дороги, вулиці, провулку по всій їх ширині, включаючи тротуари та розподільчі смуги, які використовуються для руху.

Протяжність АД (загального користування) на кінець 1958 р. складала 247,3 тис. км, із них 163,0 мали тверде покриття.

Залежно від інтенсивності руху та дозволеної швидкості руху, а також для технічних характеристик, автомобільні дороги відносять до однієї з чотирьох категорій:

Загальнодержавні, що зв'язують столицю держави із підвідомчими їй областями та крупними районними містами.

Обласні, що забезпечують транспортні зв'язки кожного обласного центру із районними населеними пунктами своєї області.

Районні, що зв'язують районний центр з основними населеними пунктами свого району.

Місцеві – сільські, відомчі – розташовують як для транспортних зв'язків окремих населених пунктів між собою, так і для внутрішньогосподарських потреб сільськогосподарських та промислових підприємств.

До АТП відносяться:

- вантажні, пасажирські (автобусні, таксомоторні, легкові автомобілі – для прокату) та змішані вантажопасажирські;
- транспортно – експедиційні агентства та контори, які організовують перевезення пасажирів та доставку вантажів, які належать різним організаціям, підприємствам та населенню;
- вантажні станції, які організують перевезення в прямому, міжміському та змішаному сполученнях;
- пасажирські станції та вокзали, які організують перевезення пасажирів в міжміському та приміському сполученнях;
- бази механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, які, за допомогою своєї техніки та кадрів, виконують вантажні роботи по договорах з іншими АТП загального користування.

До підприємств АТ відносяться також авторемонтні заводи та лінійні підрозділи, які забезпечують утримання та експлуатацію АД.

Технологія АТ складається із багаточисельних технологічних процесів, що визначають:

- утримання, технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, автомобільних доріг, а також елементів технічного оснащення;
- виконання начальних та кінцевих операцій, що складають процес перевезень вантажів та пасажирів.

Організація на АТ

В основі організації процесу перевезень лежить план перевезення та інші керівні документи, що регламентують взаємовідношення та дію органів АТ між собою та з користувачами (клієнтурою) в особі представників інших галузей народного господарства або населення. До числа документів відносяться:

- закон про транспорт з відповідними додатками;

- правила дорожнього руху;
- положення про АТП, автомобільне управління та інших структурних органів;
- графіки руху автобусів та вантажних автомобілів (на міжміських, приміських та міських сполученнях);
- документи, які регламентують порядок міжнародних перевезень, та інші документи.

Система управління АТ

Управління включає три ланки: вища – міністерство транспорту; середня – територіальне управління; нища – підприємство та лінійні підрозділи.

АТ займає особе положення в організаційно-правовому відношенні. Ця специфіка полягає в тому, що автомобільний парк знаходиться частково в міністерстві транспорту і є державним *транспортном загального користування*, частково – належить іншим галузям народного господарства, і відноситься до *відомчого транспорту*, частково належить окремим громадянам і відноситься до *приватного транспорту*.

5.4. КЛАСИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Ця класифікація затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 р. № 455 із змінами та доповнення від 28.02.2001 р. № 185.

Автомобільні (позаміські) дороги загального користування України (далі – автомобільні дороги) – це автомобільні дороги, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, враховують адміністративно-територіальний поділ країни, з'єднують населені пункти і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави.

Автомобільні дороги є державною власністю і закріплені на праві повного господарського відання за Українською державною корпорацією по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг, яка належить до системи Мінтрансу.

Автомобільні дороги поділяються на дороги державного і місцевого значення, автомобільні дороги державного значення поділяються на магістральні та регіональні.

До магістральних автомобільних доріг належать автомобільні дороги, суміщені з міжнародними транспортними коридорами та міжнародними автомагістралями категорії «Є».

До *регіональних* автомобільних доріг належать:

- автомобільні дороги, що з'єднують столицю України – місто Київ з адміністративним центром Автономної Республіки Крим, адміністративними центрами областей та містами державного підпорядкування;

- автомобільні дороги, що з'єднують основні міжнародні прикордонні пункти пропуску автомобільного транспорту, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національного культурного надбання, курортні зони та великі промислові і культурні центри країни з дорогами, визначеними в абзацах другому та четвертому цього пункту.

Автомобільні дороги місцевого значення поділяються на *територіальні* та *районні*.

До *територіальних* автомобільних доріг належать:

- автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри Автономної Республіки Крим і областей між собою та з адміністративними центрами районів, містами обласного підпорядкування, а також міста обласного підпорядкування і адміністративні центри районів між собою;

- автомобільні дороги, що з'єднують з магістральними та регіональними дорогами і дорогами, визначеними в абзаці третьому цього пункту, основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, курорти, об'єкти національного культурного надбання та природно-заповідного фонду, прикордонні автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення.

До *районних* автомобільних доріг належать:

- автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри районів з населеними пунктами в межах району та населені пункти району між собою;

- автомобільні дороги, що з'єднують населені пункти в межах району із залізничними станціями, аеропортами, річковими портами, об'єктами національного культурного надбання та природно-заповідного фонду з мережею інших доріг загального користування;

- під'їзди до прикордонних пунктів пропуску автомобільного транспорту.

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 6 квітня 1998 р. № 455

**ПЕРЕЛІК
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ
ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ЗНАЧЕННЯ**

Магістральні автомобільні дороги

Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність, км
Київ–Чернігів–Нові Яриловичі (на Гомель)	M-01	191,7
Під'їзди до м. Чернігів		13,8
Всього		205,5
Кіпті–Глухів–Бачівськ (на Брянськ)	M-02	243,2
Київ–Харків–Довжанський (на Ростов-на-Дону)	M-03	853,9
Під'їзди:		
до аеропорту м. Бориспіль		2,8
до аеропорту м. Харків		10,9
до м. Харків		1,0
Всього		868,6
Київ–Луганськ–Ізварине (на Волгоград через Знам'янку, Дніпропетровськ, Донецьк)	M-04	847,7
Київ–Одеса	M-05	454,8
Обхід м. Одеса		24,6
Всього		479,4
Київ–Чоп (на Будапешт через Львів, Мукачеве, Ужгород)	M-06	845,7
Під'їзди:		
до м. Житомир		10,0
до м. Львів		7,2
Всього		862,9
Київ–Ковель–Ягодин (на Люблін)	M-07	487,6
Устипуг–Луцьк–Рівне	M-08	158,0
Львів–Рава-Руська (на Люблін)	M-09	62,5
Львів–Краковець (на Краків)	M-10	65,2
Західний обхід м. Львів		16,0
Всього		81,2

Львів–Шегині (на Краків)	M-11	75,5
Львів–Кіровоград–Знам'янка (через Вінницю)	M-12	703,1
Під'їзд до м. Вінниця		2,4
Всього		705,5
Кіровоград–Платонове (на Кишинів через Любашівку)	M-13	257,2
Одеса–Мелітополь–Новоазовськ (на Таганрог)	M-14	615,4
Під'їзди до м. Херсон		6,5
Всього		621,9
Одеса–Рені (на Бухарест)	M-15	293,0
Під'їзд до м. Ізмаїл		38,0
Всього		331,0
Одеса–Кучурган (на Кишинів)	M-16	58,4
Сімферополь–Феодосія–Керч	M-17	212,8
Сімферополь–Ялта–Севастополь	M-18	149,4
Доманове (на Брест)–Ковель– Чернівці–Мамалига (на Кишинів)	M-19	487,5
Житомир–Чернівці–Тереблече (на Бухарест через Хмельницький)	M-20	361,0
Городище–Рівне–Старокостянтинів (через Сарни)	M-21	302,3
Під'їзди до м. Рівне		4,6
Всього		306,9
Одеса–Іллічівськ	M-22	14
Ульяновка–Миколаїв (через Вознесенськ)	M-23	208,9
Херсон–Красноперекіпськ – Сімферополь	M-24	246,0
Красноперекіпськ–Джанкой–Феодосія	M-25	193,9
Харків–Сімферополь–Севастополь	M-26	683,9
Обхід м. Сімферополь		12,1
Всього		696,0
Харків–Щербаківка (на Белгород)	M-27	28,5
Разом		9251,0

Регіональні автомобільні дороги

Київ–Суми–Юнаківка (на Курськ)	P-01	341,4
Бориспіль–Дніпропетровськ–Запоріжжя (через Кременчук)	P-02	426,8

Під'їзд до аеропорту м. Дніпропетровськ		5,3
Всього		432,1
Мукачеве–Рахів–Івано-Франківськ–Рогатин	P-03	355,3
Стрий–Івано-Франківськ–Чернівці	P-04	186,2
Під'їзд до м. Івано-Франківськ		4,3
Всього		190,5
Стрий–Тернопіль	P-05	138,0
Дніпропетровськ–Миколаїв (через Кривий Ріг)	P-06	239,3
Сімферополь–Євпаторія	P-07	62,1
Під'їзд до аеропорту м. Сімферополь		1,0
Всього		63,1
Алушта–Судак–Феодосія	P-08	120,5
Чугуїв–Мілове (на Міллерове через Старобільськ)	P-09	294,0
Виступовичі (на Мозир)–Овруч–		
Могилів–Подільський (через Житомир, Вінницю)	P-10	375,4
Немирів–Ямпіль	P-11	118,3
Київ–Обухів	P-12	20,3
Миронівка–Канів–Софіївка	P-13	53,3
Золотоноша–Черкаси–Сміла	P-14	48,0
Канів–Чигирин–Кременчук	P-15	171,5
Олександрівна–Кіровоград–Миколаїв	P-16	210,6
Південний обхід м. Кіровоград		25,6
Всього		236,2
Суми–Полтава–Олександрія	P-17	321,0
Полтава–Красноград	P-18	52,8
Слов'янськ–Донецьк–Маріуполь	P-19	187,8
Чернігів–Мена–Сосниця–Грем'яч	P-20	204,2
під'їзд до м. Новгород-Сіверський		4,3
Всього		208,5
Чернігів–Городня–Сеньківка	P-21	71,8
Луцьк–Ківерці–Маневичі	P-22	154,1
Любешів–Дольськ		
Ковель–Володимир–Волинський	P-23	50,8
Разом		4244,0
Всього автомобільних доріг державного значення		13495,0

5.5. ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБІЛЬНИХ ШЛЯХІВ

Мережа автомобільних шляхів загального користування має довжину 172,4 тис. км, з них з твердим покриттям – 164,2 тис. км (табл. 5.17–5.18).

Мережа автомобільних шляхів в Україні поки що недостатньо має шляхів вищих категорій – трохи більше як 1% шляхів першої та 8% шляхів другої категорії (середня категорійність автомобільних шляхів України – 3,73).

Всі автомобільні магістралі України пролягають через населені пункти.

Таблиця 5.17

*Довжина автомобільних доріг
загального користування по регіонах
(тисяч кілометрів)*

Найменування регіону	1990		1995		2000		2002	
	Всього	ТП ¹	Всього	ТП	Всього	ТП	Всього	ТП
Україна	167,8	157,2	172,3	163,3	169,5	163,8	169,7	164,2
Автономна Республіка Крим	6,7	6,7	6,8	6,8	6,6	6,6	6,5 ²	6,5 ²
області								
Вінницька	9,6	8,6	9,8	8,9	9,5	8,9	9,5	8,9
Волинська	6,1	5,2	6,3	5,5	6,3	5,6	6,3	5,6
Дніпропетровська	8,6	8,5	8,9	8,9	9,2	9,2	9,2	9,2
Донецька	8,3	8,0	8,2	8,1	8,0	8,0	8,1	8,0
Житомирська	8,3	7,8	8,5	8,2	8,5	8,2	8,5	8,3
Закарпатська	3,5	3,4	3,5	3,4	3,3	3,3	3,3	3,3
Запорізька	6,8	6,4	6,9	6,7	7,0	6,8	7,0	6,8
Івано-Франківська	4,4	4,4	4,4	4,4	4,2	4,2	4,2	4,2

Продовження табл. 5.17

Київська	8,1	7,9	8,2	8,0	8,4	8,3	8,4	8,4
Кіровоградська	6,4	5,6	7,5	6,0	7,1	6,2	7,1	6,2
Луганська	5,7	5,5	5,8	5,6	5,8	5,7	5,8	5,7
Львівська	8,0	7,7	8,2	8,0	8,3	8,1	8,3	8,1
Миколаївська	5,3	4,8	4,9	4,9	4,8	4,8	4,8	4,8
Одеська	8,1	7,6	8,3	7,9	8,2	7,9	8,2	8,0
Полтавська	8,7	8,1	9,2	8,7	8,8	8,8	8,8	8,8
Рівненська	5,2	4,8	5,2	4,9	5,0	5,0	5,1	5,0
Сумська	6,9	5,8	7,6	6,4	7,3	6,5	7,3	6,5
Тернопільська	5,6	5,1	5,6	5,2	5,1	5,0	5,0	5,0
Харківська	8,7	8,2	9,3	9,0	9,5	9,2	9,6	9,2
Херсонська	5,4	5,1	5,5	5,2	4,9	4,8	4,9	4,9
Хмельницька	7,1	6,8	7,1	7,0	7,1	7,1	7,1	7,1
Черкаська	6,2	5,7	6,3	5,9	6,0	5,8	6,0	5,8
Чернівецька	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9	2,8	2,9	2,9
Чернігівська	7,1	6,5	7,3	6,7	7,7	7,0	7,7	7,0

¹ ТП — тверде покриття в тому числі.

² Включаючи м. Севастополь.

Таблиця 5.18

Автомобільні дороги
загального користування
з твердим покриттям за категоріями
(кілометрів)

Довжина доріг з твердим покриттям за категоріями	1995	2000	2002
Усього	163255	163827	164245
перша	1879	2138	2192
друга	13566	12844	12547
третя	30977	29075	29112
четверта	102678	107526	106584
п'ята	14155	12244	13810
Державного значення	31019	13081	14117
перша	1875	1860	1915
друга	11825	7679	7762
третя	13539	3292	4027
четверта	3713	250	410
п'ята	67	-	3
Місцевого значення	132236	150746	150129
перша	4	278	278
друга	1741	5165	4785
третя	17438	25783	25085
четверта	98965	107276	106174
п'ята	14088	12244	13807

В табл. 5.19–5.20 наведені показники густоти автомобільних доріг і наявність мостів і шляхопроводів в Україні.

Таблиця 5.19

*Густина автомобільних доріг
загального користування
з твердим покриттям по регіонах
(кілометрів на 1000 кв. км території)*

Найменування регіону	1990	1995	2000	2002
Україна	260	270	271	272
Автономна Республіка Крим	248	251	243	243
області				
Вінницька	326	334	337	337
Волинська	256	274	279	279
Дніпропетровська	266	278	287	288
Донецька	302	305	301	301
Житомирська	261	272	276	276
Закарпатська	267	268	259	259
Запорізька	237	245	250	250
Івано-Франківська	319	314	300	299
Київська	274	278	289	291
Кіровоградська	227	243	251	252
Луганська	205	211	213	214
Львівська	355	368	372	373
Миколаївська	196	200	195	196
Одеська	228	238	239	239
Полтавська	281	301	306	306
Рівненська	237	245	247	248
Сумська	243	266	gig	gig
Тернопільська	370	377	365	364
Харківська	261	285	294	294
Херсонська	179	183	170	172
Хмельницька	330	341	343	343
Черкаська	275	282	277	278
Чернівецька	366	368	352	353
Чернігівська	202	211	219	221

Таблиця 5.20

Мости та шляхопроводи на автомобільних дорогах загального користування за типами у 2002 році

Вид спорудження	Всього		у тому числі за значенням			
	наяв-ність, одиниць	протяжність, пог. м	державного		місцевого	
			наяв-ність, одиниць	протяж-ність, пог. м	наяв-ність, одиниць	протяж-ність, пог. м
Мости	16074	365018	1998	78456	14076	286562
<i>у тому числі залізобетонні</i>	15422	339188	1918	72141	13504	267047
металеві	513	23724	80	6315	433	17409
дерев'яні	139	2106	-	-	139	2106
Шляхопроводи	534	32065	309	18950	225	13115
<i>у тому числі через залізниці</i>	339	20437	186	11558	153	8879

На шляхах України побудовано багато автозаправних станцій, постійно ведеться реконструкції їх мережі.

МТК пролягають шляхами першої категорії (М – магістральні) та другої категорії (Р – республіканські).

Пропускна спроможність цих шляхів становить:

- першої категорії – 14 тис. автомобілів (на деяких шляхах, наприклад Київ–Бориспіль, пропускна спроможність сягає 40 тис. АТЗ на добу, Київ–Житомир – 20 тис. АТЗ на добу);

- другої категорії – 6–14 тис. автомобілів.

Найбільша інтенсивність руху на автомобільних шляхах поблизу великих міст та біля великих прикордонних пунктів – 15–20 тис. АТЗ на добу, середня інтенсивність руху на автомобільних магістралях країни – 6–14 тис. АТЗ на добу.

Міжнародні транспортні коридори за своєї значущості для міжнародного сполучення автомобільним транспортом поділено на три категорії.

Техніко-економічна характеристика автомобільних шляхів МТК та пунктів дорожнього сервісу наведено в табл. 5.21–5.22.

Таблиця 5.21

Техніко-економічна характеристика шляхів
міжнародних транспортних коридорів України

Проходження транспортного коридору	Умовний № МТК	№ шляху	Пропускна спроможність, тис. АТЗ за добу	Фактична інтенсивність, тис. АТЗ за добу	Довжина основного ходу, км
Чоп - Стрий - Львів - Рівне - Житомир - Київ - Полтава - Харків - Дебальцеве - Довжанський	3,5, Європа - Азія	М-06 М-03	14 6-14	2,5-8,5 4,5-12	1665
Рені - Маяки - Одеса - Миколаїв - Херсон - Мелітополь - Бердянськ - Маріуполь - Новоазовськ	ЧЕС	М-15 М-14	3-7 > 7	5,5-7,0 2,5-10,8	1077
Нові Яриловичі - Чернігів - Київ - Любашівка - Одеса	9	М-01 М-05	14	6,0-14,0 6,7-14,5	703
Чоп - Стрий - Тернопіль - Вінниця - Умань - Кіровоград - Дніпропетровськ - Донецьк - Дебальцеве - Довжанський	Європа - Азія	М-06 М-12 М-04	14 6-14 6-14	2,5 2,9-7,5 4-14	1550
Ягодин - Ковель - Луцьк - Тернопіль - Хмельницький - Вінниця - Умань - Одеса	Балтика - Чорне море	М-07 М-19 М-12 М-05	14 6-14 6-14 6-14	7-12 13-15 2,9-7,5 6,0-14,5	975
Усього МТК					11410

Таблиця 5.22

Техніко-економічна характеристика об'єктів
дорожнього сервісу

Проходження транспортного коридору	Умовний № МТК	Комплексів АДС				Діючі об'єкти					
		усьо- го	у тому числі			усьо- го	у тому числі				
			ВТ	ПАС	КДС		С ¹	СТО	АЗС	К ²	Г ³
Чоп - Стрий - Львів - Рівне - Житомир - Київ - Полтава - Харків - Дебальцеве - Довжанський	3,5, Європа - Азія	18 ⁴ / 38	7/3	6/ 18	5/ 17	42	5	6	18	7	6
Рені - Маяки - Одеса - Миколаїв - Херсон - Мелітополь - Бердянськ - Маріуполь - Новозавовськ	ЧЕС	3/ 20	2/5	1/8	1/7	8	1		5		2
Нові Яриловичі - Чернігів - Київ - Любашівка - Одеса	9	7/ 10	2/1	4/6	1/3	23	4	2	8	5	4
Чоп - Стрий - Тернопіль- Вінниця - Умань - Кіровоград - Дніпропетровськ- Донецьк - Дебальцеве - Довжанський	Європа - Азія	6/ 12	6/1	5	6	8	1		5	1	1
Ягодин- Ковель - Луцьк- Тернопіль - Хмельницький - Вінниця - Умань- Одеса	Балтика - Чорне море	6/ 5	2/1	4/1	4/7	15	3	6		3	3
Усього МТК		40/ 85	19/ 10	20/ 38	17/ 37	96	14	14	36	16	16

¹ С — стоянки, що охороняються.

² К — кафе.

³ Г — готелі.

⁴ У чисельнику — діючі, у знаменнику — ті, що плануються.

Найнапруженішими за інтенсивністю руху пасажирських автотранспортних засобів (від 7 до 15 тис. АТЗ на добу) є такі транспортні коридори:

- **№ 3, 5 Європа-Азія:** Чоп–Ужгород–Мукачеве–Стрий–Львів–Рівне–Житомир–Київ з *відгалуженнями* на Чернігів–Нові Яриловичі–Бачівськ–Полтаву–Харків–Дебальцеве–Довжанськ та на Харків–Гоптівку;

- **ЧЕС:** Новоазовськ–Маріуполь–Херсон–Миколаїв–Одеса, з *відгалуженнями* на Маяки–Рені; Кучурган–Кишинів та на Любашівку–Кіровоград.

Ці два напрямки належать до *першої категорії (черги)* розбудови інфраструктури об'єктів автодорожнього сервісу за експортом транспортних послуг у сфері міжнародних зв'язків, що здійснюються автомобільним транспортом.

До *другої категорії (черги)* розбудови інфраструктури автодорожнього сервісу, які характеризуються інтенсивністю руху і пасажиропотоками середніх розмірів (від 4 до 7 тис. одиниць АТЗ на добу), належать транспортні коридори:

- *Балтійське море – Чорне море:* Ягодин–Ковель–Луцьк–Тернопіль–Вінниця–Умань–Одеса з *відгалуженнями* на Львів–Рава-Руська.

- **№ 5:** Ужгород–Львів з *відгалуженням* на Шегині.

До *третьої категорії (черги)* розбудови об'єктів інфраструктури автодорожнього сервісу, які характеризуються інтенсивністю руху і пасажиропотоками менших розмірів (від 2 до 4 тис. одиниць АТЗ на добу), належать такі напрямки центральної частини України: Стрий–Івано-Франківськ–Чернівці; Чернівці–Хмельницький–Нововолинськ–Ковель; Полтава–Кіровоград–Любашівка.

Решта напрямків з незначною інтенсивністю руху транспортних засобів і пасажиропотоків належать до *четвертої категорії (черги)* розбудови об'єктів інфраструктури автомобільного сервісу.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні здійснюється переважно такими транспортними коридорами:

- **№ 3, 5 Європа – Азія:** Чоп–Ужгород–Мукачеве–Стрий–Львів–Рівне–Житомир–Київ з *відгалуженнями* на Бачівськ, Полтаву, Дебальцеве, Довжанський та Харків–Гоптівку;

- **№ 9:** Нові Яриловичі – Чернігів;

- **№ 5:** Ужгород–Рава-Руська–Львів з *відгалуженнями* на Ковель–Чернівці–Хмельницький–Нововолинськ;

- *Балтійське море – Чорне море:* Доманове–Ковель–Луцьк–Дубно–Тернопіль–Чернівці з *відгалуженнями* на Мамалигу та Порубне;

- ЧЕС: Новоазовськ–Маріуполь–Херсон–Миколаїв–Одеса з відгалуженнями на Рені–Кучурган та Любашівку.

Отже, для перевезення вантажів у міжнародному сполученні використовують ті самі транспортні коридори, що й для перевезення пасажирів, але їх категорійність щодо інтенсивності руху і потужності вантажопотоків та розбудови об'єктів автодорожнього сервісу істотно відрізняються.

В табл. 6.53 – 6.56 наведені показники пропуску транспортних засобів через державний кордон України, що надані Державним комітетом у справах охорони державного кордону України.

5.6. ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ ДОПОМІЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ

За обсягом перевезених вантажів і темпах розвитку автомобільний транспорт значно випереджає залізничний, річковий і морський.

Перевезення вантажів пов'язано з необхідністю виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, що є невід'ємною і найбільш трудомісткою частиною транспортного процесу.

На автомобільному транспорті навантажувально-розвантажувальні роботи виконують допоміжним автотранспортом, тобто за допомогою вантажно-розвантажувальних машин та різноманітних пристроїв. У загальних витратах суспільно-корисної праці по доставці вантажів, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи, що є найбільше важкими і трудомісткими на автомобільному транспорті, складають значну питому вагу.

Задача ліквідації в країні важкої ручної праці у всіх галузях народного господарства, у тому числі і на транспорті, має, як відомо, не тільки економічне, але і соціальне значення. Вирішувати цю задачу повинні не тільки вантажовідправники і вантажоодержувачі, але й автотранспортні підприємства й організації. Робітники автомобільного транспорту широко впроваджують контейнерні і пакетні перевезення вантажів, створюють у своїй системі спеціалізовані підприємства по механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, використовують автомобілі й автопоїзди, оснащені пристроями для само навантаження і саморозвантаження.

Вантажно-розвантажувальні роботи містять основні і допоміжні підйомнотранспортні операції. До основних операцій відносяться: захоплення або подача вантажу до вантажно-розвантажувальної маши-

ни, підйом, переміщення й опускання або видача його машиною, укладка в штабель, узяття зі штабеля. Основні операції є найбільш важкими і трудомісткими.

До допоміжних операцій відносять: строповку вантажів, накладання і зняття загарбних пристроїв, напрямок і відтяжку вантажів (орієнтування вантажу вручну або за допомогою пристроїв у момент відриву його від опорної поверхні або опускання на неї), кріплення вантажів, підготування рухомого складу до навантажувально-розвантажувальних робіт, скріплення пакетів, передачу сигналів крановикам та ін. Допоміжні операції, хоча і не є важкими, відносяться до числа трудомістких.

Існує декілька засобів виконання навантажувально-розвантажувальних робіт: немеханізований, механізований, комплексно-механізований і автоматизований.

При немеханізованому засобі виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, тобто вручну (вантажниками), народне господарство несе значні втрати за рахунок збільшених простоїв автомобілів під навантаженням і розвантаженням і великими витратами фізичної праці.

При механізованому засобі вантажно-розвантажувальні роботи виконують підйомно-транспортні машини і механізми, керовані робітниками.

Розрізняють роботи частково і цілком механізовані. У першому випадку навантаження на автомобілі або розвантаження з автомобілів виконується не цілком машинами або механізмами, а із застосуванням фізичної праці робітників. Цілком механізованими вантажно-розвантажувальні роботи є в тих випадках, коли в процесі навантаження або розвантаження вантажів фізична праця робітника не застосовується.

Особливу категорію складають комплексно-механізовані вантажно-розвантажувальні роботи, виконувані тільки за допомогою машини або системи машин без застосування ручної праці. У цьому випадку праця людини зводиться лише до керування машинами.

Вищою формою виробництва вантажно-розвантажувальних робіт є автоматизований спосіб, коли вантажно-розвантажувальні роботи виконує машина або система машин по заданих програмах без застосування праці людини, навіть щодо керування машинами.

Номенклатура вантажно-розвантажувальних машин і пристроїв дуже різноманітна. Для вивчення їх техніко-експлуатаційних якостей усі машини й пристрої на транспорті класифікують по технічних і експлуатаційних ознаках. Класифікація по технічних ознаках є підставою для вивчення машин, а по експлуатаційних – для правильної оцінки особ-

ливостей застосування машини і вибору схеми механізації вантажно-розвантажувальних робіт.

Всі вантажно-розвантажувальні машини за технічними ознаками можуть бути розділені на дві основні групи: машини з робочим органом беззупинної дії і машини з робочим органом циклічної дії.

До першої групи відносять машини, робочий орган у яких не зупиняється для захоплення і звільнення вантажу, переміщуючи вантаж рівномірно. Такими машинами є стрічкові, пластинчасті і скребкові конвейєри (транспортери), багатоковшові навантажувачі та ін.

Машини з робочим органом циклічної дії виконують комплекс операцій, пов'язаних із навантаженням або розвантаженням за циклом. При цьому робочий орган діє періодично, тобто переміщається з вантажем від місця його завантаження до місця розвантаження і потім знову повертається для захоплення вантажу. До цієї групи належать автомобільні крани, автонавантажувачі, електронавантажувачі, одноковшові навантажувачі, лебідки, тельфери, механічні лопати, автомобілерозвантажувачі та інш.

По експлуатаційних ознаках вантажно-розвантажувальні машини можуть бути класифіковані в залежності від групи вантажу, що перевантажується, напрямків переміщення вантажу і наявності ходового устаткування.

Залежно від групи вантажів, що перевантажуються, усі машини розділяють на такі види:

- для штучних вантажів (автокрани, автонавантажувачі, тельфери та інш.); для навальних вантажів (екскаватори, одноковшові і багатоковшові навантажувачі, снігонавантажувачі, буряконавантажувачі, скребкові навантажувачі та ін.);

- для сипучих вантажів (зернонавантажувачі, пневмоперевантажувачі та ін.); для штучних або навальних вантажів (автонавантажувачі, автокрани та ін.). Ці машини експлуатують за призначенням, застосовуючи змінні вантажозахватні пристрої (вила стрілу, ковш, грейфер).

По напрямках переміщення вантажу машини й пристрої розділяють на чотири групи:

- для горизонтального переміщення вантажу (механічні лопати);
- для вертикального переміщення вантажу (бункери тощо);
- для похилого переміщення вантажу (транспортери, багатоковшові навантажувачі);
- для вертикального і горизонтального (комбінованого) переміщен-

ня вантажу (крани, автонавантажувачі й ін.). Більшість вантажно-розвантажувальних машин належать до четвертої групи.

Залежно від наявності ходового устаткування, необхідного для пересування з одного пункту на інший, усі машини й пристрої можуть бути класифіковані на дві групи: стаціонарні і пересувні.

До стаціонарних відносять машини й пристрої, що не мають ходового устаткування (козлові і мостові крани, бункери й ін.). Їх, як правило, встановлюють в одному місці постійно і використовують у пунктах із стійким обсягом робіт.

Пересувні машини – на відміну від стаціонарних мають ходове устаткування і тому можуть бути широко використані з перекиданням від одного складу або пункту на інший. Також пересувні машини переміщуються за рахунок власного джерела силової енергії (двигуна внутрішнього згоряння, електродвигуна) і належать до категорії самохідних машин. Деякі з них відрізняються високою мобільністю (автокрани, автонавантажувачі й ін.), у зв'язку з чим вони застосовуються для обслуговування декількох різноманітних об'єктів навіть у межах зміни.

Як стаціонарні, так і пересувні вантажно-розвантажувальні машини можуть бути розділені на дві категорії: універсальні і спеціальні машини.

До універсальних відносять такі вантажно-розвантажувальні машини, що можуть виконувати навантаження і розвантаження різноманітних вантажів: тарно-штучних, великовагових, навальних і ін. До таких машин відносять крани, автонавантажувачі, електронавантажувачі та ін.

Спеціальні вантажно-розвантажувальні машини призначені тільки для визначеної категорії вантажу (наприклад, буряконавантажувачі, зернонавантажувачі й ін.).

Основні параметри вантажно-розвантажувальних машин та пристроїв характеризують їх техніко-експлуатаційні якості, що враховуються при виборі і визначенні необхідної кількості цих машин і пристроїв.

Деякі основні параметри характерні для всіх категорій машин. До них належать: продуктивність машини, висота навантаження, потужність силової установки, габаритні розміри (довжина, ширина і висота) у робочому і транспортному положенні, маса машини.

Проте більшість параметрів є груповими, тобто характеризують тільки визначену групу вантажно-розвантажувальних машин. Наприклад, для вантажно-розвантажувальних машин і пристроїв із робочим органом беззупинної дії додатково до відзначених вище можна назвати

такі основні параметри, як швидкість прямування органа, його розміри (ширина і висота шкребка, ширина стрічки, обсяг і кількість шкребків й ін.). Шнекові пристрої характеризуються діаметром шнека і швидкістю його обертання.

Для машин із робочим органом циклічної дії найважливішим параметром є вантажопідйомність, тобто найбільша маса вантажу, що може бути піднята машиною при зберіганні необхідного запасу стійкості і тривалості.

Крім того, такі машини характеризуються швидкістю підйому й опускання вантажу, швидкістю горизонтального переміщення робочого органу або всієї машини з вантажем і без вантажу. У вантажно-розвантажувальних машин із робочим органом, виконаним у вигляді поворотної консолі (стрілові крани, деякі одноковшеві навантажувачі, екскаватори), основними параметрами, крім цього, є виліт стріли, довжина стріли, висота підйому і кут повороту стріли. Виліт стріли визначається відстанню від осі обертання кранового устаткування до вертикальної осі, що проходить через точку підвісу вантажу. Довжина стріли визначається відстанню між центрами осі п'яти стріли й осі кінцевого блоку.

Найважливішими параметрами вилкових автонавантажувачів і електронавантажувачів є максимально припустима відстань від центру ваги вантажу до спинок вил при повному використанні вантажопідйомності навантажувача і мінімальний радіус повороту навантажувача.

Перший параметр характеризує можливості підйому вантажу машиною з конкретними габаритними розмірами і масою, другий визначає її маневреність і погірбні розміри ділянок складу для розгортання.

Зазначені основні параметри не вичерпують всіх елементів техніко-експлуатаційної і технічної характеристик вантажно-розвантажувальних машин і пристроїв. Наприклад, самохідні машини додатково характеризуються таким параметром, як транспортна швидкість. Бункера оцінюються двома основними параметрами: внутрішнім об'ємом (місткістю) бункера і розміром вивантажувального отвору. Для деяких машин (зернонавантажувач, буряконавантажувач) установлюють ширину захоплення вантажу тощо.

Крім основних параметрів, найважливішими показниками, що враховуються при виборі вантажно-розвантажувальних машин, є такі: енергоємність машини (устаткування), що виражається витратою енергії, що витрачається на переробку одиниці вантажу; металоємність (матеріа-

лоємність) машини, що характеризується масою металу (матеріалу), затраченої на її виготовлення; трудомісткість або кількість людино-годин, що витрачаються на переробку (навантаження або розвантаження 1 т або 1 м³) вантажу цією машиною.

5.7. НАУКОВО-ТЕХНІЧНІ ПРОБЛЕМИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ ТА ВДОСКОНАЛЕННЯ АТ

Основні науково-технічні проблеми:

- подальше поновлення парку більш економічними та сучасними автомобілями;
- подальше вирішення раціональної структури парку автомобілів переважно за вантажопідйомністю (вантажні автомобілі) та відносно місткості (автобуси);
- покращення системи технічного ремонту та обслуговування;
- подальший розвиток мережі АД;
- підвищення швидкості та БДР;
- подальше поповнення парку більш економічними та сучасними автомобілями.

До 90-тих років була зроблена реконструкція багатьох автомобільних заводів (ГАС – гнучка автоматизована система виробництва).

Був побудований автомобільний гігант в м. Тольятті, кожні 20 секунд з конвейєра сходив автомобіль «Жигулі». Закінчено будівництво автомобільного заводу КаМАЗ.

Виробництво вантажних та легкових автомобілів було різко збільшено. По виробництву автомобілів СРСР займав І-ше місце у світі.

До автомобілів були пред'явлені нові вимоги в питанні підвищення паливної економічності, безпеки руху та зниження токсичності відпрацьованих газів, а також полегшення управління автомобілів та зниження трудомісткості обслуговування та ремонту.

АТ – крупний споживач матеріальних ресурсів: палива, дизельного палива, мастильних матеріалів та інше.

Економічні витрати палива забезпечувалися за рахунок скорочення порожніх пробігів, застосовування автопоїздів, збільшення вантажопідйомності, покращення технічного стану рухомого складу, скорочення витрат палива при його транспортуванні, збереженні, заправки автомобілів, а також підвищення рівня дизелізації АТ.

Кількість дизельних автомобілів в загальному парку вантажних автомобілів зросло з 10,5% в 1980 р. до 18,6% в 1985 р., а доля вантажобігу, виконана автомобілями, збільшилася з 34% до 44% в 1985 р.

Раціональна структура автомобільного парку за вантажопідйомністю – одна з важливих проблем сучасності.

З 1980 по 1985 рр. була проведена робота щодо збільшення в %-ному відношенні долі автомобілів великої вантажопідйомності з 17,1% до 33%, а малої вантажопідйомності з 12% до 19%, при скороченні автомобілів середньої вантажопідйомності від 2-ох до 5 т.

Доля автомобілів зі спеціалізованими кузовами збільшилася з 49,9% до 50,4%, при цьому доля самоскидів склала 30% парку народного господарства, автоцистерн – 8,8%, автофургонів, рефрижераторів та інших спеціалізованих автомобілів – 11,6%.

Народне господарство одержало велику кількість автомобілів КаМАЗ підвищеної вантажопідйомності, автопоїзди типу МАЗ–6422 (25–32 т), кар’єрні самоскиди типу БеЛАЗ (75 – 110 – 180 т), КрАЗ–6505 (16 – 18 т). Автомобілі типу КАЗ–4540 (4х4) – (5,5+5,5 т), УРАЛ–5557 (6х6) – (7+7 т), КаМАЗ–55102 (7+7 т), ГАЗ–6008 (4+4 т) самоскид, дизель повітряне охолодження ЗІЛ–4421 сидільний тягач – 11,1 т дизель; КаМАЗ–43105 – 7 т подвійної прохідності для сільського господарства 6х6 бортовий автомобіль, снігоболотохід УРАЛ–5920 – 8 т.

За цей період була збільшена частка автобусів великої місткості для перевезення пасажирів у великих містах: великий міський автобус ЛіАЗ–5256 – дизель, ЛАЗ–696, Ікарус–180 (160–190 чол.), Ікарус–280 (до 220 чол.).

Проблема технічного обслуговування та подальший розвиток рухомого складу полягає у створенні такої системи його утримання, яка б гарантувала постійну готовність, безпечність та работоздатність автомобілів на весь термін його роботи.

Велика увага приділялася різним автоматизованим установкам діагностики, що дозволили б безпомилково визначити стан автомобіля.

Подальший розвиток мережі АД

Для підвищення ефективності використання багатьох тисяч автомобілів, зменшення витрат палива та підвищення продуктивності праці водіїв – особлива увага приділяється будівництву АД в різних рівнях, що виключає створення різних заторів в русі транспорту, благоустрій нових та діючих автомобільних магістралей, будівництво паливно–заправних станцій, станцій технічного обслуговування, готелів для водіїв, пункти

харчування та оперативної медичної допомоги, засобів управління автомобільним рухом.

Проблема автоматизації управління

Рішення цієї задачі іде по шляху створення автоматів, які полегшують труд водія та оптимізують деякі процеси такі як: витрата палива, зниження токсичності відпрацьованих газів, полегшення нормальної роботи відповідальних вузлів, агрегатів автомобіля, застосування телекамер, що підвищують огляд (обзор), що дуже важливо для автопоїздів великої довжини.

Сьогодні першочергові задачі такі: задача управління основними елементами виробничих процесів та транспортні процеси вцілому, що дозволяє вирішувати задачі щодо оптимізації, планування та обліку перевезення, раціональному використанню рухомого складу по видах перевезень, вибору найкращого розкладу руху автомобілів (особливо автобусів).

Проблеми швидкості на АТ вирішуються з урахуванням її впливу на техніку, економіку перевезень та безпеку руху.

З позиції економіки транспорту – вплив швидкості з однієї сторони – збільшує швидкість, а також оборот рухомого складу і тим підвищується економічна ефективність транспорту. А з іншої сторони: підвищення швидкості збільшує капіталовкладення, експлуатаційні витрати, витрати палива, особливо за кордоном 50 – 60 км/год, підвищує вартість та зношення автомобіля, підвищує імовірність аварії.

Проблема безпеки руху

У зв'язку із збільшенням кількості автомобілів у приватній власності (Україна: 1985 р. – 2358,1 тис.; 1996 р. – 4736,0 тис.; Київ: 1985 р. – 111,2 тис.; 1996 р. – 281,7 тис.) за виною власників транспортних засобів збільшилась кількість ДТП. Тому були пред'явлені вимоги до підвищення професійної підготовки водіїв:

- подальше укріплення дисципліни;
- підвищення ефективності діяльності служб БДР;
- створення в кожному регіональному центрі діагностичних станцій

ДАІ та ряд інших заходів.

Крім того, були розроблені заходи по активній та пасивній безпеці з метою попередження аварій.

Активна безпека – стійкість та управління, надійність гальм, шин, фар, вітрове скло.

Пасивна безпека – міцність кузова, дверей, енергопоглинаючі бампери, пояси, надувні подушки, телескопічні рульові колонки тощо.

РОЗДІЛ 6 ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ

6.1. РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ

Загальні положення

Внутрішні водні шляхи розподіляють на судохідні, по яких можливий безпечний рух кораблів та сплавні. Судохідні шляхи можуть бути природними або штучними, з гарантованими глибинами та без них, з освітлюємою обстановкою і неосвітлюємою.

До *природних судохідних шляхів* відносять ріки і озера, що використовуються для судноплавства в їх природному стані або за наявності гідротехнічних споруд, що не визивають значної зміни їх режиму. Канали і водосховища, а також річки, режим яких сильно змінено побудованими на них гідротехнічними спорудами, вважають *штучними судохідними водними шляхами*.

Судна рухаються по судовому ходу (*фарватеру*) – це полоса водного шляху, глибина якого по всій довжині повинна перевищувати на 0,1 – 0,3 м осадку кораблів, що плавають, а ширина повинна дозволяти безпечно проходження двох зустрічних кораблів. Найменша гарантована глибина судового ходу для кораблів вантажопідйомністю до 2000 т складає 0,8–1,4 м. Фарватер помічають спеціальними знаками річкової обстановки. Для забезпечення безпеки судноплавства на річках встановлюють берегові (сигнальні щогли, створні, семафорні і кілометрові знаки) та плавучі (віхи, бакени, буї) освітлювані і неосвітлювані знаки.

Розміри судового ходу (ширини, глибини, розміри мостових отворів, шлюзів) називаються *габаритами водного шляху*.

Судохідні канали роблять відкритими, коли річки, що сполучаються, знаходяться на одному рівні, і шлюзованими, якщо річки розташовані по різні боки водорозділу. Крім цього, роблять обхідні канали (для пропуску кораблів в обхід несудохідних ділянок) та підхідні канали до портів, шлюзів тощо.

Канали будують або у виямках, або в насипах (між валами ґрунту). Їх поповнюють водою самоплином або подаченню води за допомогою насосів. Ширину каналу приймають за умови безпечного пропуску зустрічних кораблів, тобто у 2,6 разів більшу за ширину розрахункового судна, радіус скривлених ділянок не менше 6-ти кратної довжини розрахункового судна.

Шлюзи споруджують на каналах і річках для пропуску суден через водорозділи і греблі. Основні розміри камер шлюзів встановлюють за-

лежно від розмірів розрахункового корабля. Найбільш поширені однокамерні шлюзи. Їх будують при різності рівней води не більш 25 м. Залежно від перепускної здатності шлюзи розташовуються в одну, дві і більше паралельних ліній.

Іноді замість шлюзів встановлюють вертикальні або горизонтальні судопідйомники, що є дуже складні будівельні та експлуатаційні споруди.

Найбільшого розквіту річковий транспорт України досяг у 1989 році. За той період було перевезено 67,4 млн.т вантажів і 20,2 млн.чол., довжина річкових судноплавних шляхів досягла 4,9 тис. км, у тому числі штучних – близько 1000 км. Основний обсяг перевезень здійснювався по Дніпру та його притоках Прип'яті і Десні. Транспортні перевезення в республіці проводив також флот малих річок (Сіверського Дінця, Стиру, Горині, Самари, Дністра, Сули), загальна довжина яких складає понад 2 тис. км. До 1986 року суховантажні кораблі вантажопідйомністю 2000 т возили із Запоріжжя в Чорнобиль залізну руду. Потім її перевантажували на білоруські річкові рудовози меншої тоннажності і по Прип'яті та системі каналів і малих річок доставляли вантаж в Брест. Чорнобильська аварія перекрила цей шлях. Довжина водних шляхів скоротилась і складає 3,9 тис. км.

Найбільш масові вантажі – руда, щебінь, донецьке вугілля, шлаки металопереробної промисловості. Їх виконують вантажні теплоходи вантажопідйомністю 600, 1800 і 2000 т, буксири і несамохідні судна.

У 1992 р. за ініціативою керівництва Укррічфлоту була проведена робота по роздержавленню галузі. На базі головного підприємства була організована Акціонерна судноплавна компанія. При цьому всі річкові порти були реорганізовані в самостійні акціонерні товариства. Виключення склали виробничі об'єднання «Укрводшлях» і «Держфлотнагляд», які були віднесені до державних структур. Міжнародні та внутрішньообласні перевезення виконує судохідна компанія. Місцеві перевезення виконує флот портів.

На початок 1995 року Україна мала 815 кораблів загальною вантажопідйомністю 754 тис. т, з них 240 пасажирських і 71 корабель змішаного плавання. Середній вік кораблів склав 13 років, в тому числі: самохідних – 18 р., несамохідних – 4р., буксирів – 13,7 років. В цей час на Україні було зареєстровано 36 судноплавних приватних компаній із 45 кораблями малого тоннажу, 100 експедиторських компаній і 19 – агенств тоннажу. За 1989–1994 рр. падіння обсягів перевезень склало 3,5 рази, пасажирів в 2,9 рази. Обсяг імпортно-експортних вантажів понизився з

2,65 млн.т до 2,4 млн.т. Основними відправниками вантажів на експорт є Дніпропетровський, Запорізький, Миколаївський та Херсонський річкові порти. Із загального обсягу перевезень в 1994 р. на експорт перевезено 1,43 млн.т, на імпорт – 0,11 млн.т і між закордонними портами 0,88 млн.т, в т. ч. в придунайські країни 0,86 млн.т. В 1995 р. на Дніпрі працювало 500 кораблів із Росії, тоді як майже вся Дніпровська флотилія працювала на Дунаї.

Згідно закону України «Про транспорт» до складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

До земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під: порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт; пасажирські вокзали, павільйони і причали, судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні будівлі; берегоукріплювальні споруди і насадження; спеціальні насадження для вирощування деревини; вузли зв'язку, радіоцентри і радіостанції; будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для обслуговування водних шляхів, судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, майстерні, судноверфі, відстойно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інженерні мережі, службові та культурно-побутові приміщення, інші об'єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Для робіт, пов'язаних із судноплаством і сплавом на внутрішніх водних шляхах, поза населеними пунктами виділяється у встановленому порядку берегова смуга. Землі берегової смуги не вилучаються у землекористувачів і використовуються відповідно до чинного законодавства України.

Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами здійснюється Українською державною інспекцією Регістру та безпеки судноплавства у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Річковий реєстр – державний орган технічного нагляду, що визначає умови, які гарантують безпеку плавання суден внутрішніми водними шляхами. Регістру піднаглядні самохідні суда, призначені для перевезення більше 12 чол., суда з двигунами потужністю 50 к. с., несамохідні вантажні судна тоннажністю від 100 рег. т (реєстрова (реєстрова) т) – одиниця виміру внутрішнього об'єму торговельних суден = 100 англ. фунтам³ (2,83 м³)) судове підйомне устаткування вантажопідйомністю 1 т і вище. Річковий реєстр розробляє норми і правила для піднаглядних йому суден, здійснює технічний нагляд за будівництвом, ремонтом і експлуатацією суден.

Подальший розвиток річкового транспорту України

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, тому і перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше. Річковий транспорт в Україні має давню історію. Це, по-перше, судноплавний Дніпро, який був у свій час найпрактичнішою південною частиною важливого шляху «із варяг у греки», «варязький шлях», що з'єднував Скандинавію з такими розвиненими у свій час країнами, як Стародавня Греція і Візантія. Цей шлях був головним для розвитку Київської Русі, зокрема, для зміцнення її торгових, культурних і релігійних зв'язків. Шлях проходив річками, судна переміщувалися сушею волоком. На півночі він починався з Варязького (Балтійського) моря і далі йшов Невюю через Ладозьке озеро, його притокою р. Волхов, Ільменським озером, його притокою р. Ловать аж до першого 30-кілометрового волоку між нею і притокою Двіни — р. Усвятою. Далі шлях продовжувався Двіною та Каспі, між якою і верхів'ям Дніпра судна перетягували сушею на відстані 80 км, і далі шлях продовжувався вже Дніпром до Руського (Чорного) моря.

Напади кочовиків на судна у степових районах і занепад Візантії призвели до того, що цей шлях з часом втратив своє колишнє значення. Після того як Північне Придніпров'я відійшло до Литви (XVI—XVIII ст.), частина дніпровського шляху служила для внутрішніх водних зв'язків, зокрема, для перевезення лісу. Нижню частину Дніпра широко використовували запорожці для військових і господарських потреб.

Після будівництва в середині 30-х років Дніпрогесу і затоплення Дніпровських порогів встановилося наскрізне судноплавство на Дніпрі.

XVIII — перша половина XIX ст. — період інтенсивного будівництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв'язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з'єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії — Дніпра — з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їх верхів'я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з'єднав притоку Німану р. Шару з притокою Прип'яті Ясельдою. Споруджено також і Березинський канал, який з'єднав невеликим судноплавним каналом притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. У 1775 р. завершено прокладання Дніпровсько-Бузького (Королівського) каналу, який з'єднав притоку Західного Бугу р. Муховець (басейн Балтійського моря) з притокою Прип'яті р. Пиною (басейн Чорного моря). Перші два канали функціонували недовго. Потягну трасу Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрини) на початку другої половини XIX ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує і використовується (правда, обмежено) для зв'язків з Польщею.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4,4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світловідбивною обстановкою 3,9 тис. км. Найдовша внутрішня водна артерія — Дніпро (1200 км).

Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об'єднанням «Укррічфлот», яке реформувалося в акціонерну судноплавну компанію, що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць.

Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

Для розвитку річкового транспорту необхідно застосувати великовантажні судна у внутрішніх перевезеннях масових вантажів; збільшити частку вантажів у пакетованому вигляді, контейнерах; розширити перевезення в ліхтеровозах; розвивати перевезення експортно-імпортних вантажів у судах типу річка-море; пом'якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках; вивести з експлуатації фізично й морально застарілі судна та поповнити флот суднами нових типів; розширити обсяги перевезень буксирного флоту вантажопідйомністю 3900 т і більше; оснастити порти високопродуктивних перевантажувальними комплексами для навалочних вантажів, а також засобами малої механізації, що дасть

змогу скоротити простої суден, вагонів та автомобілів для обробки, розвинути відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною технікою.

Для освоєння намічених обсягів перевезень річковому транспорту на перспективу потрібно 120 тис. т самохідного вантажного і 195 тис. т несамохідного тоннажу.

Для забезпечення стійкої роботи річкового транспорту треба реконструювати суднопіднімальні споруди Запорізького та Херсонського судноремонтно-суднобудівного заводів, окремі об'єкти на Київському судноремонтно-суднобудівному заводі, Чернігівській і Дніпропетровській ремонтно-експлуатаційних базах флоту, трикамерний судноплавний шлюз у Запоріжжі, збудувати Вилковську ремонтно-експлуатаційну базу флоту на Дунаї.

Річковий транспорт. Основні водні артерії України — Дніпро з притоками Прип'ять і Десна, а також Дністер, Південний Буг. Як магістральні річкові шляхи використовуються ділянки Дністровського лиману загальною протяжністю понад 30 км, гирло Дунаю довжиною 152 км, з них з морським устаткуванням — 140 км. Усі інші судноплавні річки — Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псьол, Орель — за транспортним використанням належать до малих річок, їх використовують переважно для перевезення будівельних матеріалів, деякої продукції АПК, але суттєвої ролі у розміщенні продуктивних сил вони не відіграють.

Річковий транспорт України системою каналів зв'язаний з річками Білорусі та Польщі, що дає вихід у Балтійське море. Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в річкових портах Києва, Дніпропетровська, Запоріжжя, Дніпродзержинська, Кременчука, Черкас, Нікополя, Чернігова, Херсона, Миколаїва, Рені, Ізмаїла, Кілії, Вилкова.

У структурі перевезень домінують мінеральні будівельні матеріали (будівельний пісок і тверді кристалічні матеріали), цемент, руда, метали і металобрухт, вугілля, продукція АПК. Найбільший обсяг вантажних перевезень здійснюють Київська, Дніпропетровська, Запорізька і Херсонська області.

6.2. РУХОМИЙ СКЛАД РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

Флот, що експлуатується на річках, складається із транспортних, технічних і допоміжних кораблів. Транспортні судна перевозять вантажі та пасажирів, технічні ведуть роботи по поглибленню та очистці дна, а допоміжні обслуговують транспортні та технічні судна.

Транспортні судна поділяються за призначенням на вантажні, вантажопасажирські та пасажирські. За використанням водного середовища вони бувають водовміщувочими, глісируючими, на підводних крилах, та повітряній подушці. За способом руху судна розрізняють на самохідні, що мають силове устаткування та рушійні (пароплави, теплоходи, газоходи, дизель-електроходи, буксири, товкачі), та несамохідні (баржі та склади для товкання).

Несамохідні судна переміщують за допомогою самохідних (буксирів, штовхачів), сплавом та рідко тягою з берега (на каналах).

Крім цього, вантажні кораблі поділяють на суховантажні, наливні, універсальні та спеціалізовані за родами вантажів.

Пристосованість кораблів до вантажних робіт характеризують перекриттям палуби. Відношення загальної площі люків до загальної площі трюмів називають *коефіцієнтом вертикального проникнення*. Відомі кораблі-площадки ($K = 1$), відкриті судна ($K > 0.61$), напіввідкриті ($K = 0.3-0.61$) і закриті при $K < 0.3$. З величиною цього коефіцієнту пов'язано час стоянки під вантажними операціями.

Основними характеристиками судна є розміри корпусу, найбільші розміри з урахуванням надбудов, середня осадка, водовміщення та вантажопідйомність.

Водовміщення повністю завантаженого судна розраховують за формулою: $W_r = Y \cdot r_r \cdot L \cdot B \cdot T_r$,

де Y – питома вага води, r_r – відношення об'єму підводної частини судна до об'єму описаного навколо неї паралелепіпеда; L – довжина корпусу судна; B – ширина корпусу судна; T_r – осадка судна в завантаженому стані (дорівнює масі води, що витісняється судном при зануренні до ватерлінії).

Водовміщення судна в порожньому стані (без вантажу, запасу палива, команди, провіанту) розраховують за формулою:

$$W_o = Y \cdot r_o \cdot L \cdot B \cdot T_o,$$

Вантажопідйомність судна (дедвейт) – це вага вантажу, води, команди тощо, які можуть бути завантажені на судно при встановленій граничній осадці: $q = W_r - W_o$.

Безпека плавання кораблів визначається їх міцністю, стійкістю, хідкістю, керованістю та життєвістю. Міцність – це властивість витримувати розрахункові навантаження. Хідкість – це властивість розвивати швидкість відповідну потужності двигуна. Стійкість – властивість повертатись у вихідне положення з стану порушеної рівноваги після припинення дії сил, що визвали нахил судна (вітер, нерівномірне завантаження

корабля, скупчення пасажирів з одного борту). Керованість – властивість судна зберігати заданий напрямок руху. Життєвість – властивість залишатись на плаву при частковому затопленні приміщень.

Водовміщуючі суда завдяки великому опору мають порівняно невеликі швидкості руху. Наприклад, вантажний теплохід «ріка-море» вантажопідйомністю 2,7 тис. т, потужність силового агрегату біля 1000 кВт, (114х13х13 м), максимальна осадка 3,5 м, має швидкість в стоячій воді 18,6 км/год.

Для уникнення великого опору руху використовують судна на підводних крилах, судна-катамарани та судна на повітряній подушці.

Судно на підводних крилах спочатку рухається як водовміщуюче судно, а при досягненні деякої швидкості виходить на підводні крила. При цьому спостерігається залежність: як найбільше водовміщення судна, тим вища гранична швидкість і тим більша повинна бути потужність двигуна. Причому, необхідна потужність збільшується в кубічній залежності на кожну додаткову тону вантажу. Тому вони використовуються як малотоннажні судна.

Судна катамарани мають два вузькі корпуси під загальною палубою. Вони мають добрі ходові властивості та показники безпеки руху. Їх вантажопідйомність 600–1000 т, швидкість 25–28 км/год.

Судна на повітряній подушці можливо використовувати протягом цілого року – для руху по воді, льоду з виходом на пологий берег. Кораблі цього типу мають загальну вагу 238 т, корисне навантаження – 85 т.

6.3. РІЧКОВІ ПОРТИ

Порт – підприємство водного транспорту звідки починається і де закінчується перевезення пасажирів і вантажів водним шляхом. В порту переміщують вантажі з наземного транспорту на водний і навпаки; зберігають, сортують і комплектують вантажі; відправляють вантажі наземним або водним транспортом: організують рух і обслуговування флоту в межах портової акваторії (водної частини), а рухомого складу наземного транспорту – в межах портової території (наземної, частини); забезпечують флот паливом, матеріалами, водою, продовольством: провадять перевантажувальні операції портовими засобами.

Основними елементами порту є акваторія, територія та причальна лінія. Причальна лінія – сукупність суміжних або окремо розміщених

причалів. Складові частини акваторії: водні підходи; зовнішні та внутрішні рейди для стоянки суден на якорях; внутрішні басейни для стоянки суден біля причалів.

Розрізняють руслові, позаруслові та змішані порти. В руслових портах причальні лінії розтянуті по березі річки. Їх експлуатація залежить від режиму ріки, тому в їх акваторії часто виконують днопоглиблюючі роботи.

В позаруслових портах причальні лінії розташовані компактно в штучних басейнах, їх недолік – утруднено введення несамохідних суден.

В змішаних портах причальні лінії розташовані як в штучних басейнах, так і по берегах річки.

Організація роботи порту визначається його технологічним процесом, що включає в себе техніко-розпорядний акт, технологічні карти вантажних робіт, технологічні процесами обробки суден.

Пристань – комплекс споруд, обладнаних для причалування й стоянки суден біля берега, з метою проведення вантажних операцій, висадки і посадки пасажирів, ремонту тощо.

Зупинка – прибережний пункт, де відбувається висадка та посадка пасажирів і прийняття вантажу.

Для виконання ремонту підводних частин суден на річковому транспорті використовують елінги та доки, які бувають сухі і плавучі. Елінг – це рейкова колія, що входить по пологому березі в воду. За допомогою лебідок судно на возиках витягують на берег та встановлюють на ремонтну площадку (стапель).

Сухий док – камера, що відокремлена від ріки воротами. Для прийняття судна відчиняють ворота, док заповнюється водою і вводять судно. Потім ворота зачиняють, викачують воду і судно сідає на опори. Розміри становлять 75 м завширшки і до 500 м завдовжки.

Плавучі доки – це суцільний або складений з секцій понтон з двома порожнистими поздовжніми баштами з боків. Для прийняття судна баластні відсіки заповнюють водою, док занурюється на глибину, достатню для введення судна у простір між баштами. Потім воду із відсіків викачують і док з судном спливає. У верхній частині башт розміщено службові й житлові приміщення та устаткування. Розміри становлять до 60 м завширшки і до 300 м завдовжки.

Рух річкового транспорту організується за двома принципами: наскрізному та ділянковому. Наскрізний рух використовується на лініях, де умови плавання та характер вантажопотоків дозволяють доставляти вантаж від відправника до адресату без перевалки. Рух за ділянками органі-

зують там, де окремі ділянки річкового шляху мають різні умови плавання або різний вантажопотік.

Буксири і штовхачі використовують за принципом наскрізної тяги без зміни на всьому шляху сполучення або за системою тягових плечей. Склади для буксирування формують за декількома схемами секційними або напівсекційними. Перші – доцільно використовувати при стійких вантажопотоках, що не потребують переформування складу, другі – при розпорошених вантажопотоках.

Рух вантажо-пасажирського флоту організується за лінійною та рейсовою формами. Лінійна форма передбачає виконання регулярних рейсів кораблями, які приписані до цієї лінії. Рейсова форма – призначення спеціальних рейсів кораблів на лініях нерегулярного руху.

Навігаційний період – період року, протягом якого залежно від місцевих кліматичних умов використовують водні шляхи для транспорту. На Дніпрі він складає 220–270 днів.

6.4. МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Загальні положення

Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту; на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море і протоку Дарданелли. Загальна довжина морської берегової лінії України – понад 2000 км. Регулярні морські перевезення Чорним й Азовським морями почалися наприкінці XVIII ст.

Уже в IV–VI ст. Чорне море було судноплавним. Київська Русь (X–XIII ст.) мала стабільні зв'язки з Візантією. Відомі морські походи київських князів на Константинополь. Після перемоги над Туреччиною у 80-х роках XVIII ст. і переходу до Російської імперії Північного Причорномор'я Приазов'я тут виникають порти — Херсон (1778), Севастополь (1788), Одеса (1794). У Миколаєві та Севастополі створено суднобудівні підприємства.

З 1978 р. діє одна з найбільших у світі поромна переправа між Іллічівськом і болгарським портом Варна протяжністю 435 км. Для поліпшення зв'язків України з Північним Кавказом споруджено залізнично-поромну переправу через Керченську протоку.

Найважливішими морськими портами є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч та ін. великі портові

міста на берегах Азовського моря — Маріуполь, Бердянськ тощо. Через порти Чорного й Азовського морів здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки країни. Основними експортними вантажами є кам'яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цукор, хімічні продукти тощо; імпорфтними — машини, устаткування мінерально-сировинні ресурси та ін.

Оснору морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. На території України розташовані 18 портів, до них належать 175 перевантажувальних комплексів, 8 судноремонтних заводів. Із загального обсягу вивезення вантажів на частку мінеральних будівельних матеріалів припадає 20%; руди — 10%; зерна та продуктів помелу його — 14; нафти і нафтопродуктів — 3,5; вугілля — 5%.

Зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив колишніх транспортно-економічних зв'язків призводять до перерозподілу вантажопотоків: у зв'язку зі зменшенням видобутку нафти в Росії необхідно забезпечити регулярне ввезення (до 40 млн. т на рік) сирової нафти з країн Близького Сходу або Південного Середземномор'я. Знизяться обсяги ввезення цукру-сирцю з Куби і збільшиться надходження імпортного зерна й продуктів для Росії та інших країн СНД із США, Австралії, Аргентини. Збільшиться імпорт машин, устаткування, продуктів харчування з країн Західної Європи. (Серед нетрадиційних вантажопотоків можна виділити імпорт зрідженого газу (17 млрд. м³), експорт марганцевої руди, цементу (до 31 млн. т), сірки (2 млн. т), мазуту (до 20 млн. т). Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, а саме танкерами та газовозами.

Великі можливості має експорт транспортних послуг. Проте, український флот досяг критичного віку і, якщо не буде оновлений, всього за 5—7 років його витіснять конкуренти.

Враховуючи нормативне описання флоту, потреба України (окрім танкерів та газовозів) становить 117 вантажних транспортних суден вантажністю 1,1 млн. т і її пасажирських суден на тис. місць. У перспективі темпи оновлення флоту повинні зберегтися.

У рамках програми модернізації та розвитку виробничої бази України потрібно створити комплекси для приймання імпортних енергоносіїв, у тому числі реконструювати Одеську нафтогавань, модернізувати комплекси у портах Маріуполі, Миколаєві, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівську, Південному, Дніпро-Бузь-

кому, берегову стаціонарну базу бункерування суден, закупити перевантажувальну техніку підвищеної вантажності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту.

При організації пасажирських перевезень морським транспортом основним є вдосконалення туристсько-експлуатаційних перевезень, підвищення якості обслуговування пасажирів на внутрішніх транспортних лініях, для чого потрібно поповнити флот швидкісними, комфортабельними суднами, поліпшити взаємодію із залізничним, автомобільним і повітряним транспортом.

Валютні надходження від пароплавства становлять щороку 800–900 млн. \$. Однак сучасна система оподаткування зводить нанівель можливість самофінансування морського транспорту.

У структурі вантажних морських перевезень переважають вантажі, які посідають чільне місце й у структурі експортно-імпортних поставок України: руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали.

Каботажні перевезення (між портами однієї держави, портами різних морів) здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше 130–150 км), частка їх у вантажообігу незначна. Експортно-імпортні перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообігу морського транспорту перевищує 96%. Найбільшу кількість міжнародних перевезень забезпечують чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південного. На Одеський порт припадає більше 20% вантажообігу морського транспорту України. Основними вантажами є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, зерно, цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км від Одеси, є дублером Одеського. Працює він на забезпечення експортних поставок.

Порти Азовського пароплавства – Маріуполь, Бердянськ і Керч спеціалізуються переважно на експорті залізної та марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавства — Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль в економічних зв'язках з країнами Європи, особливо Дунайського басейну.

Через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфори-

ти, продукцію сільського господарства тощо. У перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, зріджений газ. Але їх імпорт стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів.

Склад морського транспорту

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під: морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загально-портового і комплексного обслуговування флоту; гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, оклади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт.

До земель морського транспорту не належать території, насипані або намиті в акваторії за кошти портів.

Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.

Технічний нагляд за суднами та їх класифікація незалежно від форм власності судна і його власника здійснюються класифікаційним товариством, обраним за пропозицією судновласника та за погодженням з Міністерством транспорту України.

Морські шляхи – водний простір морів та океанів, а також природні протоки та штучні канали. Морські водні шляхи використовуються в основному у їх природньому стані та не вимагають витрат на облаштування та утримання. Виключення складають канали, довжина яких відносно невелика. Пропускна здатність природних морських шляхів практично не обмежена; до останнього часу не викликали особливих обмежень розміри та вантажність морських суден. Проте супертанкери та деякі інші судна з осадом 25 м та більшим не можуть проходити не тільки через морські канали, але й у деяких районах морів.

Морські канали підрозділяються на з'єднувальні, підхідні та руслові. *З'єднувальні канали* влаштовують між сусідніми морями або океанами для перепустки морських суден (Панамський, Суецький та ін.). *Підхідні канали* споруджують для глибоководного підходу до портів. *Руслові канали* призначені для перепустки морських суден у порти, що розташовані в дельтах річок (порти Миколаїв, Рені та ін.). В необхідних випадках морські канали мають шлюзи.

Різні райони морського плавання мають різні географічні та навігаційні умови для судноплавства, що вимагає відповідної підготовки судна та екіпажу. Щільність руху суден у деяких районах морів настільки висока, що порушується безпека плавання. На морському транспорті аварійність виникає переважно у протоках, де щодобово проходить 300–500 кораблів.

Для безпечного слідування суден біля берегів, мілін, підводних каменів, ці місця помічають засобами навігаційного обладнання: маяками, береговими та плавучими знаками, радіоакустичною, акустичною та іншою сигналізацією.

Морські лінії – морські водні шляхи, які використовують для перевезення морськими суднами вантажів або пасажирів між портами. Морські лінії бувають вантажні, пасажирські та вантажо-пасажирські. Залежно від напрямів перевезень морські лінії поділяють на каботажні (між портами однієї країни) та закордонні, а залежно від режиму роботи флоту – на лінії, де судна курсують за розкладом, і лінії, на яких судна курсують поспідовними рейсами між відповідними портами.

Технічну базу морського транспорту складають морські судна, порти, судоремонтні заводи, деякі елементи морських шляхів та інші споруди. В 1995 році морський флот України нараховував 363 кораблі, в тому числі 331 – суховантажні, 10 – наливні, 22 – пасажирські.

Судном називається самохідна чи несамохідна плавуча споруда, що використовується:

- 1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі;
- 2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна, служби, захист моря від забруднення тощо);
- 3) для наукових, навчальних і культурних цілей, спорту та інших цілей.

Морські судна класифікуються в основному за ознаками, що і судна річкового флоту. Морехідні якості морських суден також, як і річкових, визначаються їх міцністю, хідкістю, стійкістю, керованістю, життєздатністю. Залежно від районів плавання морські судна підрозділяють на судна необмеженого (океанського), обмеженого (у районі одного моря), прибережного, місцевого та рейдового (для місцевих перевезень та обслуговування рейдів), льодового плавання (самостійно або за криголамом). У вантажній характеристиці судна вказують: число палуб; число вантажних приміщень; пристосованість вантажних приміщень для виконання вантажних операцій; кількість та розміри вантажних люків.

Морські судна мають власні вантажні засоби – крани та стріли.

Характерною особливістю сучасного морського флоту є: його спеціалізація, тобто пристосованість суден до умов використання, укрупнення та уніфікації вантажних місць; зростання вантажності та швидкості руху суден; скорочення екіпажу завдяки комплексній автоматизації суден; підвищення надійності суден та обладнання для забезпечення безаварійної роботи.

В останні роки широко стали застосовуватись контейнеровози, ліхтеровози, судна з горизонтальним навантаженням та інший спеціалізований рухомий склад.

Ліхтер – несамохідне морське судно для перевезення вантажів, а також для безпричальних вантажних операцій при навантаженні або розвантаженні на рейді суден з великим осадом, які не можуть увійти в порт. Використовуються судна-ліхтеровози трьох типів:

- а) ліхтери на судно піднімають і знімають потужним судновим краном;
- б) ліхтери буксиром заводять на опущену у воду кормову платформу, яка ліфтом піднімається на відповідну палубу;
- в) судно представляє собою самохідний плавучий док, у який ліхтери заводять всередину по воді.

Особливий тип морських суден – пороми. В Україні працюють Керченська та Іллічівська поромні переправи. В найбільшій в СНД переправі – Іллічівськ–Варна працюють пороми довжиною більш 180 м, шириною 26 м, водовміщенням 22 тис. т. На двох палубах та у трюмі судна розміщують 108 вагонів. Для їх подачі у трюм та на верхню палубу застосовується ліфт вантажністю 170 т. Для прибрання вагонів з майданчика ліфту паром обладнаний двома маневровими локомотивами. Для передачі вагонів з однієї колії на іншу на верхній та трюмній палубах у носовій частині судна встановлені поворотні сектори. Закріплення вагонів на коліях

здійснюється особливим обладнанням. Перехідним мостом, що з'єднує пором з причалом та рухом вагонів, управляють автоматично з пульта, розміщеного на поромі.

Суда України можуть перебувати у всіх формах власності, за виключенням ядерних суден, які мають перебувати тільки у державній власності.

Судновласником визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи ні.

Назву судну присвоює власник. Будь-якому судну, що має обладнання зв'язку, присвоюється позивний сигнал, а також, залежно від його технічної оснащеності, ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції.

Технічний нагляд за морськими суднами та їх класифікація здійснюються класифікаційним товариством, обраним судновласником.

Класифікаційне товариство здійснює технічний нагляд за: пасажирськими, наливними суднами, суднами, призначеними для перевезень небезпечних вантажів, буксирами, незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості, а також самохідними суднами з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше або валовою місткістю 80 одиниць і більше.

Судно може бути допущено до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища.

До екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда.

До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших судових спеціалістів.

На капітана судна покладається управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забруднення морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому.

Капітан судна внаслідок свого службового становища визнається представником судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна, якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника.

Морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.

На території порту можуть діяти підприємства та організації всіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів.

Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування.

Морські порти бувають берегові, гирлові й внутрішні. *Берегові порти* споруджують на березі моря, звичайно в глибині захищених від хвиль заток і бухт, або в місцях, які огороджують для безпечної стоянки суден штучними гідротехнічними спорудами. *Гирлові* розмішують в місцях впадання рік в море. Для *внутрішніх* вибирають місце на глибоководних річках порівняно далеко від гирла.

Морські порти бувають торговельними, рибними, військовими та ін. Більшість торговельних портів є загального користування, що здійснюють перевалку всіх вантажів, які надходять. Існують спеціалізовані за видами вантажів порти.

Морський порт забезпечує:

- 1) навантаження, розвантаження і обслуговування суден у порядку черговості їх приходу в порт. Обслуговування лінійних суден здійснюється згідно з оголошеним розкладом ліній. Аварійні судна обслуговуються позачергово. Аварійний стан судна визначається капітаном порту;
- 2) перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно та у зворотному порядку, складські операції з вантажами;
- 3) обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти;
- 4) допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту;
- 5) інші види діяльності відповідно до статусу порту, (митних органів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України та прикордонних військ).

У морських портах існують криті склади для генеральних (штучних) вантажів, криті спеціалізовані елеватори, холодильники, резервуари для рідких вантажів та відкриті майданчики. До залізничних пристроїв морських портів відносять портові станції, районні парки, навантажуваль-

но-розвантажувальні механізми, шляхи сполучень, пристрої автоматизації, зв'язку та ін.

Основним видом перевантажувального устаткування в більшості морських і річкових портів є порталні крани – найуніверсальніші перевантажувальні машини причального фронту, які можуть працювати з грейферами для навантаження і вивантаження масових навалочних і насипних вантажів, а також з різкого типу крюками, зачіпками тощо.

В портах забезпечується стоянка суден та виконання з ними допоміжних операцій (прийняття води, мастильних та технічних матеріалів, запасних частин, продуктів харчування), виробництво аварійно-рятувальних робіт, санітарного та митного контролю та ін. Морські порти мають зовнішню частину (підхідні канали, рейди, моли та хвилеломи) та внутрішню частину (гавані, причальні лінії у вигляді набережних та пірсів, естакади, портові території та їх обладнання). Спорудження та експлуатація морських портів ускладнюються наявністю морських припливів та відливів, що змінюють рівень води на 4 м. У внутрішніх морях припливи малопомітні. Ускладнено улаштування портів також при розташуванні їх у гирлах річок, що впадають у припливні моря. В таких річках рівень води змінюється у зв'язку з вітровим нагоном води з моря проти течії річки або її згоном вітром у море. В цих випадках може виникнути необхідність відділяти порти від відкритих басейнів шлюзами.

Для забезпечення безпеки мореплавства на морські порти покладається здійснення таких функцій:

- 1) забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден;
- 2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту;
- 3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту;
- 4) контроль і підтримання оголошених глибин;
- 5) визначення районів обов'язкового використання буксирів;
- 6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища;
- 7) надання допомоги потерпілим;
- 8) упровадження ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів, а також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини.

Морський порт очолює начальник порту. Начальник морського порту видає обов'язкові постанови, що регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту і громадського порядку, проведення санітарних і протипожежних заходів у порту, охорони навколишнього природного середовища, порядку заходу суден у морські порти і виходу з них, видає розпорядження про затримку суден і вантажів в випадках, передбачених чинним законодавством.

Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримуватися чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

З метою забезпечення безпеки плавання в портових водах начальником порту може бути встановлено обов'язкове використання буксирів для входу, виходу і переміщення в акваторії порту, виконання маневрів, швартовних та інших операцій, а також визначено умови буксирування.

У випадках явищ стихійного характеру, катастроф і аварій, що викликали перерву в русі, а також у разі оголошення карантину, приймання вантажів може бути тимчасово припинено або обмежено розпорядженням начальника порту.

Про заборону, тимчасове припинення чи обмеження приймання вантажу начальник порту негайно сповіщає відправників вантажів, а при перевезенні вантажів у прямому змішаному або прямому водному сполученні – також і організації інших видів транспорту.

Державний нагляд за мореплавством у порту здійснює капітан морського торговельного (морського рибного) порту. Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю, який здійснює Інспекція державного портового нагляду, з метою перевірки судових документів, установлення відповідності судовим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування судового екіпажу.

У разі відсутності судових документів або наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства, Інспекція державного портового нагляду може провести його огляд.

Кожне судно зобов'язано до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту.

Капітан морського порту може затримати судно до усунення виявлених недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів або інших платежів. Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верфь.

Найбільші судноремонтні та судобудівні заводи знаходяться в Києві, Миколаєві, Херсоні. Виробляють суховантажні судна водотонажністю понад 20 тис. т, наливні танкери більш 7 тис. т, китобійні судна, морозильні риболовні траулери, виробничо-транспортні, рефрижератори, лісовози, пасажирські судна на підводних крилах, землечерпалки та ін.

З метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах вод цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна, проведення суден здійснюється виключно державними морськими лоцманами. Лоцманська служба порту підпорядкована капітану порту.

Існують райони обов'язкового і необов'язкового лоцманського проведення. У районах обов'язкового лоцманського проведення судно не має права здійснювати плавання без державного морського лоцмана, якщо тільки судно не належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення. У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан судна, у разі необхідності, має право взяти на судно державного морського лоцмана. Час лоцманського проведення суден визначається капітаном морського порту і оголошується в обов'язковій постанові начальника морського порту.

Капітан морського порту може заборонити проведення суден у разі, коли безпечному проведенню суден перешкоджає стан погоди або моря (погана видимість, шторм, землетрус тощо), а також за наявності інших надзвичайних обставин, що створюють загрозу судноплавству.

Присутність на судні державного морського лоцмана не звільняє капітана від відповідальності за управління судном.

У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням Міністерства транспорту України створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, подання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних

операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного обладштування, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання.

Якщо капітан судна, що проходить за допомогою служби регулювання руху суден, не дотримується рекомендацій лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, то лоцман має право відмовитися від продовження радіолокаційного проведення судна, що обов'язково фіксується за допомогою технічних засобів. Проте і після відмови від радіолокаційного проведення судна лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний залишитися на зв'язку з судном і, якщо капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний подати їх.

У морському порту або поза його територією, як постійні представники судновласника, діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства.

Морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна, допомагає капітану судна у налагодженні контактів з службами порту, місцевими органами державної виконавчої влади, в організації постачання і обслуговування судна в порту, оформляє митні документи та документи на вантаж, інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судновласника, що виникають з договору перевезення, сплачує за розпорядженням судновласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту, залучає вантажі для морських ліній, здійснює збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на судах, виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

6.5. МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Робота флоту та порту організується на основі плану перевезень, у якому визначені їх обсяги та характер у всіх видах сполучень. Залежно від призначення морські перевезення поділяються на внутрішні (каботажні) та зовнішні (закордонні). Внутрішні перевезення ділять на міжрайонні та внутрішньорайонні. Відомі два виду каботажу: малий (плавання у межах одного або двох суміжних морських басейнів без заходу у

територіальні води інших держав) та великий (плавання суден між портами різних морських басейнів, поділених територіями інших держав, що виконується звичайно з заходом в іноземні води). Морські сполучення поділяються також по районах плавання на прибережне, морське, океанське та арктичне. Залежно від районів плавання застосовуються судна різних класів. Морські перевезення здійснюються як окремими суднами, так і тягою – буксируванням. Плавання морських суден організується в основному за двома формами: лінійне (регулярне) та нелінійне (нерегулярне). Лінійне плавання здійснюється закріпленими за даною лінією суднами для виконання систематичних перевезень за встановленими напрямками і портами. При цьому рух суден може відбуватись за розкладом (регулярні лінії) або послідовними рейсами, що призначаються залежно від наявності вантажу. Закордонні лінії організуються на напрямках стійких зовнішньоторговельних зв'язків. Рейсове плавання – це одинокі рейси суден на різних напрямках.

Найважливішими документами, що визначають організацію роботи морського флоту, є технічний план та графік руху. Технічним планом установлюються завдання на розстановку флоту, роботу портів та інших підрозділів. Графіки руху розробляють у пароплавствах. За ними визначають роботу кожного судна протягом місяця, що планується. Планування обробки суден у портах пов'язано з надходженням інформації про підхід суден. Встановлено порядок та режим передачі капітанами суден інформації у порт призначення та пароплавства, про знаходження у морі, про роботу у портах. До початку перевалки портом розробляється план обробки кожного судна. Цей план узгоджується з капітаном судна. Він визначає технологію вантажних та допоміжних робіт та норм часу. План вантажної обробки судна називається *карго-планом*. При навантаженні судна у цьому плані визначений порядок розміщення вантажів з точки зору їх властивостей, збереження поздовжньої міцності та стійкості судна, найкращого використання вантажності та місткості тощо. Обробка судна у порту здійснюється силами та засобами порту під керівництвом стивідора, який відповідає за виробництво робіт та правильне улаштування вантажів згідно карго-плану. Адміністрація судна контролює правильність навантаження. Час знаходження судна у порту поділяють на валовий (від заходу у порт до моменту виходу з порту) та чистий (тільки вантажні операції). На судах та у порту ведеться спеціальний документ (*таймшифт*) для обліку фактичного часу, що витрачається на вантажні та допоміжні операції та простої. При достроковій обробці судна судовлас-

ник виплачує порту премію, при затримці судна вище розрахункового часу порт виплачує штраф.

Морська транспортна організація загального користування зобов'язана:

а) прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без задання шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення;

в) зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень.

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором. За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклади між собою договір фрахтування судна (чартер).

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є: рейсовий чартер (якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень); коносамент або інші письмові докази.

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом.

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом приймання перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

Вантажі, що потребують тари і упаковки для запобігання втрат, нестачам і пошкодження, повинні подаватися до перевезення у справній тарі та упаковці, що забезпечують повне збереження вантажів у процесі перевезення і перевантаження.

На кожному вантажному місці повинно бути нанесено повне і чітке маркування.

Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу.

Вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути розміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні. Вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (стадійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди – нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контроталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення стадійного часу (диспач).

Під час завантаження судна у разі закінчення контроталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Якщо внаслідок заборони властей, стихійних явищ або інших причин, не залежних від перевізника, судно не може зайти в порт призначення, перевізник зобов'язаний негайно повідомити про це відправника.

Якщо протягом розумного терміну з моменту відправки повідомлення не надійде розпорядження відправника про те, як обійтися з вантажем, капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом або повернути цей багаж у порт відправлення, зважаючи на те, що на думку капітана є більш вигідним для відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно, капітан повинен вивантажити вантаж, що не може бути доставлений у порт призначення, в іншому порту згідно з розпорядженням відправника. У разі неодержання такого розпорядження протягом трьох діб з моменту відправлення повідомлення, капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом, повідомивши про це відправника. Капітан вправі зробити те ж саме і в тому випадку, коли розпорядження відправника неможливо виконати без збитку для власників інших вантажів, що знаходяться на судні.

Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, пов'язані з очікуванням розпорядження відправника протягом розумного терміну, а також всі витрати щодо вантажу і оплатити фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу.

Перевізник може не видавати вантаж до оплати сум. Право утримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право.

Якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незапитаний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

За договором морського перевезення пасажир перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен оплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і плату за перевезення багажу.

Перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником.

Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

Доказом укладання договору морського перевезення пасажирів і оплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка.

За договором морського круїзу одна сторона – організатор круїзу, зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона – учасник круїзу, зобов'язується сплатити за це встановлену плату.

За договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою.

Якщо судно зафрахтовано для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укладати договори перевезення вантажів, підписувати чартери, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів.

У разі фрахтування судна за тайм-чартером капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком розпоряджень щодо судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні та складу екіпажу.

Фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт в порядку і терміни, передбачені договором фрахтування судна на певний час. Він звільняється від оплати фрахту і витрат щодо судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника.

За договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпа-

жу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

Лізингоодержувач зобов'язується оплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном і його вартість за договором морського лізингу.

Лізингоодержувач зобов'язаний підтримувати судно у справному стані і нести витрати, пов'язані з його утриманням та ремонтом.

За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу чи для виконання маневру.

За договором портового буксирування буксировласник за винагороду здійснює ввід у порт або вивід з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксирується, швартовних та інших операцій у портових водах.

За договором морського страхування страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки. Страховик зобов'язаний на вимогу страхувальника видати йому за своїм підписом документ, що містить умови договору морського страхування (поліс, страховий сертифікат тощо).

Майном, що затонуло, вважають судна або інші плавучі засоби, що зазнали катастрофи, будь-які споруди, здатні здійснювати плавання, літальні апарати, їх уламки, обладнання, вантажі та інші предмети незалежно від того, знаходяться вони на плаву чи під поверхнею води, опустилися на дно чи викинуті на мілководдя або на берег.

Власник майна, що затонуло, якщо він має намір підняти це майно, повинен повідомити про це найближчий морський порт України протягом одного року з дня, коли майно затонуло.

Порт за погодженням з заінтересованими державними органами встановлює достатній за обставинами термін для підняття майна, порядок проведення цих робіт і доводить це до відома власника майна.

Власник майна, що затонуло, втрачає право на нього у випадку, якщо не зробить заяви або не підніме майно у визначені терміни. Це майно стає державною власністю.

Випадково підняте майно, що затонуло, повинно бути здане найближчому морському порту України. У цьому разі особі, яка доставила майно у розпорядження порту, виплачується винагорода у розмірі однієї третини вартості цього майна.

Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

6.6. ПОРТИ УКРАЇНИ

Морські порти

Морські порти України, розташованих у трьох регіонах: Придунайському (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ), Чорноморському (Белгород-Дністровськ, Іллічівськ, Одеса, Південний, Ялта, Феодосія, Євпаторія, Севастополь, Скадовськ, Миколаїв, Жовтневий, Херсон) та Азовському (Керч, Бердянськ, Маріуполь).

Морські порти забезпечують вантажні операції з сухими та наливними вантажами, обслуговування пасажирів у різних видах плавання та виконання допоміжних функцій — буксирування суден, відстій транспортних і службово-допоміжних суден та інше.

Загальна кількість причалів у морських портах – 235, протяжність причального фронту понад 38 км.

Система морських потоків України є однією з важливих ланок у морському транспортному комплексі держави, тому що вона забезпечує приймання, перевантаження, зберігання і подальше транспортування всієї номенклатури вантажів зовнішньої торгівлі України, які надходять по імпорту та які відправляються на експорт, транзитних вантажів країн СНД і каботажних вантажів.

У своїй більшості українські морські порти старої будівлі. Виключення становлять побудовані у 1960–80 рр. порти Південний, Іллічівськ та Жовтневий. Останній у 1993 р. виділився зі складу порту Миколаїв у самостійний.

Будівництво нових і неодноразова реконструкція, модернізація й технічне переозброєння існуючих портів забезпечили створення комплексу портових вантажно-розвантажувальних потужностей. У більшості випадків вантажно-розвантажувальні роботи в портах виконуються з використанням кранів. Тільки в окремих портах (Південний, Миколаїв, Ма-

ріуполь) операції з вугіллям і рудою здійснюються із застосуванням вагоноперекидувачів і спеціальних перевантажувальних машин.

Відповідає сучасним вимогам технологія перевантаження контейнерів у портах Іллічівськ, Одеса, хімічних добрив у порту Південний.

Морські порти України мають: понад 600 суден портового флоту, величезний парк механізації (579 портальних кранів, 1347 перевантажувачів різних типів і 394 одиниць різноманітних видів механізмів), приміщення розміром 542 тис. м² критих складів і 2259 тис. м² відкритих складських ділянок, більш 1500 одиниць різноманітних машин автотранспорту.

Практично всі морські порти України виконують вантажно-розвантажувальні роботи із зовнішньоторговельними та транзитними вантажами. Порти мають залізничні підходи (крім Усть-Дунайська, Скадовська, Ялти).

Правовий статус морського порту

Морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на судах, що належать порту.

Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оголошується в Повідомленнях мореплавцям.

На території порту можуть діяти підприємства та організації всіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Морський порт не має права перешкоджати діяльності цих підприємств і організацій на території порту, а також втручатися в їх господарську діяльність, за винятком випадків, передбачених законодавством України, установчими документами цих підприємств і організацій.

На території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські порти.

Територія та акваторія морського порту

Територією морського порту є відведені йому землі. До території морського порту також належать наміті, насипані або створені із застосування інших гідротехнічних технологій площі, створені за рахунок порту і за користування якими не стягується плата. Акваторією морського порту є відведені порту водні простори. Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування. Відведення земельних і водних ділянок для морського порту, а також вилучення цих ділянок здійснюються в порядку, встановленому чинним законодавством України.

Функції морського порту щодо забезпечення безпеки мореплавства

Для забезпечення безпеки мореплавства на морські порти покладается здійснення таких функцій:

- 1) забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден;
- 2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту;
- 3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту;
- 4) контроль і підтримання оголошених глибин;
- 5) визначення районів обов'язкового використання буксирів;
- 6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища;
- 7) надання допомоги потерпілим;
- 8) вжиття ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів.

Господарська діяльність морського порту

Морський порт забезпечує:

- 1) навантаження, розвантаження і обслуговування суден у порядку черговості їх приходу в порт.

Обслуговування лінійних суден здійснюється згідно з оголошеним розкладом ліній.

Аварійні судна обслуговуються позачергово. Аварійний стан судна визначається капітаном порту;

- 2) перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно і у зворотному порядку, складські операції з вантажами;
- 3) обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти;
- 4) допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту;
- 5) інші види діяльності відповідно до статусу порту.

Управління морським портом

Морський порт очолює начальник порту, який призначається згідно з чинним законодавством України.

Начальник морського порту видає обов'язкові постанови, що регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту і громадського порядку, проведення санітарних і протипожежних заходів у порту, охорони навколишнього природного середовища, порядку заходу суден у морські порти і виходу з них, видає звід звичаїв порту, а також розпорядження про затримку суден і вантажів у випадках і у порядку, передбачених статтею 80 Кодексу торговельного мореплавства, забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки і обробки суден.

Начальник морського торговельного порту за погодженням з начальниками рибних, річкових портів і адміністрацією судноремонтних підприємств, що мають акваторії, суміжні з акваторією морського торговельного порту, встановлює порядок руху суден в портах і на підходах до них.

У морських портах, що мають акваторії, суміжні з військовими портами, порядок заходу і виходу суден встановлює командування військового порту за погодженням з начальниками морських портів.

На вимогу начальника порту судна, що знаходяться в порту, а також особи, які перебувають на території порту, повинні надати плавучі та інші технічні засоби, які вони мають, для рятування людей і суден, що зазнають лиха.

Начальник морського порту розглядає справи про адміністративні правопорушення і накладає адміністративні стягнення відповідно до чинного законодавства України.

Затримання суден і вантажів

Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту начальником порту на прохання особи, яка має морську вимогу, обґрунтовану загальною аварією, рятуванням, договором перевезення вантажу, зіткненням суден або іншим заподіянням шкоди, а також на морські вимоги порту, що виникли внаслідок пошкодження портових споруд, іншого майна і навігаційного обладнання, що знаходиться в порту, морські вимоги органів Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України, що виникли внаслідок порушення природоохоронного законодавства України, до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником.

Відповідальність за збитки, завдані необґрунтованим затриманням судна або вантажу, несуть особи, на вимогу яких відбулося затримання.

Розпорядження начальника морського порту про затримання судна або вантажу на морські вимоги, зазначені у статті 80 цього Кодексу, дійсне протягом трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішен-

ня суду, арбітражного суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню.

Портові збори

У морському порту справляються такі цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, вантажний, адміністративний та санітарний. Інші види зборів можуть встановлюватися законодавчими актами України. Розмір портових зборів устанавлюється Кабінетом Міністрів України.

Використання портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням.

Обов'язки судна щодо дотримання режиму порту

Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримуватися чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Капітан порту

Державний нагляд за мореплавством у порту здійснює капітан морського торговельного (морського рибного) порту, який підпорядкований Міністерству транспорту України (Міністерству рибного господарства України) і очолює Інспекцію державного портового нагляду. Капітан морського торговельного (морського рибного) порту діє відповідно до Положення про капітана морського торговельного (морського рибного) порту, що затверджується Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України).

Інспекція державного портового нагляду створюється Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України) і діє відповідно до Положення про інспекцію державного портового нагляду, що затверджується зазначеними органами. У морських портах капітан порту і Інспекція державного портового нагляду, яку він очолює, входять до складу порту.

У морських торговельних і рибних портах, що мають суміжні акваторії з іншими морськими спеціалізованими або річковими портами, створюється єдина для суміжних портів Інспекція державного портового нагляду на чолі з капітаном морського торговельного порту.

Капітан морського торговельного порту і капітан морського рибного порту призначаються відповідно Міністерством транспорту України і Міністерством рибного господарства України.

Функції капітана морського порту

До функцій капітанів морських портів належать:

1) нагляд за дотриманням чинного законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства;

2) реєстрація суден у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України і видача суднових документів, якщо інше не передбачено чинним законодавством України;

3) видача документів, зазначених у статті 51 цього Кодексу;

4) перевірка суднових документів, а також дипломів і кваліфікаційних свідоцтв;

5) видача посвідчень моряка особам, які входять до складу суднового екіпажу;

6) нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у порт і виходу з порту;

7) нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;

8) оформлення приходу суден у порт і виходу з порту;

9) керівництво лоцманською службою і службою регулювання руху суден, нагляд та контроль за ними;

10) організація і нагляд за криговим проведенням суден на підходах до порту в межах його акваторії;

11) видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення в межах території та акваторії порту будівельних, гідротехнічних та інших робіт;

12) облік та розслідування аварійних морських подій.

Розслідування аварійних морських подій здійснюється в порядку, встановленому Міністерством транспорту України.

Повноваження капітана морського порту

Розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в порту, що входять до його компетенції, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають на території та акваторії порту.

Розпорядження капітана морського торговельного (морського рибного) порту може бути скасоване тільки Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України).

За порушення чинного законодавства і правил щодо безпеки мореплавства і порядку в порту капітан порту має право накладати адміністративні стягнення відповідно до чинного законодавства України прав, передбачених цією статтею, покладаються на судновласника.

Морська лоцманська служба

З метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах вод цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна проведення суден здійснюється виключно державними морськими лоцманами.

Лоцманська служба порту підпорядкована капітану порту.

Міністерство транспорту України за погодженням з іншими заінтересованими міністерствами і відомствами встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, і публікує ці відомості у лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

У районах обов'язкового лоцманського проведення судно не має права здійснювати плавання без державного морського лоцмана, якщо тільки судно не належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан судна у разі необхідності має право взяти на судно державного морського лоцмана.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден:

а) які самі (ядерні судна та інші) або їх вантаж можуть становити загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Категорії таких суден доводяться до загального відома в обов'язковій постанові начальника морського порту;

б) які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, що може істотно вплинути на безпеку їх плавання в порту. У цьому випадку капітану судна вручається нотис про те, що його судно має слідувати під лоцманським проведенням.

Обов'язки державного морського лоцмана

Під час проведення суден державний морський лоцман повинен спостерігати за станом і правильністю огородження фарватеру, станом

берегових навігаційних знаків і терміново повідомляти капітану морського порту про будь-які зміни на фарватері і про аварійні морські події з суднами, які він проводить.

Державний морський лоцман зобов'язаний вказати капітану судна, яке він проводить, на виявлені порушення правил судноплавства, обов'язкової постанови начальника морського порту та інших правил, вимагати усунення помічених порушень, а в разі невиконання капітаном судна цих або інших законних вимог державного морського лоцмана – негайно повідомити про це капітана морського порту.

Лоцманський збір

Із суден, що користуються послугами державних морських лоцманів, справляється лоцманський збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Служба регулювання руху суден

У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням Міністерства транспорту України створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Зона дії і порядок руху суден в зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються Міністерством транспорту України.

Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, подання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного обладнання, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання.

Перелік послуг, що надаються конкретною службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в обов'язковій постанові начальника морського порту, лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

За межами територіального моря України служба регулювання руху суден обслуговує судна тільки за заявкою капітана судна.

Правовий статус служби регулювання руху суден

Служба регулювання руху суден діє відповідно до Типового положення про службу регулювання руху суден, що затверджується Міністерством транспорту України.

Якщо зона дії служби регулювання руху суден охоплює акваторії

кількох портів або узбережні води і вузькості (регіональна служба регулювання руху суден), порядок створення і підпорядкованість служби регулювання руху суден визначаються портами, що беруть участь у створенні такої служби, за погодженням з Міністерством транспорту України.

Морське агентування

У морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства.

Плата за послуги агентських організацій всіх форм власності встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує.

Агентування морського флоту здійснюють суб'єкти підприємницької діяльності, що мають ліцензію, одержану відповідно до чинного законодавства України.

Права та обов'язки морського агента

Морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна, допомагає капітану судна у налагодженні контактів з службами порту, місцевими органами державної виконавчої влади, в організації постачання і обслуговування судна в порту, оформляє митні документи та документи на вантаж, інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судновласника, що виникають з договору перевезення, сплачує за розпорядженням судновласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту, залучає вантажі для морських ліній, здійснює збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на судах, виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Морський агент зобов'язаний:

а) здійснювати добросовісно свою діяльність відповідно до інтересів судновласника або іншого довірителя і звичайної практики морського агентування;

б) діяти в межах своїх повноважень;

в) не передавати здійснення своїх функцій іншій особі (суб'єкту), якщо тільки він не був уповноважений на це своїм довірителем.

Порти Придунайського басейну

Порт Рені

Порт розташований на лівому березі річки Дунай у межах 123,8–128,4 км. До акваторії порту Рені належить водний простір ріки Дунай від 115,8 до 131,5 км від лівого берега до умовного державного кордону, що проходить по фарватеру.

Причальний фронт має 31 причал загальною довжиною 3,9 км, розділений на 4 виробничо-перевантажувальні комплекси (ВПК).

ВПК-1 вміщує причали №1–9, що мають глибини 2,3–6,5 м. ВПК-1 спеціалізується на переробці тарно-штучних вантажів. Причал №14 використовується для обробки річкових суден Ро-Ро, став до експлуатації у 1995 р.

ВПК-2 має причали №15–29, з яких причали №15–21 мають глибини 7,5 м і розташовані в межах долини ріки, а причали №22–29 мають глибини 3,6 м і розташовані на акваторії ковша. Причали ВПК-2 спеціалізуються на перевантаженні тарно-штучних вантажів.

ВПК-3 вміщує причал №31 довжиною 200 м і має глибину 3,6 м. Він спеціалізується на перевантаженні тарно-штучних та лісних вантажів.

ВПК-4 вміщує причали № 34–37, що мають глибини 3,6 м і спеціалізуються на перевантаженні навалочних і силучих вантажів. Причали ВПК-3,4 розміщуються на акваторії ковша.

Загальна площа складів дорівнює 205 тис. кв. м, з яких 28,6 тис. м² критих приміщень і 176,4 тис. м² відкритих складських майданчиків, у тому числі для контейнерів 4,8 тис. м², лісних вантажів — 26,1 тис. м².

Перевантажувальне устаткування складається з 82 порталних кранів вантажопідйомністю від 5 до 40 т, мостового крану на 250 т, чотирьох автомобільних кранів вантажопідйомністю від 6,3 до 50 т, гусеничного крану вантажопідйомністю 16 т, чотирьох плавучих кранів вантажопідйомністю від 5 до 100 т, значної кількості авто- і електронавантажувачів автомобілів, іншого обладнання.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни. Частина під'їздної колії проходить по території Молдови. У порту існує колія європейського стандарту 1435 мм. Порт має залізничні та автомобільні ваги вантажопідйомністю відповідно 150 т і 10 т. Портовий флот має у своєму складі 57 суден, в тому числі річкові буксири, плавучі бункерувальники, водопостачальники, нафтосіттєзбиральники, катери, інші плавзасоби.

Майстерні порту здатні виконувати роботи з ремонту корпусів та механізмів суден за винятком докових робіт.

Порт Ізмаїл

Порт розташований на лівому березі р. Дунай (Кілійське гирло) в межах 84,6–85,6 км і 90–94 км. До акваторії порту відноситься водний простір річки від 82 до 96 км та від лівого берегу до умовного державного кордону, що проходить по фарватеру.

Причальний фронт має 18 вантажних причалів довжиною 1534 м, п'ять пасажирських причалів довжиною 384 м та косий берег 616 м. У порту діє три ВПК, що спеціалізуються на переробці тарно-штучних вантажів (ВПК-1,2), великовантажних контейнерів (ВПК-2), навалочних та сипучих вантажів (ВПК-1,3). Глибини біля причалів знаходяться в межах від 0,7 м (причал №1) до 7,5 м. На території ВПК-1 міститься елеватор. Причали косого берега знаходяться на 85 км від р. Дунай.

У порту розміщується один з найбільших у Дунайському басейні пасажирських вокзалів, що обслуговує пасажирів закордонного плавання і місцевого сполучення.

Загальна площа складів дорівнює 185,4 тис. м, з яких 22,6 тис. м² критих приміщень і 162,8 тис. м² відкритих складських майданчиків.

Перевантажувальне устаткування складається з 60 порталних кранів вантажопідйомністю від 6 до 40 т, чотирьох плаваючих кранів вантажопідйомністю від 5 до 16 т, контейнерного перевантажувача, значної кількості авто- і електронавантажувачів, автомобілів, в тому числі 204 навантажувача та 105 тягачів.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни; залізничні та автомобільні ваги вантажопідйомністю 150 і 10 т відповідно.

Портовий флот має у своєму складі 73 суховантажних і наливних судна і судна службово-допоміжного флоту (буксири, плаваючі бункерувальники, водопостачальники, нафтосміттєзбиральники, збиральники зливних вод, аебаркадери, понтони, катери, пожежне судно, інші плавзасоби).

У порту та на Ізмаїльському судноремонтному заводі можна провести всі види ремонтних робіт, включаючи докування.

Порт Усть-Дунайськ

Порт розташований у Жебриянській бухті і пов'язаний з Очаківським гирлом з'єднувальним каналом, що йде від ковша до каналу Прорва (1,5 км) і каналом Прорва (7 км). Порт має у своєму складі портопункти Кілія, Вілково та три бокових стоянки у гирлі р. Дунай.

Основне призначення порту — рейдове обслуговування суден-ліхтеровозів та навалочних суден. Основу навальних вантажів складає

руда в імпорті (85%). У порту відсутні склади, порт не має залізничних та автомобільних підходів.

Порт Усть-Дунайськ з портопунктами Кілія та Вілково має п'ять причалів довжиною 730 пог. м, з них один причал для переробки генеральних, лісних та контейнерних вантажів, три причали довжиною 350 пог. м є пасажирськими та один причал довжиною 180 пог. м — допоміжний.

Загальна площа складів дорівнює 28,56 тис.м², з яких 27,26 тис.м² відкритих складських майданчиків і 1,3 тис.м² критих приміщень. Перевантаження здійснюється судновим і плавучим устаткуванням.

У складі портового флоту 47 суден. В порту є чотири плавучих крани вантажопідйомністю до 50 т, три порталних крани, дев'ять навантажувачів та 35 інших засобів механізації. Крім того є буксири, катери, плавзасоби з охорони навколишнього середовища.

Проектні навігаційні глибини на зовнішньому рейді порту — 14 м, на внутрішньому — 12 м, на з'єднувальному каналі — 3 м і каналі Прорва — 4,5 м підтримуються черпанням. У люті зими акваторія порту і канали замерзають і судноплавство може здійснюватись за допомогою криголамів чи суден криголамного класу.

Порти Чорноморського басейну

Порт Білгород-Дністровський

Порт розташований на західному березі Дністровського лиману у восьми милях від Дністровсько-Цареградського гирла. Вхід у порт Білгород-Дністровський здійснюється по підхідному каналу, прокладеному через бар Дністровсько-Царефадського гирла і по каналу, прокладеному у Дністровському лимані (Дністровсько-Лиманський канал). У порт можуть ходити судна осадкою близько 4,5 м. Прохідний канал має довжину 1,8 км, Дністровський канал — 14,7 км. Глибини на каналах підтримуються за допомогою черпання. В холодні зими акваторія порту і канали замерзають.

Причальний фронт порту складається з восьми причалів довжиною 1011 м з проектними глибинами від 3,5 до 6,75 м. Причали №1–6 довжиною 741 пог. м спеціалізовані на переробці штучних, лісових вантажів та вантажів у контейнерах. Причал у портопункті Бугаз знаходиться у задовільному технічному стані.

Загальна площа складів дорівнює 59 тис. м², з яких 9 тис. м критих приміщень і 50 тис.м² відкритих складських майданчиків.

Перевантажувальне устаткування складається з 24 порталних кранів вантажопідйомністю від 5 до 200 т, плавучого крану на 15т, п'яти

автомобільних кранів, 49 навантажувачів, в тому числі два пневмонавантажувача, 20 тягачів та інших засобів механізації.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни, залізничні та автомобільні ваги. Портовий флот має у своєму складі 18 суден, в тому числі буксири, рефулерні баржі, катери, збиральники зливних вод, нафтосміттєзбиральники, інші плавзасоби.

Порт Іллічівськ

Порт розташований на північно-західному узбережжі Чорного моря, на правому березі сухого лиману у 15 милях на південно-захід від міста Одеса.

Заходження суден у порт здійснюється по підхідному каналу, що має довжину 1,6 км і дозволяє проходити суднам з осадкою 12,5 м. Навігація в порту цілорічна. Зазвичай крига з'являється в акваторії порту у другій половині грудня і зникає в кінці лютого. Необхідність у криголамному супроводі може складати понад 30 діб.

Причальний фронт порту складається з 27 причалів довжиною 5005 пог. м з проектними глибинами від 8,5 до 13 м. Усі причали знаходяться в доброму технічному стані. Порт поділений на чотири вантажних райони і паромний комплекс. Крім вантажних причалів, у порту є причали для суден портового флоту і допоміжні причали.

Пропускна спроможність порту складає 11,3 млн. т, з них 9,2 млн. т – мінеральних вантажів. Тарно-штучні вантажі у загальному вантажообігу займають до 8 5%.

Загальна площа складів дорівнює 804 тис. м², з яких 60 тис. м² критих приміщень і 744 тис. м² відкритих складських майданчиків.

Перевантажувальне устаткування складається з 95 порталних кранів вантажопідйомністю від 5 до 40 т, чотирьох мостових перевантажувачів вантажопідйомністю від 10 до 20 т, трьох козлових контейнерних перевантажувачів вантажопідйомністю 30,5 т, семи пневмоколісних кранів вантажопідйомністю від 16 до 25 т, 12 автомобільних кранів вантажопідйомністю від 6,3 до 25 т, 12 гусеничних кранів вантажопідйомністю до 25 т, 12 екскаваторів, чотирьох плавучих кранів на 5, 100 та 300 т, плавучого перевантажувача, 13 автоконтейнеровозів вантажопідйомністю 30,5 т, 19 тягачів типу «Телберг», 234 автонавантажувачів, 16 електронавантажувачів, 78 тракторів та інших засобів механізації. Частина обладнання знаходиться у незадовільному технічному стані і потребує заміни.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, поєднані з відповідними магістральними шляхами країни, залізничні та автомобільні ваги.

Портовий флот у своєму складі має 52 судна, в тому числі буксири, буксири-кентувальники, плавучі бункерувальники, водолії, катери, збиральники зливних вод, нафтосміттєзбиральники, пожежні судна, інші плавзасоби.

Основні існуючі технічні особливості порту:

- морський залізничний паромний комплекс;
- контейнерний термінал;
- причал для суден Ро-Ро зі складом;
- причал для перевантаження олії;
- причал для перевантаження великовагових та великогабаритних вантажів.

На Іллічівському судноремонтному заводі можна виконувати будь-які ремонтні роботи, включаючи докування.

Порт Одеса

Порт розташований на південно-західному березі Одеської затоки. Він надійно захищений зі сходу Карантинним молом, його продовженням Рейдовим молом та старим хвилерізом, а з півночі — молом Нафтової гавані та Новим хвилерізом. Довжина огорожуючих споруд 5038 м, конструкція – масивова кладка. Захисні споруди (крім Карантинного молу) потребують капітального ремонту. Навігація в порту цілорічна, але в суворі зими крига на акваторії може бути більше 80 діб.

Причальний фронт порту складається з 37 причалів довжиною 6814 пог. м з проектними глибинами від 6,5 до 12 м.

Пропускна спроможність порту складає 30 млн. т, в тому числі 20 млн. т – нафтовантажі. В 1998 р. проведена реконструкція нафтотерміналу та розширення до 20 млн. т.

Порт має шість виробничо-перевантажувальних комплексів загальною довжиною 3,6 км, призначених для сухих вантажів; нафторайон, що містить п'ять причалів довжиною 330 м, пасажирський район, до якого входять п'ять причалів довжиною 920 пог. м, які призначені для обслуговування пасажирських водотоннажних транспортних суден і один причал довжиною 156 пог. м для суден місцевих ліній. В порту допоміжні причали мають довжину 903 пог. м.

Загальна площа складів дорівнює 204 тис. м², з яких 65 тис. м² критих приміщень і 139,4 тис. м² відкритих складських майданчиків. Крім того, в порту є елеватор та холодильник. Порт має обмінний парк критих вагонів – 200 одиниць на добу.

Перевантажувальне устаткування становить 82 порталних крани вантажопідйомністю від 5 до 40 т, два плавучих крани вантажопідйомністю 15 і

100 т; два баштових крани; сім гусеничних кранів; шість автомобільних кранів вантажопідйомністю від 6,3 до 25 т, шість контейнерних перевантажувачів «Кальмар», два суперстакера, 17 тягачів типу «Телберг»; плавучий зерновий перевантажувач; чотири порталних пневматичних перевантажувачі, сім зернових пневмоперевантажувачів, 288 авто- та електронавантажувачів, спецприладдя для перевантаження зерна та цукру; 69 спецмашин для виконання робіт у трюмах, 22 трактори, п'ять тепловозів та інших засобів механізації. Технічний стан основного перевантажувального обладнання задовільний.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни. Можливості підходів обмежені мостом. Порт має залізничні та автомобільні ваги.

Портовий флот має у своєму складі 66 суден, в тому числі буксири, буксири-кантувальники, плавучі бункерувальники, водолії, катери, збиральники зливних вод, нафтосіmittезбиральники, пожежні судна, інші плавзасоби.

Основні існуючі технічні особливості порту:

- пасажирський комплекс;
- нафтоналивний комплекс;
- контейнерний комплекс;
- наявність в порту елеватора та холодильника.

У порту на судоремонтних заводах «Україна» та Одеський СРЗ-2 можна провести будь-які ремонтні роботи, включаючи і докування.

Порт Південний

Південний порт – наймолодший серед портів України: він почав функціонувати в 1978 році. Основне призначення порту – перевантаження наливних, навалочних і штучних хімічних вантажів, а також рудно-вугільних і генеральних вантажів.

Порт розташований в Аджалицькому лимані в північно-західній частині Чорного моря. Підхід суден здійснюється по природних глибинах та підхідному каналу довжиною 2,9 км шириною 180 м, глибиною 15,5 м. Навігація в порту цілорічна, але в суворі зими крига на акваторії може утримуватися з грудня до березня.

Причальний фронт порту складається з восьми причалів довжиною 2086 пог. м з проектними глибинами 12,5–14 м. Портові споруди, що розташовані на західному березі Аджалицького лиману, здійснюють перевантаження наливних, навалочних і тарованих хімічних вантажів (причали №1–4). На східному березі функціонує рудновугільний комплекс (причали №5, 6) і перевантажувальний комплекс по прийому імпорتنих фосфоритів (причали №16, 17). Всі причали у доброму стані.

Загальна площа складів дорівнює 114 тис. м², з яких 11,2 тис. м² критих приміщень і 103 тис. м² відкритих складських майданчиків. Крім того, наливні хімічні вантажі (аміак, метанол) та хімічні добрива (карбамід) зберігаються на складах Одеського припортового заводу, розташованого поряд з портом.

Порт має спеціалізоване оснащення, до якого входять шість судноавантажувачів напівпортальних; 10 стендерів для наливних хімічних вантажів; два портальних крани, два вагоноперекидувачі; два стакери; шість дробильно-фрезерних машин; два залізовідметувача (рудно-вугільний комплекс, причали №5, 6), чотири судорозвантажувача (фосфоритний комплекс, причали № 16,17).

Крім зазначеного спеціалізованого комплексу, порт ще має: 22 портальних крани вантажопідйомністю від 5 до 200 т, один плавучий кран, три гусеничних крани, сім автомобільних кранів, 70 автоавантажувачів, 12 бульдозерів, вісім колісних тракторів та інші засоби механізації.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни.

Портовий флот має у своєму складі 22 судна, в тому числі буксири, буксири-кантувальники, плавучі бункерувальники, збиральники зливних вод, нафтосміттєзбиральники, пожежні судна, лоцманські, пасажирські та робочі катери; нафто- та нафтоналивні баржі; плавмайстерню; понтони; причали та інші плавзасоби.

Порт за своїм технічним забезпеченням унікальний, має:

- комплекс за перевантаження хімічних вантажів наливом;
- комплекс за перевантаження карбаміду наливом і у тарі;
- вугільно-рудний комплекс;
- фосфоритний комплекс.

Порт Миколаїв

Миколаївський порт розташований на півострові, утвореному річками Південний Буг та Інгул на 35-му км від впадання Південного Бугу в Дніпро-Бузький лиман. Підходи до порту з моря здійснюються каналом довжиною 82 км та проектною глибиною 10,6 м. Навігація в порту цілорічна, але в суворі зими крига на акваторії може триматися понад 90 діб (лютий – березень). Судна проводяться за допомогою криголамів.

Причальний фронт порту має дев'ять вантажних причалів довжиною 1866 пог. м з глибинами 9–10,5 м і два пасажирських причали довжиною 121 пог. м. Загальна площа складів дорівнює 224 тис. м², з яких 22,9 тис. м² критих приміщень і 202 тис. м² відкритих складських майдан-

чиків. У порту є елеватор. Перевантажувальне устаткування складається з 24 порталних кранів вантажопідйомністю від 5 до 200 т, двох плавучих кранів, семи гусеничних автомобільних та залізничних кранів, 70 автотонавантажувачів, дев'яти пневмонавантажувачів, 10 електронавантажувачів, 15 ковшових навантажувачів, комплексної установки для перевантажування руди, двох портових тягачів, 15 тракторів і бульдозерів.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни. Через річку Південний Буг і Дніпровський лиман порт сполучений з внутрішніми водними шляхами України. Проектна пропускна спроможність порту складає 11,7 млн.т. Портовий флот має у своєму складі 23 судна, в тому числі буксири, збиральники зливних вод, нафтосміттєзбиральники, пожежне судно, ліхтери та баржі, пасажирські катери, плавпричал та інші плавзасоби.

Основні технічні особливості порту: перевантажувальний рудний комплекс та наявність в порту елеватора.

Порт Жовтневий

Порт розташований на лівому березі р. Південний Буг в 15,5 милях від його гирла. Навігація в порту цілорічна, але в суворі та середньої суворості зими судна проходять у порт за допомогою криголамів.

Льодове проведення у люті зими може складати до 90 діб (з грудня по лютий).

Причальний фронт порту має шість вантажних причалів довжиною 1480 пог. м з глибиною 9,75 м два два допоміжних причали.

Загальна площа складів дорівнює 476,4 тис. м², з яких 68,8 тис. м² критих приміщень і 407,6 тис. м² відкритих складських майданчиків.

Перевантажувальне устаткування складається з 12 порталних кранів, двох мобільних кранів, 15 автонавантажувачів, п'яти електронавантажувачів та іншого обладнання. Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни. Через річку Південний Буг і Дніпровський лиман порт сполучається з внутрішніми водними шляхами України.

Основною технічною особливістю порту є наявність значної площі закритих та відкритих майданчиків для накопичення вантажів.

Порт Жовтневий виділився з порту Миколаїв в 1993 році.

Порт Херсон

Херсонський порт розташований на правому березі р. Дніпро та на лівому березі р. Кошева в 15 милях від Дніпро-Бугського лиману. Навігація в порту цілорічна, але в суворі та середньої суворості зими судна

проходять у порт за допомогою криголамів. Льодове проведення у люті зими може тривати до 120 діб (з грудня по березень).

Причальний фронт порту має шість вантажних причалів довжиною 932 пог. м і глибиною від 3,7 до 8,25 м та необладнаного берега у затоках №1, 2 загальною довжиною 310 пог. м глибиною 7–8,25 м, пасажирського причалу довжиною 160 пог. м, двох допоміжних причалів.

Загальна площа складів дорівнює 56,4 тис. м², з яких 14,4 тис. м критих приміщень і 42 тис. м² відкритих складських майданчиків. У порту є елеватор.

Основними засобами механізації для перевантаження є крани. Перевантажувальне устаткування складається з 17 порталних кранів, шести плавучих кранів, чотирьох мобільних кранів, 111 авто- та електро-навантажувачів, плавучого зерноперевантажувача, 21 спецмашин для вагонних робіт, чотирьох спецмашин для трюмних робіт, восьми бульдозерів, іншого обладнання.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, які сполучаються з відповідними магістральними шляхами країни. Порт пов'язаний з внутрішніми водними шляхами України.

Проектна пропускна спроможність порту складає 4,2 млн. т.

Портовий флот має у своєму складі 35 суден, які виконують транспортну та допоміжну роботи (самохідні та несамохідні вантажні судна, буксири, збиральники зливних вод, нафтосміттєзбиральники, водолії, плавбункерувальники, пожежне судно, катери різного призначення, інші плавзасоби).

Основні технічні особливості порту:

- Наявність в порту елеватора.
- Наявність об'єднаного пасажирського вокзалу, що обслуговує пасажирів морського та річкового транспорту.

Порт Ялта

Ялтинський порт розташований в південно-східній частині Кримського півострова. Порт має цілорічну навігацію. Крига у районі не спостерігається. Причальний фронт порту складається з чотирьох пасажирських причалів довжиною 779 пог. м з глибиною від 7,2 до 9,75 м. Порт має допоміжний причал загальною довжиною 172 пог. м глибиною 6,5 м. Причали вантажного району призначені для переробки масових вантажів, оскільки порт не має залізничних підходів.

Площа відкритих складів дорівнює 3,6 тис. м².

Перевантажувальне устаткування складається з порталних, пла-

вучих та мобільних кранів, авто- та електронавантажувачів, бульдозерів та екскаваторів.

Портовий флот має суховантажні транспортні судна, службово-допоміжний флот (буксири-кантувальники, збиральники забруднених вод, нафтосміттєзбиральники, лоцманські катери, інші плавзасоби).

Основні технічні особливості порту:

- Глибоководні пасажирські причали.
- Наявність морського пасажирського вокзалу.

Порт Феодосія

Порт розташований у західній частині Феодосійської затоки, на північному березі бухти Феодосійська східного узбережжя Кримського півострова. Навігація в порту цілорічна, але в суворі зими може з'являтися плаваючий лід.

Причальний фронт порту має три вантажних причали довжиною 421 пог. м з глибинами 5,8–7,25 м, два пункти безпричального наливу нафтопродуктів, пасажирський причал довжиною 240 пог. м., допоміжний причал. Порт має морський вокзал.

Загальна площа складів складає 13,4 тис. м², з котрих 3,3 тис. м² критих приміщень і 10,1 тис. м² відкритих складських майданчиків.

У складі перевантажувального устаткування порт має порталні крани, авто- та електронавантажувачі, спецмашини для трюмних робіт, пневмоперевантажувачі, трактори, бульдозери, інше обладнання.

Порт має залізничні та автомобільні підходи, які сполучаються з відповідними магістральними шляхами країни,

У складі портового флоту є транспортні судна, пасажирські катери, буксири-кантувальники, плавбункерувальники, збиральники зливних вод, нафтосміттєзбиральники, водопостачальники, пожежне судно, інші плавзасоби.

Основною технічною особливістю порту є наявність в ньому двох пунктів безпричального наливу нафтопродуктів.

Порти Азовського басейну

Порт Керч

Керченський морський порт розташований у верхів'ї Керченської бухти, на західному узбережжі Керченської протоки. Підхід суден з Азовського моря до порту здійснюється по природній глибині до десятиметрової ізобати, потім по Керч-Єнікальській протоці, далі по Керченській протоці (довжина 2,5 км) та акваторії порту.

Навігація у порту цілорічна. Взимку виникає потреба у проведенні суден за допомогою криголамів. Максимальна тривалість судового льодового покриття в суворі зими досягає 50 діб.

Причальний фронт порту має шість вантажних причалів довжиною 1134 пог. м з глибинами 6,7–9,75 м та два допоміжних причали.

Пропускна спроможність порту складає 1285 тис. т. Порт спеціалізувався на переробці залізних руд, які перевозилися з Кримського півострова до комбінату «Азовсталь» у м.Маріуполь.

Загальна площа складів дорівнює 118,9 тис. м², з котрих 11,3 тис. м² критих приміщень і 107,6 тис. м² відкритих складських майданчиків.

Перевантажувальне устаткування порту складається з 32 портальних кранів вантажопідйомністю 5–40 т, плавучого крану вантажопідйомністю 100 т, 75 авто- та електронавантажувачів, шести мобільних кранів, чотирьох контейнерних навантажувачів, трьох пересувних пневмоперевантажувачів «Нойеро», двох конвейєрних розвантажувальних машин «Боймер», двох тракторонавантажувачів «Комацу», двох локомотивів та іншого обладнання (портові тягачі, бульдозери, екскаватори, трактори, причепа).

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни.

У складі портового флоту є 17 суден, в тому числі: лоцманські та роз'їзні катери, буксири, плавбункерувальники, водолії, плавучі причали, збиральники зливних вод, нафтосміттєзбиральники, інші плавзасоби).

В порту можуть бути виконані ремонтні роботи по корпусу та механізмах суден.

Порт Бердянськ

Порт розташований в північно-західній частині Бердянської затоки на півночі Азовського моря. Порт захищений зі сходу Широким та Вузьким молами, а з півдня та південного сходу хвилерізом (650 м), що забезпечує надійну стоянку суден. До порту веде підхідний канал довжиною 11 миль.

Навігація в порту цілорічна, взимку судна проходять у порт за допомогою криголамів. Тривалість суцільного льодового покриття у суворі зими може складати до 108 діб.

Причальний фронт порту має дев'ять вантажних причалів довжиною 1520 пог. м. Крім того, порт має пасажирський причал довжиною 99 пог. м, що призначений для суден місцевих пасажирських ліній.

Загальна площа складів дорівнює 86,5 тис. м², з яких 12 тис. м² критих приміщень і 74,5 тис. м² відкритих складських майданчиків, з яких

11,3 тис. м² призначені для переробки вантажів у контейнерах і накатних вантажів та 32,2 тис.м² для накопичення автотехніки, розташована за межами порту.

Перевантажувальне устаткування складається з 33 порталних кранів вантажопідйомністю 5–40 т, плавучого крану вантажопідйомністю 100 т, 72 авто- та електронавантажувачів, трьох мобільних кранів, двох фронтальних контейнерних навантажувачів, трьох порталних пневмо-перевантажувачів, семи спецмашин для вагонних та трюмних робіт, шести локомотивів та залізничних тягачів та іншого обладнання (бульдозерів, тракторів, причепів, екскаваторів).

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни.

Пропускна спроможність порту складає 3,2 млн. т. Портовий флот має у своєму складі 18 суховантажних та пасажирських суден та суден службово-допоміжного флоту (буксири, збиральники зливних вод, нафто-сміттєзбиральники, плавбункерувальники, катери різного призначення, інші плавзасоби).

Основні технічні особливості порту:

- Можливість перевантаження вантажів у контейнерах та навалом.
- Наявність складських площ для накопичення автотехніки, що підлягає відправці морем.

Порт Маріуполь

Маріупольський порт розташований в західній частині північного берега Таганрозької затоки в 15 милях від входу до неї, біля гирла р. Кальміус. До порту веде підхідний канал проектною глибиною 9 м, довжина якого становить 9,4 милі. Внутрішня акваторія захищається від хвиль огорожувальними спорудами, які мають довжину більш як 4,2 пог. м. Біля чверті огорожувальних споруд потребують ремонту.

Навігація в порту цілорічна, в залежності від суворості зими судна проходять у порт за допомогою криголамів від 30 до 90 діб.

Причальний фронт порту має 18 вантажних причалів довжиною 2973 пог. м з глибинами від 6,4 до 10 м, з них три причали допоміжні довжиною 270 пог. м. Порт розділений на п'ять виробничо-перевантажувальних комплексів, основна спеціалізація яких — переобка вугілля, контейнерів. Генеральних вантажів. Всі діючі ВПК універсальні, за винятком ВПК-4 (причал №14) — вуглеперевантажувальний комплекс.

Загальна площа складів дорівнює 208,2 тис. м², з котрих 11,5 тис. м² критих приміщень і 196,7 тис. м² відкритих складських майданчиків.

Перевантажувальне устаткування складається з 62 порталних кранів вантажопідйомністю 5–40 т, двох плавучих кранів вантажопідйомністю 100 т, 167 авто- та електронавантажувачів, 15 мобільних кранів, трьох зернових перевантажувачів, баштового крану «Лібхер», п'яти портових тягачів та іншого обладнання (бульдозерів, тракторів, причепів, екскаваторів).

Порт має залізничні та автомобільні підходи, що поєднуються з відповідними магістральними шляхами країни.

Пропускна спроможність порту складає 7,83 млн. т.

Портовий флот має у своєму складі 34 судна службово-допоміжного флоту (буксири, водолюби, лоцманські судна, збиральники зливних вод, нафтоємні збиральники, катери різного призначення, інші плавзасоби).

Основні технічні особливості порту:

- Вугільний перевантажувальний комплекс.
- Контейнерний причал.
- Пасажирський вокзал.

У порту на Азовському судноремонтному заводі можна провести ремонт корпусу, механізмів та докування суден.

Річкові порти України

У сучасних умовах відправлення та прибуття зовнішньоторговельних вантажів здійснюється переважно через Запорізький, Дніпропетровський, Миколаївський, Херсонський річкові порти загального користування, а також відомий річковий порт Полтавського гірничо-збагачувального комбінату у м. Комсомольськ-на-Дніпрі. В невеликих обсягах та епізодично здійснюється переробка зовнішньоторговельних вантажів у Київському, Черкаському, Кременчуцькому, Ново-Каховському річкових портах і на причалах філіалу «Овод» спільного українсько-швейцарського підприємства «Демос», розташованих на території Дніпропетровського комбінату в м. Дніпродзержинську.

Річкові порти є транспортними вантажопереробними комплексами, які містять в собі:

- порталні, козлові, плавучі крани вантажопідйомністю від 5 до 30 т, екскаватори, автокрани, авто- та електронавантажувачі та інші механізми;
- гідротехнічні споруди, включаючи причали та захисні споруди;
- портові акваторії з підхідними фарватерами;
- відкриті складські території та закриті склади;

- під'їзні автомобільні та залізничні шляхи;
- ремонтні майстерні та інші допоміжні об'єкти.

Загальна потужність облаштованих причалів складає 11,7 км, на вантажно-розвантажувальних роботах використовується 158 порталних кранів загальною вантажопідйомністю 1379 т, 56 плавучих кранів, гідропісконавантажувачі та інша механізація. Загальна площа складських приміщень дорівнює 474,2 тис. м², з них критих – 15,2 тис. м². Протяжність портових залізниць – 32 км, внутрішніх портових автошляхів – 23 км.

Всі порти, за винятком Ново-Каховського, Стир-Горинського і Дніпровського райуправлінь, мають під'їзні залізничні колії.

Загальна добова пропускна спроможність річкових портів складає 20 тис. т. Обсяги переробки експортно-імпортних вантажів знаходяться в межах 1,4–2,1 млн. т щорічно.

Поряд з причалами загального користування вантажно-розвантажувальні роботи проводяться на причалах міністерств, відомств, підприємств, яких на теперішній час налічується 190 одиниць. За призначенням ці причали використовуються для навантаження та розвантаження зерна – 30 од., нафтопродуктів – 13 од., мінерально-будівельних вантажів – 120 од., інших шантажі в – 47 од. Загальна довжина причалів клієнтури складає 16,7 км, з них 9,2 км — обладнані причали, а решта розташовані на прикордонних берегах, де використовується плавуча механізація портів.

Порт Київ

Здійснює переробку генеральних і навалювальних вантажів, які перевозяться в прямому водному, змішаних залізнично-водному та автомобільно-водному сполученнях.

В межах діяльності порту функціонують три вантажних райони, спеціальний порт для прийому вугілля в Трипіллі (пристань №2). Крім причалів загального користування, порт обслуговує понад 40 вантажних причалів клієнтури. Довжина облаштованих причалів загального користування – 1694 м. Переробка генеральних вантажів здійснюється на причалах №1–6 другого вантажного району. Обсяги переробки зовнішньоторговельних вантажів незначні і складають в останні роки 20–40 тис. т.

Порт Черкаси

Здійснює переробку навалювальних і генеральних вантажів. Має автомобільні і залізничні під'їзні колії. В межах виробничої діяльності порту функціонують міський вантажний район і вантажні причали клієнтури в Ірклієві, Чигирині, Адамівці для прийому будівельних вантажів. Довжина

причального фронту району — 519 м. На його причалах перероблюються генеральні та будівельні вантажі. Обсяги переробки зовнішньо-торговельних вантажів складають 8–13 тис. т.

Порт Кременчук

Здійснює переважно переробку мінерально-будівельних матеріалів. Має під'їзні автомобільні дороги та залізничні колії. Переробка вантажів здійснюється в порту, який має п'ять причалів довжиною 415 м, та на клієнтурському причалі, на який перевантажуються мінерально-будівельні вантажі. Переробка генеральних вантажів виконується на причалах № 1,2 вантажного району. В останні роки порт відвантажує на експорт 12 тис. т вантажів.

Розташований поблизу Кременчуцького порту Комсомольськ, який є відомим портом Полтавського гірничо-збагачувального комбінату, спеціалізований на відправленні у внутрішньому сполученні щебеня та котунів на експорт. Річна розрахункова пропускна спроможність по відправленню котунів на експорт складає 7,5 млн. т, а за звітними даними в останні роки обсяг відвантаження окатишів коливався в розмірах від 140 до 1200 тис. т.

Порт Дніпродзержинськ

Основна номенклатура вантажообігу порту – шлак, пісок, гранульована продукція, метали та контейнери. В межах діяльності порту діє вантажна дільниця, на якій розташовано два причали загального користування, а також причали на кар'єрах. У зв'язку з незначною глибиною біля причалів міської дільниці (2,8 м), обробка великовантажного флоту викликає потребу довантаження суден на рейді плавкранами. В останні роки порт відвантажував метали на експорт в обсязі 10–30 тис. т на рік.

Причали заводу «Овод» і СП «Демос» мають довжину 500 м і глибину 3,5 м. Вони призначені для переробки шлакового щебеня у внутрішньому сполученні та металовідходів на експорт. В останні роки відправлення вантажів на експорт зійшло нанівець.

Порт Дніпропетровськ

Порт здійснює переробку вантажів, які перевозяться в прямому водному та змішаних автомобільно-водному, залізнично-водному сполученнях. Основна номенклатура вантажів порту: пісок, вугілля, метали, щебінь, контейнери. В межах діяльності порту функціонують вантажні райони Амур-Гавань, Нові Кайдаки, Міський район і пристань Новомосковськ, а також причали незагального користування по відвантаження щебеневої продукції, вивантаженню піску.

В останні роки у зв'язку з падінням обсягів навалювальних вантажів і зростанням металопродукції на експорт відбулися зміни в спеціалізації причалів. Переробка металопродукції на експорт зараз здійснюється у всіх трьох районах. Довжина причалів загального користування складає 1924 м, на яких встановлено 24 порталних крани загальною вантажопідйомністю 265 т. Незважаючи на досить високу технічну оснащеність, порт зазнає деяких труднощів через недостатні глибини біля причалів, що потребує використання понтонів при обробці багатонавантажувальних суден, а також через недостатні складські площі. Обсяги переробки зовнішньо-торговельних вантажів складають 200–400 тис. т.

Порт Запоріжжя

Здійснює переробку вантажів, які перевозяться в прямому водному, змішаних залізнично-водному та автомобільно-водному сполученнях. Основна номенклатура вантажів, які перероблюються в порту, – пісок, руда, будівельні матеріали, контейнери, метали.

В межах діяльності порту функціонують один–два вантажні райони, порт Нікополь, вантажні причали в Дніпрорудному, Новопавлівці, на Запорізькій ДРЕС і причали незагального користування в Магранці, Біленькому, Кам'янці. Перший вантажний район знаходиться у верхньому б'єфі греблі Дніпровської ГЕС. Загальна довжина причального фронту – 1961 м. Район обладнаний 26 порталними кранами загальною вантажопідйомністю 279 т. У сучасних умовах здійснюються будівельні роботи з подовження сьомої причальної лінії. Другий вантажний район розташований в нижньому б'єфі греблі. Довжина причального фронту – 445 м. Район обладнаний шістьма порталними кранами загальною вантажопідйомністю 40 т. З 1994 р. виконуються роботи з відправлення металопродукції на експорт. Запорізький порт переробляє близько 1 млн. т експортно-імпортних вантажів, що характеризує його як найбільший річковий порт. Обсяги переробки експортних вантажів складають 160–500 тис. т, в структурі експорту переважають будівельні вантажі та метал, в імпорті 95–99% займає руда, обсяги переробки якої складають 330–500 тис. т.

Порт Нікополь

Спеціалізується на переробці піску та генеральних вантажів. Довжина причального фронту – 105 м. Порт не має під'їзних залізничних колій. На теперішній час будується пірс для вивантаження труб на експорт.

Порт Нова Каховка

Спеціалізується на переробці мінерально-будівельних вантажів і в невеликих обсягах генеральних вантажів. До складу порту входять чоти-

ри причали аванпорту, причал пристані Велика Лепетиха та клієнтурські причали, розміщені в Каховському водосховищі та в нижньому б'єфі. Причали порту являють собою відкосну стіну завдовжки 460 м, на якій встановлено шість кранів. Порт не має під'їзних залізничних колій. На експорт відвантажується понад 5 тис. т.

Порт Херсон

Здійснює переробку вантажів у прямому, змішаних залізнично-водному та автомобільно-водному сполученнях. Порт перероблює в основному пісок, щебінь, метали та інші генеральні вантажі. Порт містить в собі центральний вантажний район, порт Гола Пристань. В межах діяльності розміщено 41 клієнтурний причал, на яких перероблюються мінерально-будівельні, хлібні та баштанові вантажі.

Центральний вантажний район має вертикальну бетонну стіну довжиною 558 м, на якій встановлено вісім порталних кранів загальною вантажопідйомністю 80 т. У порту за допомогою плавкранів на рейді завантажуються великовантажні судна.

Обсяги переробки експортних вантажів знаходяться в межах 170–400 тис. т. У структурі експорту переважають метали, хімічні та мінеральні добрива.

Порт Миколаїв

Здійснює переробку вантажів, які слідують в прямому водному, змішаних залізнично-водному та автомобільно-водному сполученнях. Порт переробляє мінерально-будівельні вантажі, руди, вугілля, метали, металобрухт. До складу порту входять центральний вантажний район в Миколаєві, причали в Олександрії, Вознесенську, Матвіївці, Очакові, Балабанівці, Ожарську, де перероблюються будівельні вантажі. В межах діяльності порту розташовані відомчі вантажні причали, елеватор, нафтобази, хлібоприймальні пункти.

Центральний вантажний район, в якому здійснюється переробка зовнішньоторговельних вантажів, має вертикальну залізобетонну стіну, на якій встановлено 10 порталних кранів загальною вантажопідйомністю 106 т. Глибини біля причалів — 5,6 м. У порту проектується будівництво двох причалів для відвантаження вугілля та металів, глибина яких дозволяє навантажувати судна з осадкою до 8 м. За останні роки вантажообіг порту зменшився. Обсяги переробки експортних вантажів щорічно складають понад 400 тис. т. Основними видами вантажів є метали, кокс, вугілля, руда.

6.7. СТАН МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Морські торговельні порти України на сучасному етапі є основною ланкою морського транспорту Укрморрічфлоту.

За п'ятиріччя, з 1996 по 2001 роки включно, визначились елементи стабілізації роботи портів, що виявились у зростанні обсягів переробки вантажів, обсягів перевезень вантажів і пасажирів.

Так, за 1996–2001 рр. у портах збільшилися: *вантажопереробка на 59%* і склала у кінці періоду, що розглядається, 89,0 млн. т (додатково до цього через порти і причальні споруди інших відомств перероблюється близько 18% наведеного обсягу); дохід – майже у 3,1 рази, а балансовий прибуток зріс при цьому у 1,5 рази.

Нарощуються темпи з обсягів інвестицій в морські порти, особливо в Одесу, Іллічівськ, Южний, Маріуполь.

Подальшому розвитку портів сприяла «Програма стабілізації і розвитку морського і річкового транспорту України до 2005 року».

Переробка транзитних вантажів через морські порти Мінтрансу України у 2001 році досягла 36,03 млн. т, що у загальному обсягу вантажопереробки складає 40%.

Основним вантажовласником транзитних вантажів є Російська Федерація, на долю якої припадає близько 80% загального обсягу транзитного вантажопотоку через українські морські порти.

Перевантажні роботи з генеральними, насипними та іншими сухими вантажами виконуються, переважно, з використанням кранової схеми механізації.

Для перевантаження вантажів зі специфічними транспортними характеристиками в портах існують спеціалізовані перевантажувальні комплекси. В останні роки в деяких морських портах збудовані нові спеціалізовані комплекси для перевантаження нетрадиційних вантажів.

У 10 портах експлуатуються спеціалізовані перевантажувальні комплекси різного призначення:

- хімічних наливних вантажів – Южний;
- нафтоналивних вантажів – Одеса, Рені, Феодосія;
- харчових наливних вантажів – Іллічівськ, Одеса, Бердянськ;
- вугілля та руди – Южний, Миколаїв, Маріуполь;
- хімічних вантажів та мінералів (навалом) – Южний, Одеса, Херсон, Іллічівськ, Миколаїв;
- зернових вантажів – Одеса, Іллічівськ, Миколаїв, Херсон;

- контейнерів – Одеса, Іллічівськ, Маріуполь, Ізмаїл;
- колісних вантажів (Ро-Ро) – Іллічівськ, Скадовськ, Рені;
- залізничних вагонів (поромний комплекс) – Іллічівськ.

При цьому морські торговельні порти Мінтрансу України мають на сьогодні резерв пропускної спроможності у розмірі близько 30%, але зазначений резерв припадає здебільшого на перевантажувальні комплекси універсального призначення з крановою схемою механізації вантажних робіт.

Експортні і транзитні перевезення здійснюються, переважно, у змішаному залізничному, залізнично-водному сполученні. У зв'язку з цим, значний зріст обсягів вантажопереробки обумовив низку проблем у координації роботи морських портів і передпортових та припортових залізничних станцій, а також залізниць у цілому.

Неузгодженість у формах технічної та технологічної взаємодії морських портів і залізниць в питаннях комплексного розвитку інфраструктури є причиною диспропорції в їх пропускних спроможностях, що призводять до значного скупчення вагонів з вантажами на передпортових і припортових станціях і у портах, а також до недовикористання потужностей перевантажувальних комплексів. На сьогодні технічні можливості окремих портів з навантаження-вивантаження вагонів перевищують технічні можливості припортових станцій з приймально-сортувальних операцій і операцій подачі вагонів на причальні вантажні фронти на 10–15%.

Поява у сфері зовнішньоторговельних і транзитних перевезень нетрадиційних видів вантажів, входження України у мережу МТК викликало потребу розвитку відповідних потужностей перевантажувальних комплексів і інфраструктури морських торговельних портів, у тому числі колійного господарства портів і залізничних станцій, що їх обслуговують.

Для підвищення ефективності роботи морських транспортних вузлів з урахуванням розбудови національної мережі міжнародних транспортних коридорів потребують вирішення проблеми забезпечення збалансованого розвитку інфраструктури морських торговельних портів і припортових залізничних станцій.

Реалізація всіх цих проблем передбачена Комплексним планом розвитку портів і залізничних станцій.

Плани розвитку морських портів складено на підставі узагальнення одержаної від морських портів інформації щодо їх комплексного розвитку.

Перспективні обсяги вантажопереробки планується освоїти за рахунок нарощування потужності перевантажувальних комплексів, у тому

числі спеціалізованих для окремих видів вантажів, і розвитку внутрішньо-портової транспортної інфраструктури.

Комплексним планом забезпечується відповідність між пропускними спроможностями морського і залізничного вантажних фронтів окремих перевантажувальних комплексів портів у цілому.

Необхідно визначити, що вантажна база українських портів Дунайського басейну різко скоротилася внаслідок спільного впливу групи негативних факторів, серед яких важливе місце займає різке погіршення умов судноплавства на нижньому Дунаї:

- блокування судноплавних шляхів на югославській ділянці;
- різке зростання тарифів і ставок збору при переході по Сулінському каналу;
- відсутність національного глибоководного суднового ходу у сполученні Дунай–Чорне море;
- тарифна неузгодженість при перевезеннях вантажів залізничним транспортом (спільно Молдови і України) у порт Рені;
- державна підтримка з боку інших країн розвитку румунського порту Констанца та судноплавного каналу Чорновода.

Події останнього десятиріччя негативно відобразились на соціально-економічному стані Ренійського, Ізмаїльського і Усть-Дунайського морських портів.

Припинилося судноплавство по Прорвинському каналу через відсутність коштів для виконання постійно зростаючих обсягів щорічних ремонтних днопоглиблювальних робіт.

Природним водним шляхом у сполученні Дунай–Чорне море на українській ділянці залишився з'єднувальний канал Усть-Дунайського порту, який необхідно реконструювати з метою скорочення заносимості акваторій порту при забезпеченні можливості проходу по ньому транспортних суден типу «ріка–море».

Остання обставина, крім всього, призвела до того, що українська ділянка Нижнього Дунаю разом з морськими портами не включена в систему сьомого міжнародного транспортного коридору.

Проблема відновлення судноплавства на українській ділянці ріки Дунай і створення національного глибоководного виходу у Чорне море розглядалася у Мінтрансі України і Державному департаменті морського і річкового транспорту.

Підготовлені технічні рішення і техніко-економічні обґрунтування будівництва глибоководного каналу Дунай–Чорне море у декількох варі-

антах трасування і конструкцій, які підтверджують доцільність будівництва такого каналу з метою залучення в порти Дунаю нових вантажопотоків і поживлення судноплавства на українській ділянці ріки Дунай.

При прийнятті Урядом остаточного рішення буде розроблений план будівництва цього комплексного об'єкту.

6.8. ОСНОВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ПОРТІВ

Програма соціально-економічного розвитку морських торговельних портів до 2010 р. виходить з основних принципів, які закладені в Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2020 року.

Мета програми: зростання обсягів перевалювання вантажів в українських морських портах на 30 відсотків (з 89 млн. тонн у 2001 р. до 115 млн. тонн у 2010 р.) шляхом введення в експлуатацію з 2001 до 2010 р. спеціалізованих перевантажувальних комплексів в морських портах загальною потужністю 30 млн. тонн на рік.

Основні завдання Програми:

Створити надійну матеріально-технічну базу морських портів, яка відповідає у кількісному відношенні вимогам розвитку української економіки і зовнішньої торгівлі, у якісному відношенні – найвищим світовим стандартам.

Зміцнити взаємодію морських торговельних портів із суміжними видами транспорту і вантажовласниками у межах логістичних товаропровідних систем і міжнародних транспортних коридорів, які проходять по території України.

Підвищити рівень навігаційної і екологічної безпеки в морських торговельних портах.

Підвищити ефективність державного регулювання роботи і розвитку морських торговельних портів, що забезпечить реалізацію інтересів держави без обмеження господарчої самостійності підприємства.

Програма містить комплекс заходів, які передбачають:

- створення і модернізацію термінальних комплексів, впровадження прогресивних транспортно-технологічних систем, їх відповідність світовим стандартам і європейській транспортній системі;
- створення умов, що сприяють збільшенню обсягів міжнародних транзитних перевезень через порти України, доведення до міжнародних стандартів якості транспортних послуг;

- розробка і створення нормативно-правової бази транспортного і транспортно-технологічного забезпечення роботи портів у взаємодії із суміжними видами транспорту, приведення діючого законодавства в цій сфері діяльності у відповідність з міжнародним.

6.9. ПОРТОВІ ТАРИФИ

Система портових тарифів

Завдяки своєму вигідному географічному розташуванню морські порти української частини Чорного, Азовського морів і р. Дунай історично є морськими воротами, на які зорієнтовано значні вантажопотоки зовнішньоторговельних і транзитних вантажів.

Морські порти – багатофункціональні підприємства. Здійснення вантажно-розвантажувальних робіт і зберігання вантажів на складах, а також послуги, що надаються судовласникам, є основною діяльністю портів.

Формування ціни на морському транспорті складається з вартості перевалки вантажів у морських портах і вартості перевезення вантажів (фрахту). Фрахт містить у собі як витрати судовласника щодо вмісту судна в рейсі, так і витрати на оплату портових зборів за послуги, що надаються суднам з метою забезпечення безпечного проведення суден у порт і з порту, включаючи стоянку в порту.

Тарифи на перевезення вантажів морським транспортом (фрахтові ставки) державою не регулюються і їх рівень визначається світовими цінами, що склалися на ринку цих послуг.

Тарифи на послуги в морських портах підлягають державному регулюванню і складають систему портових тарифів, що включає:

За розрахунками із судовласниками:

1. Збір і плату за послуги, що надаються суднам у морських торгових портах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 27.06.96 р. №214, у редакції наказу Мінтрансу України від 15.12.2000 р. № 711.

За розрахунками з вантажовласниками:

2. Збірник тарифів на роботи й послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 р. №392 за узгодженням з Міністерством економіки і Держстандартом, із змінами і доповненнями.

Місцеві тарифи, які затверджує начальник порту, на роботи і послуги, що надаються суднам, вантажовласникам та іншій клієнтурі в морських портах.

Збір і плату за послуги, що надаються суднам у морських торгових портах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 15.12.2000 р. №711, включають тарифи за послуги лоцманів, що надаються суднам для проведення їх у порт і з порту, служб постів регулювання руху суден, буксирів при виконанні швартовних операцій, а також агентські послуги.

Слід зазначити, що судові портові збори не є основним чинником, що визначає конкурентоспроможність морських портів. У вартості фрахту вони складають порівняно незначну частку витрат, а тому є більш стабільними і не зазнають впливу кон'юнктури ринку, як тарифи на вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання й інші послуги, що надаються вантажовласникам.

Розглядаючи портові збори, як частину загальної транспортної складової, Міністерство транспорту і Міністерство економіки вживають заходи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських портів і збільшення транзитних вантажопотоків шляхом подальшого удосконалення портових зборів.

Зміни і доповнення, внесені до вищезгаданих нормативних документів передбачають розширення сфери пільгових умов для судовласників при оплаті портових зборів, зокрема:

- для створення рівних економічних умов для всіх суб'єктів підприємницької діяльності, які виконують роботи і послуги в морських портах і на морських причалах СРЗ, установлений єдиний порядок нарахування й стягнення портових зборів, незалежно від форми власності і відомчої належності портів (причалів);

- порядок обчислення умовного об'єму суден приведено відповідно до Міжнародної конвенції 1969 р., що забезпечить певне зниження витрат судовласників на оплату усіх видів портових зборів і платежів;

- введено знижувальний коефіцієнт 0,7 для суден типу РО-РО, Ро-флоу, ПРО, контейнеровозам, скотовозам, ліхтеровозам, автомобілевозам;

- передбачено пільги для річкових самохідних суден і суден типу ріка-море пароплавств, що є членами Братиславської угоди;

- не підвищуються ставки лоцманського збору, якщо судно змушене стояти у нічний час у зв'язку з отриманням дозволу на вхід судна в канал тощо.

Крім того, передбачається надання знижок для деяких типів суден при проходженні глибоководними морськими каналами (Керченський, Бугсько-Дніпровсько-лиманський і Херсонський).

Збірник тарифів на роботи й послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України встановлює тарифи за перевалку вантажів у портах (акордні ставки, виняткові ставки, портовий вантажний збір, плата за зберігання вантажів), а також портовий криголамний збір. Цими ставками оплачується весь набір (акорд) робіт порту, пов'язаний з перевалкою вантажу через порт. Якщо це експортний генеральний вантаж, що прибуває в порт у залізничних вагонах чи автотранспортом, то порт зобов'язаний вивантажити цей вантаж з вагонів автомашини на склад, потім після певного часу зберігання навантажити його на судно. Укладання генерального вантажу на судні і штивка насипного експортного вантажу на судні також є обов'язком порту і входять в акорд робіт, що оплачуються акордними ставками. Якщо генеральний експортний вантаж прибуває в порт закріпленим на залізничних платформах, то акордна ставка включає витрати порту на його розкріплення, а при навантаженні надалі цього вантажу на судно – витрати на звичайне його кріплення. З імпорتنих вантажів – операція зворотна.

Цей повний набір робіт оплачується вантажовласниками за акордними ставками 1-ої категорії.

Акордні ставки 2-ої категорії менші акордних ставок 1-ої категорії на величину витрат порту, пов'язаних з вивантаженням вантажу, що прибуває в порт залізницею чи автотранспортом, на склад порту або в зворотному напрямку.

Акордні ставки 3-ої категорії (стивідорна ставка) включають набір операцій, пов'язаних із навантаженням вантажу на судно за умови, що вантаж перебуває на причалі уздовж борта судна в межах вильоту його вантажних засобів (чи назад).

Оскільки акордні ставки 3-ої категорії відповідають набору робіт, що оплачуються стивідорними ставками, стягнутими в іноземних портах, акордні ставки 3-ої категорії іноді називають стивідорними ставками.

Акордні ставки 2-ої категорії складають 75% акордної ставки 1-ої категорії, акордні ставки 3-ої категорії – 60% її величини.

Докладний перелік (набір) робіт, що оплачуються акордними ставками, а також робіт, що ними не оплачуються, щодо експортних, імпорتنих і каботажних вантажів наведено у згаданому Збірнику тарифів. У цьому полягає особливість діючих тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи у вітчизняних морських портах.

Умовами нарахування і стягування тарифів за переробку вантажів у портах, включаючи плату за зберігання, портам надано право самостійно надавати знижки до 30%, знижки понад 30% до 50% надаються за погодженням з Міністерством транспорту України. Крім цього, умовами застосування ставок плат за зберігання вантажів портам надане право за необхідності не застосовувати прогресивні ставки плат за зберігання вантажів. Портам також надано право збільшувати терміни безкоштовного зберігання експортних і транзитних вантажів (за виключенням контейнерів) на відкритих складах до 30 діб, на закритих до 10 діб.

Як виключення, за умови економічної доцільності термін безкоштовного зберігання може збільшуватися до 60 діб на відкритих складах і до 20 діб на закритих складах.

Діюча гнучка система тарифів, що дає портам право застосовувати широкий діапазон знижок з усіх видів послуг, надає практично необмежені можливості у виборі порту з максимально можливими пільгами.

Портовий вантажний збір стягується з вантажовласників за вантажі, що переробляються елеватором на причалах порту (зерно насипом), нафтогавані або нафтопричалах порту (нафта та нафтопродукти наливом), а також з усіх вантажів, що переробляються на причалах портів силами та засобами клієнтури.

Портовий вантажний збір обчислюється за масою вантажу брутто та стягується з кожної метричної тонни за такими ставками, дол. США за 1 т:

- а) з вантажів, що переробляються елеватором на причалах портів – 2,0;
- б) з вантажів, що переробляються на причалах нафтогавані та нафтопричалах портів – 1,5;
- в) з вантажів, що переробляються силами та засобами клієнтури на загальних причалах портів – 1,0;
- г) з хімічних вантажів, що переробляються силами та засобами клієнтури на спеціальних причалах порту «Южний»:
 - рідких (аміак, суперфосфорна кислота, метанол та ін.) – 9,30;
 - твердих (карбамід в тарі та навалом) – 2,0.

Плата за зберігання зовнішньоторговельних вантажів

Зберігання експортних і транзитних вантажів

За зберігання експортних та транзитних вантажів, що прибули в порт (за винятком вантажів у контейнерах), плата не стягується протягом перших чотирьох календарних діб з моменту їх надходження) (неповна доба вважається повною). Після закінчення вказаного терміну та до моменту вивезення вантажів з порту з одержувача стягується плата

за зберігання вантажів за ставками залежно від маси вантажу, вказаної в транспортному документі.

Портам надається право збільшувати термін безоплатного зберігання експортних і транзитних вантажів (за винятком вантажів у контейнерах) на відкритих складах – до 30 діб, на закритих складах – до 10 діб. Як виняток, за умови економічної доцільності, терміни безоплатного зберігання можуть збільшуватися до 60 діб на відкритих складах і до 20 діб – на закритих складах.

Зберігання контейнерів з експортними та транзитними вантажами

За зберігання протягом однієї доби з моменту прибуття у порт контейнерів з експортними та транзитними вантажами плата не стягується. Після закінчення вказаного терміну та до моменту навантаження контейнерів на судно або інший транспортний засіб плата стягується за кожний контейнер, незалежно від виду та кількості вантажів, що в ньому знаходяться, за ставками залежно від номінальної маси (брутто) контейнера.

Портам надається право збільшувати термін безоплатного зберігання до 10 діб.

Плата за зберігання вантажів стягується за ставками першого дня зберігання у випадках:

- зберігання вантажів за господарськими договорами в межах строків та норм, що встановлені цими договорами;
- якщо вантаж завезено в порт для подальшого перевідправлення морським або річковим шляхом протягом поточної навігації;
- зберігання вантажів, що концентруються в портах відправлення на визначений термін або на визначене судно.

Зберігання імпорتنих вантажів

За зберігання імпорتنих вантажів, які прибули в порт (за винятком вантажів в контейнерах), плата не стягується протягом перших чотирьох календарних діб з моменту їх надходження в порт (неповна доба вважається повною). Після закінчення вказаного терміну та до моменту вивезення вантажів з порту з одержувача стягується плата за зберігання вантажів за встановленими ставками.

Зберігання контейнерів з імпортними вантажами

За зберігання протягом однієї доби з моменту прибуття у порт контейнерів з імпортними вантажами плата не стягується. Після закінчення вказаного терміну та до моменту вивезення контейнерів з порту з одер-

жувача стягується плата за кожний контейнер, незалежно від виду та кількості вантажів, що в ньому знаходяться, за ставками в залежності від маси (брутто) контейнера.

Зберігання порожніх контейнерів

Плата за зберігання порожніх контейнерів стягується за ставками залежно від номінальної маси (брутто) контейнера.

При врученні обумовленої сторонами порту рознарядки (на відправлення прибулого вантажу) пізніше терміну прибуття судна, понад вказані у попередньому пункті плати, за кожну прострочену добу вручення рознарядки стягується плата за ставками відповідних днів нормативного зберігання (10 діб) вантажів.

Незалежно від терміну видачі рознарядки на відвантаження вантажу, що прибув, в тому числі у контейнерах, за кожну добу його фактичного зберігання, починаючи з п'ятого дня після прибуття судна в порт, стягується плата в таких випадках:

- експертизи вантажів на вимогу вантажовласника;
- затримки погодження між вантажовласником та залізницею умов відправки з порту вантажів у нетранспортабельній тарі (невідповідність ГОСТам, технічним умовам тощо), а також умов відправки із порту важковагових, негабаритних та інших імпорتنих вантажів, для відправки яких на залізницю потрібне виготовлення обмірних ескізів відвантаження та креслень закріплення їх на спеціальному чи облаштованому залізничному поїзді (за всі комплектуючі вантажі місця за коносаментом незалежно від того, які з них вимагали погодження);
- надходження рознарядки на відправку вантажів прямого змішаного залізнично-водного сполучення за відсутності плану перевалки;
- видачі рознарядки на невагонні партії вантажів та необхідності комплектації збірних вагонів у зв'язку з відмовою залізниці прийняти ці вантажі у контейнерах або дрібною відправкою;
- наявності тимчасових заборон залізниці, які вказані в рознарядці;
- видачі рознарядки на здачу вантажів місцевим одержувачам (у цьому випадку порт повідомляє місцевих одержувачів про наявність вантажу);
- надходження транзитних та реекспортних вантажів за відсутності плану їх відвантаження;
- відсутності частково або повністю маркування чи супроводжувачої документації;
- затримки у відправці вантажу через несплату послуг порту.

- затримки відправлення вантажу через неподачу автотранспорту у терміни, обумовлені договором (рознарядкою).
- при зберіганні імпорتنих вантажів, у т. ч. у контейнерах, понад нормативний термін (10 діб)».

Ставки збору за роботу криголамів

Основні положення

Ставки криголамного збору встановлено за роботу криголамів, що здійснюють проводку суден в (з) порти Чорноморсько-Азовського басейну і р. Дунай (далі – «портовий криголамний збір»). Портовий криголамний збір стягується портами України протягом встановленого періоду з кожної тонни вантажу або з кожного контейнера, що доставляється або вивозиться з порту.

Віднесення вантажів до класів при розрахунку портового криголамного збору проводиться за класифікацією встановленої тарифної номенклатури для суховантажів. При перевезенні наливних вантажів, а також автотехніки, яка навантажується (розвантажується) своїм ходом портовий криголамний збір стягується за XIV класом ЄТСНВ для суховантажів.

При перевезенні навантажених універсальних контейнерів, що належать транспорту, а також вантажовласникам, або які орендовані ними, портовий криголамний збір стягується згідно з табл. 2.7. Ставки портового криголамного збору встановлено за один контейнер незалежно від роду і кількості навантаженого в нього вантажу.

При перевезенні навантажених спеціальних контейнерів та порожніх спеціальних контейнерів портовий криголамний збір стягується за ставками, що встановлені для універсальних контейнерів відповідної номінальної маси брутто.

При перевезенні порожніх контейнерів портовий криголамний збір в усіх випадках стягується із знижкою у розмірі 50% від ставок збору за перевезення навантажених контейнерів.

При перевезенні інших вантажів та навантажених контейнерів до ставок портового криголамного збору, за домовленістю сторін, можуть застосовуватися знижки до 50 відсотків.

При перевезенні навантажених та порожніх спеціальних контейнерів портовий криголамний збір стягується за ставками, що встановлені для універсальних контейнерів відповідної номінальної маси брутто.

Роботи, які не оплачуються за акордними ставками

З експорту та каботажу у порту відправлення

Приведення до габаритного стану вантажних місць (зрізання кутів, зменшення висоти або ширини вантажних місць тощо).

Г р у п у в а н н я з метою формування суднової партії вантажів, які завезені в різний час у порт, за країнами та портами призначення, а також за окремими коносаментними партіями.

Р о з п а к у в а н н я вантажних місць для визначення якості, сорту та перевірки вантажу на вимогу вантажовласників, карантинних, митних та інших компетентних органів і наступне приведення розпакованих місць у попередній стан.

З в а ж у в а н н я вантажів, включаючи встановлення на ваги та зняття з них.

П і д р и в а н н я та розпушування всіма можливими засобами вантажів, що прибули у порт у зім'ятому, злежаному або мерзлому вигляді, під час їх розвантаження із суден або вагонів.

Р о з б і р а н н я спеціальних пристосувань під час розвантаження із залізничних платформ обладнання та засобів транспортування.

О ч и щ е н н я залізничних вагонів після перевезення вугілля, чавуну, металобрухту, добрива, інших навалочних та забруднюючих вантажів.

З а ч и щ е н н я залізничних цистерн після злиття з них рослинних та тваринних жирів і мастил.

О б л а д н а н н я суден для перевезення тварин, важковагових, довгомірних, негабаритних, небезпечних та спеціальних вантажів, а також вантажів, які вимагають особливого температурного режиму перевезень.

Р о б о т и, пов'язані зі збереженням якості вантажів, які швидко псуються, і запобігання їх швидкому псуванню у тих випадках, коли необхідність у цих роботах виникає з незалежних від порту обставин.

О б м і р ю в а н н я вантажів.

С п е ц і а л ь н е закріплення вантажів у трюмах та на палубах суден (з використанням зварювальних робіт, улаштуванням кульблків, вимостів, настилів, стелажів, виготовленням металевих деталей, кріплень і т. і.), включаючи вартість матеріалів.

П р и й м а н н я та доставка малих партій вантажів та контейнерів у порт із залізничних станцій та аеровокзалів, а також посилок з поштових відділень.

М а р к у в а н н я вантажів.

З в і л ь н е н н я від закріплень на вагонах важковагових, довгомірних та подібних вантажів.

У к р у п н е н н я вантажних місць шляхом пакетування.

П е р е в е з е н н я вантажів залізницею у морський порт або з морсь-

кого порту, включаючи подання та відведення вагонів силами та засобами порту (як власними, так і орендованими) або силами та засобами залізниць.

І н ш і роботи, які не названі вище.

З імпорту та каботажу у порту призначення

З в і л ь н е н н я від закріплень на суднах важковагових, довгомірних, негабаритних та інших вантажів.

О ч и щ е н н я суден після розвантаження з них забруднюючих та інших вантажів та зараженого шкідниками зерна.

Н а д а н н я барж та інших плавзасобів для перевезення заражених вантажів, їх фумігація на суднах, баржах, вагонах, роботи з підвезення та навантаження фумігаційних препаратів, збирання, розвантаження, транспортування, знищення використаних препаратів, витрати внаслідок простою суден та барж, вагонів у зв'язку з вищевказаними операціями.

П р и в е д е н н я до габаритного стану вантажних місць, призначених для навантаження у вагони (зрізання кутів ящиків, зменшення висоти або ширини вантажних місць, розбирання обладнання і т. і.).

Г р у п у в а н н я повагонних партій з вантажів, що прибули на різних суднах, а також сортування вантажів за марками та сортами всередині коносаментних партій та групування вантажів, що прибули за різними коносаментами.

Р о з п а к о в у в а н н я вантажних місць, перевірка вантажів на вимоги вантажовласників, органів карантинного нагляду, митниці, інших компетентних органів та наступне приведення розпакованих місць у попередній стан, за винятком випадків, коли такі роботи передбачені діючими на морському транспорті правилами.

Р е м о н т тари, перетарування або перепакування вантажів, які прибули на суднах в порт у порушеній або неякісній тарі, а також згідно з окремими дорученнями вантажовласників.

З в а ж у в а н н я вантажів, включаючи подання їх на ваги та зняття з них.

П і д р и в а н н я та розпушення всіма можливими засобами вантажів, що прибули у порт в злитому, змішаному або мерзлому стані (включаючи здіймання каучука).

Р о з б и р а н н я на коносаментні партії або за найменуванням вантажів, що прибули в змішаному (не відсепарованому за коносаментами) вигляді.

О б л а д н а н н я вагонів (включаючи вартість матеріалів) для перевезення в них тварин, спецвантажів, вантажів, що вимагають особ-

ливого температурного режиму, важковагових, довгомірних, негабаритних та небезпечних вантажів; навалочних та насипних вантажів, що вимагають обладнання загороджень на дверях, а також обладнання неспеціалізованих залізничних платформ для перевезень контейнерів, в акордній ставці також не враховується вартість простою вагонів, пов'язаного з їх обладнанням.

Р о б о т и, пов'язані зі збереженням якості вантажів, які швидко псуються, і запобігання їх швидкому псуванню у тих випадках, коли необхідність у цих роботах виникає з незалежних від порту обставин.

П і д г о т о в к а вантажів до інспектування (каучук та ін.) та проведення робіт, які пов'язані з інспектуванням (перевіркою якості).

О б м і р у в а н н я вантажів.

С п е ц и ф і к у в а н н я за письмовим дорученням власників вантажів за масою кожного місця та складення повагонних товарних специфікацій на відправлені залізницею та видані на місці вантажі.

О т р и м а н н я дозволу залізниць для навантаження вантажів у вагони. Візування залізничних документів.

Д о с т а в к а одержувачу вантажів в контейнерах та повернення порожніх контейнерів у порт.

Д о с т а в к а малих партій вантажів та контейнерів на залізничні станції, аеровокзали та в поштові відділення.

П л о м б у в а н н я вагонів та контейнерів, які завантажуються у порту імпортними вантажами .

П е р е в е з е н н я вантажів залізницею у морський порт або з морського порту, включаючи подання та відведення вагонів силами та засобами порту (як власними, так і орендованими) або силами та засобами залізниці.

Інші роботи, що не вказані вище.

З каботажу, прямого змішаного залізнично-водного та прямого водного сполучень

Н а в а н т а ж е н н я та розвантаження вантажів з транспорту клієнтури не за прямим варіантом – для портів відправлення за призначенням каботажу, а також для початкових та кінцевих пунктів прямого водного або прямого змішаного залізнично-водного сполучення.

О б л а д н а н н я суден та вагонів під перевезення тварин, спецвантажів, вантажів, які потребують додержання особливого температурного режиму або швидко псуються, вантажовагових та небезпечних вантажів.

П і д р и в а н н я та розпушування всіма можливими засобами вантажів, які прибули в порт у злитому, злежаному або мерзлому вигляді.

З в а ж у в а н н я вантажів, включаючи встановлення на ваги та зняття з них.

Р о з п а к у в а н н я вантажних місць, перевірка вантажів за вимогами власників вантажу, карантинних, митних, інших компетентних органів та наступне приведення розпакованих місць в транспортабельний стан, за виключенням випадків, коли ці роботи передбачені діючими на морському транспорті правилами.

Р е м о н т тари або перепакування вантажів, які прибули на судах та залізницею в порт у порушеній або неякісній тарі, а також за окремими дорученнями власників вантажів.

О ч и щ е н н я суден після перевезення в них забруднюючих вантажів та зараженого шкідниками зерна.

О ч и щ е н н я залізничних вагонів після перевезення вугілля, руди, металобрухту, добрив та інших навалочних, а також забруднюючих вантажів.

Р о б о т и, що пов'язані зі зберіганням якості вантажів та запобіганням псуванню вантажів у тих випадках, коли необхідність у цих роботах виникає за обставин, які не залежать від порту.

П р и в е д е н н я до габаритного стану вантажних місць (зрізання кутів, зменшення висоти або ширини вантажних місць і т. і.).

С п е ц і а л ь н е закріплення вантажів у трюмах та на палубах суден (з використанням зварювальних робіт, улаштуванням кільблоків, вимостів, настилів, стелажів, виготовленням металевих деталей, кріплень і т. і.) включаючи вартість матеріалів.

У к р у п н е н н я вантажних місць шляхом пакетування.

К р і п л е н н я або звільнення від кріплень на судах та у вагонах важковагових, довгомірних, негабаритних і тому подібних вантажів, включаючи вартість матеріалів.

П е р е в е з е н н я вантажів залізницею у морський порт або з морського порту, включаючи подання та відведення вагонів силами та засобами порту (як власними, так і орендованими) або силами та засобами залізниць.

І н ш і роботи, що не вказані вище.

РОЗДІЛ 7 АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ (АТ)

7.1. АВІАЦІЯ – НАЙМОЛОДШИЙ І НАЙБІЛЬШ ДОСКОНАЛИЙ ВИД ТРАНСПОРТУ

Авіація, що в XIX столітті вважалася далекою мрією, ледь з'явившись, міцно ввійшла в життя людства. За сторіччя свого існування вона значно змінила як темп, так і сам характер життя людей. Завдяки їй людина одержала одну з найбільших своїх перемог над Простором і Часом. Подорожі, на які в минулому витрачалися місяці, і навіть роки, наші сучасники, завдяки могутнім повітряним лайнерам, здійснюють за лічені години.

Авіаційний транспорт – наймолодший і найшвидкісний, але поки що дорогий. Авіація – найбільш досконалий вид транспорту, якому не потрібні дороги і не страшні перешкоди. Він став саме тією сходинкою, піднявшись на яку, людство одержало вихід в Космос.

Україна і безпосередньо м. Київ є батьківщиною вітчизняної цивільної авіації, 100-річчя якої відзначалося людством у 2003 році.

Відомі американські винахідники брати Райт зробили 17 грудня 1903 р. свій перший політ на побудованому ними літаку. І вже 5 червня 1910 р. на Сирецькому іподромі в Києві відбувся перший політ російського літака (крім двигуна). Побудував літак і літав на ньому професор Київського політехнічного інституту А.С. Кудашев.

Але перед цим 21 березня 1910 року в Одесі відбувся перший публічний політ російського авіатора М.Н. Єфімова (1881–1919 р.) на літаку «Фарман-4». У цей день було зроблено 5 польотів, причому два з них – з пасажирами. За період 1909–1912 років тільки київськими ентузіастами було створено близько 40 різних типів літаків.

Згодом у Києві виділилося два основних центри повітроплавання: Сирецький – військовий і Куренівський – цивільний. 9 вересня 1913 року на Сирецькому аеродромі поручик П.Н. Нестеров на літаку Ньюпор-4 перший у світі виконав «мертву петлю», називану зараз його ім'ям. Ігор Іванович Сікорський і його колеги в 1910 році побудували літак БІС-1 (Билінський, Йордан, Сікорський) із двигуном «Анзані» у 15 к.с., потім був БІС-2, потужність «Азани», але вже в 25 к.с.

За своє недовге життя БІС-2 провів у повітрі 8 хв., і потім розбився, польоти в той час проходили по прямій на висоті 1–2 метра тривалістю

1–2 хвилини. Потім Сікорським І.І. були побудовані літак С-1 і ін. На літаку С-5 він у 1911 році установив відразу чотири Всеросійських рекорди: висота польоту – 500 м, дальність – 85 км, тривалість – 52 хв., швидкість – 125 км/год. У цьому ж році на літаку 3–6 він установив світовий рекорд швидкості з екіпажем у 3 чол. – 111 км/год. А в березні 1912 року Сікорський І.І. на літаку С-6А зробив рекордний політ вже з п'ятьма людьми на борту зі швидкістю 106 км/год.

На початку ХХ століття в Україні сформувалися три центри розвитку авіабудування й освоєння літаків у польоті: Київ, Одеса і Харків. Перші польоти цивільних літаків у Києві й Одесі стали поштовхом до планомірної підготовки авіаційних фахівців у Київських політехнічних і Харківському технологічному інститутах.

Початком регулярних перевезень суднами цивільної авіації в рамках акціонерного товариства «Укрвоздухпуть» можна вважати 25 травня 1924 року, коли почали діяти дві лінії: Харків–Полтава–Київ і Харків–Кіровоград–Одеса. Літаки літали всього два рази в тиждень. Час шляху до Одеси складав 5–6 годин, до Києва – 3–4 години.

У 1924 році на повітряній лінії Харків–Київ було виконано 62 рейси і 31 рейс на авіалінії Харків–Одеса. Усього було перевезено 760 пасажирів, 137 кг пошти і 519 кг вантажів. Вже в 1927 році у своєму розпорядженні «Укрвоздухпуть» мав 10 обладнаних аеродромів і 15 посадкових площадок.

Літаковий парк складався з 13 літаків «Дорнье Комета» і трьох літаків інших іноземних марок.

До 1930 року завдяки освоєнню випуску вітчизняних літаків К-4 і К-5 експлуатувалося 8 літаків К-4 і тільки два – «Дорнье Комета-3». Надалі, аж до 1941 року, літаки К-5 (близько 290 од.) були основним видом цивільних повітряних судів, що експлуатувалися в повітряному просторі СРСР.

Регулярне застосування літаків на авіахімічних роботах датується літом 1925 р. проти італійської сарани в Ізюмському окрузі Харківської області.

Післявоєнний період характеризується стрімким розвитком цивільної авіації. Наприклад, уже до кінця 1945 року в Україні діяло 10 союзних і республіканських повітряних ліній, 17 обласних і 51 внутріобласних. Обсяги перевезень пасажирів, у порівнянні з довоєнним рівнем, зросли більш ніж у два рази.

До 1956 року пасажирські перевезення цивільної авіації України досягли 380 тис. чол. У 1964 році став до ладу найбільший аеропорт України – Бориспіль з аеровокзальним комплексом 107 тис. кв. м і пропускною здатністю 1600 пасажирів за годину. До 1991 року до складу Українського управління цивільної авіації входило 36 аеропортів, загаль-

ний парк повітряних судів перевищував 1500 літаків, у тому числі сучасні літаки Ту-154, Ту-134, Як-42, Ан-24 і ін. Загальний обсяг перевезень пасажирів у 1991 р. складав 14,7 млн. чоловік за рік.

Після 1991 р. обсяги перевезень значно скоротилися.

Загальний стан авіаційного транспорту України. Поряд з перевезенням вантажів, пошти і пасажирів він використовується для санітарних перевезень, а також для аерофотозйомок, хімічної обробки посівів та боротьби з лісовими пожежами.

Найбільші авіапорти — Бориспіль (Київ), Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Вінниця, Львів, Луганськ, Запоріжжя, Сімферополь, Чернівці, Херсон, Миколаїв, Івано-Франківськ. У післявоєнні роки збудовано нові аеровокзали у Харкові, Києві (Борисполі), Львові, Сімферополі, Дніпропетровську, Донецьку, Миколаєві, Одесі, Вінниці, Івано-Франківську, Полтаві, Чернігові, Кіровограді, Тернополі.

Авіаційний транспорт України об'єднаний у «Авіалінії України», до яких належить 27 авіазагонів, 105 аеродромів, а також підприємства для ремонту авіатехніки.

Авіаційний транспорт в основному перевозить пасажирів. Із здобуттям Україною незалежності зросла роль міжнародних перевезень. Відкрити повітряні лінії до США, Канади, Ізраїлю, Німеччини, Польщі, Австрії та інших країн. Обмежені обсяги паливно-мастильних матеріалів, зменшення польотів на короткі відстані, сучасна тарифна політика, а також розвиток мережі наземних видів транспорту зробили ряд місцевих аеропортів неперспективними, що призвело до закриття їх.

Найперспективнішими аеропортами є Бориспіль, Жуляни, Луганськ, Донецьк, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Львів, Одеса, Івано-Франківськ, Сімферополь, Харків, з місцевих аеропортів — Вінниця, Кіровоград, Полтава, Ужгород, Херсон та Керч.

Технічно поновити повітряний флот передбачається за рахунок літаків Ту-204, Ту-154 М, В, Як-42, Іл-114. Для міжнародних перевезень у 1992 р. на умовах лізингу придбано два літаки «Боїнг-737», що мають високі параметри паливної ефективності та комфорту. Особливі надії покладаються на створення вітчизняного аеробуса АН-218, що за основними параметрами наближається до найкращих західних зразків авіатехніки.

Подальший розвиток усіх видів транспорту України передбачає збільшення загального обсягу перевезення вантажів, пропускну і провізної спроможності залізничних магістралей, будівництво та реконструкцію автомобільних шляхів, під'їзних шляхів з твердим покриттям до

сільських населених пунктів, внутрішньогосподарських шляхів з твердим покриттям, спорудження нових та реконструкцію ряду старих залізничних вузлів, станцій, морських та річкових портів, аеропортів, вантажних і пасажирських автопарків, станцій технічного обслуговування, поповнення рухомого складу транспортної системи великовантажними та швидкохідними комфортабельними суднами, літаками та автомобілями, розвиток усіх видів транспорту.

7.2. РОЗБУДОВА І СУЧАСНИЙ СТАН ДЕРЖАВНОЇ СИСТЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

Програма розбудови державної системи використання повітряного простору України на 2002–2006 роки затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 2002 р. № 1328.

До складу державної системи використання повітряного простору України входять органи виконавчої влади, які забезпечують реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України, організації та підприємства, на які покладено функції щодо організації повітряного руху, радіотехнічного, аеронавігаційного та метеорологічного забезпечення авіації, підготовки та публікації нормативних документів з питань аеронавігації, а також підготовки фахівців у сфері використання повітряного простору та їх медичної сертифікації.

Мета і завдання Програми

Метою Програми є реалізація державної політики щодо розбудови державної системи використання повітряного простору України, підвищення рівня безпеки повітряного руху, розвитку економіки, зміцнення суверенітету держави та приведення законодавства України у відповідність із законодавством Європейського Союзу.

Головними завданнями Програми є:

- створення умов для забезпечення безпечного і ефективного обслуговування повітряного руху (ОПР) цивільних та державних повітряних суден;
- забезпечення приведення нормативно-правових актів з питань використання повітряного простору України у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і міжнародно-правовими актами, якими регулюється діяльність Європейської організації безпеки аеронавігації (Євроконтроль);

- організація гнучкого використання повітряного простору в інтересах його користувачів відповідно до програм Євроконтролю для країн – членів Європейської конференції цивільної авіації (ЕКЦА);

- розроблення та впровадження нормативно-правових актів щодо розбудови та функціонування Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України (ОЦВС);

- створення системи організації повітряного руху з урахуванням концепції систем зв'язку, навігації, спостереження, організації повітряного руху (CNS/ATM);

- впровадження уніфікованих кваліфікаційних вимог до персоналу ОЦВС;

- гармонізація та інтеграція системи організації повітряного руху України до Європейської системи організації повітряного руху згідно з Європейською програмою організації повітряного руху.

Сучасний стан державної системи використання повітряного простору України

Організація та порядок використання повітряного простору

Організація та порядок використання повітряного простору визначається Повітряним кодексом України та Положенням про використання повітряного простору України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401. У даний час в Україні існує п'ять районів польотної інформації (РПІ), які охоплюють всю структуру повітряного простору, що підлягає обслуговуванню, – Київський, Львівський, Одеський, Сімферопольський і Харківський.

Класифікація повітряного простору проводиться відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, а також стратегії Євроконтролю щодо організації повітряного руху.

Організація диспетчерських зон, вузлових районів аеродромів потребує доопрацювання з метою приведення у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО.

Стандартні маршрути та процедури виконання польотів потребують доопрацювання з метою приведення у відповідність з процедурами аеронавігаційного обслуговування ІКАО.

Мережа маршрутів ОПР відповідає поточним потребам повітряного руху. Однак частина маршрутів у східному регіоні не використовується через відсутність їх продовження у повітряному просторі Російської Федерації.

Пропускна спроможність системи ОПР у цілому задовольняє потреби користувачів повітряного простору. Зростанню пропускної спроможності

системи ОПР сприяло впровадження у 1999 році мережі маршрутів зональної навігації та введення в експлуатацію автоматизованих систем керування повітряним рухом у районних диспетчерських центрах ОПР (РДЦ).

Організація повітряного руху здійснюється згідно з вимогами Повітряного кодексу України, Положення про використання повітряного простору України, відповідних міжнародних договорів та інших нормативно-правових актів України. Документи колишнього СРСР використовуються в частині, що не суперечить законодавству України.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. № 1281 «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» створено об'єднану цивільно-військову систему організації повітряного руху України.

Обслуговування повітряного руху в районах польотної інформації, диспетчерських районах, диспетчерських зонах, у районах аеродромів цивільної авіації, на маршрутах ОПР здійснюється Украерорухом та відповідними підрозділами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, створеними на базі Украероруху. Перелік аеродромів цивільної авіації, де обслуговування повітряного руху здійснюється Украерорухом, включається до Збірника аеронавігаційної інформації. Керування повітряним рухом поза встановленими маршрутами ОПР здійснюється відповідними підрозділами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху.

Керування повітряним рухом на аеродромах, що належать відповідним державним органам, підприємствам, установам та організаціям, у зонах виконання спеціальних польотів, у тимчасово зарезервованому повітряному просторі здійснюється відомчими органами керування повітряним рухом.

Радіотехнічне забезпечення

Основними засобами спостереження на базі первинних радіолокаційних станцій (РЛС) є оглядові радіолокатори.

Радіолокатори 1РЛ139-2 та ТРЛК-10 використовуються як трасові РЛС. У більшості випадків термін служби радіолокаторів 1РЛ139-2 перевищує відповідні середні терміни експлуатації. Радіолокаційні комплекси ТРЛК-10 мають перевагу в тактико-технічних характеристиках порівняно з 1РЛ139-2. Після введення в експлуатацію всіх радіолокаційних позицій ТРЛК-10 стануть основою системи спостереження.

Радіолокатори ДРЛ-7СМ, ДРЛ-7СК, Иртиш, Екран-85, АТСР-44К використовуються як аеродромні РЛС. Перші три типи радіолокаторів

є морально застарілими – термін їх експлуатації становить від 10 до 15 років.

Для забезпечення ОПР використовуються автономні (Корень-АС) та вмонтовані вторинні радіолокатори (Корень-С, вторинний канал ДРЛ-7СМ). Переважна більшість радіолокаторів морально застарілі. Близько 70 відсотків районів аеродромів не забезпечені РЛС, які можуть працювати в режимі вторинного радіолокатора.

На ешелонах 6100 метрів і вище забезпечується подвійне вторинне радіолокаційне покриття переважної більшості повітряного простору засобами вторинної локації ТРЛК-10 та автономних радіолокаторів Корень-АС; частина повітряного простору південного сходу України до ешелону 3050 метрів такого покриття не має.

Усі радіолокаційні позиції мають екстрактори радіолокаційної інформації і передають на автоматизовану систему керування повітряним рухом цифрову інформацію за протоколом, наближеним до протоколу обміну радіолокаційними даними (ASTERIX) виділеними каналами зв'язку.

Диспетчерські пункти (сектори) безпосереднього керування повітряним рухом забезпечені радіоприймачами та радіопередавачами. На кожній з частот працюють основний та резервний комплекти радіопередавачів і радіоприймачів.

Для забезпечення ОПР використовується приймально-передавальне обладнання діапазону дуже високих частот (ДВЧ) із мережею частот 25 кГц.

Покриття зв'язковим полем ДВЧ забезпечується для всіх маршрутів ОПР, диспетчерських районів та диспетчерських зон.

Для забезпечення зв'язку Сімферопольського і Одеського РДЦ із суміжними РДЦ Румунії, Болгарії та Туреччини використовуються наземні термінали супутникового зв'язку (VSAT).

Діє мережа авіаційного фіксованого електрозв'язку (AFTN), яка побудована за формою «зірки».

Основним елементом наземної навігаційної інфраструктури України є радіомаяк NDB або привідна радіостанція.

В Україні встановлені та експлуатуються такі радіомаяки:

- азимутально/далекомірні (VOK/DME) – в аеропортах Бориспіль, Івано-Франківськ, Сімферополь, Одеса, Дніпропетровськ, Харків, Донецьк, Львів;
- DME – в аеропортах Вінниця, Маріуполь, Кривий Ріг, Керч та на радіолокаційній позиції Бахмач.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 22 грудня 1999 р. № 2359 «Про впровадження на території України Світової геодезичної системи координат WGS-84» впроваджується система координат WGS-84.

Автоматизовані системи керування повітряним рухом в аеропортах Бориспіль, Львів, Сімферополь, Харків, Одеса забезпечують мультирадарну обробку радіолокаційної інформації. У цих системах реалізуються такі функції:

- мультирадарна обробка;
- автоматична кореляція ТРЕК/ПЛАН;
- автоматичне призначення та управління кодами вторинної радіолокації, включаючи режим керування повітряним рухом (КПР);
- обробка маршрутної частини плану польоту;
- внутрішня координація передачі керування між секторами ОПР;
- підтримка координації між цивільними та військовими секторами ОПР за допомогою автоматичної передачі радіолокаційної та польотної інформації на робочі місця військових секторів КПР;
- відображення даних повітряного руху та польотних даних (електронні рядки).

Метеорологічне забезпечення

Метеорологічне забезпечення цивільної авіації в Україні здійснюється аеродромними метеорологічними органами Державної гідрометеорологічної служби МНС – Українським авіаметеорологічним центром та авіаметеорологічними станціями, цивільними, відомчими метеорологічними органами авіапідприємств і авіакомпаній, а також під час польотів повітряних суден цивільної авіації на державних аеродромах – відповідними відомчими підрозділами метеослужби згідно з нормативними вимогами до метеозабезпечення цивільної авіації.

Метеорологічне забезпечення польотів державних повітряних суден здійснюється відповідними відомчими підрозділами на основі відомчих нормативних документів.

Взаємодія з питань організації та метеорологічного забезпечення авіації здійснюється в рамках Генеральної угоди, укладеної 27 квітня 1994 р. між Департаментом авіаційного транспорту, Комітетом з використання повітряного простору, Держкомгідрометом та гідрометеорологічною службою Збройних Сил України.

Метеорологічне забезпечення органів ОПР Укрлероруху здійснюється відповідно до Угоди про принципи взаємодії та взаємні зобов'язання щодо вирішення питань, пов'язаних з метеорологічним забезпеченням органів ОПР, укладеної між Укрлерорухом та Держгідрометом 15 березня 2002 року.

Основним нормативним документом, який визначає організацію та порядок метеорологічного забезпечення цивільної авіації в Україні, є «Наставление по метеорологическому обеспечению гражданской авиации СССР (НМО ГА-90)».

Система метеорологічного забезпечення цивільної авіації в Україні потребує вдосконалення згідно з вимогами і рекомендаціями ІКАО у частині, що стосується метеорологічного обслуговування органів ОПР, обміну оперативною метеорологічною інформацією та технічного переоснащення аеродромних метеорологічних органів.

Забезпечення аеронавігаційною інформацією

З метою забезпечення польотів аеронавігаційною інформацією у складі об'єднаної цивільно-військової системи ОПР України створено Службу аеронавігаційної інформації, яка видає, супроводжує та розповсюджує елементи інтегрованого пакета аеронавігаційної інформації (Збірник аеронавігаційної інформації України, маршрутні карти у форматі ІКАО, циркуляри аеронавігаційної інформації та сповіщення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів).

Аеронавігаційно-інформаційне обслуговування авіації Збройних Сил України здійснюється Службою аеронавігаційної інформації Військово-Повітряних Сил України на підставі відомчих нормативних документів. Організовано оперативний обмін аеронавігаційною інформацією.

Авіаційна безпека

Порядок забезпечення авіаційної безпеки визначається Повітряним кодексом України, Положенням про використання повітряного простору України, стандартами та рекомендованою практикою ІКАО.

Авіаційну безпеку спрямовано на забезпечення контрольно-пропускного режиму, охорони об'єктів, захисту технічних засобів та інформаційних мереж від актів незаконного втручання, а також інших заходів, необхідних для безпечного функціонування державної системи використання повітряного простору України.

7.3. ДОСЯГНЕННЯ І СТАН ІНФРАСТРУКТУРИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

За останні роки обсяги перевезень на авіаційному транспорті значно зменшилися. Різкий спад попиту на перевезення літаками в умовах економічної нестабільності пов'язаний із зниженням рухомості населення.

За роки незалежності в Україні створена принципово нова мережа авіаліній – міжнародна. Укладено двосторонні Угоди про міжнародне повітряне сполучення з 67 державами світу. Україна – член Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

41 авіакомпанія займається перевезеннями пасажирів, 25 авіакомпаній мають право виконувати міжнародні авіаперевезення, 13 здійснюють вантажні перевезення.

17 аеропортів відкриті для міжнародних польотів.

У 2001 році з аеропортів України відправлено 1,4 млн. пасажирів і 8,7 тис. тонн вантажів і пошти. На частку найбільшого аеропорту України Бориспіль приходить 43% перевезень, а регіональних аеропортів (Одеса, Львів, Сімферополь, Донецьк, Дніпропетровськ, Київ) – 42,9%, інших аеропортів – 14,7%.

У травні 2001 року на рівні європейських стандартів довершена реконструкція льотної зони №1 Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль». Введена в експлуатацію нова злітно-посадочна смуга довжиною 4000 метрів, що по своїх технічних характеристиках відповідає високим вимоги ІКАО і може приймати усі види повітряних судів без обмежень при будь-яких погодних умовах. Продовжуються роботи по модернізації системи керування рухом у повітряному просторі України.

Урядом України в 2001 році прийнята Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року.

Продовжується реформування авіаційної галузі в таких напрямках:

- створення сильного конкурентноздатного національного перевізника;
- створення на базі Державного міжнародного аеропорту Бориспіль могутнього вузлового аеропорту;
- передача в комунальну власність державних регіональних аеропортів;
- упровадження на державному рівні механізму лізингу повітряних судів і авіаційної техніки вітчизняними авіакомпаніями, створення Державного лізингового фонду;
- посилення контролю з боку держави за дотриманням безпеки польотів і авіаційної безпеки.

Загальна характеристика аеропортів

Мережа державних аеропортів налічує 31 одиницю, з них 1/3 діє як самостійні підприємства, решта знаходиться у складі державних авіакомпаній та авіапідприємств. Більшість з них є загальнодержавною власністю, і тільки «Київ», «Краматорськ» (Дон. обл.), «Северодонецьк» (Лужан. обл.) – комунальною власністю міст.

Діючі аеропорти України суттєво відстають за технічним оснащенням від міжнародного рівня і потребують реконструкції. Лише 1 об'єкт – міжнародний аеропорт «Бориспіль» – включено до Державної програми економічного та соціального розвитку України. Реконструкцію та розширення зокрема його злітно-посадочної смуги площею 10 тис. кв. м. виконано за останні роки. Проведено певний обсяг робіт щодо реконструкції інших аеропортів за рахунок власних коштів: реконструйовано автовокзальні комплекси у містах Дніпропетровськ, Запоріжжя, Одеса, Харків, збудовано павільйони для обслуговування пасажирів, що вирушають за кордон у м. Сімферополі, м. Львові, аеровокзалу у Київському аеропорту («Жуляни»), що фінансувалось з бюджету міста.

Аеродроми деяких аеропортів за своїми розмірами, конструкцією покриття злітно-посадочних смуг не можуть приймати літаки вищого класу. Через це вимагають реконструкції аеродромні комплекси в Одесі, Львові, Харкові. Переважна кількість аеродромів вимагає капітального або поточного ремонту. Необхідність ремонту та часткової реконструкції відчувають аеровокзали в Луганську, Маріуполі, Ізмаїлі, Чернівцях. Не продовжується будівництво аеровокзалів в Сумах та Хмельницькому. Значні труднощі існують із заміною обладнання та наземної техніки аеропортів. Проте, незважаючи на складні економічні умови, половина підприємств не тільки зупинила спад обсягів робіт, але й дещо змогла підвищити їх. Коли порівняти, наприклад 1999 р. з 2000 р. кількість регулярних відправлень літаків з аеропортів України збільшилась на 15%, пасажирів – 9% і становила 1,8 млн.

Останнім часом пріоритетна увага приділялася розвитку міжнародного сполучення, відкриттю нових та додаткових маршрутів. За 2000 р. в Україні виконано 16,4 тис. регулярних відправлень літаків у далеке зарубіжжя (майже третина загального числа) на 15% більше, ніж у попередньому році. В цей рік українськими державними авіакомпаніями було перевезено 1,28 млн. пасажирів, що становить тільки 64,7% пасажироперевезень у порівнянні з минулим роком. Вантажні перевезення збільшились на 2,8% і досягли 21,77 тис. тонн. Українськими державними перевізниками виконано 43 млрд. т-км (збільшення на 52,7% за рік). Ці показники свідчать про значне покращення кон'юнктури ринку вантажних перевезень в той час, коли пасажирські перевезення ще не відчули на собі вплив зростання ділової активності. Основні аеропорти, де відзначається найбільша інтенсивність відправлення і прийому літаків з пасажирами та вантажами, знаходяться у Борисполі, Сімферополі, Донецьку,

Дніпропетровську, Львові, Києві, Одесі, Харкові. Разом з тим, у 2–3 рази скоротилось відправлення пасажирів з аеропортів Кіровограда, Полтави, Сум, Херсона, Хмельницького, Вінниці, Черкас.

Динаміка пасажирських перевезень державними авіакомпаніями України

На фоні зростання пасажирської роботи, актуальною залишається проблема якості обслуговування пасажирів в аеропортах: за рік третина відправлень літаків виконана із запізненням проти розкладу, в тому числі у міжнародному сполученні кожне четверте. Середній час запізнення відправлення авіарейсів становив 1,5 години, в тому числі і в міжнародному сполученні (далеке зарубіжжя) – 1,3 години, країни СНД – 1,6 години. Кількість невиконаних рейсів дорівнювала 1,1 тис., із них 2/3 – з аеропортів Запоріжжя та Одеси.

Другою характеристикою повітряного транспорту України є авіаційний транспорт.

Парк транспортних літаків державних авіапідприємств не зазнав якісних та кількісних змін і потребує значного оновлення економічними типами літаків із більш високою ефективністю, меншими експлуатаційними витратами, вищим рівнем сервісу. Зараз у підгалузі експлуатуються в основному технічно та морально застарілі типи літаків із великим споживанням пального: близько 80% парку (з урахуванням спеціального) експлуатуються понад 10 років. Окремі типи літаків відпрацювали призначений ресурс на 75–80%. Якщо ситуація з оновленням парку в найближчий час не зміниться, кількість літаків значно скоротиться і в наступному році становитиме за такими типами як АН-24, АН-26, ТУ-154, ТУ-134, ЯК-40, Л-410 лише 18–56% рівня 1991 р.

Незважаючи на труднощі, темп приросту кількості пасажирів дорівнює 14%. Зростанню перевезень сприяло розширення міжнародних стосунків. Основними авіакомпаніями, що виконують міжнародні рейси, є Державна авіакомпанія «Авіалінії України» та Міжнародні авіалінії України.

Звертає на себе увагу інтенсивний розвиток такої форми обслуговування як чартерні та договірні рейси, на їх долю припадає 45% перевезення пасажирів, і з них у далеке зарубіжжя понад половини. Останній час помітно активізувалися перевезення і на внутрішніх лініях: кількість пасажирів у цьому виді сполучення зросла на рік у 1,5 рази.

Третя характеристика – це ситуація, що склалася на авіаційному транспорті з питань виробництва, використання виробних потужностей, фінансового стану, зайнятості працюючих.

Про все це свідчать підсумки кон'юнктурного обстеження ділової активності підприємств галузі «Транспорт», яке вперше проведено Міністерством статистики України в липні 1995 року.

Шляхом анкетного опитування виявлялась думка керівників підприємств щодо стану, що спостерігається на транспорті, а також прогноз на найближче майбутнє. Поліпшення використання виробничих фондів відзначили респонденти 40% об'єктів. 1/2 змогла зберегти чисельність працюючих, навіть збільшити на 80%, рівень зайнятості не змінився. 6/10 (6 із 10) підприємств не зазнали труднощів. У питаннях платоспроможності і взаєморозрахунків із клієнтурою на авіаційних підприємствах ситуація більш стабільна, ніж на інших видах транспорту.

Четверта характеристика – безпека польотів, яку забезпечують у повітряному просторі України аеронавігаційні служби державного комітету по використанню повітряного простору України. Відкриття нових трас, розвиток міжнародного сполучення, зростання попиту на послуги авіаційного транспорту за останні роки сприяли збільшенню числа польотів у повітряному просторі України у 3,5 рази, їх кількість становила 155 тисяч, з них 56% виконано авіасуднами іноземних авіакомпаній (+ СНД), з яких 4 здійснили посадку в наших аеропортах. У 1995 році за обслуговування літаків у повітряному просторі країна одержала 21 млн. дол.

Застосування авіації у народному господарстві

Нетрадиційне застосування авіації, яке включає авіахімроботи у сільському та лісовому господарстві, геологорозвідку, аерофотозйомку та ряд інших робіт, виконання яких без авіації неекономічне або зовсім неможливо, останнім часом значно скоротилося. Авіапідприємства, які виконують такі види робіт, знаходяться у скрутному фінансовому становищі. Це пов'язано з відмовою від робіт господарств-замовників через їх неплатоспроможність. Наприклад, аерофотозйомка, яку застосовують у різних галузях економіки за 1995 р. зменшилась в 2 рази. Внаслідок скорочення обсягів робіт по спеціальному використанню авіації, знизилась і потреба в таких типах літаків. Враховуючи значні кошти для підтримання непрацюючої авіатехніки у справному стані, виникає необхідність її скорочення шляхом продажу або списання.

Головною задачею концепції економічного розвитку цивільної авіації є структура перебудови галузі, формування раціонального складу парку повітряних суден, визначення областей їх ефективної експлуатації. Тенденція скорочення наявного парку може привести до неможливості виконання авіаперевезень. Дана проблема загострюється зни-

женням рівня справності повітряних суден. При нормативному рівні справності 65–82% для деяких типів вона знижується до 15–56%. Для забезпечення розвитку авіаперевезень, особливе значення разом з технічним оновленням парку РС, набувають проблеми формування раціональної структури РС адекватного ринку транспортних послуг і відповідності світовим стандартам якості. Вирішення цих проблем безпосередньо пов'язано з визначенням областей найбільш ефективної експлуатації РС і визначається багатьма факторами, головні з яких наведені в таблиці 7.1. Аналіз даних таблиці показує, що повітряні судна, які експлуатуються, морально та фізично застарілі (початок експлуатації відноситься на 1968–1980 рр.) літаки вітчизняного виробництва мають високі питомі втрати пального (на 1 пасажиро-кілометр від 33,6 у Як-42 до 75,4 тр/пас. км у Як-40). Формування найбільш раціональної структури парку повітряних суден може бути забезпечено за рахунок його повного оновлення з низькою собівартістю авіаперевезень. Також необхідно поповнювати парк дальномагістральними літаками з великою пасажиромісткістю і високою економічною ефективністю.

Таблиця 7.1

Авіаційний транспорт України

Показники	Типи РС					
	Боїнг 737	Іл 62	Ту 154	Ту 134	Як 42	Як 40
Максимальна комерційна завантаженість, т	15,43	23	18	8,2	14,5	2,27
Кількість пас., чол.	130	168	164	80	120	32
Практична дальність польоту з максимальною комерційною залежністю, км	1700	6700	2850	1660	1460	820
Питомі витрати пального:						
- на 1 пасажиро-кілометр, гр/пас.–км;	25	54	39	43	33,6	75,4
- на 1 тоннокілометр, гр/ткм	249	400	329	458	332	856

7.4. ТЕХНІЧНО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ВЛАСТИВОСТІ (АТ)

Авіаційний транспорт як галузь – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Цей вид транспорту має багато переваг:

а) висока швидкість перевезень – швидкість сучасних позазвукових літаків має 2200–2500 км/год., дальніх і середніх магістральних дозвукових літаків, таких як «ИЛ-61», ТУ-154, ТУ-134, «ИЛ-86» та інших – 850–890 км/год., а літаків місцевих повітряних ліній (ЯК-40, ЯК-42, АН-24, АН-2) – від 200–500 км/год (в порівнянні: залізничний транспорт – 55 км/год, автобус – 60–80 км/год., річковий-морський – 25 км/год.; судна з підводними крилами 65–75 км/год);

б) змога досягнути практично будь-якої точки, навіть у важко доступних районах;

в) практично невеликі капіталовкладення в наземні засоби.

На будівництво в бездорожних районах двох аеропортів в ВПМ (вихідний пункт маршруту) і КПМ треба невеликі затрати часу, а капіталовкладень в багато разів менше, ніж для спорудження полотна залізничних або автомобільних доріг.

г) велика організаційна маневровість та можливість створювати прямі сполучення.

д) важливими технічно-експлуатаційними властивостями літаків є місткість для пасажирів та вантажопідйомність для вантаження. Все це тісно пов'язано з типом та потужністю силової установки, а також з максимальною польотною вагою літака.

Основи техніки, технології, організації та управління

Технічну основу ПТ складають: літаки, аеропорти та повітряні лінії (траси). Парк повітряних суден складають літаки та вертольоти, він є ведучою ланкою повітряного транспорту.

Літак – це апарат, політ якого стає можливим завдяки взаємодії сили тяги двигуна і підйомної сили крила, що виникає під час руху. Літак складається: із планера, тягових двигунів, шасі та комплексу агрегатів, приборів, які забезпечують функціонування всіх систем літака та управління.

Вертоліт – апарат, підйом і політ якого здійснюється з допомогою повітряного гвинта з лопастями, закріпленими на вертикальному валі.

Апарат – (від лат. *apparatus*) а) прибор, знарядь, пристосування, устаткування; б) підприємство або ряд підприємств, які обслуговують якусь

галузь, управління або господарство; г) штат якогось підприємства; д) сукупність органів чоловіка або рослини – дихальний, травний.

Аеропорти – сучасний аеропорт – це велике і складне господарство. Підготовка літака до польоту пов'язана з роботою багатьох наземних служб, зайнятих метеозабезпеченням, заправленням паливом, ремонтом і технічним обслуговуванням літака, транспортуванням та видачею багажу, обслуговуванням пасажирів тощо. З аеропорту починається дорога в небо. Це підприємство, яке забезпечує регулярний прийом і відправку пасажирів, багажу, вантажів і пошти, організацією і обслуговуванням польотів.

Аеродром – це земляна (або водна) ділянка, обладнана для вильоту, посадки, стоянки і обслуговування повітряних апаратів. Він забезпечує своєчасний прийом та випуск літаків, їх технічне обслуговування і керівництво рухом в аеродромній зоні і на повітряних лініях (трасах).

Аеровокзал служить для раціональної організації переміщення пасажирів та вантажу при пересадках з наземних засобів сполучення на повітряний транспорт та навпаки.

За призначенням аеропорти діляться на міжнародні та місцеві.

В міжнародних портах є пункти: прикордонного, митного і карантинного контролю. Залежно від обсягу пасажирських перевезень аеропорти діляться на класи:

- 1 клас – від 4 до 7 млн.чол.;
- 2 клас – від 2 до 4 млн. чол.;
- 3 клас – 0,6 до 2 млн.;
- 4 клас – 150 тис. до 600 тис.;
- 5 клас – від 25 до 150 тис.

Аеропорти з річним обсягом перевезень більше 7 млн. належать до позакласних, менше 25 тис. чол. – до позакласифікованих.

Складними є засоби посадки літаків. Це радіомаякові системи, світлосигнальні пристосування. Для посадки літаків в будь-яких метеоумовах застосовують апаратуру дуже високої складності, яка базується на широкому застосуванні сучасних ЕОМ, радарів та різних автоматів.

Згідно з правилами міжнародної організації цивільної авіації встановлені три категорії складності метеоумов:

- перша категорія – видимість по вертикалі 60 м, по горизонталі 800 м (60 x 800);
- друга категорія – (30 x 400);
- третя категорія складності ділиться на три підкатегорії: А – (0 x 200); В – (0 x 50); С – (0 x 0) (посадка при нульовій видимості).

Авторемонтні заводи забезпечують усі види ремонту одного або декількох типів літаків та вертольотів.

Технологія. Важливе значення має порядок експлуатаційного утримання та технічного обслуговування літальних апаратів та аеропортів.

Утримання, порядок і термін технічного обслуговування літальних апаратів визначаються особливими технічними документами, які називаються регламентом.

Регламент – (від франц. *ridiement*. або лат. *redula* – правило, порядок ведення засідання, зборів, сесії, устав, порядок роботи підприємств, зведення (склад) правил.

Технологія експлуатаційної роботи на ПТ забезпечує ефективну і безпечну експлуатацію всіх технічних засобів цивільної авіації.

Організація. Важливим документом взаємодії всіх підрозділів та служб на всіх рівнях є розклад руху літаків, який розробляється на літній та зимовий період для внутрішніх та міжнародних регулярних повітряних ліній. Розклад строго фіксує виліт та прибуття кожного літака по кожному пункту і є базою для розробки багаточисельних графіків повернення літаків і роботи екіпажів та всіх підрозділів експлуатаційних та ремонтних підприємств повітряного транспорту.

Управління. Загальне керівництво – Міністерство транспорту, Державний департамент цивільної авіації, до яких входять:

- а) Українська державна авіакомпанія;
- б) авіакомпанія «Вантажні авіалінії України»;
- в) об'єднані авіазагони;
- г) авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України»;
- д) авіакомпанія «Застосування авіації в нашій державі»;
- е) загальні агентства повітряних сполучень.
- ж) об'єднання аеропортів України;
- з) авіаремонтні заводи;
- і) навчально-тренувальний центр та інші підприємства.

Сфера діяльності цивільної авіації – перевезення пасажирів та вантажів у міжнародному сполученні, що сприяє розвитку зовнішньої торгівлі, економічних та інших контактів, укріпленню взаєморозуміння між людьми.

ПТ використовуються в сільському господарстві, для геологічних розвідок, при будівництві у важкодоступних районах, в медичних цілях, для боротьби з пожежами.

Велику роботу в народному господарстві виконують вертольоти. Вони використовуються для пасажирських та вантажних перевезень на невеликі відстані, в сільському господарстві, для лікарняно-санітарної служби, для геологічних розвідок, на будівництві трубопроводів, на монтážах різних конструкцій, для боротьби з лісовими пожежами, для пошуків косяків риби, для зв'язку з високогірними метеостанціями, для спостереження за дорожнім рухом; для перевезення пошти.

Основні види робіт, які виконує повітряний транспорт:

- перевезення пасажирів на внутрішніх та міжнародних лініях;
- перевезення вантажів на внутрішніх та міжнародних маршрутах;
- виконання сільськогосподарських робіт (внесення мінеральних добрив, захист від шкідників тощо);
- проведення геологічних розвідувань;
- виконання аерозйомних робіт;
- обслуговування науково-дослідних експедицій;
- обслуговування рибпромислових суден;
- проведення суден крізь лід;
- монтаж ліній електропередач;
- будівництво та реконструкція висотних об'єктів тощо.

7.5. НАУКОВО-ТЕХНІЧНІ ПРОБЛЕМИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ АТ

Одна з важливих проблем розвитку повітряного транспорту – це розробка більш потужних, сучасних та економічних літаків (АН-70, АН-140).

Теоретичні дослідження та світова практика літакобудування показали, що магістральним напрямком прогресу в цьому відношенні є підвищення місткості, вантажопідйомності літаків, при цьому вирішується інша важлива проблема – зменшення густоти руху літаків на важливих магістральних лініях та в зоні аеропортів. Нове направлення – це літаки скороченого та вертикального зльоту (2,5–4,0 км до 300–500 м).

Проблема удосконалення аеропортів та технології їх роботи виникає в зв'язку з ростом перевезень і збільшенням маси літаків, підвищенням рівня комфорту, економічності та безпеки.

Безпека польоту залежить від системи управління повітряним рухом (УПР) спостереження за літаком і зв'язком з ним за допомогою ра-

дарів і радіозв'язку, а також бортових відповідачів. Особлива увага приділяється системі автоматизації посадки, як найбільш важливій та відповідальній операції.

Одним із головних напрямків розвитку ПТ є підвищення максимальної швидкості польоту. 1000 км/год. не вважається високим рубежем.

Створено літаки, швидкість яких у декілька разів перевищує швидкість звуку (біля 1200 км/год.).

1968 р. створено надзвуковий літак ТУ-144 і надзвуковий англо-французький літак «Конкорд» (Франція).

Створено експериментальні надзвукові літаки, швидкість яких дорівнює 6600 км/год., нагрів краю крила до 430 °С.

Розроблено перші проекти особливого орбітального літака-ракети із швидкістю польоту 28800 км/год. (перша космічна швидкість – 28000 км/год. або 7,9 км/сек.).

На черзі створення космічного літака-апарата, спроможного літати в космічному вакуумі. Всі космічні апарати (пілотовані і непілотовані) виводяться в космос за допомогою одноразових ракет-носіїв.

Такі складні космічні апарати призначені тільки для одного польоту. «Одноразовість» техніки стає серйозним гальмом подальшого розвитку космонавтики і космічних досліджень.

Вихід – в розробці принципово нових космічних транспортних засобів. При H до 12 км, швидкість – 900 км/год. аеродинамічний нагрів – незначний. При швидкості 3000 км/год. температура загальноумовного повітряного потоку – шару повітря, який омиває поверхню літака – дорівнює 280 °С. При швидкості 10000 км/год. температура дорівнює 3600 °С.

Вихід людини в космос дозволив краще зрозуміти, що природний корабель, на якому все людство здійснює безперервний політ, не такий вже великий. Оволодівши космосом, людина зможе краще вирішити питання використання та збереження нашої планети. Невагомість, глибокий вакуум та сонячні промені створюють унікальні умови для організації поза Землею високоефективного промислового виробництва, спорудження електричних станцій. Буйно полита потом та кров'ю наша рідна планета зусиллями прийдешніх поколінь повинна перетворитися в заповідник і збережена, як перлина космосу, бо другої такої планети більше немає.

7.6. АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ

Класифікація аеропортів

Єдиний універсальний підхід до класифікації аеропортів цивільної авіації відсутній. Класифікація, яку застосовують зараз у більшості країн СНД, в основному відображає експлуатаційні ознаки аеропортів. В основу такої класифікації покладено річний обсяг пасажирських перевезень, під яким мають на увазі сумарну кількість усіх пасажирів, які прилітають і відлітають, включаючи пасажирів транзитних рейсів; призначення аеропортів, що відображає їх адміністративно-територіальне розташування і характер перевезень.

Така класифікація має експлуатаційний характер і не відбиває достатню кількість ознак, за якими можуть бути визначені завдання і цілі аеропортів із позиції їх функціонування.

Аеропорти ділової авіації, головним чином, обслуговують спеціальні та бізнесрейси. В Україні на сьогодні класифікація аеропортів здійснюється за такими ознаками:

- категоріями;
- статусом;
- спроможністю приймати певні типи повітряних суден.

За категоріями аеропорти України поділяють на:

- державного значення, це — Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль»;
- регіональні — «Сімферополь», «Одеса», «Донецьк», «Харків», «Львів», «Дніпропетровськ» та інші;
- місцевого значення, розташовані в обласних центрах, великих промислових містах і курортних зонах.

За спроможністю приймати певні типи повітряних суден аеропорти поділяють на:

- ті, що можуть приймати будь-які існуючі цивільні повітряні судна без обмежень. Таких аеропортів в Україні – два, це – «Бориспіль» та «Сімферополь»;
- спроможні приймати літаки I класу і нижче;
- спроможні приймати літаки II класу і нижче;
- спроможні приймати літаки не вище III класу.

За статусом аеропорти поділяють на:

- міжнародні, з яких здійснюються польоти в країни далекого зарубіжжя та СНД;
- внутрішні, польоти з яких здійснюються тільки в межах України.

Існує також альтернативна мережа аеропортів на базі військових аеродромів і аеродромів деяких відомств. Усього в цивільній авіації України зареєстровано близько 70 аеродромів.

Сертифікація аеропортів

Україна має власний Повітряний кодекс, згідно з яким аеропорт і аеропортова діяльність підлягають сертифікації (ст. 42). Постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 року за № 573 визначено, що Укравіатранс здійснює реєстрацію, сертифікацію та надає допуски до експлуатації цивільних повітряних суден, аеродромів, посадкових майданчиків, аеропортів, провадить сертифікацію технічних засобів, сертифікацію експлуатантів, суб'єктів комерційного обслуговування авіаційних перевезень, організовує та контролює підготовку, перепідготовку та сертифікацію авіаційного персоналу.

Сертифікація – державна акція, яку виконує повноважний орган держави (або орган, призначений відповідно до її доручення), спрямована на виявлення відповідності об'єктів сертифікації мінімальним вимогам, які висуває держава до них щодо забезпечення безпеки повітряного транспорту, і видачу документа – сертифіката (свідоцтва) встановленого зразка, який підтверджує цю відповідність.

Ліцензування – державна акція, спрямована на підтвердження права об'єкта ліцензування (підприємства, навчального закладу, їх підрозділу, персоналу тощо) використовувати сертифікат або знак відповідності для виробництва продукції, здійснення певних процесів, робіт та надання послуг.

Під атестацією авіапрацівників мається на увазі акція з боку повноважного органу, експлуатанта або авіаційного навчального закладу щодо встановлення відповідності їхніх фактичних знань, умінь, досвіду, психофізіологічного стану та інших якостей чинним кваліфікаційно-посадовим вимогам на право виконувати посадові обов'язки авіаспеціаліста.

Система сертифікації є методом активного контролю з боку держави за виконанням вимог та забезпеченням безпеки польотів повітряних суден і способом захисту життя й здоров'я пасажирів, яких перевозять. Згідно з документами ІКАО, IATA, ISO, IEC, НАС, ЄЕС та ін., Україна, як правова держава, де безпека життєдіяльності є найвищим пріоритетом, повинна розробити систему сертифікації на повітряному транспорті, нормативні документи (базис) із сертифікації аеропортів, класифікаційні вимоги до аеропортів тощо. Введено в дію низку Державних стандартів України, які стосуються діяльності аеропортів (наприклад, ДСТУ 2462-94. «Сертифікація. Основні поняття», ДСТУ 3432-96. «Авіаційна наземна тех-

ніка», ДСТУ 3228-95. «Аеродроми цивільні» та ін.). Розроблено і зареєстровано в Державному департаменті інтелектуальної власності вимоги і правила сертифікації ДМАБ — «Науково-методичне забезпечення сертифікації Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль».

Державний департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс) Міністерства транспорту України (МТУ) регламентує порядок процедури відкриття, допуску до експлуатації, правила сертифікації аеродромів, реєстрації та ліцензування аеропортової діяльності. Рішення про відкриття аеропорту для міжнародних польотів (пунктів пропуску і митного контролю) приймається Урядом України. Дані про аеропорт заносяться до спеціального банку даних реєстру аеропортів України. Положення про реєстр аеропортів та порядок їх реєстрації встановлює Укравіатранс відповідно до вимог ДСТУ 3415-96. Дані про всі зміни, що відбулися під час експлуатації, щодо оснащення, стану та обладнання аеропорту подаються в Укравіатранс і фіксуються в реєстрі.

Сертифікація аеродрому і аеропорту розглядається як складова частина державної системи сертифікації на повітряному транспорті України і здійснюється згідно з законами України «Про сертифікацію продукції і послуг», «Про захист прав споживачів» державними, міжнародними, відомчими стандартами та нормативами і вирішує задачі:

- створення умов для ефективної діяльності повітряного транспорту України;
- підтвердження відповідності об'єктів аеропорту встановленим вимогам;
- убезпечення польотів та запобігання актам незаконного втручання в діяльність аеропорту;
- забезпечення охорони навколишнього природного середовища;
- захист інтересів держави, суспільства і його громадян від несумлінності підприємств та інших юридичних і фізичних осіб, діяльність яких пов'язана із здійсненням і забезпеченням повітряних перевезень та авіаційних робіт;
- реалізацію антимонопольного законодавства, створення для роботи авіапідприємств умов вільної конкуренції.

Згідно із вказаними вище документами, сертифікацію аеропортів і видачу відповідних сертифікатів має здійснювати Укравіатранс Міністерства транспорту України, який:

- встановлює загальні принципи проведення сертифікації аеродрому і аеропорту, організовує розроблення, запровадження в дію та реа-

лізацію Правил сертифікації, процедур інспекційного контролю за дотриманням Правил сертифікації та за сертифікованими об'єктами;

- приймає рішення щодо приєднання до міжнародних систем сертифікації на повітряному транспорті, а також укладає угоди про взаємне визнання результатів сертифікації;

- представляє Україну у взаємозв'язках з іншими країнами і у міжнародних організаціях з питань сертифікації аеропортів;

- акредитує Центр із сертифікації аеропортів і аеропортових служб.

Сертифікація аеропорту передбачає:

- подання заявки на сертифікацію;

- розгляд заявки та прийняття рішення щодо неї;

- експертизу доказової документації;

- обстеження (атестацію) аеропорту;

- аналіз результатів обстеження робіт із сертифікації і прийняття рішення щодо можливості видачі сертифіката відповідності та укладання ліцензійної угоди;

- оформлення, реєстрацію та видачу сертифіката відповідності;

- технічний нагляд за сертифікованим аеродромом і аеропортом;

- інформування про результати робіт із сертифікації аеродрому і аеропорту.

Сертифікати засвідчують відповідність аеродрому і аеропорту державним вимогам (нормам придатності) на діяльність щодо обслуговування повітряних перевезень і авіаційних робіт.

Аеропорт зможе обслуговувати повітряні перевезення та виконувати авіаційні роботи виключно за наявності відповідного сертифіката з доданими до нього спеціальними експлуатаційними положеннями. Експлуатація аеропорту без сертифіката або з простроченим терміном його дії не повинна допускатися.

Спеціальні експлуатаційні положення визначають права, допуски та обмеження для аеродрому і аеропорту, що належать до виконання польотів ПС, повітряних перевезень або авіаційних робіт, за даним сертифікатом.

Вони стосуються визначення типів повітряних суден, повітряних трас, що обслуговуються, дозволених мінімумів аеродрому та ін.

Правилами сертифікації визначається перелік документів, які подаються з метою одержання сертифікатів, порядок розгляду заяв, критерії оцінки заявників, котрі претендують на одержання сертифіката, порядок і строки оформлення та видачі сертифіката.

Оцінка відповідності аеродрому встановленим вимогам здійснюється в разі прийняття до експлуатації заново збудованого, реконструйованого або технічно переоснащеного аеропорту, допуску до експлуатації повітряного судна нового типу, вищого класу чи з більшою польотною масою. Строки дії сертифікатів і порядок їх продовження визначаються МТУ. Внесення змін у діючі сертифікати не передбачає перенесення терміну їхньої дії. Власник сертифіката не має права передавати ці документи іншому підприємству, юридичній чи фізичній особі.

Аеропорт, що сертифікується, повинен:

- виконувати всі вимоги, що висувуються органом із сертифікації аеропортів;
- забезпечити виконання норм і правил, регламентованих чинним законодавством;
- повідомляти орган із сертифікації щодо всіх суттєвих для експлуатації змін, які відбуваються в аеропорту;
- проводити регулярне планове інспектування безпеки польотів в аеропорту і в разі потреби — спеціальне інспектування, особливо після інцидентів і авіаційних пригод;
- у разі виявлення в аеропорту будь-яких невідповідностей чинним вимогам запроваджувати необхідні обмеження, що забезпечують польоти, та інформувати орган із сертифікації аеропортів;
- забезпечувати відповідність даних аеронавігаційної інформації фактичним характеристикам і параметрам аеродрому.

Укрaviaтранс має право:

- встановлювати перелік обов'язкових послуг, які надає аеропорт, пов'язаних із забезпеченням безпеки польотів, авіаційної безпеки, проведенням пошукових і аварійно-рятувальних робіт;
- інспектувати аеропорт з метою контролю його відповідності встановленим вимогам;
- призупинити дію сертифіката у разі невідповідності аеропорту встановленим вимогам.

Контроль щодо відповідності аеродрому і аеропорту обов'язковим вимогам здійснюється МТУ.

Усі недоліки, виявлені особами, що провадять перевірку, за їх письмовим повідомленням повинні у визначені терміни усуватися керівництвом аеропорту.

Ліцензування аеропортової діяльності

Аеропортова діяльність, пов'язана з обслуговуванням на ко-

мерційній основі повітряних суден, пасажирів і вантажів, повинна здійснюватися юридичними і фізичними особами тільки на підставі спеціальних дозволів (ліцензій).

Ліцензування аеропортової діяльності здійснюється відповідно до діючих правил і положень щодо ліцензування транспортного процесу на повітряному транспорті України і має на меті:

- забезпечити безпеку польотів і дотримання встановлених екологічних норм під час наземного обслуговування повітряних суден;
- забезпечити нормальне функціонування ринку авіаційних послуг, захист інтересів споживачів авіапослуг і реалізацію антимонопольного законодавства.

Підприємства і підприємці мають право отримати ліцензії на кілька видів діяльності.

У ліцензіях можуть передбачатися обмеження щодо території їхньої дії та видів виконуваних робіт.

Ліцензія не звільняє від обов'язку мати необхідні свідоцтва, дипломи, робочі сертифікати та інші документи, передбачені правилами наземного обслуговування ПС, експлуатації будівель, споруд, обладнання, технічних засобів, пристроїв та інших об'єктів.

Правилами ліцензування визначається перелік документів, які подаються для одержання ліцензії, порядок розгляду заяв, критерії оцінки заявників, що претендують на отримання ліцензії, а також форма, порядок і строки оформлення та видачі ліцензії.

Відмова на видачу ліцензії може бути у разі, коли:

- авіаційна та інша техніка, що використовується заявником, не відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки і регулярності польотів;
- виробнича база заявника не відповідає екологічним та іншим встановленим вимогам;
- кваліфікаційний атестат заявника не відповідає характеру діяльності, на здійснення якої подається запит на дозвіл;
- у поданих документах містяться неправильні відомості, особливо щодо фінансового стану заявника, майнових та інших фондів;
- заявник в установленому законом порядку визнається винним щодо недобросовісної конкуренції в ліцензованій діяльності.

Передача ліцензій іншим юридичним і фізичним особам забороняється.

У разі зміни організаційно-правової форми підприємства – влас-

ника ліцензії, остання підлягає перереєстрації. Перереєстрація ліцензії здійснюється згідно з порядком, що встановлюється для її видачі.

Власник ліцензії зобов'язаний:

- забезпечувати дотримання вимог, зазначених у ліцензії;
- подавати за вимогою Укравіатрансу відомості щодо ліцензованої діяльності.

Контроль за дотриманням вимог, передбачених у ліцензіях, здійснює Укравіатранс Міністерства транспорту України.

Ліцензія може бути анульована або призупинена за заявою власника ліцензії, а також у разі:

- ліквідації юридичної особи;
- недотримання власником ліцензії умов, зазначених у ній;
- ненадання в установлений термін Укравіатрансу інформації, що передбачена чинними правилами ліцензування.

Регіональний міжнародний аеропорт

Регіональний міжнародний аеропорт (РМА) є державним підприємством цивільної авіації і в Україні входить до сфери управління Міністерства транспорту.

Основним документом, що регламентує діяльність аеропорту, є статут.

Функціонування РМА організовано і здійснюється на підставі законодавчих актів України, які регулюють діяльність цивільної авіації у державі, а також нормативних актів Міністерства транспорту, Державного департаменту авіаційного транспорту та інших чинних нормативних актів, що регламентують діяльність аеропортів, для безпечного, регулярного та ефективного забезпечення польотів, обслуговування перевезень і пасажирів. РМА має право самостійно здійснювати зовнішньоекономічну діяльність на основі чинного законодавства України і міжнародного права. Зовнішньоекономічна діяльність аеропорту в першу чергу здійснюється в сфері обслуговування як регулярних, так і нерегулярних повітряних перевезень пасажирів на комерційній основі, а також у неавіаційній діяльності.

Комерційні права і права на обслуговування міжнародних повітряних перевезень аеропорт одержує на підставі міжнародних договорів України з іншими державами, а також на підставі прямих договорів зі своїми закордонними партнерами. Водночас РМА виконує ряд специфічних функцій. Він забезпечує наземне обслуговування літаків авіакомпаній, державних, колективних, приватних власників і перевізників на державних, міжнародних і міждержавних авіалініях, обслуговує трансферні і транзитні перевезення на договірних умовах з обов'язковим дотриман-

ням необхідних правил і норм обслуговування; розробляє разом із перевізниками (авіакомпаніями) розклад руху літаків через аеропорт, організовує і забезпечує польоти радіотехнічними і світлотехнічними засобами і зв'язком, авіаційними пально-мастильними матеріалами (ПММ) тощо.

РМА здійснює експлуатацію аеропортової інфраструктури, аеровокзалних і вантажних комплексів, наземного устаткування і споруд, що передані аеропорту в повне господарське володіння. У рамках своєї діяльності аеропорт забезпечує безпеку і регулярність польотів літаків, технічно їх оснащує й обслуговує, виконує обов'язкові та додаткові роботи (на основі договорів із власниками літаків), надає послуги. Бере участь у розслідуванні або провадить розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до нормативних актів у межах своєї компетентності і відповідальності. Надає пасажирам міжнародних, міждержавних і внутрішніх повітряних ліній комунально-побутові та послуги із проведення валютних операцій.

Разом зі спеціальними службами дбає про виконання вимог авіаційної безпеки на території аеропорту, заходів щодо попередження і припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації й аеропорту.

Організовує проведення санітарно-карантинних заходів, медико-санітарного обслуговування працівників аеропорту як самостійно, так і на договірних засадах. Разом із авіакомпанією базування організовує та виконує пошуково-рятувальні роботи згідно з нормативними актами і в рамках своєї відповідальності. Забезпечує декларування вантажів. Здійснює безперебійну експлуатацію аеропорту, аеродромних і аеропортових споруд та інших об'єктів, що забезпечують польоти, а також авіаційної наземної техніки. Закуповує і впроваджує в експлуатацію нову техніку, а також удосконалює технологію обслуговування пасажирів і організацію перевезень.

У межах встановленої відповідальності забезпечує керівництво повітряним рухом, відповідає за безпеку польотів у зоні своєї діяльності. Організовує метеорологічне і штурманське забезпечення польотів, які здійснюються в аеропорту (брифінг). Використовує різноманітні форми організації праці в трудових колективах, сприяє розвитку творчої активності робітників, організовує їх навчання і підвищення кваліфікації, здійснює обмін передовими методами організації праці з іншими авіапідприємствами.

Уживає заходів щодо охорони праці і навколишнього середовища, охорони і збереження майна, профілактичної роботи на об'єктах, протипо-

жежної безпеки в аеропорту. Виконує розробку, впровадження у виробничу діяльність новітніх технологій, обладнання на підставі договорів із сторонніми підприємствами та організаціями. Проводить самостійну і спільну зовнішньоекономічну діяльність, реалізовує продукцію, відходи виробництва. Самостійно визначає структуру управління і встановлює штати.

Керівництво діяльністю аеропорту здійснює генеральний директор, який призначається згідно із контрактом Мінтрансом. Дорадчим, експертним і консультативним органом керівництва аеропорту є науково-технічна рада (НТР). Вона розглядає і приймає наукові рекомендації щодо головних напрямків розвитку і реконструкції аеродрому, залучення інвестицій, аналізу перспективних програм і пропозицій, використання науково-технічного й інтелектуального потенціалу регіону у вирішенні проблем розвитку і науково-технічного забезпечення діяльності аеропорту. Безпосередньо генеральному директорові підпорядковуються його заступники і директори за напрямками, а також ряд самостійних структурних підрозділів і служб. Вирішення соціальних питань, захисту прав робітників аеропорту координується профспілковим комітетом і відділом бухгалтерського обліку та фінансів (ВБОФ).

Взаємовідносини аеропорту з авіаперевізниками та іншими користувачами

Аеропорт забезпечує право рівного доступу і однакові умови діяльності авіаперевізникам усіх форм власності, що виконують польоти (перевезення) за виданими їм ліцензіями, в тому числі надає інформацію, потрібну для організації і виконання перевезень, здає в оренду (використання) необхідні для забезпечення авіаційної діяльності об'єкти, споруди, ємності для зберігання ПММ, обладнання, АНТ, ангари, МС, площі та приміщення в терміналах, місця в готелі, земельні ділянки на території аеропорту з урахуванням наявних виробничих потужностей і за умов ефективного використання майнового комплексу аеропорту. Керівництво аеропорту повинно унеможливити дискримінаційний економічний тиск на експлуатантів та обмеження їхніх комерційних прав, крім випадків, коли такі обмеження спрямовані на забезпечення безпеки перевезень, виконання вимог державних органів і в разі форсмажорних обставин. Передача в суборенду будь-якого орендованого в аеропорту юридичними чи фізичними особами майна не допускається. З метою забезпечення технологічних зв'язків з приймання, відправлення ПС та обслуговування авіаперевезень аеропорт укладає договори з авіакомпаніями, в яких визначаються перелік і процедури надання послуг та юридична відпо-

відальність сторін. Усі служби договірних сторін, задіяні в забезпеченні зльоту і посадки ПС, перебувають в оперативній взаємодії з центральною диспетчерською аеропорту. Сторони використовують тільки затверджені або узгоджені з керівництвом аеропорту технології наземного обслуговування ПС, пасажирів, обробки пошти, багажу, вантажів та виконання інших видів господарської діяльності. За умовами договору аеропорт встановлює порядок доступу до будь-якої зони, яка використовується (орендується) клієнтурою, і надання необхідної інформації для інспектування виконання умов договору. У разі невиконання або неналежного виконання умов договору сторони мають право його дострокового припинення (розірвання). Якщо до аеропорту звертається кілька клієнтів із запитом на оренду одних і тих самих будівель, споруд, автостоянок, обладнання або пропозицій щодо виконання робіт та надання послуг, рішення приймається на конкурсній основі, де пріоритет мають клієнти, які:

- раніше виконували аналогічні роботи за договором в аеропорту (в тому числі на пріоритетних основах — базовій авіакомпанії);

- підготували бізнес-план, який підтверджує можливість щонайкращого виконання передбачених статутом аеропорту виробничих функцій і має достатні умови для забезпечення стандартів якості обслуговування.

Під час укладання договору з авіакомпаніями пріоритет, крім зазначених, надається:

- авіакомпаніям, що виконують особливо важливі, в т. ч. урядові, перевезення;

- авіакомпаніям, що виконують міжнародні авіап перевезення за розкладом;

- авіакомпаніям, що виконують внутрішні авіап перевезення за розкладом;

- авіакомпаніям, що виконують міжнародні та внутрішні авіап перевезення на чартерній основі.

Умови договору визначають за єдиною методологією, яку встановлює Міністерство транспорту України, і повинні бути єдиними для всіх авіап перевізників, оскільки залежать тільки від типу ПС та переліку послуг, що надаються, а також мають відповідати антидемпінговим та іншим вимогам міжнародних угод, укладених Україною.

Розміри ставок та зборів і всі їхні зміни затверджуються та реєструються відповідно до порядку, встановленого Укр авіатрансом.

Державне регулювання цінової політики аеропорту та контроль за використанням ним єдиної системи авіаційних ставок і зборів виконують

Міністерство транспорту і Державний комітет України з антимонопольної політики та підтримки економічних структур. Державне регулювання цінової політики аеропорту включає як регулярний, так і вибірковий контроль, аналіз і оцінку таких основних аспектів цінової політики:

- рівня цін (ставок і зборів), узявши до уваги правильність їх розрахунків, відповідність темпам росту витрат аеропорту та рівню його рентабельності, встановленому оптимально (за підсумком року в цілому);
- відповідності обсягів та якості послуг (робіт), які фактично надаються аеропортом будь-якій авіакомпанії, отриманим з неї ставкам, зборам (відповідно до обсягів і якості послуг, передбачених у розрахунках цін аеропорту);
- термінів перегляду цін;
- достовірності розрахунків з авіакомпаніями за ставками та зборами, узявши до уваги обсяги попередньої плати за послуги аеропорту, терміни виставлення аеропортом рахунків, відповідності оформлення рахунків (із відображенням обсягів робіт для авіакомпаній) та організації встановленого обліку в аеропорту;
- політики аеропорту у взаємостосунках із сторонніми підприємствами і організаціями, що надають послуги з аеропортового обслуговування, в т. ч. з базовою авіакомпанією (заохочення розвитку конкуренції, відповідальності і контролю за цінами та якістю послуг).

Оренда, концесії з обслуговування основної діяльності авіаперевізників надаються аеропортом за плату, яка передбачає компенсацію витрат аеропорту на забезпечення авіаційної діяльності і відтворення використаного майна, або на інших взаємовигідних для обох сторін умовах.

У разі виділення тимчасових інтервалів авіаперевізникам аеропорт, за узгодженням з авіаперевізниками, визначає час наземного обслуговування (прибуття/відправлення) ПС з урахуванням функціональної спроможності, об'єктів і служб та їх фактичного завантаження.

За неможливості надання авіаперевізнику того часового інтервалу, котрий він запитує, аеропорт зобов'язаний запропонувати йому інший найближчий часовий інтервал.

Призначаючи авіаперевізникам тимчасові інтервали (ЛОТи), аеропорт керується документом Європейської ради від 18.01.93 року, за № 95/93 і виконує всі процедури згідно з документом IATA SSIM.

Аеропорт відповідає за виділення авіаперевізникам тимчасових інтервалів для обслуговування в аеропорту і контролює процес їх використання.

Регламент діяльності аеропорту базується на принципах:

- ефективності (максимальне використання пропускної спроможності аеропорту);
- неупередженості (робота на підставі об'єктивних критеріїв);
- прозорості (доступність інформації для всіх зацікавлених сторін);
- використання справедливих і недискримінаційних процедур виділення тимчасових інтервалів і надання обслуговування;
- збереження прав попередніх учасників авіаперевезень;
- надання можливості виходу на ринок новим учасникам авіаперевезень.

Наземне обслуговування повітряних суден

Загальні положення

Головна проблема і вимога діяльності цивільної авіації — безпека польотів, яка безпосередньо залежить від якості наземного обслуговування повітряних суден. Організація і технологія наземного обслуговування характеризується тим, що відбувається перехід до повітряних технологій, прийнятих у світовій авіації. Типовою є ситуація, коли аеропорт обслуговує багато авіакомпаній, які працюють на значній відстані від власних технологічних баз. Тому наземне обслуговування літаків авіакомпаній здійснюють інші, так звані обслуговуючі компанії. В зв'язку з тим, що в світі існує багато авіакомпаній, виникла необхідність узгодити в світовій цивільній авіації правила і процедури наземного обслуговування, а також розробити стандартні форми відповідних угод. Уперше це було здійснено 1967 року IATA (Міжнародна авіатранспортна асоціація) у вигляді стандартної угоди наземного обслуговування (SGHA), яку включили до Керівництва IATA з наземного обслуговування в аеропортах (АНМ). Вказані документи отримали статус 1988 року, коли була утворена Рада IATA з наземного обслуговування (IGHC), що об'єднала представників авіакомпаній, незалежних компаній, які виконують наземне обслуговування, адміністративні органи аеропортів та інші організації, що безпосередньо здійснюють наземне обслуговування.

Прийняті документи постійно оновлюються і вдосконалюються новими редакціями або додатками, оформлюються у вигляді стандартів:

- АНМ 801 – вступ до стандартної угоди IATA про наземне обслуговування;
- АНМ 802 – коментарі до стандартної угоди;
- АНМ 803 – рекомендований текст – Меморандум про взаєморозуміння;
- АНМ 804 – система оцінки стандартів аеропортових послуг (AHS 1000);
- АНМ 810 – стандартна угода IATA про наземне обслуговування;

АНМ 814 – стандартна угода щодо послуг із бортхарчування;
АНМ 815 – угода ІАТА щодо оформлення перевізної документації;
АНМ 817 – стандартна угода про навчання персоналу.

Основна угода між перевізником і компанією, яка здійснює наземне обслуговування, встановлює:

- перелік разових послуг;
- конфіденційність;
- порядок видачі субпідрядів на виконання послуг;
- вимоги до обслуговування;
- оплату послуг;
- відповідальність сторін і відшкодування збитків;
- порядок арбітражу;
- гербові і реєстраційні збори;
- строк дії і порядок припинення угоди.

Послуги з наземного обслуговування згідно із вказаними міжнародними документами включають в себе:

- надання відомостей про представництво обслуговуючої компанії і її розміщення;
- процедури контролю завантаження ПС, надання засобів зв'язків і автоматизованої системи керування вильотом (ОС5);
- контроль за засобами пакування вантажів (ІЛ-0);
- обробку багажу і обслуговування пасажирів, вантажів і пошти;
- використання перонних технологій (супроводження, стоянка, зв'язок з екіпажем, завантаження-розвантаження, запуск, переміщення ПС, безпека);
- обслуговування ПС після польоту і перед вильотом (очищення, внутрішнє прибирання, обслуговування туалетів, заправлення водою, кондиціювання, послуги діайсінгу, обслуговування окремих сервісних систем пасажирського салону, внутрішньої екіпіровки);
- заправлення паливом, дозаправлення мастильними матеріалами і спецрідинами;
- технічне обслуговування ПС (транзитне, додаткове, місце в ангарі тощо);
- забезпечення польоту і робота з екіпажами;
- забезпечення спецтранспортом;
- забезпечення бортовим харчуванням;
- здійснення контролю і управління;
- забезпечення охорони і безпеки.

РОЗДІЛ 8 МІСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

8.1. ВИДИ ТРАНСПОРТУ ТА ЙОГО ОСОБЛИВОСТІ В ЄДИНІЙ СИСТЕМІ МІСТА

Загальні положення

Двадцяте століття було століттям урбанізації, тобто безпрецедентного зростання населення міст. Якщо на початку нашого століття населення міст складало біля 13%, то тепер вже – більше 50%. Разом з зростом населення міст повинно розвиватися і транспортне забезпечення переміщень пасажирів і вантажів.

У наш час міський транспорт великих міст може об'єднувати всі види відомого нам транспорту, але сюди ще додаються чисто міські види – метро, фунікулер, підвісні та спеціальні дороги.

Слід врахувати, що за останній час велику роль у міському транспорті почав відігравати і автомобільний транспорт індивідуального користування.

Рухомий склад міського транспорту має такі види:

1) автомобільні – автобуси, таксі, легкові та вантажно-пасажирські;
2) електричні – трамваї, тролейбуси, метро, фунікулери, підвісні та спеціальні колійні дороги;

3) водні – теплоходи, пороми, катери, моторні човни.

Сучасні міські автобуси – це високо комфортабельні пасажирські автомобілі, які можуть вміщувати біля 200 пасажирів.

Таксі – це звичайні автомобілі, пристосовані спеціально для перевезень як пасажирів, так і вантажу здебільшого на коротку дистанцію.

Трамваї – це транспортні засоби з електричними двигунами, які рухаються по залізничній колії, як електровози, і мають свою електричну мережу з високою напругою.

Тролейбуси – транспортні засоби з електричними двигунами, які не потребують залізничної колії, але повинні мати свою електричну систему живлення.

Метро – це транспортні засоби – електропоїзди залізничного типу, які рухаються здебільшого під землею.

Фунікулери, підвісні дороги і спеціалізовані колійні дороги – це теж електротранспортні засоби, які потребують спеціальних залізничних колій та електромереж.

Сучасні тролейбуси забезпечують перевезення до 200 пасажирів в одному транспортному засобі.

Метро – наймолодший вид міського транспорту. Перше метро в колишньому СРСР збудовано в Москві у 1935 році. Зараз метро діє в Києві, Дніпропетровську, Харкові.

Залежно від зростання міст, різко ускладнюються і проблеми транспорту. Наприклад, у місті Києві відчувається недостатня кількість мостових сполучень, а з цим пов'язана і необхідність розширення метро.

Проблема загострюється і тим, що поряд із збільшенням обсягів перевезень зростає їх дальність, а це означає, що збільшується час доставки пасажирів і вантажів, тому потрібні високошвидкісні лінії транспорту. В даному разі транспортники значно обмежуються вимогами безпеки руху.

Середні швидкості руху різних видів міського транспорту наведені в таблиці.

Види транспорту	Швидкість, км/год.		
	Максимальна конструктивна	середня по місту	на приміських лініях
Автобус	70-100	16-23	25-30
Трамвай	60-75	16-23	30-35
Таксі	100-140	21-28	45-50
Метро	80-100	45-50	45-50
Електропоїзд	100-130	40-50	40-50

Підвищити швидкість можна тільки завдяки новим швидкісним лініям трамваю, метро або підвісним дорогам.

Збільшення провізної спроможності міського транспорту в основному залежить від конструкції доріг. Сучасні дороги дозволяють проїзд автомобільного транспорту з навантаженням на одну колісну вісь до 10 т, а в деяких випадках – до 13 т. Ці умови дуже обмежують конструкторів автомобілів та тролейбусів, бо у трьохосьовому транспортному засобі можна перевезти не більше 180 пасажирів, а якщо хочемо більше 180, то треба уже ставити більше чотирьох вісей, а це дуже складно з точки зору забезпечення безпечного керування та гальмування засобу.

Нижче наведена провізна спроможність сучасного міського транспорту.

Вид транспорту	Місткість, пас.		Провізна спроможність, пас./годину	
	всього	сидячих	теоретично	реально
Автобус серед.	60	32	9000-10000	6000
Автобус вел. вм.	90	35		7200
Тролейбус вел. вм.	68	35		4100
Тролейбус ос. вел.	180	110	8000-9000	5300
Трамвай, один вагон	85	37	13500-18000	5100
Трамвай, два вагони	300	100		12000
Метро 6 ваг.	720	276	40000	28000
Метро 8 ваг.	960	368		38400
Ел. поїзд 10 ваг.	1600	1056	60000	48000

Велику небезпеку для міста становлять викиди в атмосферу шкідливих речовин двигунами транспортних засобів. Найбільшу небезпеку становлять гази як бензинових, так і дизельних двигунів: (CO), (HC), (NO) та (SO), а також викиди сажі і свинцю.

Тому в даний час у всіх державах світу зросли вимоги до автомобільних двигунів, до встановлення на них спеціальних пристроїв нейтралізації газів.

Крім того, велика увага приділяється електромобілям та автомобілям, які можуть працювати на альтернативних видах палива, наприклад, водневих автомобілях, у яких газові викиди – це водяний пар.

На сьогоднішній день так звані «маршрутки» є досить серйозною проблемою:

- вони витісняють трамваї, тролейбуси, автобуси;
- перевезення здійснюються приватними підприємствами, вказуючи на те, що велика кількість пасажирів відмовляється від послуг державного транспорту;
- дуже великий ступінь забруднення навколишнього середовища.

Швидкими темпами розвивається перевезення пасажирів тролейбусами, що складають близько 30% загального обсягу міських переве-

зень, організований в Україні у Києві (1935) і Харкові (1939) році. Протяжність тролейбусних ліній становить 4,2 тис. км (у 1995 році перевезено 2,5 млрд. пасажирів у 46 містах).

На 1990 рік більшість міст України мала автобусне сполучення, 45 міст – тролейбусне і 24 – трамвайне.

У 1995 році у 24 містах України функціонував трамвайний транспорт. Загальна протяжність трамвайних колій у містах України становить 2,2 тис. км. У 1995 році трамвайним транспортом перевезено понад 1,5 млрд. чоловік.

Наприкінці 70-х рр. впроваджено швидкісні трамваї. Перші колії відкрито у Києві (1987), у Кривому Розі. Загальна довжина колій швидкісного трамваю в 1995 році становила 41,8 км. Найбільш молодим міським видом транспорту є метро, будівництво якого було розпочато в м. Києві в 1949 році управлінням Київметробуд, а перша лінія вступила до ладу в 1960 році («Вокзальна–Дніпро»). Другим містом в Україні, де збудовано метро, став Харків (1978 рік). Експлуатаційна довжина шляхів (у двоколійному обчисленні) у 1995 році становила 78,8 км. Цим видом транспорту в цьому самому році перевезено більше як 700 млн. пасажирів.

Суттєву роль у міських перевезеннях відіграють автомобілі індивідуальних власників. За різновидами перевезень міський транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Досить часто в містах пасажирський транспорт виконує більші обсяги перевезень, ніж вантажний. Головними видами міського транспорту є сухопутний рейковий та сухопутний безрейковий. Якщо є умови, то в містах застосовується і водний транспорт.

Пасажирський транспорт проектується залежно від пасажиропотоку в години, коли він сягає своєї найбільшої величини. Такі сплески інтенсивності пасажиропотоку спостерігаються звичайно вранці та ввечері, коли люди йдуть на роботу і повертаються з роботи.

Зараз великі міста Європи мають такий рухомий склад міського транспорту:

- **метрополітени;**
- **трамваї;**
- **автобуси;**
- **приміські залізниці;**
- **таксі.**

Для запрошення пасажирів на громадський транспорт застосовуються пільгові тарифи у вигляді спеціальних карток. Однак транспорт

загального користування поки що в більшості міст не встигає за потребами перевезень, тому що інтенсивно зростають потоки пасажирів приміських районів, котрі швидко розвиваються.

Швидко також зростають приміські зони. В зв'язку з великим ростом кількості пасажирів прилеглих до міст областей, потрібна реконструкція всієї системи міського транспорту.

Міський пасажирський транспорт України

До цього виду транспорту належать метрополітени, трамваї, тролейбуси, автобуси, таксі. Метрополітени споруджені в Києві (розпочалося будівництво у 1940 р., першу лінію «Вокзальна–Дніпро» здано в експлуатацію у 1960 р.), а також у Харкові – в 1978 р. Експлуатаційна довжина шляхів у двоколіїному обчисленні у 1995 р. становила 78,8 км. Цим видом транспорту в цьому самому році перевезено більше як 700 тис. пасажирів.

У 1995 р. у 24 містах України функціонував трамвайний транспорт. Перші трамвайні колії на території України прокладено у Києві (1892 р.), Львові (1894 р.), Дніпропетровську (1897 р.). Загальна протяжність трамвайних колій у містах України становить 2,2 тис. км. У 1995 р. трамвайним транспортом перевезено понад 1,5 млрд. чол.

Наприкінці 70-х років введено швидкісні трамваї. Перші колії відкрито в Києві (1987 р.), у Кривому Розі. Загальна довжина колій швидкісного трамваю в 1995 р. становила 41,8 км.

Одним з найбільш масових видів внутрішньоміського транспорту є тролейбусний, вперше організований в Україні у Києві (1935 р.) і Харкові (1939 р.). Протяжність тролейбусних ліній становить 4,2 тис. км. У 1995 р. тролейбусами перевезено 2,5 млрд. пасажирів в 46 містах.

В Україні понад 400 міст і селищ міського типу мають автобуси загального користування для внутрішньоміських перевезень. У 1970–1990 рр. перевезення цим транспортом збільшилися на 40%.

У 164 міських поселеннях України працюють легкові таксі загального користування.

У майбутньому транспорт розвиватиметься за рахунок інтенсивних чинників, удосконалення структури вантажообігу і пасажирообігу, скорочення матеріальних ресурсів, питомих витрат на перевезення, поліпшення всіх основних техніко-економічних показників роботи транспорту і підвищення якості розподілу вантажів між окремими його видами.

8.2. СТАН МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА ПРИКЛАДІ м. КИЄВА ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЙОГО РОЗВИТКУ

Стратегія розвитку міського пасажирського транспорту України типова і наочна на прикладі Києва. Вона має враховувати загальноєвропейські вимоги якісних характеристик. Ця галузь міського господарства повинна бути безпечною, надійною, швидкісною та зручною у користуванні, діючою за єдиними тарифами та правилами. Справжнього успіху у справі подолання транспортних проблем буде досягнуто, коли громадяни переконані, що користуватися громадським транспортом дешевше, безпечніше і комфортніше, ніж власним. З урахуванням світових тенденцій дорожчання рідкого пального та структури енергетика України собівартість перевезення одного пасажирів електротранспортом в місті Києві прогнозується нижчою, ніж автотранспортом.

Густі, з високою інтенсивністю транспортні потоки на центральних міських магістралях не дають змоги повністю задовольняти потреби населення в пасажирських перевезеннях. Традиційний громадський транспорт якісно не справляється із зростаючими пасажиропотоками. Зростає потреба в розвитку позавуличного швидкісного транспорту з високою провізною спроможністю. У Києві традиційно таким видом транспорту є метрополітен, але його будівництво вимагає значних затрат. Тому необхідно вести активні пошуки альтернативних транспортних систем для міста (табл. 8.1).

Таблиця 8.1

Порівняльна характеристика техніко-економічних параметрів метрополітену і трамвая

Види транспорту	Вартість будівництва 1 км. лінії, млн. грн.	Провізна спроможність лінії, тис. пас./год.	Середня швидкість сполучення, км/год.
Метрополітен			
глибокого залягання	100,0	20-45	40
мілкого залягання	20,0		
Трамвай			
швидкісний	3,0-5,0	10-25	25-30
звичайний	1,5	6-12	15-17

Генеральним планом розвитку міста до 2020 року передбачено інтенсивне будівництво тролейбусних ліній для заміни автобусних маршрутів та реконструкцію окремих трамвайних ліній для швидкісного та прискореного руху.

Мережа міського пасажирського транспорту в м. Києві складна і розгалужена. Маршрутну мережу наземного пасажирського транспорту в звичайному режимі руху, яку обслуговує комунальне підприємство «Київпастранс», становлять 90 автобусних, 41 тролейбусний, 23 трамвайних маршрути та фунікулер.

Щорічно підприємство забезпечує щоденний випуск у години «пік» близько 1270 одиниць наземного транспорту (в тому числі: 540 автобусів, 320 трамваїв та 415 тролейбусів), якими користується понад 1,5 млн. громадян.

Зберігається позитивна тенденція утримання високого рівня пасажирських перевезень екологічними видами транспорту – тролейбусом та трамваєм. За 2003 рік питома вага пасажирських перевезень зазначеними видами транспорту становила 71,8% від обсягу перевезених пасажирів транспортом, що працює у звичайному режимі руху (табл. 8.2).

Таблиця 8.2

*Структура міських пасажирських перевезень
за видами транспорту за 2003 рік*

Види пасажирського транспорту	Перевезено пасажирів, млн. осіб			Частка перевезених пасажирів у загальному обсязі перевезень, %
	Всього пасажирів	у т. ч. платних пасажирів	платних, %	
Наземний електротранспорт	508,4	284,0	55,9	71,8
Автотранспорт загального користування, що працює у звичайному режимі	199,8	111,6	55,9	28,2
Разом	708,2	395,6	55,9	100,0

Маршрутна мережа трамвайного сполучення міста довжиною 112,7 км пасажирських ліній (у двоколійному обчисленні) складається із двох окремих систем: лівобережної і правобережної, де історично домінує трамвайне сполучення. На лівобережжі це – Дарниця, а на правобережжі – Поділ.

Інвентарний парк електротранспорту станом на 01.08.2004 року становить:

- 562 трамвайні вагони довжиною 15 м двох модифікацій, середній термін експлуатації яких близько 20 років, з них 483 (85,9%) працюють понад нормативний термін;
- 576 тролейбусів, з них 161 – довжиною 18 метрів та 415 – довжиною до 12 метрів.

Система електроживлення трамвайного і тролейбусного руху складається із 1189,6 км контактної мережі в однопровідному обчисленні, 1073,8 км живильних і кабелів відведення, 89 тягових перетворюючих підстанцій загальною потужністю 283,5 тисяч кВт.

Аналіз стану рухомого складу показує, що він потребує докорінного оновлення як за рахунок придбання і виготовлення нового, так і ремонту та модернізації наявного.

Крім того, стан колійного господарства не дає змоги повною мірою використовувати сучасний рухомий склад іноземного виробництва до його поетапної реконструкції за новими технологіями.

Проведені розрахунки показують, що повна модернізація трамвайного сполучення в Україні і м. Києві потребує значного фінансування.

Зважаючи на наявність більш актуальних проблем в транспортній галузі міста, зокрема будівництво мостів та розв'язок, оновлення шляхового господарства, при забезпеченні відповідних обсягів фінансування реальні терміни виконання робіт становитимуть 7–9 років.

Враховуючи високу вартість новітніх трамвайних вагонів іноземного виробництва, реальний стан колійного господарства та наявність значного парку ремонтпридатного рухомого складу трамваїв, найбільш обґрунтованим, з позиції сумарного соціально-економічного ефекту, буде базування на максимально повному використанні наявного рухомого складу шляхом виконання капітально-відновлювальних ремонтів із застосуванням нових технологій як альтернативи придбання нового рухомого складу.

Перший етап розвитку (термін реалізації – 3–4 роки) – реконструкція та модернізація діючих швидкісних та напівшвидкісних трамвайних ліній, їх оснащення сучасним рухомим складом вітчизняного виробництва (трисекційними трамвайними вагонами з низькопідлоговою секцією на базі кузовів та ходової частини вагонів Т-3, модернізованими трамваями Т-3 та Т-3М), приладами автоматичного контролю та регулювання руху у швидкісному та прискореному режимах руху, будівництво комфортабельних і безпечних зупинкових пунктів, пішохідних переходів.

Наступний етап – модернізація рейкового та енергетичного господарств. Проведені розрахунки дають підстави стверджувати, що реальний строк модернізації усієї трамвайної мережі, що повинен базуватися на скоординованому розвитку всіх основних складових, зокрема рухомого складу, колійного господарства та енергогосподарства, може бути визначений у 10–15 років. За цей термін можуть бути закладена фінансова та техніко-технологічна основа для впровадження найсучасніших систем електротранспорту.

Таким чином, можна сформулювати основні засади перехідного періоду модернізації та розвитку трамвайного сполучення в Україні.

По-перше, пріоритетний розвиток швидкісного та прискореного режимів руху переважно на відокремлених ділянках.

По-друге, створення комбінованих ліній трамвайного сполучення, в межах яких мають місце як відокремлені ділянки, де перевезення здійснюються у швидкісному та прискореному режимах руху, так і побудовані за новітніми технологіями однорівневі відрізки вулично-шляхової мережі, що дають змогу здійснювати сумісний автомобільно-трамвайний рух. Для підвищення пропускної спроможності вулично-шляхової мережі на особливо напружених ділянках (перехрестях, перетинах) доцільно спорудження («вкраплення») однорівневих ділянок на традиційних трамвайних лініях.

Окремі ділянки трамвайних маршрутів, які прокладено у історичних районах міста, мало пристосовані до трамвайного сполучення, з низьким пасажиронавантаженням, не відокремлені від загального автотранспортного потоку, можуть бути ліквідовані з одночасним збільшенням тролейбусного або автобусного сполучення.

8.3. ВИГОТОВЛЕННЯ ТА РЕМОНТ ТРАМВАІВ І ТРОЛЕЙБУСІВ

Досвід ряду країн Європи свідчить, що термін використання трамвайних вагонів, за умови проведення необхідних ремонтно-відновлювальних робіт, може становити 30–35 років.

Їх виготовлення, ремонт і модернізацію можна якісно проводити на виробничих площах комунальних підприємств, наприклад, КП «Київпастранс» із залученням потенціалу промислових підприємств України.

Зважаючи на технічний стан, рухомий склад поділено на придатний для відновлення і такий, що утримується в робочому стані до спи-

сання. Ремонтопридатність визначається залишковим ресурсом кузовів, тягових систем, надійністю конструкції в експлуатації та можливістю подальшого використання уніфікованого обладнання. За цими критеріями найбільш ремонтпридатними серед трамваїв визнано вагони Т-3.

Виготовлення трисекційних трамваїв на власній виробничій базі з використанням кузовів наявних вагонів, замість придбання нових вагонів (ціна нового трамвая, виготовленого в країнах Євросоюзу становить 1,3 млн. євро) дасть змогу зберегти для міського бюджету у 2005 році 126,6 млн. грн. при річному обсязі в 20 трамваїв, а за три роки — 379,7 млн. грн.

Трамвайний парк КП «Київпастранс» налічує 562 одиниці двох модифікацій. Усі трамваї чотиривісні довжиною 15 м, середній термін експлуатації трамваїв близько 20 років.

Трамваї «Татра» Т-3М — 92 одиниці, експлуатуються близько 15 років, їх оновлення передбачається виконанням капітальних ремонтів з частковою модернізацією кузова та систем. Трамваї «Татра» Т-3 — 470 одиниць, експлуатуються понад 15 років. Конструктивні особливості та досвід країн Європи свідчать про можливість подовження терміну експлуатації значної частини з них ще на 10 років шляхом капітально-відновлювальних ремонтів кузовів, модернізації функціональних систем та поліпшення дизайну.

КП «Київпастранс» на своїх потужностях вже напрацювало нові технології оновлення трамвая. При цьому ремонти трамвайних вагонів чеського виробництва типу Т-3 виконуються за двома варіантами: із заміною системи управління тяговими двигунами на транзисторну та без заміни.

Головною технічною характеристикою транзисторної системи є її практична безвідмовність та суттєве зниження витрат електричної енергії на тягу (до 45%) за рахунок використання енергозберігаючої системи керування тяговими двигунами.

Крім того, застосування цього обладнання дає можливість:

- підвищити надійність роботи електричного обладнання трамвая за рахунок заміни електромеханічних апаратів на електронні;
- знизити машинний шум трамвая за рахунок заміни електричних машин (мотора-генератора) на статичний перетворювач;
- підвищити комфортність поїздки за рахунок підвищення плавності набору швидкості та гальмування;
- знизити рівень зношування механічного обладнання за рахунок можливості автоматичного регулювання режимів роботи.

У комплексі з виконанням капітального ремонту кузова — гарантоване відновлення ресурсу трамвайних вагонів становитиме ще 10 років.

Обсяги капітального ремонту передбачають відновлення ресурсу обладнання із поліпшенням зовнішнього дизайну кузова та інтер'єра салону. Найбільш повний варіант капітального ремонту кузова передбачає:

- Повне відновлення ресурсу візків вагонів та гальмівних систем. (Використовується тільки одноступеневий редуктор, який майже виключає можливість витікання мастила з картерів)

- Повне відновлення ресурсу тягових двигунів та допоміжного електричного обладнання.

- Забезпечення якісного очищення рами та елементів кузова від корозії з застосуванням дробострумного пристрою.

- Дефектацію силових та каркасних елементів кузова з вимірюванням товщини металу та подальшою заміною непридатних конструкцій.

- Якісну антикорозійну обробку.

- Заміну обшивки бортів та стелі.

- Заміну передньої та задньої частин кузова вагона з поліпшеним дизайном.

- Заміну дверних підніжок з використанням нержавіючої сталі.

- Заміну приводу дверей (двері автоматично відчиняються, при наявності перешкоди у проїмі дверей – забезпечено запобігання травматизму).

- Впровадження електронного маршрутного показника.

- Поліпшення умов роботи водія за рахунок розширення кабіни, зменшення «мертвої зони» огляду, зміни конструкції пульта, обладнання кабіни сонцезахисними шторами, впровадження безпедального принципу органів керування (ручний пристрій керування винесено на приладову панель водія).

- Обладнання кабіни водія кондиціонером (змонтовано на даху).

- Обладнання салону сидіннями нової конструкції, що дає змогу проводити механізоване прибирання салону.

- Обладнання салону калориферами опалення.

- Заміну системи освітлення салону з використанням ліхтарів, що живляться від електричної мережі 24 В.

- Використання сучасних матеріалів в оформленні інтер'єра салону (сучасні пластикові матеріали облицювання стелі та бокових панелей, вкриті полімерним матеріалом поручні, стійкий до стирання лінолеум з абразивними домішками, шліфований алюміній планок кріплення облицювання).

- Обладнання верхніх овалів салону лайтблоками.

- Використання сучасних матеріалів для фарбування вагонів.

Залежно від терміну експлуатації трамваїв застосовуються вже відпрацьовані технології відновлення трамвайних вагонів Т- 3, а саме:

- капітально-відновлювальний ремонт систем управління тягою з модернізацією на транзисторну. Відновлений ресурс експлуатації – більше 12 років, можливість виробництва – 25–30 ремонтів на рік;

- капітально-відновлювальний ремонт без модернізації систем управління тягою. Вартість такого ремонту – 350 тис. грн., відновлений ресурс експлуатації – більше 8 років, можливість виробництва – 40–70 ремонтів на рік.

Окремо розглядається можливість виробництва нового низькопідлогового в середній частині, трисекційного вагона з використанням наявних кузовів трамваїв Т-3 з відновленням ресурсу експлуатації до 20 років. Можливість виготовлення – 20–30 одиниць на рік. Такі трамваї мають підвищену місткість, покращену комфортність, електронне інформаційне забезпечення, сучасну надійну та економічну систему управління тягою. За рахунок низького рівня підлоги в середній частині створено умови перевезення пасажирів з обмеженою рухомістю.

За критеріями ремонтпридатності кращими визнано тролейбуси Шкода-14Тр та Шкода-15Тр. Пропонується продовжити їх ремонт із відновленням ресурсу кузова та поліпшенням елементів дизайну, інформаційного забезпечення. В КП «Київпастранс» розроблено нові технології капітального ремонту тролейбусів Шкода 14-Тр. Можливість виробництва – 40–50 ремонтів на рік. Планується освоїти виконання капітальних ремонтів тролейбусів Шкода 15-Тр в умовах КП «Київпастранс» вартістю по 350 тис. грн. з щорічним обсягом 10–20 ремонтів.

Передбачено створення резерву з трамваїв Т-3 і Т-3М для забезпечення можливості подальшого виготовлення трисекційних трамваїв у разі прийняття рішення щодо додаткового розширення швидкісного та прискореного трамвайного сполучення, а також для забезпечення потреби у швидкісних трисекційних вагонах за замовленням інших міст України.

8.4. МЕТРОПОЛІТЕН

Загальні відомості про метрополітени

Метрополітен – електрична залізниця, призначена звичайно для перевезення пасажирів. Він є найзручнішим, безпечним і економічним видом міського транспорту. Лінії метрополітену *підрозділяються* на:

- *підземні* (мілкого і глибокого закладення);
- *наземні*, розташовувані на поверхні землі;
- *надземні*, розташовувані на естакадах.

Принципи улаштування і експлуатації метрополітенів і залізниць багато в чому аналогічні. У метрополітенах така ж ширина колії, як і на магістральних залізницях. Робота метрополітенів виконується в строгій відповідності з графіком руху поїздів. Тут також діють *Правила технічної експлуатації метрополітенів, Інструкція з сигналізації, Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи*. Для управління окремими галузями господарства в метрополітенах є *служби*: перевезень, рухомого складу, колії, сигналізації і зв'язку, електропідстанцій і мереж, тунельних споруд, санітарно-технічна, ескалаторна, матеріально-технічного постачання. Разом з тим, у метрополітенах порівняно з залізничним транспортом є деякі відмінності в розташуванні ліній у плані і профілі, у довжині перегонів (вони незначної довжини), у габаритах рухомого складу, пристроях колії, енергопостачанні тощо. Габарит рухомого складу, за межі якого не повинна виходити жодна його частина, має ширину 2700 мм і висоту 3700 мм.

Станції метрополітену розміщують у місцях утворення пасажирських потоків – на площах, перетинах автомагістралей, біля залізничних і річкових вокзалів, стадіонів і парків, великих підприємств, на перетинах ліній метрополітену між собою і з лініями залізниць. Станції проектує звичайно з острівними платформами довжиною, що перевищує розрахункову довжину поїзда на 4 м, і шириною 8–12 м залежно від глибини закладення. Відстань між осями колій метрополітену з урахуванням вимог габаритів повинна бути не менше на перегонах двоколії-них ліній на прямих ділянках: у тунелях – 3400 мм; на мостах і естакадах – 3700 мм; на наземних дільницях – 4000 мм; у пунктах повороту вагонів – 4000 мм. На кривих дільницях за умови вписування рухомого складу відстань між осями суміжних колій і між віссю колії і габаритами наближення споруд і устаткування встановлюється залежно від радіуса кривих і підвищення зовнішньої рейки над внутрішньою.

Технічні пристрої і споруди в метрополітенах

На наземних і підземних лініях метрополітену, а також у місцях розташування стрілкових переводів застосовують колії на *баластовій основі*; на підземних же лініях – на *бетонній основі*. На головних коліях застосовують рейки типів Р50 і Р65, на інших коліях – Р43. На 1 км головної колії укладається на прямих дільницях у тунелях 1680 і на наземних дільницях – 1840 шпал, а на кривих – відповідно 1840 і 2000 шпал. Довжина рейок 25 м. Скріплення рейок – в основному роздільне. На метрополітенах застосовують стрілкові переводи з марками хрестовин не кру-

тіше 1/9 на всіх коліях, крім паркових і інших, і не крутіше 1/5 – на паркових і інших коліях. Біля головних колій із правої сторони в напрямку руху встановлюють постійні колійні і сигнальні знаки.

Рухомий склад метрополітенів складається із суцільнометалевих моторних вагонів. *Гальмування у вагонах автоматичне. Головні вагони* мають додаткове устаткування: пристрої автоматичного і резервного управління поїздом, систему автоматичного регулювання швидкості його руху, радіостанцію для зв'язку з диспетчером тощо. Вагони метрополітену обладнують автозчепленням і пристроями *електропневматичного управління* дверей поїзда з будь-якої кабіни, а також кранами вимикання пневматичного управління дверей для можливості відкриття їх вручну. В усіх вагонах передбачені пристрої *гучномовного оповіщення*, а в головних і хвостових вагонах, крім того, пристрої радіозв'язку з поїзним диспетчером.

Живлення контактної рейки електричним струмом здійснюється по кабелях, що йдуть від шин постійного струму тягової підстанції (куди надходить трифазний струм напругою 6–10 кВ від електростанції). *Зворотним проводом* служать *ходові рейки*, від яких струм по кабелю повертається на тягову підстанцію. Струм від контактної рейки через струмоприймач вагона надходить до тягових двигунів, що *перетворюють електричну енергію* в механічну, яка через передачу рухає колісні пари вагонів. Контактна рейка повинна бути електрично ізольована від ходової рейки і конструкцій тунелів.

Основними видами СЦБ на метрополітені є *автоблокування, електрична централізація стрілок і сигналів, диспетчерська централізація, системи автоведення та автоматичного регулювання швидкості руху*. Застосовуються двоколійна одностороння та одноколійна двостороння системи автоблокування з нормально палаючими вогнями. Встановлювані біля світлофорів автостопа мають колійні скоби, розташовувані з правої сторони колії.

У метрополітенах за основні сигнальні показання світлофорів прийняті:

- один зелений, що дозволяє рух з установленою швидкістю;
- один жовтий, що дозволяє рух з можливістю зупинитися, наступний сигнал закритий;
- один жовтий і один зелений, що дозволяють рух зі зменшеною швидкістю (не більш як 60 км/год.);
- два жовті вогні, що дозволяють проїхати світлофор зі зменшеною швидкістю (не більш як 40 км/год.), поїзд прямує з відхиленням по стрілковому переводу;

- один червоний вогонь, що вимагає зупинки і забороняє проїзд сигналу тощо.

На всіх лініях метрополітену повинні бути такі *види зв'язку*: поїзний диспетчерський, залізничний, ескалаторний, санітарно-технічний, тунельно-стрілковий, поїзний радіозв'язок, оперативний, місцевий і адміністративно-господарський, також радіозв'язок з відбудовними бригадами і зв'язок оперативних нарад.

Основні напрямки будівництва метрополітенів в Україні

У найбільших містах України Києві, Дніпропетровську, Харкові, Донецьку продовжується спорудження метрополітенів. У Києві на період до 2010 року планується будівництво четвертої лінії. Найближчими роками з'являться станції — «Деміївська», «Голосіївська», «Васильківська», «Виставковий центр», «Тарас Шевченко», «Глибочицька» та інш. До 2010 року буде збудовано 15 нових станцій.

Був проект будівництва і п'ятої, Придніпровської, лінії, яку планувалось прокласти з житлового масиву Троєщина вздовж Дніпра на Позняки (станцію «Позняки» навіть готували як пересадочну). Цей план не буде здійснений. В міській адміністрації вирішили будувати швидкісний трамвай, він значно дешевший за метрополітен.

У Харківському метрополітені буде введено новозбудовані дільниці протяжністю 6,7 км з чотирма новими станціями. Крім того, у 2009 році буде введено електродепо Олексіївської лінії.

У Дніпропетровському метро продовжиться будівництво першої черги — дільниці від станції «Вокзальна» до станції «Центральна» (введення в експлуатацію у 2010 році), будуть виконані проектні роботи по другій черзі метро. Усього по цьому метро буде введено в дію 2,4 км дільниць з двома станціями. Слід зауважити, що будівництво у Дніпропетровську особливо довготривале через те, що проходка тунелів проходить повністю в скельних породах.

У Донецьку буде введено в дію перший пусковий комплекс першої черги з 6 станцій та одного електродепо (від станції «Пролетарська» до ст. «Політехнічний інститут», протяжність 10,3 км).

Київський метрополітен — особливий. Сьогодні він має 3 діючі лінії, експлуатаційна довжина яких близько 60 км. До послуг пасажирів — 44 станції, з трьома підземними пересадочними вузлами в центрі міста.

Лінії метрополітену перетинають всі 10 районів міста. Перша лінія, Святошинсько-Броварська, історія якої починається з 6 листопада 1960 року, має довжину 22,8 км (із яких 6,7 км — наземна ділянка)

і 18 станцій. Наземна ділянка має 2 мостових переходи – через ручку Дніпро та Русанівську протоку та 2 шляхопроводи. Друга лінія, Куренівсько–Червоноармійська, перша ділянка якої була введена в експлуатацію 16 грудня 1976 року, має довжину 13,2 км і 12 станцій. Третя лінія, Сирецько–Печерська, перша ділянка якої була введена в експлуатацію 31 грудня 1989 року, має довжину 22,5 км і 14 станцій.



Така схема ліній метрополітену в значній мірі задовольняє потребу населення та гостей міста в перевезеннях до місць роботи, громадських та культурних центрів, сприяє сполученню житлових і промислових районів з центром міста. Всі діючі станції Київського метро різні за характером конструкцій, архітектурним та художнім оформленням. Кожна станція має свій індивідуальний вигляд, краса наземних споруд органічно вписується в квартали та вулиці міста, а ошатність

підземних вестибюлів є яскравим прикладом злиття інженерної майстерності та художньої думки.

Київський метрополітен – це багатогалузеве підприємство, сучасний складний інженерний комплекс. В його складі функціонують 11 експлуатаційних служб, три електродепо («Дарниця», «Оболонь» та «Червоний хутір»), вагоноремонтний завод. Всі три лінії метрополітену обладнані пристроями автоматики та телемеханіки руху поїздів. Водіння поїздів здійснюється одним машиністом. Основним засобом забезпечення безпеки руху поїздів метрополітену є система автоматичного регулювання швидкості (АРШ). Загальний парк депо складає 617 вагонів. Електродепо є основними виробничими підрозділами служби рухомого складу і призначені для проведення поточних ремонтів, технічного обслуговування вагонів та забезпечення експлуатації поїздів на лініях. Пасажирів метрополітену обслуговують 113 ескалаторів, що діють на 23 станціях. Лінії метрополітену обладнані системами вентиляції, опалення, водопостачання, водовідведення. На лініях метрополітену діють автоматизовані системи управління технологічними процесами ескалаторів, електропостачанням, рухом поїздів та сантехнікою.

Жоден елемент складного багатогранного господарства метрополітену не може працювати без електричної енергії. Енергетична система метрополітену включає розвинену кабельну мережу, 38 тягово-понижувальних підстанцій, 2 тягові підстанції, 14 трансформаторних підстанцій. Керування ними здійснюється з автоматизованих диспетчерських пунктів.

Безперебійність та чіткість роботи найскладнішої техніки в цілому, залежить від багатотисячного колективу працівників, котрі обслуговують техніку. Управління та контроль за рухом поїздів на лініях, роботою ескалаторів та сантехніки, системою електропостачання здійснюється з автоматизованих диспетчерських пунктів.

Станції обладнані системою управління із застосуванням пристроїв телебачення: з пульта оператора здійснюється контроль усіх процесів обслуговування пасажирів.

Святошинсько–Броварська

В серпні 1949 року управлінням «Київметробуд» розпочато будівництво метрополітену в м. Києві. Перша ділянка Святошинсько-Броварської лінії довжиною 5,2 км від ст. «Вокзальна» до ст. «Дніпро» ввійшла в дію 6 листопада 1960 р. Тоді вагони обслуговувались у тимчасовому депо «Дніпро», а сама станція мала вельми незвичну конструкцію. В 1963 році здана в експлуатацію ділянка в західному напрямку з двома станціями

протяжністю 3,4 км, при будівництві тунелю почали застосовувати бетонні тюбінги. З 1965 року метро пролягло над Дніпром двоярусним Метромостом до лівого берега і отримало електродепо «Дарниця». З 1 червня 1970 року збільшена кількість вагонів електропоїздів. Замість тривагонних на лінію вийшли чотиривагонні поїзди. З 1972 року курсують п'ятивагонні поїзди. У 1987 році між ст. «Університет» і ст. «Хрещатик» побудована ст. «Ленінська», зараз «Театральна», спеціально як пересадочна на Сирецько-Печерську лінію. З осені 2000 року почалось будівництво трикілометрової ділянки Святошинсько-Броварської лінії в західному напрямку. Нині діюча лінія з 18 станціями обслуговується 260-ма вагонами, проходить з заходу на схід перетинаючи р. Дніпро і Русанівську протоку по мостах. Довжина лінії складає 23 км, час проїзду 38,5 хв.

Куренівсько–Червоноармійська

У 1971 р. почалось будівництво першої ділянки лінії. В грудні 1976 р. введена в дію ділянка Куренівсько–Червоноармійської лінії довжиною 2,3 км від ст. «Площа Жовтневої революції» (зараз «Майдан незалежності») до ст. «Червона площа» (зараз «Контрактова площа»). Протягом 6-ти років була повністю побудована ділянка в північному напрямку, котра зв'язала житловий масив Оболонь з центром міста, також було здане в експлуатацію електродепо «Оболонь».

Діюча лінія з 12-ма станціями обслуговується 187-ма вагонами, проходить з півночі на південь, має довжину 13 км, час проїзду 22,5 хв.

Сирецько–Печерська

У 1981 році розпочато будівництво третьої лінії Київського метрополітену. 31 грудня 1989 року введена в дію перша ділянка Сирецько–Печерської лінії метрополітену довжиною 2,1 км від ст. «Золоті ворота» до ст. «Мечнікова» (зараз «Кловська»). Будівництво південно-східної ділянки, яка перетинає р. Дніпро Південним мостом, завершено у 1994 році. Станція «Печерська», що будувалася з 1989 року, відкрита для пасажирів лише в 1997 році. У 1996 році запущено першу ділянку північно-західного напрямку з двома станціями, одна з яких до цього часу не експлуатується і знаходиться у напівзаконсервованому стані через відсутність ескалаторного тунелю. 30 березня 2000 року введена в дію 40-а станція Київського метрополітену «Дорогожичі». Довжина діючої ділянки з 12-ма станціями – 19 км, вона обслуговується 122 вагонами, час проїзду – 28 хв.

Подільсько–Воскресенська

2005 рік можна вважати роком початку будівництва лінії. Будуються станції на Подільському мостовому переході.

РОЗДІЛ 9 ТРУБОПРОВІДНИЙ ТРАНСПОРТ

9.1. УКРАЇНА – ЕНЕРГЕТИЧНИЙ ВУЗОЛ ЄВРОПИ

У силу географічних та історичних умов Україна відіграє важливу роль у забезпеченні енергетичного ринку Європи нафтою і природним газом. Передумовою такого положення є те, що країни Західної і Центральної Європи є досить великими споживачами природних вуглеводнів, однак власними ресурсами цих енергоносіїв вони забезпечені недостатньо. У той же час основні запаси природного газу і нафти зосереджені в Російській Федерації, країнах Каспійського регіону і Перської затоки. Завдяки такому вигідному положенню Україна стала великим вузлом транзитних передач газу і нафти з Росії і Казахстану на європейський ринок.

Очікуване зростання обсягів споживання країнами Західної і Центральної Європи природних вуглеводнів, а також нерівномірність розміщення їх ресурсів робить Україну в силу зручного географічного розташування і наявності розвинутих мереж газо- і нафтопроводів своєрідним «енергетичним мостом» між промислово розвинутими країнами-експортерами і країнами-споживачами Європи.

Сьогодні в Україні функціонують добре оснащені підприємства з транспортування нафти і природного газу, їх видобуткові, включаючи роботи на шельфі Чорного й Азовського морів, 6 могутніх нафтопереробних заводів, заводи щодо виготовлення різноманітного асортименту труб і устаткування для нафтогазової промисловості, проектні і науководослідні інститути, спеціалізовані будівельні і сервісні організації.

По потужності українська газотранспортна система займає друге місце на континенті після російської. Система забезпечує подачу природного газу як внутрішнім споживачам, так і основний обсяг експортних поставок російського газу в інші європейські країни. За всю історію експортних і транзитних поставок природного газу, а це – більше півстоліття, не було ні єдиного випадку їх зриву.

Україна є сьогодні не тільки газотранспортним, але і важливим нафтотранспортним «вузлом» на Європейському континенті. Магістральні нафтопроводи забезпечують постачання нафти з Росії і Казахстану на нафтопереробні заводи України і прокачування її на експорт у країни Центральної Європи. У даний момент найбільш перспективним у світі по

збільшенню видобутку нафти й експортному потенціалові є Каспійський регіон. Одним із проектів транспорту каспійської нафти в Україну і далі – в інші європейські країни – є проект створення Євро-Азійського нафто-транспортного коридору через територію країни. Перша черга проекту перебуває в завершальній стадії реалізації. У серпні 2001 року довершено будівництво лінійної частини нафтопроводу «Одеса–Броди», високими темпами ведуться роботи зі спорудження нафтоперевалочного комплексу в порту «Південний» під Одесою, перша черга якого довершена наприкінці 2001 року. Конкурентноздатність системи «Одеса–Броди» заснована, переважно, на забезпеченні збереження якості каспійської нафти по шляху до споживачів – нафтопереробним заводам країн Європи, а також на досить привабливих економічних показниках, у першу чергу, зменшенні загального тарифу на транспортування. Подальше розширення системи «Одеса–Броди» до польських міст Плоцк і Гданськ забезпечить можливість транспортування нафти з багатих ресурсами вуглеводнів країн каспійського регіону споживачам у Польщі, Німеччині й інших країнах Північної і Західної Європи.

Україна зацікавлена в реалізації взаємовигідних міжнародних проектів, зв'язаних із транзитом нафти і газу, забезпеченням надійності функціонування транзитних систем і підвищенням безпеки постачань енергоносіїв у Європу.

Україна має давні традиції в сфері видобутку і використання нафти і природного газу. Видобуток нафти тут почався ще в 18 столітті і вже на початку 20 століття досяг 2 млн. тонн на рік, а в 1974 році – перевищила 14 млн. тонн. Промисловий видобуток природного газу бере свій початок з 1924 року, а в 70-х роках минулого сторіччя він досяг максимального рівня – 68,7 млрд. м³.

З території України почалися перші у світі експортні постачання природного газу. Вони почали здійснюватися в Польщу ще в 1944 році. З 1967 року український газ став подаватися в Чехословаччину, пізніше – в Австрію. Транзит нафти через територію України в Чехословаччину почався з 1962 року. Сьогодні частка нафти і газу в загальному балансі використання первинних енергоресурсів України складає 61%.

Пріоритетним енергоресурсом є природний газ, частка якого в енергобалансі за останні роки складає 41–43%.

Україна належить до країн, що мають дефіцит власних природних вуглеводородних ресурсів, задовольняючи потребу в газі за рахунок власного видобутку на 20–25%, у нафті – на 10–12%. У 1991 році споживання

газу складало 118,1 млрд. куб. м і країна займала 3-є місце у світі за рівнем споживання газу, поступаючись тільки США і Росії. За останні 10 років використання природного газу в Україні зменшилося більше, ніж на третину, і в 2000 році воно склало 73,4 млрд. куб. м. Споживання нафти і нафтопродуктів в Україні за останні роки стабілізувалося на рівні 25–29 млн. тонн.

9.2. ТРУБОПРОВІДНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ

Трубопровідний транспорт є найекономічнішим засобом транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, різних хімічних продуктів. Це відносно новий вид транспорту. В Україні він виник у 20-ті роки в Прикарпатті, де вперше було побудовано газопровід Дашава – Стрий – Дрогобич (1924 р.).

В Україні діють нафтопроводи Долина (Івано-Франківська обл.)–Дрогобич (Львівська обл.), Битків–Надвірна (Івано-Франківська обл.), Качанівка–Охтирка (Сумська обл.), Тнідинці–Прилуки (Чернігівська обл.)–Кременчук (Полтавська обл.)–Херсон, Кременчук–Черкаси, Самара–Лисичанськ–Кременчук–Херсон, який через Снігурівку підведено до Одеси. Через нього надходить в Україну сибірська нафта. Через територію західних областей (Волинської, Львівської, Закарпатської) у 1963 р. прокладено європейський нафтопровід «Дружба». У 1975 р. став до ладу нафтопродуктопровід Кременчук–Лубни–Київ.

Нафтопровідним транспортом нині поставляється 93,6% усієї нафти, яку споживає Україна. Нафтопровідний транспорт України має 12 основних нафтопроводів 2,6 тис. км завдовжки. Діаметр труб — 720 мм. Система нафтопроводів забезпечувала доставку нафти в основному з Росії. Однак у зв'язку з різким зменшенням видобутку нафти в Росії виникла потреба в закупівлі на світовому ринку.

Розробляється кілька варіантів транспортування нафти. Найоптимальніший – у порти Одеса та Південний танкерним флотом з країн Близького Сходу й південного Середземномор'я, перевалка її в Одесі й перекачування нафтопроводами на нафтопереробні заводи Херсона, Кременчука й Лисичанська. Частково нафта перероблятиметься на Одеському нафтопереробному заводі, що потребує його реконструкції. Ця схема забезпечує економічну незалежність України завдяки можливості закупівлі нафти у кількох держав і транспортування її безпосередньо в Україну без транзиту через інші країни.

Мережа нафтопроводів здатна забезпечити зворотне постачання нафти з Одеси. Однак потрібне будівництво другої нитки нафтопроводу, посилення ряду нафтопроводів для пропускання великого обсягу нафти: Одеса–Снігурівка (від 19 до 45 млн. т); Снігурівка–Кременчук (від 26 до 37 млн. т), а також переобладнання насосних станцій для реверсу нафти.

Одночасно виникає потреба в створенні державного запасу нафти близько 15 млн. т. В Україні є геологічні формації, сприятливі для створення підземних сховищ такого обсягу (Дніпропетровсько–Донецька западина, Український кристалічний щит).

У перспективі важливе значення для забезпечення України нафтою матимуть поставки з країн Близького і Середнього Сходу. Поставлятиметься вона танкерами до Одеського порту, де через нафтотермінал потраплятиме на Одеський нафтопереробний завод і через систему нафтопроводів – на Херсонський, Кременчуцький і Лисичанський нафтопереробні заводи. Будівництво нафтопроводу з Одеси до нафтопроводу «Дружба» сприяло б поставкам нафти з цих регіонів і Азербайджану в країни Центральної та Західної Європи з наданням Україною транспортних послуг.

Для ефективнішого функціонування галузі потрібно буде модернізувати нафтопроводи від Одеси до Херсона і Кременчука, що дасть змогу збільшити обсяги транспортування, забезпечити реверс нафти.

Газопровідний транспорт. Найбільші газопроводи Шебелинка–Харків, Шебелинка–Брянськ, Шебелинка–Дніпропетровськ–Кривий Ріг–Одеса–Кишинів, Шебелинка–Диканька – західні райони України. З Прикарпаття йдуть газопроводи на Чехію, Словаччину і Польщу. Через крайню східну частину України проходять траси газопроводів Північний Кавказ – Москва, північно-кавказький газ споживають також у Донбасі.

В Україні створено мережу продуктопроводів: аміакопровід Тольятті–Горлівка–Одеса, етиленопровід о. Чепіль (Угорщина)–Калуш.

Газопровідний транспорт України раніше забезпечував доставку газу з Росії (79%), Туркменистану (5%) і 16% за рахунок його видобутку в Україні. Тепер мережею газопостачання охоплено 45% міських і 8% сільських населених пунктів України, чого явно недостатньо.

Загальноприйнятими в європейських країнах є обмеження імпорту енергоносіїв з однієї країни 30–40% загальної потреби. В цих умовах слід розглянути поряд із традиційними джерелами постачання газу в Україну і альтернативи, зокрема закупівлю іранського газу, постачати який можна кількома шляхами. Перший – спорудити транзитний газопровід з Ірану через Кавказ в Україну. Варіант дорогий, крім того, він не дає гарантії надійності

постачання у зв'язку із складною політичною ситуацією у Закавказзі. Другий – використання іранського газу, закупленого Україною споживачами Закавказзя з компенсацією поставками російського газу в Україну у відповідних обсягах замість поставок їх на Кавказ. При цьому значно скорочується транспортна робота, а нове будівництво обмежується спорудженням газопроводів в Україні й Азербайджані. Третій — поставка іранського газу транзитом газопроводом через Туреччину на експорт у країни Балканського півострова, Південно-Східної і Східної Європи. Нині у ці країни через Україну з Росії транспортується 22 млрд. м³ природного газу. У випадку заміщення його можна було б залишати в Україні. Крім того, газотранспортні системи на території Болгарії та Румунії, що вивільняються при цьому, дають змогу подавати реверсом у район Ізмаїлу на Південь України додатково 16–22 млрд. м³ газу, що з урахуванням газу, що залишається, забезпечить сумарні поставки газу в Україну обсягом до 44 млрд. м³ на рік. При цьому довжина траси нового газопроводу на території Ірану та Туреччини порівняно з першим варіантом скорочується в 1,5 раза. Реалізація проекту поставки іранського газу в Україну обсягом 25 млрд. м³ через країни СНД буде мати потребу 3,4 тис. км труб діаметром 1400 мм.

Основним завданням діючої системи газопроводів, довжина яких становить 33 тис. км, залишається підтримувати їх у працездатному стані. Передбачається завершити спорудження газопроводів Тула–Шостка–Київ, Торжок–Долина, Мар'янівка–Херсон–Крим, Джанкой–Феодосія–Керч, Глібовського підземного сховища газу – Сімферополь–Севастополь. Необхідно і надалі подавати газ для забезпечення потреб малих міст і сільських населених пунктів. Враховуючи, що металургійні заводи України забезпечували трубами весь колишній СРСР, їх потужностей має вистачити для забезпечення власної нафтової і газової промисловості.

Об'єкти транспортної мережі, що мають загальнонаціональне значення, слід інвестувати з державного бюджету, а також залучати іноземних інвесторів, кошти клієнтури, акціонерних товариств.

Мережею газопостачання охоплено приблизно 50% міських поселень і лише 8% сільських, що дуже мало порівняно з європейськими країнами. У перспективі Україна повинна розширити кількість країн-постачальниць газу. Значна роль у цьому належатиме Ірану, який має величезні поклади газу і заінтересований у торгівлі з Україною. З метою вирішення цієї проблеми можливе будівництво газопроводів в Україну через Закавказзя і Північний Кавказ. Є й інший варіант поставок газу з цих регіонів – морським транспортом у зрідженому (скарпленому) вигляді.

9.3. КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ПРИЗНАЧЕННЯ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ

В наш час нафто- та продуктопроводи класифікують, як магістральні, підводящі та промислові. У газовій промисловості розрізняють магістральні та місцеві газопроводи.

Трубопроводи, призначені для переміщення рідин, знайомі нам з стародавніх часів. Це були водопроводи, котрі в наш час мають величезне поширення. Але вони не вважаються транспортними комунікаціями. В сучасній транспортній термінології під трубопровідним транспортом розуміють трубопроводи в комплекті з іншими засобами, котрі призначені для перекачки нафти, нафтопродуктів та газу.

Трубопровідний транспорт має найнижчу собівартість транспортування вантажів.

Технічна база сучасного трубопровідного транспорту включає:

- трубопровід – це лінійна магістраль із зварених та ізольованих труб з засобами електричного захисту. Різновидом лінійної частини є наземні та підземні переходи через ріки, озера, протоки, болота, автомагістралі, залізниці, маючи, проте більш складну конструкцію;
- перекачувальні та компресорні станції для транспортування рідин і газоподібних продуктів по трубопроводу, в якості головних (початкових), та проміжних станціях;
- лінійні вузли, устаткування для з'єднання або роз'єднання паралельних або перетинаючих магістралей та перекриття окремих ділянок ліній при ремонті;
- лінії електрозабезпечення, якщо силові агрегати (насоси, компресори) мають електричний привід;
- лінії зв'язку для передачі необхідної інформації, яка забезпечує нормальне функціонування системи.

В систему технічного обладнання нафтопроводів входять споруди та устаткування для зневозування та дегазації нафти, особливі ємкості. Також вирішується задача проміжного підігріву нафтопродуктів для зменшення їх в'язкості. До такого типу «гарячих» нафтопроводів відносять унікальний нафтопровід Мангіншлак–Поволжя–Україна, довжиною 2500 км. Тут парафіністи нафти підігріваються до температури +50°C. Відповідно на газопроводах споруджуються компресорні установи стиску газу, установи для очищення газу, обладнання для придання різного запаху, розподільні станції та інше. Значний ефект

для підвищення пропускної здатності газопроводів дає охолодження до 70° ...75°C.

Управління роботою цих станцій – дистанційне і здійснюється з головної насосної станції. В нафто- та газотранспортних системах використовуються сталі зварні труби діаметром від 520 до 1020 мм.

Для низьконапірних труб слід застосувати пластмасові труби, котрі, як мінімум, у 6–8 разів легші сталених та не підлягають корозії.

Велика проблема – збереження труб від зовнішньої та внутрішньої корозії. Для зовнішнього захисту зараз застосовується покриття гарячим бітумом та обмотування папером. Такий метод ненадійний, вимагає додаткового обладнання для розігрівання бітуму, нанесення його на труби та обмотування папером. Полімерні плівки суттєво зменшують труднощі при ізоляції труб, їх наносять безпосередньо на трубопрокатних заводах. Готові, ще гарячі труби, покривають кількома шарами поліетиленової плівки та епоксидною смолою, внаслідок чого утворюється міцний захисний шар товщиною 3...4 мм. Труби укладають у траншеї глибиною до 1 м від верхньої утворюючої труби. Роботи по підготовці траншеї та укладання у неї трубопровода виконуються за допомогою комплексу спеціальних машин. В окремих випадках трубопроводи укладають на поверхню землі чи піднімають на естакади, а при перетині водних перешкод проводять по дну річки, озера чи протоків.

Поруч з трубопроводами, які застосовуються для транспортування рідких вуглеводнів та природного газу, є споруди трубопроводів для перекачки ряду інших вантажів. В числі цих вантажів можна назвати: етилен, рідкий аміак, розчини солі. На початку 80-х років був збудований великий трубопровід Тольятті–Одеса для транспортування аміаку.

На трубопроводах великої довжини проміжні перекачувальні та компресорні станції будують через 100–150 км. У якості перекачувальних агрегатів застосовують поршневі або відцентровані насоси з електричним, дизельним або газотурбінним приводом. Газокомпресори також мають переважно електричний або газотурбінний привід. Одинична потужність силових агрегатів складає 4–6 тис. кВт, у окремих випадках досягає 10 тис. кВт та більше.

Перед газопровідним транспортом стає проблема постачання газу на великі відстані, під великим тиском 100–120 атм (10–12 МПа). Зазначено, що у перших магістральних газопроводів підтримувався робочий тиск 12–25 атм. Рішенням цієї проблеми є збільшення робочого тиску в трубах при тому ж діаметрі газопроводу (1420 мм).

Збудовані по трасі та вкінці газопровідної магістралі розподільні станції, знижують тиск газу та подають його у розподільну мережу споживачам.

Високі економічні та технічні показники експлуатації трубопроводного транспорту зумовили розробку трубопровідних систем для транспортування штучних вантажів у воді або іншій рідині.

Загальна довжина таких трубопроводів у світі досягає близько 500 км. В основному вони використовуються для транспортування вугілля і рудних концентратів у водному середовищі.

Головним принципом роботи установки є перекачування воднугільної пульпи з концентрацією вугілля до 50%. В Україні трубопровід такого роду використовується в Кривому Розі, його довжина 3 км і він призначений для транспортування залізно-рудного концентрату. При використанні трубопровідного гідротранспорту для переміщення рудних концентратів, на відміну від вугілля, не виникає потреби у створенні додаткових систем для підготовки пульпи.

Доцільність спорудження кожної лінії трубопроводу для переміщення твердих речовин повинно розглядатися залежно від наявності залізниць у даному районі, ступені їх перевантаженості, забезпеченості водою та від інших конкретних умов. Також слід мати на увазі, що практично повна автоматизація всіх технологічних процесів на трубопровідному гідротранспорті забезпечує зниження трудових витрат порівняно з перевезеннями залізницею.

Однією з найважливіших задач є забезпечення безаварійності функціонування рідинних та газових трубопровідних систем. Непомітний вплив сировини загрожує значними катастрофами, порушеннями екологічного становища місцевості. Для виявлення необхідний суворий контроль за справністю труб та відповідне для цього обладнання. Враховуючи значну протяжність трубопроводів, виникає проблема найбільш швидкісного пошуку несправностей та більш частішої їх інспекції. У цьому відношенні певний інтерес зумовлює метод дистанційного виявлення зіпсованих газопроводів за допомогою лазерного аналізатора, який встановлюється в літаку, на якому облітають необхідні траси трубопроводів. Зараз багато магістральних трубопроводів обладнані телемеханічними пристроями та атоматами, які дозволяють включати вахту людей на проміжних перекачувальних та компресорних станціях. Такі системи не тільки забезпечують оптимальне функціонування трубопроводів по усіх заданих параметрах, але і ведуть записи та обмін виконаної роботи, одночасно аналізують виробничу та економічну діяльність.

В останні роки набув поширення трубопровідний контейнерний пневмотранспорт, який, як і трубопровідний гідротранспорт, має суттєві переваги порівняно з іншими транспортними засобами – високу швидкість доставки, безперервність технологічного процесу, повну автоматизацію праці і високу її продуктивність, виключення втрат вантажу, незалежність від погодних та кліматичних умов.

Контейнерний пневмотранспорт використовується в основному для забезпечення промислових сполучень. Системи трубопровідного контейнерного пневмотранспорту – це трубопроводи, в яких з потоком повітря, створюваного спеціальними станціями, пересуваються контейнери на колесах з швидкістю 50–60 км/год. Крім того, системи мають станції навантаження і розвантаження, автоматичне управління та інші засоби і пристрої. Вони можуть перевозити значні обсяги сипучих вантажів від 1 до 5 млн. т за рік на відстані 10–15 км. Системи, як правило, двотрубні: по одному трубопроводу рухаються навантажені контейнери, по другому протилежному напрямку – порожні або з іншим вантажем.

Ефективність трубопровідного транспорту зростає зі збільшенням діаметру труб. В нафтотранспортних та газотранспортних системах використовуються, як правило, прямошовні сталеві труби різного діаметра: в першій половині XX століття переважно 520–1020 мм, в 70-ті роки 1220 мм, в 80-ті 1420 мм, застосовують також труби діаметром 1620 мм та 2000 мм, вивчається можливість прокладення гігантських труб діаметром 2500 мм і більше, але застосування таких труб ускладнює удосконалення засобів механізації робіт.

9.4. РОЗВИТОК МЕРЕЖІ ТРУБОПРОВОДІВ

Одним із найважливіших напрямків підвищення продуктивності трубопроводів є збільшення в них тиску. В перших магістральних трубопроводах підтримувався робочий тиск 12–25 кг/см², пізніше будувалися трубопроводи розраховані на тиск 50–56 кг/см², сучасні трубопроводи працюють з тиском 75–100 кг/см².

Таким чином і розвиток трубопровідного транспорту пов'язаний зі збільшенням цих параметрів. Беручи до уваги цілий ряд переваг, що їх має трубопровідний транспорт при транспортуванні певних вантажів, цей розвиток був необхідним.

Трубопроводи мають такі переваги в порівнянні з іншими різновидами транспорту при транспортуванні нафти і нафтопродуктів, головним чином газу:

- відстань перекачування, як правило, більш коротка, ніж при транспортуванні річними шляхами або залізницею;
- низька собівартість транспортування (в 2 рази менша, ніж водними шляхами і в 3 рази – ніж залізничними шляхами);
- збереження вантажу завдяки повній герметизації процесу транспортування;
- повна автоматизація операцій з наливу, перекачування і зливу продукції;
- менші питомі капіталовкладення;
- відсутність, за умов відповідної ізоляції, негативного впливу на оточуюче середовище;
- безперервність процесу перекачування;
- мала залежність від кліматичних умов;
- мала чисельність необхідного персоналу.

До недоліків трубопровідного транспорту слід віднести його вузьку спеціалізацію. Для раціонального використання потрібний стійкий потік рідини. Не повністю вирішено проблему перекачування по трубах згустілих нафтопродуктів (мазуту, мастила).

Отже, розвиток трубопроводу протягом XX століття і базувався на вирішенні певних проблем: найбільш оптимальному використанні переваг, дослідженні умов прокладення трубопроводів в різних географічних, кліматичних умовах. Розвиток трубопровідного транспорту ґрунтується на принципах магістралізації: концентрація потоків нафти, збільшення діаметрів труб трубопроводів та збільшення їх виробничих можливостей.

До початку Великої Вітчизняної війни в СРСР було побудовано ряд трубопроводів, що поєднали основні райони добування нафти з великими пунктами її споживання: Грозний–Туапсе (644 км), Баку–Батумі (823 км), Армавір–Трудова (880 км), Гур'єв–Омськ (709 км), Ішимбай–Уфа (168 км).

Під час Великої Вітчизняної війни потреби в ресурсах різко зросли, були побудовані нафтопроводи Астрахань–Саратов (650 км), Оха (о. Сахалін) – Софійськ (390 км). На кінець війни загальна мережа трубопроводів СРСР складала 4400 км.

З таблиці 9.1 видно, що основна маса робіт щодо прокладення трубопроводів в СРСР проводилась в другій половині XX століття і під його кінець темпи побудови дещо сповільнились, що пов'язано з проблемами всередині держави, після яких СРСР припинило своє існування.

Таблиця 9.1

Розвиток трубопровідного транспорту в СРСР

Показники	1913	1940	1950	1980	1985	1988
Вантажообіг нафтопроводів та продуктопроводів, млрд. ткм	0,3	3,8	4,9	1813	2443	2918
Перекачування нафти та нафтопродуктів, млн. т	0,4	7,9	15,3	627	631	663
Середня відстань перекачування 1 т вантажу, км	750	1297	969	1910	2195	2351
Довжина мережі нафтопроводів та продуктопроводів, тис. км	1,1	4,1	5,4	69,7	81	86
Довжина газопроводів, тис. км	—	—	2,3	131	174	208

Газопроводи, як різновид трубопровідного транспорту, більш молоді. Перші газопроводи в СРСР будувались за років Великої Вітчизняної війни. Восени 1944 року було прийнято рішення щодо побудови першого газопроводу Саратов–Москва, довжиною 800 км, що почав роботу в червні 1946 року. В 1956 році введений в дію газопровід Ставропіль–Москва довжиною 1254 км і з трубами діаметром 720 мм.

Саме в післявоєнні роки темпи добування і перекачування нафти і нафтопродуктів значно зросли, що можна пов'язати з відбудовою держави, з відкриттям і початком освоєння великих родовищ нафти в районах Поволжя та Уралу. Тому проводилися роботи з побудови нових трубопроводів. В 1960–1964 роках в системі трубопровідного транспорту було створено найбільший по довжині та потужності трубопровід «Дружба» з трубами діаметром 1020 мм. Довжина першої черги трубопроводу склала 5116 км. В першій половині 70-х років була введена в дію друга гілка. Таким чином, загальна довжина трубопроводу складає більш ніж 10 тис. км. Він починається в районі Куйбишева, перетинає Волгу, проходить недалеко від Брянська і по території Білорусі до Мозиря. Далі трубопровід розгалужується. Південна гілка проходить через територію України до Словаччини і йде до Братислави з відгалуженням до Угорщини. Північна частина спрямована через територію Польщі до Німеччини, забезпечує деякі заводи цих країн сировиною. Водночас забезпечує Полоцький завод в Білорусі та морські порти Балтики.

Було створено мережу трубопроводів для постачання нафти до Тюмені, Омська, Анжеро-Судженська, Уфі та ін. Слід підкреслити такі з них: Усть-Балик – Альментьєвськ довжиною 2200 км, введений в дію в 1973 році; Самотлор–Куйбишев, введений в дію 1976 року, довжиною 2263 км. У 1975 році було розпочато і за 3 роки закінчено будівництво газопроводу Оренбург – Західний кордон, довжиною 2750 км і трубами діаметром 1420 мм, для посиленого експорту газу у країни Західної Європи.

Із розширенням добування сибірського газу було збудовано цілий ряд трубопроводів, що мають величезне значення. Серед них найбільші такі, як Медвеже–Пунга–Центр (більш ніж 3000 км), Помари–Центр I (більш ніж 3400 км), Помари–Центр II (приблизно 3400 км), Пунга–Новопськов (3600 км), Помари–Ужгород (4450 км) та ін.

Таким чином, на території колишніх республік СРСР розвиток мережі трубопроводів йде шляхом доставки нафти та нафтопродуктів в Європейську частину для сприяння умов експорту та забезпечення всіх потреб населення, що 79% його проживає в Європейській частині сучасної Росії.

Також трубопровідний транспорт отримав досить великий розвиток в США. Тут він створений для транспортування нафти та нафтопродуктів, що добуваються не тільки в США, але й імпортуються з інших країн. Серед них Канада, Венесуела та ін. Система трубопровідного транспорту тут розвинута дуже добре і виконує величезну роль в економіці країни.

Трубопроводи країн Західної Європи, як правило, подають нафту від морських портів до нафтопереробних заводів, розташованих в районах споживання нафтопродуктів. Після відкриття родовищ нафти в Північному морі, запаси яких оцінюються в 3,5 млрд. м³ нафти, з 1875 року розгорнулося масове будівництво трубопроводів від родовищ до берегових баз з підводним прокладанням. Ціна таких трубопроводів в 10 разів перевищує витрати на аналогічні наземні конструкції, але високі ціни на нафту і невелика довжина трубопроводів робить їх рентабельними.

Високі економічні та технічні показники експлуатації трубопровідного транспорту при переміщенні рідин зумовили розробку трубопровідних систем для транспортування сипучих вантажів у воді або іншій рідині. Загальна довжина таких трубопроводів у світі досягає приблизно 500 км. В основному вони використовуються для транспортування вугілля і рудних концентратів у водному середовищі. Найбільшим серед них є трубопровід Блек – Месса (США) довжиною 437 км. В Україні такий трубопровід використовують в Кривому Розі. Довжина його 3 км, призначений для транспортування залізорудного концентрату.

9.5. ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ

Трубопровідний транспорт протягом останніх 10 років стабільно нарощує свою частку в загальному обсязі транспортних вантажів, яка становить тепер більше 23%.

За вантажооборотом він у 1997 р. вийшов на перше місце (47% від загального обсягу), випередивши постійного лідера – залізничний транспорт.

Трубопровідний транспорт має достатні виробничі потужності для забезпечення України енергоносіями – нафтою і газом, а також для виконання функцій транзиту російської нафти і газу в країни Південно-Східної Європи.

Однак, уся мережа трубопровідного транспорту в Україні орієнтована на постачання нафти і газу з однієї країни – Росії (лише 5% загальної потреби газу – з Туркменістану), що, згідно із загальноприйнятими стратегічними підходами до цього питання, є недоцільним. Труднощі, пов'язані з існуванням єдиного джерела постачання енергоносіїв, Україна відчуває вже тепер, тому об'єктивною необхідністю є розширення економічних орієнтирів.

Нові пріоритети щодо джерел постачання енергоносіїв безпосередньо позначаються на функціонуванні та перспективах розвитку трубопровідного транспорту.

Найістотніші при цьому матимуть такі основні фактори: орієнтація на нафту з країн Середньої Азії, Близького Сходу й Південного Середземномор'я; доставка нафти через балтійські порти Польщі і Латвії; використання нафти, що тепер проходить транзитом через Україну, для власних потреб з відповідною компенсацією країнам Центральної і Південно-Східної Європи та Закавказзя закупленими Україною енергоносіями на Близькому Сході.

Є необхідність здійснити на території України будівництво окремих ділянок нафтопроводів (найсуттєвішою з яких є з'єднувальний нафтопровід від порту Південний біля Одеси до м. Броди у Західній Україні проектною вартістю близько 0,5 млрд. дол.) і реконструювати та переоснастити окремі нафтопереробні заводи і нафтоперекачувальні станції тощо.

9.6. СТАН ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Провідним підприємством паливно-енергетичного комплексу України є Національна акціонерна компанія **«Нафтогаз України»** – це самостійна господарська структура, що розробляє стратегію розвитку нафтогазової галузі й у значній мірі відповідає за енергетичну безпеку держави (див. розділ 3, глава 3.6).

Компанія була створена в травні 1998 року. Вона забезпечує ефективне функціонування і подальший розвиток нафтової і газової промисловості, сприяє структурній перебудові галузі в ринкових умовах господарювання і залученню інвестицій, задовольняє потреби промислових і побутових споживачів у паливно-енергетичних ресурсах, а також забезпечує надійний транзит нафти і природного газу в країни Центральної і Західної Європи.

Техніко-економічна характеристика Компанії «Нафтогаз України» (за станом на 1 січня 2001 року)

Кількість родовищ у розробці	214
Експлуатаційний фонд свердловин (газових/нафтових /нагнітальних)	2187/2326/350
Протяжність газопроводів, тис. км	36,7
Кількість компресорних станцій/цехів	72/112
Потужність компресорних станцій, МВт	5609
Протяжність газорозподільчих мереж, тис. км	152,1
Кількість підземних газосховищ	13
Кількість автомобільних газонаповнювальних компресорних станцій (ДГНКС)	88
Протяжність магістральних нафтопроводів, тис. км	4,5
Кількість насосних станцій	37
Потужність насосних станцій, МВт	345
Кількість газопереробних заводів	5
Обсяг реалізації продукції та надання послуг, млрд. грн. (2000 р.)	24
Чистий прибуток, млрд. грн. (2000 р.)	1,6
Кількість працівників, тис. осіб	159

ДК «Укртрансгаз» – дочірня компанія Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України». Створена відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24 липня 1998 року «Про розмежування функцій з видобування, транспортування, зберігання і реалізації природного газу» на базі підприємств та структурних підрозділів акціонерного товариства «Укргазпром».

Форма власності – загальнодержавна.

Компанія зареєстрована Старокиївською державною адміністрацією міста Києва 28 серпня 1998 року і включена до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України 1 вересня 1998 року.

Підприємство здійснює весь обсяг транспортування та зберігання природного газу на території України (за винятком Республіки Крим), подачу його споживачам, транзитні поставки російського газу до країн Європи та Туреччини, експлуатаційне обслуговування і будівництво об'єктів газотранспортної системи.

У складі дочірньої компанії – 18 основних виробничих і обслуговуючих підрозділів, в тому числі 6 підприємств-операторів газопроводів високого тиску, інститут «НДПІАСУтрансгаз».

Основними видами діяльності Компанії є:

- транспортування природного газу магістральними газопроводами;
- зберігання природного газу в підземних сховищах;
- постачання природного газу споживачам;
- експлуатація, реконструкція і сервісне обслуговування магістральних газопроводів і об'єктів на них;
- капітальне будівництво газопроводів та інших об'єктів;
- виробництво стисненого природного газу і заправка ним авто-транспорту на АГНКС;
- науково-дослідні, конструкторські і проектні роботи в галузі транспортування і зберігання газу.

Компанія щороку постачає споживачам України близько 71 млрд. м³ природного газу та транспортує російський газ до 19 країн Європи в обсязі 105 млрд. м³, що становить близько 90.

Характеристика газотранспортної системи ДК «Укртрансгаз»

Параметри ГТС GTS Parameters	Одиниця виміру Units	Кількість Amount
Довжина газопроводів, всього в т. ч.	тис. км	36,0
— магістральних газопроводів	тис. км	22,7
— газопроводів-відгалужень	тис. км	13,3
Пропускна здатність газотранспортної системи:	млрд. м ³ /рік	288
— на вході	млрд. м ³ /рік	172
— на виході		
Компресорні станції (КС)	шт.	71
Компресорні цехи	шт.	107
Газоперекачувальні агрегати	шт.	705
Потужність компресорних станцій	тис. МВт	5,4
Підземні сховища газу (ПСГ)	шт.	12
Загальна активна місткість (ПСГ)	млрд. м ³	32
Автогазонаповнювальні компресорні станції (АГНКС)	шт.	87
Проектна потужність (АГНКС)	млн. м ³ /рік	670
Газорозподільні станції (ГРС)	шт.	1374
Кількість працюючих	тис. чол.	27,8

ВАТ «Укртранснафта» — дочірня компанія Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України».

Підприємство здійснює поставки нафти на нафтопереробні заводи України, а також транзит російської та казахської нафти на експорт до країн Європи. Відкрите акціонерне товариство «Укртранснафта» створено відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 червня 2001 року №256 на базі державних акціонерних товариств «Дружба» і «Придніпровські магістральні нафтопроводи». Основною задачею ВАТ «Укртранснафта» є постачання нафти на нафтопереробні заводи України, а також транзит нафти в країни Європи. Об'єднання нафтотранспортних систем України дозволяє проводити єдину тарифну політику, активізувати реалізацію проекту Євро-Азійського нафтотранспортного коридо-

ру, призначеного для транспортування каспійської нафти в Україну і країни Європи, а також створює більш сприятливі інвестиційні умови і забезпечує перспективний розвиток нафтопроводного транспорту України.

Нафтотранспортна система України

Загальна протяжність нафтопроводів ВАТ «Укртранснафта» складає близько 3850 км. Перекачування нафти забезпечують 39 нафтоперегонних станцій сумарною потужністю 580 тис. кВт. Ємність резервуарного парку складає близько 800 тис. м³. Обсяги транспортування нафти ВАТ «Укртранснафта» за останні роки складають 64–66 млн. тонн нафти в рік. Пропускна здатність нафтопроводів ВАТ «Укртранснафта» – 100 млн. тонн нафти в рік, у тому числі 66 млн. тонн – на експорт.

ДАТ «Укрспецтрансгаз» – дочірня компанія Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України» здійснює транспортування скрапленого нафтового газу залізницею.



Нафтотранспортна система «Одеса–Броди»: технічна характеристика

Довжина	674 км
Діаметр	1020 мм
Початкова пропускна здатність	14,5 млн. тонн
Пропускна здатність після введення II черги	45,0 млн.тонн
Головна насосна станція	1
Кількість насосних станцій після введення II черги	3
Дедвейт судів	до 100,000 тонн
Обсяг резервуарного парку I черги	200000 м ³
Обсяг резервуарного парку після введення II черги	600000 м ³

БАТ «Ексімнафтопродукт»

БАТ «Ексімнафтопродукт» являє собою сучасний нафтобазовий комплекс. Прийняття сирової нафти відбувається по магістральному нафтопроводу Снігурівка–Одеса, мазуту різних марок – залізницею, а також по трубопроводу з Одеського нафтопереробного заводу.

Збереження нафти здійснюється на ділянці №3 в резервуарах РВС-5000 м³. На цій ділянці завершується монтаж металоконструкцій чотирьох резервуарів РВС-20000 м³ з плаваючими покрівлями.

Збереження мазутів організовано на ділянці №1 в резервуарах РВС-10000 м³ та РВС-5000 м³.

Дизельне паливо зберігається на товарній ділянці цеху №2 в резервуарах РВС-5000, РВС-3000 та РВС-2000 м³.

Відвантаження сирової нафти здійснюється танкерами, мазуту різних марок та дизельного палива – танкерами, залізницею та автоцистернами.

Налив нафти та нафтопродуктів в танкери здійснюється на 5-ти причалах Одеського морського торговельного порту, з яких 3 – глибоководні.

Сьогодні БАТ «Ексімнафтопродукт» – сучасне базове підприємство з надання комплексу послуг замовникам, що спеціалізуються в

галузі експортно-імпортних операцій з нафтою, мазутом та дизельним паливом.

Підприємство відіграє особливу роль у здійсненні державної програми «Нафта і газ України до 2010 року» завдяки високим економічним показникам.

Загальна потужність БАТ — 17,0 млн. тонн перевалки нафти, мазуту та дизельного палива на рік. Щорічний прибуток складає понад 40 млн. гривень.

Продовжується технічна модернізація БАТ «Ексімнафтопродукт». Побудована і стала до експлуатації котельня потужністю 50 тонн пари на годину, що дозволило збільшити обсяги перевалки мазуту з меншими енерговитратами. З метою зменшення забруднення довкілля побудований автоматизований комплекс очисних споруд продуктивністю 70 м³ на годину.

Для організації перевалки на експорт дизельного палива в цеху №2 завершена реконструкція технологічних трубопроводів, резервуарів, естакад.

Для подальшого збільшення обсягів експорту мазутів та нафти, покращення умов праці на підприємстві завершено будівництво технологічної насосної №5, залізничних та автомобільних тензометричних вагівниць, блоку допоміжних служб, резервуарного блоку №3 цеху зливу-наливу №1 (шість РВС-10000 м³). Продовжується будівництво резервуарного блоку №3 на ділянці №3, яка поповниться чотирма РВС-20000 м³.

До складу підприємства входять технологічно неподільні спеціалізовані структурні підрозділи: цехи №1 та №2, які розташовані на трьох ділянках. Основна з них — Ділянка №1, знаходиться по вулиці Наливна, 15. Ділянка №2 — в районі нафторайону Одеського порту по вул. Гефта, 2. Ділянка №3 — в районі полів зрошування.

Загальна потужність підприємства складає 17,0 млн. тонн перевалки нафти та нафтопродуктів на рік, з яких:

- нафти — 11,0 млн. тонн,
- мазуту — 5,0 млн. тонн,
- дизельного палива — 1,0 млн. тонн.

Обсяг резервуарного парку складає 310 тисяч м³, після завершення реконструкції — 550 тис. м³.

Підприємство працює цілодобово.

РОЗДІЛ 10 ПРОМИСЛОВИЙ ТРАНСПОРТ

10.1. РОЛЬ, ЗНАЧЕННЯ І РОЗВИТОК ПРОМИСЛОВОГО ТРАНСПОРТУ

Промисловий транспорт безпосередньо примає участь у виробництві продукції, переміщенні предметів праці, а потім, разом з транспортом загального користування, продовжує процес виробництва в галузі обертання, доставляє продукцію споживачеві.

В залежності від призначення промисловий транспорт поділяється на внутрішній і зовнішній.

Внутрішній транспорт забезпечує внутрішньоцехові і міжцехові перевезення в межах одного підприємства.

Зовнішній транспорт знаходиться на стику з транспортом загального користування. Його основна функція складається з доставки сировини, палива, матеріалів з магістрального транспорту на підприємства та готової продукції в зворотному напрямку.

В якості промислового транспорту використовують залізничний, автомобільний, річковий, морський, повітряний та трубопровідний транспорт або сполучення цих видів транспорту. Разом з цим широко використовують для внутрішньоцехових та міжцехових перевезень конвейєри, транспортери, електро- і автокари та інше.

Внутрішньовиробничі перевезення на підприємствах різних галузей народного господарства виконують близько 100 тис. автомобільних господарств. Для цього використовують також багато господарств водного транспорту, конвейєрів, гідротрубопроводів, пневмотрубопроводів, канатно-підвісних доріг.

Основа зовнішнього промислового транспорту складають залізничний і автомобільний транспорт, на долю яких припадає більш ніж 80% усіх внутрішньовиробничих перевезень. В забезпеченні взаємодії підприємств різних галузей промисловості і транспорту сфери обертання головну роль грають залізничні під'їзні шляхи незагального користування, які не входять до загальної сітки залізниці, але пов'язані з нею рельсовою колією.

Забезпечення раціонального обслуговування транспорту промислових підприємств – дуже складна задача. При її розв'язанні необхідно забезпечити максимальне скорочення часу знаходження ру-

хомого складу на підприємстві, їх пробігу по шляхах загального користування та по шляхах промислових підприємств, а також можливу концентрацію переробки вантажів, відповідаючих потребам технології виробництва, найкращому використанню транспортних засобів та капіталовкладень. Істотне значення має при цьому чітка взаємодія в роботі залізничного (зовнішнього) транспорту із внутрішнім транспортом підприємств.

Використовуються два способи транспортного обслуговування промислових підприємств. Перший спосіб пропонує взаємозв'язану єдиним технологічним процесом роботу зовнішнього та внутрішнього транспорту, кожний з яких має власні локомотиви, шляховий розвиток, вагони, лунки стику у вигляді так званого обмінного парку. Другий спосіб – це транспортне обслуговування підприємств засобами залізничної загальної користування, до обов'язків промислових підприємств в даному випадку входить лише виконання вантажно-розвантажувальних операцій.

Для покращання роботи промислового транспорту проводиться збільшення розрізнених транспортних цехів підприємств одного промислового району, створюються комерційні об'єднання, залізничні або комплексні залізнично-автомобільні господарства. Такі об'єднання з'єднують транспорт промислових підприємств.

Одночасно в транспортних об'єднаннях створюються сприятливі умови для посилення технічного обладнання промислового залізничного транспорту, введення нової техніки, покращання механізації та автоматизації транспортних вантажно-розвантажувальних робіт, значного зниження нерівномірності та підвищення ритмічності транспортної роботи, більш ефективного використання локомотивів, вантажно-розвантажувальної техніки, створення технічного обладнання ремонтного господарства, підвищення темпів росту продуктивності.

Одним з *найважливіших напрямків підвищення ефективності роботи промислового залізничного транспорту* є розширення області застосування електричної тяги.

Важливим резервом підвищення ефективності роботи промислового залізничного транспорту є вдосконалення технологічних процесів під'їзних шляхів. Як правило, найбільш інтенсивно експлуатуються під'їзні шляхи металургійних комбінатів, рудників, шахт, кар'єрів, великих машинобудівних та нафтопереробних заводів, хімічних комбінатів та інше. Ці під'їзні шляхи відрізняються відносно розвинутою схемою, обладнані

різними вантажно-розвантажувальними механізмами, мають сучасний рухомий склад.

Все це створює сприятливі умови для формування відправних маршрутів. Розвитку відправної маршрутизації сприяє збільшення вантажних перевезень і пов'язане з ними створення на під'їзних шляхах високопродуктивного вантажно-розвантажувального комплексу.

Одним з шляхів підвищення ефективності роботи промислового транспорту є введення різноманітних видів безперервного транспорту, конвейєрного, гідротранспортного, канатно-підвісного.

Конвейєрний транспорт розвивається на базі багатопровідних стрічкових конвейєрів продуктивністю більше 20 тис. м³/г для транспортування сипучих вантажів, крутонаклонних стрічкових конвейєрів, конвейєрних стрічок зі сталевим осердям, а також морозостійких і для транспортування гарячих матеріалів.

Зростаючі масштаби перевезень вантажів та збільшення відстаней транспортування, спорудження магістралей у віддалених та важкодоступних районах з суворим кліматом, необхідність організації транспортного обслуговування великих міст і виробничих об'єктів, підвищення швидкості, надійності комунікацій, покращання комфорту та зниження вартості перевезень – все це потребує розвитку нових нетрадиційних транспортних засобів, особливо промислового призначення. Багато з них існує у вигляді проектів, частка яких вже реалізована.

Разом з цим більшість ідей про становище та створення нових видів транспорту існує вже давно, але реалізуються вони на сучасній техніці тільки зараз. До таких видів транспорту відносяться системи, що відрізняються від традиційних принципом дій, конструкцією двигуна, або двигателя: судна на повітряній подушці, поїзди на магнітному підвісі, дирижаблі.

Ведуться роботи по створенню транспортних засобів на магнітній підвісці. Розроблено проект такої дороги. Найбільше застосування для цього транспорту – з'єднання великих міст з містами-супутниками, аеропортами. Роботи ведуться у двох основних напрямках: для міського (приміського) транспорту і для швидкісного міжміського. Апарати міського і приміського промислового транспорту можуть мати максимальну швидкість до 300 км/год., а міжміські – в межах 400–600 км/год.

10.2. МІЖГАЛУЗЕВІ ПІДПРИЄМСТВА ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ. ДЕРЖАВНИЙ КОНЦЕРН «ПРОМТРАНС»

Міжгалузеві підприємства промислового залізничного транспорту (ППЗТ) входять в Концерн «Промтранс» (далі – Концерн), що є державним господарським об'єднанням, створеним відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 11.08.2005 р. № 453 «Про створення Об'єднання підприємств промислового залізничного транспорту «Промтранс», входить до сфери управління та підпорядковується безпосередньо Міністерству транспорту та зв'язку України. До складу Концерну входять понад 40 підприємств (надалі – «учасники») визначених у його Статуті.

Мета та предмет діяльності

Метою діяльності Концерну є управління виробничою, фінансовою, інвестиційною діяльністю учасників Концерну, координація спільної діяльності учасників Концерну і об'єднання ресурсів при виконанні затверджених планів соціально-економічного розвитку, досягнення економічних і соціальних результатів, підвищення ефективності діяльності своїх учасників, задоволення особистих та суспільних потреб, створення умов для отримання максимальних прибутків в результаті господарської діяльності, одержання прибутку.

Предметом діяльності Концерну є:

- розроблення прогностичних показників розвитку Концерну;
- координація управління виробничою, фінансовою, інвестиційною діяльністю учасників Концерну;
- проведення узгодженої економічної політики по реалізації перспективних програм розвитку учасників Концерну, їх розширення та технічного переозброєння, а також надання їм всебічної допомоги в реалізації цільових програм;
- організація вивчення кон'юнктури ринку, визначення потреб галузей національної економіки та зовнішньоекономічних потреб в послугах, які надаються Учасниками Концерну;
- представлення інтересів учасників Концерну у державних та судових органах;
- здійснення методичного та нормативно-правового забезпечення діяльності Учасників Концерну;
- надання учасникам Концерну інформаційно-аналітичних, юридичних та інших послуг;

- формування пропозицій щодо визначення тарифів на роботи та послуги, що надаються учасниками Концерну;
- забезпечення ведення та подання до Мінтрансв'язку України встановленої зведеної звітності;
- вирішення з Державною адміністрацією залізничного транспорту України (Укрзалізниця) та залізницями України питань координації транспортного обслуговування вантажовласників;
- здійснення контролю за виконанням учасниками Концерну вимог чинного законодавства щодо безпеки руху, екології, протипожежної безпеки та охорони праці, надання пропозицій щодо усунення виявлених недоліків;
- розробка основних напрямків економічного і соціального розвитку Концерну та учасників, досягнення збалансованості з всіх видів ресурсів, планування необхідних заходів щодо їх реалізації;
- надання учасникам Концерну організаційної і матеріальної допомоги, забезпечення різними ресурсами при запровадженні і ефективному використанні нової техніки і технології, які мають значно підвищити ефективність надання послуг і їх конкурентоспроможність;
- раціональне використання матеріальних, енергетичних, трудових, фінансових ресурсів і наукового потенціалу;
- проведення узгодженої фінансової політики;
- залучення для потреб Концерну та його учасників додаткових фінансових і матеріальних засобів із зовнішніх джерел;
- організація розробки спільних заходів з активізації зовнішньоекономічної діяльності учасників Концерну;
- забезпечення розширення можливостей соціального розвитку трудових колективів;
- надання допомоги в розвитку технічного обслуговування, удосконалення його форм та методів;
- розроблення і здійснення заходів щодо підвищення прибутковості учасників, забезпеченню необхідного рівня рентабельності, проведення аналізу фінансового стану учасників Концерну, надання їм допомоги в усуненні недоліків і упуцень в фінансово-господарській діяльності;
- організація ефективної системи підвищення кваліфікації керівників та спеціалістів, підготовки і перепідготовки персоналу, розробка заходів щодо укріплення матеріальної бази, системи професійного навчання;
- організація розробки та впровадження організаційно-економічних заходів з вдосконалення господарського розрахунку діяльності, управління, систем заохочення на підприємствах, що входять до Концерну.

10.3. ВЗАЄМОВІДНОСИНИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З ВЛАСНИКАМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІД'ЇЗНИХ КОЛІЙ

До залізничних під'їзних колій належать колії, що з'єднані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і належать підприємствам, підприємцям, організаціям, установам, незалежно від форм власності, а також громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності (далі – підприємство).

Залізничні під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

Під'їзні колії з усіма спорудами і пристроями, локомотиви і вагони повинні утримуватися в повній справності згідно з чинними Правилами технічної експлуатації (ПТЕ) залізниць України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 16.01.95 р. № 27 і ПТЕ підприємств.

Власники залізничних під'їзних колій забезпечують їх освітлення у межах території, яку вони займають, а також місць навантаження, вивантаження вантажів, очищення під'їзних колій від сміття і снігу.

Відносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій, порядок і умови експлуатації цих колій, обігу рухомого складу, що не належить до залізничного транспорту загального користування, визначаються Статутом залізниць України та укладеними на його основі договорами.

Під'їзні колії, споруди та устаткування, вантажно-розвантажувальні комплекси, які не належать до залізничного транспорту загального користування за своїми пропускними і вантажопереробними можливостями, повинні забезпечувати необхідні обсяги перевезень, навантаження і розвантаження транспортних засобів, їх зберігання та ефективне використання.

Власники залізничних під'їзних колій здійснюють їх утримання на рівні, що забезпечує безпеку виконання робіт, ефективне використання рухомого складу, збереження вагонного парку та вантажу, який перевозиться.

Розвиток існуючих і будівництво нових станцій залізниць у зв'язку з будівництвом або реконструкцією під'їзних колій проводиться власниками цих колій за свій рахунок.

10.4. ФОРМУВАННЯ ЦІН (ТАРИФІВ) НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ТА ІНШІ ПОСЛУГИ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*(Затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України
від 19.12.2005 р. № 891)*

Загальні положення

Методичні рекомендації з питань формування цін (тарифів) на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту (далі – Методичні рекомендації) розроблені з метою створення прозорого і загальнодоступного механізму формування та встановлення тарифів на послуги.

Методичні рекомендації визначають єдині для всіх користувачів транспортних послуг, які надаються підприємствами промислового залізничного транспорту (далі – ППЗТ) критерії та правила встановлення цін та тарифів.

Методичні рекомендації спрямовані забезпечити:

- економічне обґрунтування тарифів на послуги, які надають ППЗТ;
- узгодження інтересів ППЗТ та споживачів транспортних послуг;
- максимальну конкурентноздатність та привабливість транспортних послуг з метою нарощування обсягів перевезень вантажів;
- гласність прийнятих рішень з питань формування тарифів.

Терміни, наведені в цих Методичних рекомендаціях застосовуються в такому значенні:

Підприємство промислового залізничного транспорту – суб'єкт господарювання, що має на праві власності або іншому праві під'їзні залізничні колії, рухомий склад, будівлі, споруди й інші об'єкти для надання послуг.

Послуги ППЗТ – комплекс робіт, визначених Статутами підприємств промислового залізничного транспорту.

Тарифи на послуги ППЗТ – розмір плати за послуги, що забезпечує відшкодування витрат на їх надання та прибутковість роботи ППЗТ.

Базова ціна (тариф) – базова вартість перевезення 1 (однієї) тонни вантажу по під'їзних коліях на відстань до 3-х кілометрів, затверджена наказом керівника ППЗТ і визначена на підставі розрахунків, що включають всі витрати на виконання цих робіт.

Диференційований тариф – установлення різних цін (тарифів) на перевезення вантажів залежно від технологічного процесу, рівня витрат та обсягів перевезень.

Значення інших понять, використаних у цьому документі, відповідають законодавству України.

Види цін (тарифів)

Ціни (тарифи) розробляються за видами робіт (послуг) та умовами їх надання окремо кожним ППЗТ і мають наступну диференціацію:

Під час подавання та забирання вагонів локомотивами ППЗТ застосовується *ціна (тариф) за перевезення 1 (однієї) тонни вантажу по під'їзних коліях*, визначена на підставі розрахунків, що включають всі витрати на виконання цих робіт.

Під час виконання вантажно-розвантажувальних робіт (навантаження, розвантаження та перевантаження вантажу) застосовується *ціна (тариф) за 1 (одну) тонно-операцію* залежно від виду вантажу, його фактичної ваги та способу виконання робіт.

Однією тонно-операцією вважається переміщення вантажу:

- зі складу (майданчика) у вагон, на автомашину чи інший транспортний засіб – при навантаженні;
- з вагона, автомашини чи іншого транспортного засобу до складу (на майданчик) – при розвантаженні;
- з вагона у вагон (з одного транспортного засобу на інший) – при перевантаженні (пряма операція);
- всередині складу (майданчика) з метою перевірки або переважування вантажу;
- від залізничної колії для звільнення місця для розвантаження;
- в інших випадках, коли за умов роботи виникає потреба в таких операціях, що підтверджується договором на транспортне обслуговування або іншим документом.

Під час надання послуг рухомим складом та механізмами ППЗТ застосовується *ціна (тариф) за користування (за годину, добу)*. За погодженням з замовником можуть встановлюватись інші терміни користування, які обумовлюються у відповідних пунктах договорів на надання робіт (послуг).

Ціна (тариф) розробляється для кожного виду рухомого складу чи механізму окремо з урахуванням його вантажопідйомності або ємності.

Під час перевезення вантажів локомотивом станції (замовника) застосовуються наступні ціни (тарифи):

- *ціна (тариф) за користування під'їзними коліями*, що враховує всі витрати, пов'язані з поточним утриманням під'їзних колій;
- *ціна (тариф) за пропуск вагонів по під'їзних коліях*, що враховує всі витрати, пов'язані із пропуском вагонів по під'їзних коліях відповідно до умов договору з замовником (станцією).

Розмір плати за користування під'їзними коліями визначається, виходячи з установленної ціни (тарифу) та фактичної довжини колії, що експлуатується, і стягується із замовника незалежно від кількості пропущених вагонів.

Розмір плати за пропуск вагонів по під'їзних коліях визначається, виходячи з установленної ціни (тарифу) та фактичної кількості пропущених вагонів.

Для розрахунків *за інші послуги* можуть застосовуватись індивідуально розроблені ППЗТ ціни (тарифи), що враховують види та умови їх надання.

Перелік інших робіт (послуг):

- користування рухомим складом та механізмами;
- зайняття під'їзних колій (відстій вагонів);
- послуги стропальників;
- щоквартальний огляд під'їзних колій, стрілочних переводів, які знаходяться на балансі вантажовласників;
- обстеження вантажних фронтів;
- огляд під'їзних колій на замовлення їх власника;
- складання та оформлення договорів;
- утримання, обслуговування та переведення стрілок, встановлення гальмівних башмаків, відкриття і закриття воріт, шлагбаумів, розташованих на під'їзних коліях вантажовласників;
- інформація про час подавання вагонів;
- зважування й перевірка на прохання одержувача (відправника) маси вантажів;
- видача (передача-факс) рахунків на оплату за послуги;
- експедиційні послуги, розкредитування документів;
- подача стислого повітря;
- зберігання вантажів та рухомого складу на своїх осях;
- надання послуг щодо поточного утримання та ремонту колійного господарства стороннім підприємствам;

- надання довідок, консультацій;
- виконання ремонтів рухомого складу, вузлів, агрегатів стороннім підприємствам;
- підготовка вагонів під вантажні операції;
- інші роботи (послуги).

Порядок встановлення цін (тарифів)

Базові ціни (тарифи) на перевезення вантажів та ціни (тарифи) на інші послуги затверджуються керівниками ППЗТ (філій) та вводяться в дію з урахуванням вимог чинного законодавства.

Залежно від обсягів перевезень, з метою їх збільшення, та виходячи з економічної доцільності, можуть встановлюватись диференційовані тарифи.

В окремих випадках для користувачів транспортних послуг, завдяки яким досягається значне зростання або залучення нових обсягів перевезень, можуть встановлюватись за домовленістю сторін нижчі у порівнянні з базовими ціни (тарифи).

У всіх випадках зміни до базових тарифів встановлюються за умов гарантування користувачем транспортних послуг обсягів перевезень, внесення попередньої оплати, належного виконання договірних відносин та оформляються згідно вимог чинного законодавства.

Застосування змін до базових тарифів повинно забезпечувати рентабельність послуг.

У випадку значного зменшення обсягів робіт, змін умов надання послуг або зростання матеріальних та фінансових витрат, можуть встановлюватись ціни (тарифи) вищі від базових за домовленістю сторін.

Підставою для перегляду затверджених цін (тарифів) може бути:

- зміна основних ціноутворюючих факторів, технологічних або зовнішніх економічних умов: цін на матеріальні ресурси, енергоносії, переоцінка основних фондів, зміна норм амортизаційних відрахувань, заробітної плати та інших умов;
- коливання обсягів робіт (послуг);
- зміна Тарифної політики залізничного транспорту України;
- зміна нормативних правових актів, що регулюють питання ціноутворення;
- інші фактори, що суттєво впливають на конкурентоздатність транспортних послуг ППЗТ;
- форс-мажорні обставини.

РОЗДІЛ 11 НОВІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

11.1. РІЗНОВИД НОВИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ І ПЕРСПЕКТИВИ ЇХ РОЗВИТКУ

Зростаючі масштаби перевезень вантажів та пасажирів, збільшення відстаней транспортування, зведення магістралей в віддалених та важкодоступних районах з суворим кліматом, необхідність організації транспортного обслуговування крупних міст та промислових об'єктів, підвищення швидкості, надійності комунікацій, покращання комфорту та зниження вартості перевезень – все це потребує розробки нових нетрадиційних транспортних засобів. Багато з них існують у вигляді проектів, частина яких вже реалізована.

Разом з тим більшість ідей про створення нових видів транспорту існує вже давно, а реалізуються вони на сучасній технічній основі зараз. До таких видів транспорту належать системи, які відрізняються від традиційних принципом дії, конструкцією двигуна: пневмоконтейнерний транспорт, трубопровідний гідротранспорт, монорельсові шляхи, судна на повітряній подушці, поїзди на магнітному підвісі, дирижаблі та інші.

Трубопровідний контейнерний транспорт. У порівнянні з іншими транспортними засобами він має значні переваги: велика швидкість доставки вантажів, безперервність технологічного процесу, повна автоматизація праці та висока її продуктивність, відсутність втрати вантажів. Крім того, виключається вплив кліматичних та погодних умов. Пневмотрубопроводи можуть бути прокладені під землею, на естакадах, по дну річок і озер, в болотах і горах. Вони здатні транспортувати сипучі вантажі, будівельні матеріали, корисні копалини, дрібні штучні вантажі.

Цей вид транспорту дає можливість відправки за межі міста (в контейнерах по трубопроводах) побутові та промислові відходи, запресовані в брикети. *Головне його призначення* – зміна значної кількості автомобілей, часткове розвантаження залізниці, на коротких відстанях.

Продуктопровідний транспорт. Системи трубопровідного гідротранспорту служать для переміщення вугілля та рудних концентратів. В перспективі передбачається використання цього виду транспорту для доставки енергетичного вугілля в європейську частину країни, особливо, на південь України. Як показали розрахунки, ефек-

тивність цієї системи значно вища, ніж доставка вугілля залізничним транспортом. Практично повна автоматизація всіх технологічних процесів на трубопровідному гідротранспортному комплексі, включаючи системи приготування вугілля до транспорту, забезпечує значне зниження трудових затрат за його обслуговування в порівнянні з залізничною дорогою.

Трубопровідний гідротранспорт рудних концентратів, на відміну від гідротранспорту вугілля, не потребує створення додаткових складних систем для приготування пульпи. Тому сфера його використання практично не обмежується вантажопотоком та протяжністю траси. І доцільність реалізації кожного проекту повинна розглядатися залежно від ступеня перевантаження залізничних доріг в даному районі, забезпечення водою тощо.

Судна на повітряній подушці. Ідея використання «повітряної подушки» відома більш 100 років та виникла вперше в Росії. В наш час створено декілька моделей суден на повітряній подушці. Побудовані такі судна і в багатьох країнах світу. Існують самохідні і буксирувальні, як правило, транспортні платформи на повітряній подушці. Одна з найбільших працює в якості автопасажирського парому через Ла-Манш. Його довжина 39,2 м, ширина 22,8 м, водозміщення 180 т, вантажопідйомність 80 т, висота підйому над поверхнею води 1,8 м. Чотири турбогвинтових двигуна дозволяють розвивати швидкість до 80 вузлів.

Недоліком є велика витрата енергії на створення повітряної подушки та сильний шум.

Монорельсова дорога. Така дорога була створена вперше у 1820 р. у підмосковному селищі Мячкове, де побудували «дорогу на стовпах». Її вагонетки, ведені кіньми, котилися по поздовжньому брусу, укладеному на опорах.

Майже усі діючі в наш час монорельсові дороги мають електричну тягу і отримують енергію від контактного проводу. Вони малошумні і не зашкоджують повітряний басейн. Поїзд монорельсової дороги, як і поїзд метрополітена, може складатися із одного чи декількох вагонів. Максимальна швидкість руху на діючих дорогах складає 70–125 км/год; провізна здатність до 40 тис. пасажирів/год.

Ціна споруди монорельсових доріг приблизно у 2 рази нижча ціни підземного метрополітену. За наявності вільних просторів для установки естакади вони призначаються ефективними засобами міського і приміського транспорту.

В умовах обмеженості паливно-енергетичних ресурсів велика увага приділяється використанню на транспорті енергії повітря.

Нетрадиційні види транспорту, втілюючи ідеї, які не знайшли раніше втілення в силу недостатнього рівня розвитку техніки, відкривають принципово нові шляхи підвищення ефективності роботи єдиної транспортної системи.

Монорейкові дороги та способи руху по них рухомого складу. Електричну модель монорейкової дороги вперше було створено в Росії. В 1897 році вона була побудована в Петербурзі інженером І.В. Романовим.

Одна з перших пасажирських монорейкових доріг з'явилася в місті Вупперталі (Германія) в 1901 році, в основу якої лягли розробки російського спеціаліста. Одним з недоліків цієї дороги був значний шум при русі металевих коліс по металевій рейці, який було усунуто при подальших реконструкціях.

В середині 30-х років XX століття монорейкову естакаду випробували на станції Северянин, а згодом в Центральному парку культури та відпочинку ім. О. М. Горького в Москві була запущена випробна лінія. Вона являла собою замкнену безперервну естакаду довжиною 474 метри, що була обладнана спеціальними поворотними кільцями. Аеропоїзд – як називали його винахідники – приводився в рух штовхачем електроприводом. Маючи два двигуна потужністю 2,5 кВт, вагон розвивав швидкість 120 км/год. Повнорозмірний двофюзеляжний вагон такої дороги, обладнаний двома авіаційними двигунами, міг рухатись зі швидкістю 300–350 км/год, і призначався для швидкісних перевезень пасажирів.

Сучасна монорейкова дорога – це залізобетонна або металева балка (рейка), піднята на естакаду, та рухомий склад (вагони) на візках з пневматичними шинами.

Розрізняють:

- навісні дороги (системи «АЛЬВЕР»);
- підвісні системи (система «СОФЕЖ»).

Кожна з існуючих систем має свої переваги та недоліки. Так, навісна дорога потребує більш складної системи ходової частини для забезпечення стійкості вагонів. Крім того, за несприятливих метеорологічних умов монорейка (балка) покривається льодом і практично виводить систему з ладу або потребує трудомікої роботи з її очистки.

Поряд з цим даний тип монорейкової дороги дозволяє мати значно (на 2–3 метри) меншу довжину опору естакади, а отже, меншу будівельну вартість. Для підвісних доріг необхідні більш високі опори, щоб забезпечити необхідний підйом полу (дна) кузова вагону над поверхнею землі (4,0–5,0 метрів), але разом з цим ходові частини вагонів значно спрощуються.

Оригінальна система підвісної монорейкової дороги була запропонована французькою фірмою «СОФЕЖ», де несуча балка виконана у вигляді неповністю замкнутого металевого коробу, всередині якого рухаються візки вагонів. Значною перевагою цього типу дороги вважається її роботоздатність при снігопаді та ожеледиці, хоча сама по собі балка являє громізку та дорогу конструкцію.

Діючі сучасні монорейкові дороги мають в основному електричну тягу, отримують енергію від контактного проводу. Вони малошумні і не забруднюють природний басейн, тобто є екологічно чистим видом транспорту.

Поїзд монорейкової дороги, як і поїзд метрополітену, може складатись з одного або декількох вагонів. Максимальна швидкість руху на діючих дорогах складає 70–125 км/год, провізна здатність – до 40 тис. пасажирів за годину. Вартість спорудження монорейкових доріг в 2 рази нижче вартості підземного метрополітену.

Найбільш протяжною та вдосконалою в технічному відношенні є двопутна навісна дорога типу «АЛЬВЕР», споруджена в Токіо для зв'язку центру міста (вокзалу) зі старим аеропортом довжиною 13,2 км. Тут діють 3- або 6-тивагонні поїзди зі швидкістю 60–70 км/год. Для економії території (суші) частину естакади прокладають по мілководдю вздовж берега моря. Випробну ділянку дороги типу «СОФЕЖ» розташовано у Франції. В Дюссельдорфі введено в дію випробну ділянку монорейкової дороги типу «СОФЕЖ» з легкими пласмасовими вагонами на 30–35 пасажирів на електричній тязі, що розвиває швидкість – 35 км/год. з автоматичним управлінням від ЕОМ.

Через значну вартість та деякі експлуатаційні незручності (необхідність підйому та спуску пасажирів з естакад, складність обслуговування шляху та рухомого складу тощо) монорейкові дороги покищо не отримали широкого використання.

У світі збудовано два–три десятки окремих ліній протяжністю від сотен метрів до декількох кілометрів, головним чином у якості атракціонів в парках, на виставках тощо. Разом з тим монорейкові дороги мо-

жуть мати свою економічну доцільну сферу використання як повноправний вид міського та міжміського транспорту.

В Україні, на жаль, монорейкових доріг не існує. На мою думку, це пов'язано з тим, що монорейковий транспорт є досить новим (порівняно з іншим транспортом), незвичним видом транспорту, а також економічними (фінансовими) та технологічними труднощами в середині країни.

З кожним роком кількість транспорту збільшується, міські дороги заповнюються все більшою кількістю автомобілів, виникає проблема перевантаження міських магістралей. На думку вчених, одним з діючих шляхів скорочення кількості автомобілів в місті з метою розвантаження внутрішніх магістралей можна досягти створенням саме монорейкових транспортних систем, оснащених автоматичними системами управління за допомогою ЕОМ. Поїзди таких систем складаються з окремих модулів – кабінок, формуються в процесі руху. Пасажир модуля за допомогою простого коду вказує пункт призначення, а ЕОМ вибирає оптимальний маршрут руху. Декілька таких систем вже експлуатуються, біля 30 проходять стадію випробування і понад 300 знаходяться в стані проектування.

Враховуючи всі ці дані, ми можемо говорити про монорейковий транспорт, як про транспорт майбутнього.

11.2. РАКЕТНИЙ ТРАНСПОРТ І НАЦІОНАЛЬНА КОСМІЧНА ПРОГРАМА

Україна увійшла в третє тисячоліття як одна з провідних космічних держав світу. Космічна діяльність віднесена до державних пріоритетів України, що є важливим чинником інноваційного розвитку економіки.

Дослідження та використання космічного простору є необхідною умовою розвитку науково-технічного, технологічного та виробничого потенціалу, забезпечення інтересів держави на тривалий період у сферах безпеки та оборони, підвищення рівня якості життя, участі України в розв'язанні загальних проблем людства.

Розвиток ракетного транспорту зв'язаний з Національною космічною програмою. Космічна діяльність в Україні здійснюється відповідно до Закону України «Про космічну діяльність», міжнародних договорів та інших нормативно-правових актів.

Виконання Державної космічної програми України на 1993–1997 роки та Загальнодержавної (Національної) космічної програми на 1998–2002 роки сприяло становленню космічної галузі, забезпечило участь України в міжнародних космічних програмах.

Загальнодержавна (Національна) космічна програма на 2003–2007 роки визначає основні завдання, пріоритети та шляхи здійснення космічної діяльності в Україні на зазначений період, формує єдиний підхід до космічної діяльності як до однієї з найважливіших сфер державної політики.

Програма тісно пов'язана з Міжвідомчою програмою впровадження космічних технологій для створення та виготовлення високотехнологічної цивільної продукції на 2001–2005 роки.

Метою Програми є реалізація єдиного державного підходу до космічної діяльності, ефективне використання науково-технічного й виробничого потенціалу держави для забезпечення високого рівня космічної діяльності, що відповідає геополітичним та економічним інтересам України.

Основними завданнями Програми є:

- розвиток національної системи спостереження Землі з космосу в інтересах загальнодержавних потреб у соціально-економічній сфері, у сфері безпеки та оборони;
- впровадження в телекомунікаційну інфраструктуру держави супутникових систем і засобів зв'язку;
- отримання нових фундаментальних знань щодо навколосезонного простору, Сонячної системи, далекого космосу, біологічних та фізичних процесів в умовах мікрогравітації;
- створення і розвиток засобів доступу в космос для виконання національних та міжнародних проектів, сприяння присутності вітчизняних ракет-носіїв на світовому ринку транспортних космічних послуг;
- розроблення перспективної космічної техніки;
- забезпечення розвитку галузі на основі удосконалення її дослідно-експериментальної та виробничої бази.

Виконання завдань Програми здійснюється шляхом виконання цільових космічних програм, зміст яких визначений на основі аналізу світових тенденцій в космічній діяльності, результатів виконання попередніх програм, пропозицій науково-дослідних організацій та підприємств галузі, а також Національної академії наук України.

РОЗДІЛ 12 МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

12.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Географічне положення України обумовлює її значення для Європейської транспортної системи у визначенні оптимальних шляхів транспортування вантажів та пасажирів, забезпеченні скорочення термінів перевезень, зниженні транспортної складової у вартості продукції.

Найкоротші шляхи із Західної Європи у Закавказзя, Центральної Азії, Іран, Афганістан; з Центральної та Північної Європи у порти Чорного моря, країни Близького Сходу проходять територію України. З дев'яти сухопутних міжнародних транспортних коридорів, визначених другою Пан'європейською транспортною конференцією (березень 1994 р., Крит, Греція), три «критських» проходять по Україні: №3, №5, №9 (приведено на картах).

Україна має розгалужену мережу автомобільних доріг, одну з найпотужніших в Європі залізничну мережу, які органічно поєднуються Європейською – через Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію, Молдову, Болгарію, охоплюють морські та річкові порти Чорноморсько-Азовського басейну, через порти Ізмаїл та Рені взаємодіють з «критським» коридором №7 (водний по Дунаю).

Міжнародний транспортний коридор – це наземні та водні транспортні магістралі з комплексом інфраструктури, включаючи допоміжні споруди, під'їзні прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом та інші об'єкти, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на визначеному напрямку на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства до транс'європейських мереж.

Затверджено Концепцію створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної мережі.

Опрацьовано комплекс першочергових заходів, направлених на розбудову транспортних коридорів на період до 2005 року й затверджено *Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні*. Продовжується робота з впровадження в Україні концесій на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг.

Законодавча та нормативно-правова база розбудови транспортних коридорів

Правовою основою створення в Україні транспортних коридорів є Конституція України, Закон України «Про транспорт», а також інші законодавчі і нормативні акти, що діють в галузі транспорту.

Правова база транспортних коридорів України створюється шляхом:

- удосконалення чинних та розроблення нових законодавчих актів, що стосуються транспортно-дорожнього комплексу;
- прийняття або адаптації існуючих в Європейському Співтоваристві міжнародних документів і угод стосовно транспортної інфраструктури;
- визначення та акредитація закладів, установ, фахівців для створення нормативно-правових і законодавчих актів, правил, норм і стандартів, використання з цією метою потенціалу освітніх та виробничих закладів;
- створення системи доведення нормативно-правових документів до безпосередніх користувачів незалежно від форм власності.

Розроблення правових актів буде здійснено з урахуванням пріоритетності найважливіших та першочергових актів. Контроль за розробленням правових актів, їх державна реєстрація та введення в дію є одним з основних завдань державного регулювання розбудови транспортних коридорів.

Доцільно використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями, здійснення постійного контролю за виконанням вимог нормативно-правових актів, в тому числі контролю за приведенням установочних документів та організаційно-правових форм суб'єктів сфери транспортних коридорів у відповідальність із законодавством.

Передбачається, що за умов реалізації Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 року №346, в торговельному балансі країни відбудуться позитивні зміни за рахунок зростання експорту послуг, пов'язаних з функціонуванням транспортних коридорів, буде забезпечено суттєвий приплив прямих іноземних інвестицій в економіку країни. Кошти для реалізації Програми передбачається отримати як із державного бюджету, так і за рахунок нетрадиційних джерел фінансування: кредитів ЄБРР, Світового банку, а також завдяки фінансовій участі різних організацій, компаній, які зацікавлені в модернізації транспортної системи України.

Підсумовуючи викладене вище, можна зробити такі висновки:

1. Частка перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом в пальному обсязі перевезень збільшується, в зв'язку з чим більш актуальною стає необхідність в будівництві нових та доведенні параметрів існуючих автомобільних доріг до світового рівня з метою забезпечення безперебійних комфортних та безпечних перевезень.

2. Розбудова автомобільних доріг по напрямках міжнародних транспортних коридорів дасть змогу збільшити обсяг транзитних міжнародних перевезень, що викличе збільшення надходжень в бюджет України.

3. Розвиток інфраструктури сервісного обслуговування дасть змогу підвищити комфортність руху на дорогах.

Будівництво транспортно-складських комплексів (терміналів) на великих транспортних вузлах вирішить проблему швидкого перевантаження вантажів, що в свою чергу дасть можливість зменшити час їх доставки за призначенням.

Але швидке вирішення всіх згаданих проблем можливе лише за умови залучення приватного капіталу та іноземних інвестицій.

Розбудова транспортних коридорів (інвестиційні проекти)

Цей розділ Програми визначає адреси і обсяги інвестиційних вкладень, у розробку транспортних коридорів і споруд на них. Там, де вже визначена доцільність можливості спорудження нових об'єктів або реконструкція чи підвищення техніко-економічних (споживчих) характеристик існуючих, Програмою передбачені конкретні адреси і обсяги робіт щодо розвитку коридорів.

В основному ці роботи передбачаються на існуючих об'єктах транспортних коридорів.

На об'єктах, визначених для будівництва та нових, у разі необхідності, Програмою передбачено здійснення попередніх розрахунків, виконання техніко-економічних обґрунтувань або підготовчих робіт до них. До таких об'єктів належить перелік автодорожніх транспортних коридорів, визначених для будівництва на певних напрямках. З метою майбутнього розміщення автомагістралей та їх споруд необхідно заздалегіть визначати напрямки їх прокладання та зарезервувати земельні ділянки відповідно до плану забудови, залишивши ці ділянки у державній власності, без права передачі у приватну власність.

У Програмі передбачається пріоритетна розбудова коридорів №3, 5, 9, а також коридору Балтійське море – Чорне море (Гданськ–Одеса) . Обсяги робіт визначені з урахуванням можливостей інвестування відповідних галузей і транспортно-дорожнього комплексу.

Загальна вартість намічених Програмою робіт становить 3013,73 млн. гривень. За рахунок державного бюджету передбачено виділити 1168,82 млн. гривень, у тому числі понад 1 млрд. гривень з коштів дорожнього фонду, віднесеного до державного та місцевих бюджетів. Обсяг капітальних вкладень, які передбачаються на розбудову транспортних коридорів, становить 3 млн. гривень. На науково-дослідні, проектно-конструкторські та організаційно-технологічні розробки передбачено 13,89 млн. гривень.

Внаслідок реалізації Програми очікується підвищення економічних показників роботи залізничного, морського і автомобільного транспорту, збільшення обсягу вантажно- і пасажироперевезень, у тому числі за рахунок транзиту через територію України, підвищення рівня якості праці і послуг на транспортних коридорах. Зростуть валютні надходження до країни. Вже на цьому початковому етапі розбудови транспортних коридорів очікується збільшення робочих місць на 15–20 тис. одиниць.

Зростання прибутку від транзитних перевезень на залізничному транспорті очікуються в межах 23–25%. Прибуток морських портів зросте на 51%.

Середньорічний економічний ефект від поліпшення умов руху на автомобільних дорогах становитиме понад 230 млн. гривень. Окупність капітальних вкладень у розбудову автомобільних доріг становитиме 6–7 років, залізниць 8–10 років.

Дорожня галузь фінансується державою шляхом дії наступних податків:

- відрахування підприємств і господарських організацій;
- відрахувань від доходів з експлуатації автомобільного транспорту;
- збір від реалізації паливно-змащувальних матеріалів;
- асигнування з державною бюджету;
- інші внутрішньодержавні джерела фінансування.

У важких економічних умовах, в яких знаходиться зараз Україна, а саме, при обмежених фінансових ресурсах, дуже важливим джерелом інвестування можуть стати кредитні ресурси як іноземних фінансових організацій, так і приватного капіталу. Слід зупинитися на такому моменті, як можливість використання кредитних ресурсів вітчизняних комерційних банків. Високі процентні ставки (50–60%) роблять їх практично недосяжними для окремих дорожніх організацій і, навіть, одержання та використання пільгового кредиту Національного банку під гарантію Мінфіна з відсотковою ставкою на рівні 30–40 пунктів стає проблематичним.

У той же час інвестиційна програма будівництва автомагістралей в Україні розрахована в основному на недержавні форми фінансування,

за рахунок притягнення фінансів вітчизняних та іноземних інвесторів, комерційних банків, різноманітних фондів та інших джерел державної підтримки. Це означає, що повернення кредитів повинно здійснюватися за рахунок частки прибутку, яку отримує дорожня організація від своєї виробничо-господарської діяльності. У шляховиків єдиним надійним джерелом одержання доходу є плата за користування її основними фондами, плата за проїзд по автомобільних дорогах, а також за користування транспортників придорожнім сервісом (автозаправочні станції, ремонтні майстерні, готелі, кафе та інші послуги).

І те, і інше для нашої країни є новим, але крок, що зробила Україна по шляху в ринкову економіку, й ті перетворення, що вже здійснені, роблять цей взаємопов'язаний процес в економіці України, що почався, необоротним. Правила гри встановлені, і їх повинні додержуватися всі учасники економічних реформ, що почались. Для ефективної роботи у цьому секторі економіки потрібна відповідна законодавча база. Ініціатором в її формуванні повинен бути Укравтодор, що несе за Конституцією України, відповідними законодавчими актами повну відповідальність за стан державної дорожньої мережі країни.

Економічна ефективність, змагання, визнання чи невизнання переваг послуг, що надаються тією чи іншою дорожньою організацією, користувачам автомобільних доріг – єдиний критерій, визнати право на існування суб'єкта державної або підприємницької діяльності, Такі форми виживання вимагають концесійних форм функціонування автомагістралей.

Найбільш сприятливий варіант концесії, при якому держава здає у концесію приватному сектору всі етапи створення автомагістралі – її проектування, будівництво та утримання. Разом з тим, держава одержує додатково наступні макроекономічні переваги:

- скорочується час перевезення вантажів і пасажирів;
- скорочуються затрати на перевезення товару, зводиться до мінімуму потреба у збереженні матеріальних запасів та складування;
- скорочуються витрати, пов'язані із експлуатацією транспортних засобів;
- скорочується кількість дорожньотransпортних пригод;
- покращиться екологічна ситуація;
- зручності проїзду сприяють збільшенню торговельного потоку;
- поширюються суспільні зв'язки;
- держава одержує користь від інфраструктури, не вкладаючи коштів на її утримання та експлуатацію.

Держава може забезпечити свій внесок у капітал безпосередньо у вигляді субсидії концесіонеру або іншим альтернативним способом. Така схема широко застосовується в Європі і призвела до утворення там майже 20 тис. кілометрів автомагістралей з платним проїздом.

Автомобільні дороги України та їх роль в міжнародних і транспортних коридорах

Створення транзитних міжнародних транспортних коридорів в напрямках Захід-Схід і Північ-Південь є одним з основних напрямків у розвитку зовнішньоекономічної діяльності транспорту. Поняття *міжнародний транспортний коридор* включає три види транспорту: автомобільний, залізничний та водний, які складаються з автодорожніх, залізничних, водних та комбінованих транспортних інфраструктур, включаючи шляхи сполучення, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом та інші об'єкти. Європейським Союзом визначено 9 транспортних коридорів, що проходять через країни Європи на найважливіших напрямках транспортних сполучень, їх розбудова безперечно сприятиме поліпшенню та розвитку транспортних і економічних взаємовідносин країн Європи. Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему, а наявність достатньо розвиненої промисловості дає право розраховувати на інтеграцію у сферу розроблення, виробництва та ремонт сучасної дорожньотранспортної техніки. Економіка України тісно пов'язана з транспортом, і тому в сучасних умовах багато втрачає через недостатнє використання транспортних можливостей міжрегіональної торгівлі та перевезень між Європою та Азією.

Аналіз транспортних зв'язків в Україні показав, що великі транспортні потоки в транзитному, міжнародному і міжобласному сполученнях, в основному, здійснюється за напрямками захід-схід, північ-південь, північний захід-південний схід, північний схід-південний захід.

З вищенаведеного можна зробити висновок, що інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему не тільки сприятиме приросту валютних надходжень в країну за рахунок зростання експортних послуг, але й сприятиме позитивному ставленню до країни з боку потенційних партнерів та інвесторів. В усіх галузях економіки Україна стане привабливим регіоном для інвестицій, що забезпечить потужний приплив інвестицій в економіку вже в перші роки нового тисячоліття.

Україна, яка планує увійти в загальноєвропейську транспортну мережу, повинна прийняти принципові підходи Європейської загальної транспортної політики, адаптувавши їх до українських умов. Головна мета цієї політики – утворення єдиного ринку транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств, збільшення безпеки перевезень, надійності і комфортності подорожей пасажирів і т. д.

Інвестиції, у першу чергу, необхідно спрямувати на розширення локалізованих і дуже специфічних пропускних потужностей в місцях перетину кордону або поблизу них, але у зв'язку з економічною ситуацією в Україні, здійснення такої політики тільки за державні кошти неможливе. Отже, конче необхідне вкладання інвестицій у будівництво автомагістралей, залізничних шляхів, портів, які входять до транс'європейських коридорів.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур та ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень, став першим кроком, з якого почалась інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України у міжнародну транспортну систему. На основі законодавства України, зокрема *постанов Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 1996 р. №1324 та від 16 грудня 1996 р. №1512*, рішень Державної комісії з питань транспортних коридорів України, розроблена *Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні*. Ця розробка викликана необхідністю інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників. Її концептуальні положення ґрунтуються на тому, що Україна є незалежною державою, однією із засновників ООН, входить до Ради Європи, міжнародних організацій з різних видів транспорту, займає вигідне для створення міжнародних транспортних коридорів геополітичне становище, має розвинуту промисловість, спроможну виготовляти та обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньобудівельну техніку, а також потужний потенціал наукових, проектних, навчальних закладів та кваліфікованих кадрів.

Концепція є стратегічним орієнтиром для всіх зацікавлених суб'єктів діяльності незалежно від форм власності та органів виконавчої влади, а

її основні положення – основою програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи є пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу.

Основні транспортні зв'язки, що проходять через Україну:

- країни Центральної Європи – країни СНД;
- країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки – країни СНД;
- Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;
- Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії.

Відповідно до цих напрямків постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. №512 затверджено перелік транспортних коридорів України, включених, як складову частину, до мережі міжнародних транспортних коридорів.

У 1997 році відремонтовано та модернізовано 130 км автомобільних доріг на транспортному маршруті №3, 38 км на маршруті №5, 114 км на маршруті №9. Але це замало для України. Основна причина повільної реконструкції автомобільних шляхів пов'язана з недостатнім фінансуванням робіт. І все ж в поточному році дещо збільшено обсяги робіт з будівництва та ремонту автомобільних доріг.

Підготовлено проект угоди між Україною та Угорщиною щодо місця перетину спільного кордону на автомагістралі Трієст–Любляна–Будапешт–Київ. З метою створення мостового переходу через річку Західний Буг на українсько-польському кордоні в рамках транспортного коридору Гданськ–Одеса, де кільком міністерствам України та Волинській держадміністрації доручено забезпечити його спорудження, досягнуто домовленості з діловими колами провінції Манітоба щодо створення спільного українсько-канадського СП. Вартість проекту – 600 млн. грн. Передбачається будівництво нових і реконструкція існуючих сервісних пунктів. На Критських транспортних коридорах №3,5,9 необхідно здійснити в першу чергу (до 2000 року):

- спорудження нових об'єктів – 4 вантажних термінали, 44 пункти автодорожнього сервісу;
- реконструкцію існуючих об'єктів – 9 вантажних терміналів, 16 пунктів автодорожнього сервісу;

Відповідні роботи з оснащення сервісними об'єктами намічено на запропонованих Україною додаткових транспортних коридорах.

У подальшому автодорожній сервісний комплекс доповнюватиметься новими об'єктами Європейського рівня. Вони будуть розташовуватися на транспортних коридорах частіше і з вищою якістю послуг, їх перелік встановлюється згідно з міжнародними нормативами.

У розвитку автодорожнього сервісу перевага надається приватному капіталу, в тому числі іноземному, держава здійснює переважно контрольню-координуючі функції. У найближчому майбутньому планується створення платних шляхів за участю як вітчизняних, так і зарубіжних інвесторів. Для реального впровадження цього плану в життя вийшов Указ Президента України від 04.07.98 №735 **«Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг»**.

Реальну перспективу в найближчому часі має дорога Львів–Краковець (84 км). З метою прискорення її будівництва вийшов Указ Президента України від 04.07.98 р. №739 **«Про концесію на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів–Краковець»**. Відповідні матеріали передано до Кабінету Міністрів України.

12.2. ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ

Експорт транспортних послуг України

Це надання українськими транспортними та іншими підприємствами послуг іноземним юридичним і фізичним особам, незалежно від того, надається послуга за кордоном чи в межах України. Розвиток експорту транспортних послуг – це той реальний ресурс, який Україна має завдяки своєму геоеконічному положенню.

Відповідно до *міжнародної класифікації* експорт транспортних послуг поділяється за ознаками видів діяльності з надання послуг та видів транспорту. За видами діяльності експорт послуг поділяється на послуги з перевезень вантажів, послуги пасажирського транспорту та інші види транспортних послуг.

Експорт послуг із перевезень вантажів (export of goods transport services) включає послуги, що надаються вітчизняними транспортними організаціями іноземним економічним одиницям із перевезень:

- а) експортних товарів до місця, де вони оцінюються за умовами FOB;
- б) національного або націоналізованого товару за тарифами зарубіжних країн;
- в) національного товару на національній території;

г) не включених до експорту та імпорту товарів (особисте майно туристів тощо).

Вартісний обсяг експорту послуг у сфері перевезень вантажів визначається за ринковими цінами. Крім вартості транспортних робіт, до обсягу експорту послуг із перевезень вантажів включається також націнка. Вона дорівнює вартості переміщення імпортованих товарів, здійсненого вітчизняними транспортними організаціями за домовленістю з національними господарськими одиницями, які уклали зовнішньоторговельні угоди. До експорту послуг із перевезень вантажів включаються також додаткові зовнішньоторговельні послуги, що надаються перевізником вантажів (*accessorial services*). Такими послугами можуть бути авансові платежі іншим перевізникам, зберігання вантажів, збори за переказ коштів тощо.

Експорт послуг пасажирського транспорту (export of passenger transport services) визначається як зовнішньоторговельна комерційна операція між національними та зарубіжними організаціями й установами, пов'язана з перевезенням іноземних пасажирів вітчизняним транспортом. Вартісний обсяг експорту цієї категорії послуг визначається на основі тарифів на проїзні квитки, з урахуванням вартості таких додаткових послуг, як харчування, побутове обслуговування, перевезення надлімітного багажу тощо.

Експорт інших видів транспортних послуг (export of other kinds of transport). У стандартній системі національних рахунків країн ЄС — це надання господарськими одиницями вітчизняної економіки іноземним фірмам та компаніям права користуватися на комерційній основі морськими, річковими портами та аеропортами країни, послугами національних лоцманів, фрахтування транспортних засобів вітчизняними службами управління та зв'язку тощо. Вартісний обсяг експорту цієї категорії послуг визначається на основі тарифів (ринкових цін). При обчисленні цього показника не враховується вартість палива та продуктів харчування, що постачаються іноземними суднами та літаками, яким надано право користування вітчизняними портами. До експорту інших транспортних послуг включаються також доходи, одержані від міжнародних пасажирських перевезень, іноземного туризму.

До імпорту транспортних послуг (*import of transport services*) належать надані на комерційній основі іноземними фірмами вітчизняним економічним одиницям послуги з транспортування імпортованих товарів до митного кордону, де вони оцінюються за умовами CIF, з переміщення імпортованих товарів між різними пунктами за кордоном відповідно до доручення національної організації з міжнародних перевезень вітчизняних

пасажирів іноземними транспортними засобами. Транспортні послуги, надані за кордоном вітчизняним домашнім господарствам, не включаються до імпорту послуг (import of services).

Класифікація послуг транспорту в зовнішньоекономічній діяльності України здійснюється відповідно до Державного класифікатора видів економічної діяльності України, Класифікатора послуг зовнішньоекономічної діяльності, затвердженого наказом Держкомстандарту України від 2 червня 1997 р. за № 324, та Інструкції про складання статистичної звітності про експорт (імпорт) послуг (ф. № 9 ЗЕЗ), затвердженої наказом Міністерства статистики України від 9 грудня 1993 р. за №276.

Класифікатор послуг зовнішньоекономічної діяльності залізниць визначає умови віднесення окремих видів послуг до інших відповідних груп номенклатури. Так, до послуг транспорту не включають:

- послуги з капітального ремонту усіх транспортних засобів;
- послуги, пов'язані з будівництвом і капітальним ремонтом автомобільних шляхів, залізниць, портів, аеропортів;
- послуги з технічного обслуговування і ремонту автомобілів;
- послуги, пов'язані з рекламою на транспортних засобах;
- послуги, пов'язані із найманням транспортних засобів без водія або обслуговуючого персоналу.

Світовий обсяг експорту послуг у 1999 р. становив 1326,3 млрд. дол. США. Найбільшими експортерами послуг є США – 18% усього експорту послуг, країни ЄС – 42%, у тому числі Великобританія – 7,7%, Франція – 6,1%, ФРН – 5,9%. У цих країнах продаж послуг сягає 25–33% від усього експорту.

Частка України у світовому експорті послуг становить 0,27 відсотка. У структурі загального обсягу експорту України за останні роки частка послуг стабільно становить 35 відсотків. Сумарний дохід від експорту послуг перевищує вартість основних статей її товарного експорту (чорні метали та хімічна продукція). За цим показником торговельні параметри української економіки наближаються до структури експорту розвинених країн. Саме домінування послуг у зовнішній торгівлі свідчить про постіндустріальну фазу розвитку економіки. Але, на відміну від постіндустріальних країн, структура експорту послуг України залишається моногалузевою – 83,5% послуг припадає на транспортні.

Обсяг зовнішньої торгівлі послугами України 2001 р. становив 4693,1 млн. дол. США, у тому числі експорт – 3544,7 млн. дол., імпорт – 1148,4 млн. дол. У вантажопотоках ці обсяги і їх структура наведені в табл. 12.1–12.3.

Таблиця 12.1

*Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України¹
(тисяч тонн)*

Вид вантажопотока	1999	2000	2001	2002
Всього	326194,00	369106,82	355577,83	357332,71
Експорт	76539,95	85723,67	93842,67	99625,91
Імпорт	52644,70	99382,65	78101,71	76098,84
Транзит	197009,35	184000,50	183633,45	181607,96

¹ Дані наведено на основі інформації Державної митної служби України.

Таблиця 12.2

*Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України
за основними видами транспорту у 2002 році¹ (тисяч тонн)*

Вид транспорту	Всього	у тому числі		
		експорт	імпорт	транзит
Всього	357332,71	99625,91	76098,84	181607,96
автомобільний	8422,47	3156,76	3164,91	2100,80
річковий	43,52	8,77	1,55	33,20
залізничний ²	130939,55	63680,40	18922,86	48336,29
морський ³	60714,35	31552,78	4542,03	24619,54
авіаційний	9,01	3,81	5,06	0,14
трубопровідний ⁴	157113,96	1202,73	49417,09	106494,14
інше ⁵	89,85	20,66	45,34	23,85

¹ Дані наведено на основі інформації Державної митної служби України.

² Крім дорожніх засобів у залізничних вагонах.

³ Завантажені товари в контейнерах або без них.

⁴ Стаціонарні транспортні засоби — трубопроводи, ЛЕП і таке інше.

⁵ Дорожній транспортний засіб у залізничному вагоні, залізничний вагон на морському судні, несупроводжуваний причеп або напівпричеп на морському судні, пошта, річкове судно на морському судні, самохідний дорожній транспорт, «ручна поклажа», невідомий вид транспорту.

Таблиця 12.3

Структура зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України за основними видами транспорту у 2002 році¹ (відсотків)

Вид транспорту	Всього	у тому числі		
		експорт	імпорт	транзит
Всього %	100%	100%	100%	100%
автомобільний	2,36	3,17	4,16	1,16
річковий	0,01	0,01	0,00	0,02
залізничний ²	36,64	63,92	24,87	26,62
морський ³	16,99	31,67	5,97	13,56
авіаційний	0,00	0,00	0,01	0,00
трубопровідний ⁴	43,97	1,21	64,94	58,64
інше ⁵	0,03	0,02	0,05	0,00

¹ Дані наведено на основі інформації Державної митної служби України.

² Крім дорожніх засобів у залізничних вагонах.

³ Завантажені товари в контейнерах або без них.

⁴ Стаціонарні транспортні засоби — трубопроводи, ЛЕП і таке інше.

⁵ Дорожній транспортний засіб у залізничному вагоні, залізничний вагон на морському судні, несупроводжуваний причеп або напівпричеп на морському судні, пошта, річкове судно на морському судні, самохідний дорожній транспорт, «ручна поклажа», невідомий вид транспорту.

Провідну роль в експорті послуг відіграє транзит російських енергоносіїв – газу та нафти, на частку яких припадає близько 55% загального обсягу експорту послуг. Частка інших видів транспорту становила 2001 р. 35,5%. На відміну від трубопровідного, на інших видах транспорту обсяги експорту транспортних послуг поки що не відповідають їх потенційним можливостям.

Найбільшу групу в експорті послуг традиційних видів транспорту становить морський транспорт – 423,4 млн. дол. США, або 11,9%, з них інші послуги – 10,7 відсотка. Це – послуги морських портів з переробки транзитних вантажів, доход від яких стабільно зростає і сягнув 2001 р. 379 млн. дол. США. Водночас послуги вантажного та пасажирського транспорту невпинно скорочуються через втрату флоту і ринків перевезень. Спостерігається послаблення позицій України на світових ринках транспортних послуг, насамперед, традиційного для нашої країни – ринку морсь-

ких перевезень. В останні роки національний морський торговельний флот майже не бере участі в експортно-імпортних та транзитних перевезеннях: частка вітчизняного флоту не перевищує 10 відсотків.

Щорічний обсяг експорту послуг залізничного транспорту характеризується стабільністю – 330–390 млн. дол. США. Половину цієї суми становлять доходи від послуг вантажного транспорту. Група інших послуг, пов'язана із забезпеченням функціонування залізничного транспорту (включаючи послуги вантажних терміналів, вантажно-розвантажувальні роботи, послуги з поточного ремонту та обслуговування рухомого складу, ремонту колії), досить вагома – 105 млн. дол. США.

Стабільно розвивається експорт послуг авіаційного транспорту: за період 1996–2001 рр. він зріс на 76,8%, а послуги вантажного транспорту — у 3,9 рази. Завдяки наявності великого парку вантажних літаків Іл-76, Ан-124, Ан-26, які залишились в Україні після розпаду СРСР, закордонні перевезення вантажним авіатранспортом є найдинамічнішим сегментом ринку експорту транспортних послуг України. Обсяг послуг аеропортів та пасажирських авіакомпаній становить по 100 млн. дол. США.

На річковому транспорті основні надходження з експорту транспортних послуг отримують від міжнародних перевезень, що виконує національний флот. Однак, обмеженою залишається зона діяльності в басейні Дунаю та у Середземномор'ї, недостатньо використовуються можливості зворотного завантаження суден і розширення перевезень між іноземними портами. Важливою статтею експорту транспортних послуг є транзит — «перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України» (Закон України «Про транзит вантажів»).

Транзит — це експорт транспортних послуг, що надаються національними компаніями вантажовласники і перевізнику під час проходження вантажу і транспортного засобу територією України, а також послуги національних перевізників, газо- та нафтотранспортників, портовиків, експедиторів, шляховиків, зв'язківців. Набір цих послуг залежить від рівня розвитку національної товаропровідної мережі та її якості.

З транзитом пов'язані супутні послуги: заправка паливом, ремонт транспортних засобів, сервісне обслуговування пасажирів та екіпажів.

Свобода транзиту вантажів на території України забезпечується відсутністю будь-якої дискримінації учасників транзиту, транзитного вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, вивезення чи при-

значення або у зв'язку з обставинами, що відносяться до права власності на цей вантаж або на транспортний засіб транзиту, місця реєстрації чи прапора останнього, а також при оподаткуванні операцій, пов'язаних з транзитом, за винятком адекватного реагування на дискримінаційні заходи стосовно України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною; вільним вибором учасниками транзиту транзитних послуг, робіт (крім випадків, визначених законами чи міжнародними договорами України), їх надавачів (виконавців), засобів транзиту, а також маршрутів транзиту; відсутністю необґрунтованих затримок і обмежень, у тому числі засобів транзиту, та звільнення від сплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України.

Європейські країни Австрія, Білорусь, Голландія, Німеччина, Польща, Угорщина, Чехія та інш. використовуючи своє вигідне географічне положення, перетворили транзит на істотні статті прибутків своїх бюджетів. Так, частка транзиту в загальному обсязі експорту послуг Голландії, яка має розвинені морські порти та стала найважливішим транзитним перехрестям Європи, становить понад 40 відсотків.

Транзит — це важливий елемент міжнародного позиціонування країни. Він органічно вписується в геополітичні завдання кожної держави, а за умов глобалізації світової економіки — відповідає геоекономічним інтересам країни щодо входження нею у світову економіку. Потоки товарів і послуг, капіталів і людей, глобальні системи комунікацій та інформації, діяльність міжнародних економічних і фінансових організацій та корпорацій утворили мережу глобальної економіки, в якій задіяні усі без винятку національні економіки. Вигідне геополітичне положення України, що має розвинену транспортну систему, розташовану на перехресті торговельних шляхів між Європою і Азією, сприяє розвитку України як транзитної держави. Україна має найвищий в Європі показник транзитності — 3,11. Транзитний рейтинг території країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх використання.

Експорт транспортних послуг України значною мірою реалізується за рахунок транспортування російської і казахської нафти та нафтопродуктів (табл. 12.4–12.5). Тільки у 2001 р. нафтотранспортні підприємства України транспортували 63,6 млн. т нафти, у тому числі транзитом — 48,6 млн. т; ДАТ «Придніпровські магістральні нафтопроводи» поставило транзитом 32 млн. т нафти, ДАТ «Дружба» — 16,6 млн. т. Пропускна

спроможність нафтопроводу «Дружба» становить 37,3 млн. т (ділянка Мозир–Броди) та 27,5 млн. т (ділянка Броди–Ужгород). Пропускна спроможність нафтопроводу Самара–Лисичанськ сягає 86 млн. т, ділянок Лисичанськ–Тихорецька – 34 млн. т, Лисичанськ–Снігурівка – 26 млн. т, Снігурівка–Одеса – 18 млн. т.

Таблиця 12.4

*Обсяг транзитних перевезень через територію України
(тисяч тонн)*

Види транспорту	1996	2000	2002
Усього*	202898	199987	176662
Залізничний	30704	39800	46792
Автомобільний	3294	1722	2100
Морські порти	23529	36545	43623
Річкові порти	109,9	68	90,1
Трубопровідний	168900	158465	127770
у т. ч. нафтопровідний	53500	56341	27400
газопровідний	111600	98815	97120
аміакопровідний	3800	3309	3250

* Без урахування морських та річкових портів.

Таблиця 12.5

Транзит нафти та газу через територію України

Показник	1998	2000	2001	2002
Транзит нафти, усього, млн. т	53,54	56,46	48,63	27,4
ДПМН «Дружба»	17,95	17,5	16,63	16,3
ДП «Придніпровські магістральні нафтопроводи»	35,59	38,96	31,99	10,9
Транзит природного газу, усього, млрд. куб. м	141,1	121	124,4	121,4
до країн Європи	114,9	112,3	105,3	106,1
до країн СНД	26,2	11,3	19,1	15,3

В Україні створено потужну газотранспортну систему. Пропускна спроможність газопроводів на вході 290 млрд. куб. м та 170 млрд. куб. м – на виході, у тому числі на західних кордонах – 140 млрд. куб. метрів.

За період з 1990 р. по 2000 р. обсяги транзиту помітно збільшились, сягаючи в окремі роки 117–119 млрд. куб. метрів. Із 124 млрд. куб. м газу, перекачаного з Росії до Європи у 2001 р., 106,9 млрд. куб. м спрямовано до Західної та Центральної Європи, 19,1 млрд. куб. м – у країни СНД.

Аеропорти системи Міністерства транспорту України спроможні відправляти 60 млн. пасажирів на рік.

Переорієнтація пасажиропотоків із внутрішніх на міжнародні лінії потребує створення нових чи переобладнання існуючих міжнародних секторів, оскільки наші вітчизняні аеропорти не повною мірою відповідають міжнародним технологічним вимогам (розподіл за рівнями зустрічних потоків) та сервісу. Проведено повну реконструкцію головного аеропорту країни – Бориспіль, переобладнано аеровокзал, реконструйовано першу злітно-посадкову смугу.

У 2001 р. стала до ладу друга злітна смуга, спроможна приймати будь-які типи літаків за міжнародними стандартами ICAO. Значний транзитний потенціал має Україна у сфері пропуску літаків сполученням Європа – країни СНД та Азії. Забезпечення Украероухом безпосадкових польотів над територією нашої держави — це найпоширеніша форма експорту послуг.

Резерви провізних та пропускних спроможностей України наведено у табл. 12.6.

Таблиця 12.6

*Пропускна спроможність транспортної системи України
та рівень її використання*

Об'єкти транспортної мережі	Пропускна спро- можність	Обсяг транспорту- вання у 2001 р.	Резерви пропускної спро- можності, %
Газопроводи на вході, млрд. куб. м	290	206,9	28,6
на виході	170	124,4	26,8
Нафтопроводи на вході, млн. т, у тому числі:	132,3	63,6	51,9
Дружба	37,3	18,1	51,5
Придніпровські магістральні нафтопроводи	86	45,5	47,7
Одеса – Броди	9	-	100
На виході, млн. т, у тому числі:	88,5		
Дружба	27,5	16,6	39,6
Придніпровські магістральні нафтопроводи	52	32,0	38,5
Одеса – Броди	9	-	100
Морські торговельні порти, млн. т, у тому числі:	150	89	40,7
Чорноморський басейн	104	69,1	40,7
Азовський басейн	18,2	13,8	34,1
Дунайський басейн	26,9	6,1	77,4
Річкові порти, млн. т	73	6,9	91,4
Залізничні прикордонні станції, %			70-75
Залізничні МТК %			30-50
Автомобільні прикордонні пункти, %			10-20
Автомобільні МТК %			15-50
Аеропорти, млн. пас.	80	1,4	97,8

Транзитний потенціал визначається не лише пропускнуо спроможністю транспортної мережі країни, а й іншими чинниками: технологічними, економічними, а також тарифною та митною політикою держави.

Комплексна програма утвердження України як транзитної держави, прийнята 2002 р. відповідним Законом України, передбачає комплекс заходів, спрямованих на нормативне-правове забезпечення транзиту територією України, його адаптацію до міжнародного транспортного права, техніко-технологічну модернізацію транспортної інфраструктури міжнародного значення та пунктів пропуску вантажів через державний кордон, удосконалення тарифно-цінової та податкової політики у галузі міжнародного транзиту, впровадження логістичних технологій, а також державне стимулювання залучення додаткових транзитних вантажів до прямування через Україну.

Найбільшим транзитником є Росія (табл. 12.7), її частка в загальному обсязі транзиту через територію України становить 65%, а в транспортуванні енергоносіїв трубопроводами — майже 100 відсотків.

Таблиця 12.7

Найбільші країни-транзитники у 2001 р., відсотків

Країна	Види транспорту			
	Усі види транспорту	Залізничний	Автомобільний	Трубо-провідний
Росія	85,6	65,5	18,3	99,4
Казахстан	9,4	17,7	0,14	0,1
Білорусь	1,3	5,8	4,7	-
Молдова	1	4,4	8,99	-
Інші	2,7	6,6	67,87	0,5
Усього	100	100	100	100

Тарифи на перевезення транзитних вантажів на транспорті України є конкурентоспроможними.

Тарифи на транзитні перевезення вантажів транспортом України в середньому у два рази нижчі, ніж у Росії (табл. 6.28), у півтора-два рази нижчі, ніж у Казахстані, на 30–50% нижчі, ніж у Білорусі (за винятком тарифів на перевезення хімічних мінеральних добрив, світлих

нафтопродуктів та продуктів харчування – вони є однаковими). Українські залізничні тарифи на транзит, порівняно з тарифами західних держав, теж значно менші: у 3–7 разів, порівняно з Польщею та Словаччиною, у 4–9 разів, порівняно з Румунією, у 6–10 разів, порівняно з Угорщиною.

12.3. ТАРИФНА ПОЛІТИКА

Програмою створення та функціонування національної мережі народних транспортних коридорів в Україні, що затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 року №346, передбачено виконання дослідних робіт з визначення шляхів і тенденцій економічного розвитку України і зарубіжних регіонів, що формують перевезення транспортними коридорами, з прогнозування обсягів і напрямків перевезень по кожному, окремо взятому коридору.

Одним із визначних питань у залученні транспортних потоків на територію України є ефективно діюча, пристосована до постійних змін міжнародних вимог, тарифна політика та система інших зборів і платежів за міжнародні перевезення. Тарифні правила і умови, система інших зборів і платежів, що діють нині на Україні, не повною мірою відповідають цим вимогам. Незважаючи на низькі загальні тарифи на перевезення, кінцеві транспортні витрати, у зв'язку з обтяженням їх додатковими платежами, значною мірою відштовхують споживачів транспортної продукції.

Програмою передбачені роботи з удосконалення тарифної політики на всіх видах транспорту, в тому числі їх взаємодії між собою і застосування наскрізних тарифів.

Прогнозований обсяг транзитних перевезень автомобільним транспортом за загальними напрямками.

Напрямок	Вантажні перевезення тис.т/доб	Пас. перевезення тис. пас./добу
Захід – Схід	255,4	303,9
Північ. Захід – Півд. Схід	20,3	28,5
Півд. Схід – Півн. Захід	35,0	50,5
Разом	418,0	521,7

Можна зробити висновок, що інтеграція транспортних мереж і транспорту України в Міжнародну транспортну систему не тільки сприятиме приросту валютних надходжень в країну за рахунок експортних послуг, але й сприятиме позитивному ставленню до країни потенційних партнерів та інвесторів. В усіх галузях економіки Україна стане привабливим регіоном для інвестицій, що забезпечить потужний приплив інвестицій в економіку вже в перші роки нового тисячоліття.

Контрейлерні перевезення

Постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.98 р. затверджена Програма встановлення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України, яка представлена Міністерством транспорту України.

З усіх видів комбінованих перевезень залізницями України освоєні сьогодні тільки контейнерні. В той же час її територію щорічно перетинають тисячі автопоїздів вітчизняних та закордонних власників. За даними ДержавтотрансНДІпроекта Україна має стабільні автомобільні зв'язки з багатьма країнами Європи та СНД. В таких умовах більш економічною та ефективною може бути нова для України технологія транспортування вантажів – контрейлерні перевезення.

По території України проходять чотири транспортні коридори, з яких коридор Берлін–Дрезден–Вроцлав–Мостиська–Львів–Київ–Москва планується продовжити до Луганська і далі до Центальної Азії.

В зв'язку з цим кафедрою «Управління експлуатаційною роботою Дніпропетровського державного технічного університета залізничного транспорту виконана комплексна робота на тему: «Організація контрейлерних перевезень на залізницях України».

В роботі вивчена технологія перевезення контрейлерів спеціалізованими поїздами в межах транспортного коридору від станції Луганськ Донецької залізниці до станції Стрий Львівської залізниці. Розглядалися два варіанти побудови графіка руху контрейлерного поїзда регулярного повідомлення в цьому коридорі між країнами Західної Європи та Центральної Азії в напрямку Луганськ–Дебальцево–Червоноармійськ–Нижньодніпровськ–Вузел–П'ятихатки–Знаменка–ім. Т.Г. Шевченка–Миронівка–Фастів–Козятин–Шепетівка–Здолбунов–Красне–Львів–Стрий. Встановлено, що при оптимальній базі (1750 т) контрейлерного поїзда, сформованого з 22-ох спеціальних платформ для перевезення багатотоннажних автомобілів з причепами та двох пасажирських вагонів, забезпечуються ходові швидкості пасажирських поїздів.

При другому варіанті побудови графіка оборот рухомого складу можливо скоротити на одну добу, кількість складів щоденного курсування таких поїздів з чотирьох до трьох, час зупинок в дорозі в напрямку Луганськ–Стрий на 4,25 год., а в зворотньому (Стрий–Луганськ) на 5,38 год. при середній технічній швидкості 54 км/год та збільшенні ділянкової швидкості від 41 до 47 км/год.

Таким чином, виконана робота підтверджує, що використання міжнародних транспортних коридорів для контейнерних перевезень означає підвищення рівня економічної незалежності країни та галузі, збільшення валютних надходжень в бюджет за послуги при транспортних перевезеннях вантажів та пасажирів, можливість, за рахунок міжнародних фінансових коштів, реконструювати національну транспортну мережу України на основних лініях, які співпадають з міжнародними транспортними коридорами.

12.4. ЗАЛІЗНИЧНІ МТК

Критський коридор № 3. Основним залізничним напрямком, що з'єднує країни СНД і Україну з країнами Центрально-Східної Європи і Європейського Союзу (ЄС), є двоколійна електрифікована лінія Зернове–Конопот–Бахмач–Київ–Жмеринка–Львів (1063 км). Цей напрямок є частиною Міжнародних транспортних коридорів № 3, № 9 і відгалуження № 9-е. Його реконструкція й модернізація є для Укрзалізниці однією з пріоритетних сфер інвестування. Європейський банк реконструкції і розвитку виділив позику в розмірі близько 52 млн. доларів США для реабілітації ділянки Київ–Львів.

У межах України Критський коридор № 3 (Берлін–Дрезден–Катовіце–Львів–Красне–Тернопіль–Жмеринка–Козятин–Київ) і МТК ОСЗ № 3 (Згожелець–Вроцлав–Ополе–Катовіце–Медика–Мостиська–Львів–Жмеринка–Київ–Зернове–Суземка–Москва) проходять по Львівській і Південно-Західній залізницях (рис. 12.1).

Коридор електрифікований від Києва до Львова з виходом у Європу. Цей напрямок є одним з найбільш завантажених. Так, між станціями Фастів і Козятин за рік перевозиться 40–50 млн. т з максимальною швидкістю пасажирських поїздів до 120 км/год., вантажних — до 80 км/год.

Відповідно до плану відновляються колії між Києвом і Львовом, що дозволить збільшити швидкість руху до 160 км/год. і скоротить час поїздки до країн ЄС.



Рис. 12.1. МТК № 3 в межах України

Двоколійна ділянка у межах Львівської залізниці становить 39% від довжини коридору № 3 у межах України. З них 84 км (Державний кордон з Польщею–Львів) електрифіковано постійним струмом; використовується локомотив ВЛ11^М, маса вантажних поїздів на ділянці 4200 і 2800 т. Пасажирський рух забезпечується з допомогою електровоза ВЛ10, маса поїзда 700 т. Від Львова до Підволочиська залізниця працює на змінному струмі. При цьому використовується локомотив ВЛ80 як для вантажного, так і пасажирського руху: маса вантажного поїзда до 5000 т у східному напрямку і до 4500 т – у західному, маса пасажирських поїздів – від 1150 до 1400 т.

На Львівській залізниці найскладніші ділянки профілю, плану й умови експлуатаційної роботи. Найбільші уклони на цьому напрямку сягають 14%, частка кривих ділянок 27,1%, мінімальний радіус 250 м.

Критський коридор № 5 проходить по Львівській, Південно-Західній і Південній залізницях (Трієст–Любляна–Загреб–Будапешт–Братислава–Чоп–Львів), ОСЗ № 5 (Захонь–Чоп–Стрий–Львів–Красне–Жмеринка–Фастів–Дарниця–Гребінка–Полтава–Харків–Тополі–Валуйки) з відгалуженням № 5-а (Дарниця–Конотоп–Зернове–Суземка–Москва) (рис.12.2). На цьому напрямку вантажі перевозяться і маршрутними кон-

тейнерними поїздами «Чардаш» (Будапешт–Москва) і Ізов–Зернове–Тополі від державного кордону Польщі й Словаччини транзитом по території України і далі за напрямком Транссибірської магістралі.

Цей коридор у межах України — двоколійна, електрифікована на постійному струмі лінія Львів–Чоп довжиною 266 км, що з'єднує Україну зі Словаччиною, Угорщиною, Болгарією, Румунією й іншими країнами Центральної і Південної Європи.



Рис. 12.2. МТК № 5 в межах України

У вантажному русі використовується локомотив ВЛ11М, маса вантажного поїзда по напрямках відповідно 4000...4200 і 1800...2100 т. Для пасажирського руху використовується електровоз ВЛ10, маса поїзда 1100... 1150 т.

Напряг Стрий–Лавочне–Мукачеве за параметрами плану і поздовжнього профілю не дозволяє реалізувати високі швидкості. Ухили понад 10‰ на вказаному напрямку становлять більше 16%, кривих ділянок радіусом до 700 метрів – 19,5% від загальної довжини лінії. На ділянці Лавочне–Мукачеве швидкість руху не перевищує 60–70 км/год. На відрізку Львів–Чоп найбільший ухил – 30‰, частка кривих ділянок 36,5%, мінімальний радіус 152 м.

Критський коридор № 9 проходить по Південно-Західній і Одеській залізницях (Александрополіс–Пловдив–Бухарест–Кишинів–Кучурган–Роздільна–Жмеринка–Київ–Ніжин–Чернігів–Горностаївка–Жлобін–Вітебськ–Санкт-Петербург–Гельсінкі) з відгалуженнями: № 9-а (Роздільна–Одеса); № 9-с (Ніжин–Хутір Михайлівський–Зернове–Москва) (рис.12.3).

Крім пасажирських і вантажних поїздів, на цьому напрямку обертається контейнерний поїзд Клайпеда–Одеса (через Словечно–Бережесть).

Ділянка Зернове–Хутір Михайлівський–Київ–Пасажирський Південно-Західної залізниці довжиною 354 км є частиною міжнародного транспортного коридору № 9. На ній розташовано 28 станцій, у тому числі 4 станції позакласні (Київ–Пасажирський, Дарниця, Бахмач–Пасажирський, Конотоп).

На станціях Київ–Пасажирський, Конотоп, Зернове чи Хутір Михайлівський передбачаються зупинки швидких поїздів. Ділянка Зернове–Київ – двоколійна, електрифікована змінним струмом, облаштована системою автоблокування лінія, де пасажирські поїзди уже зараз рухаються зі швидкістю до 120 км/год., вантажні – 80 км/год.

У пасажирському русі використовуються електровози ЧС4 і ЧС8 депо Київ–Пасажирський із зміною локомотивних бригад на ст. Конотоп. Маса составів рухомого складу 900–1100 т.

У вантажному русі використовуються локомотиви ВЛ80. Уніфікована маса вантажного поїзда 3600/2800 т відповідно у непарному і парному напрямках. Довжина приймально-відправних колій 850 м.

Вантажна напруженість становить 30–35 млн. т-км/км. Найбільші укони досягають 8%. Частка кривих ділянок 10,3%, мінімальний радіус 325 м. За параметрами поздовжнього профілю і плану це одна з найкращих ділянок.

Сходу, Середньої Азії з Європою і створять одну з найбільш перспективних для України транспортних артерій міжконтинентального значення.

У межах України довжина коридору Балтійське море – Чорне море (Ягодин–Ковель–Здолбунів–Шепетівка–Козятин–Жмеринка–Одеса) становить 917 км, 85,3% якого — двоколійна залізниця. Одноколіійною є ділянка Державний кордон–Ягодин–Ковель–Ківерці (від кордону з Польщею до Ковеля прокладена друга колія шириною 1435 мм).

МТК Європа–Азія з використанням Критських коридорів № 5 і № 3, і далі від Фастова за маршрутом МТК ОСЗ № 8 (Фастів–Знаменка–Нижньодніпровськ–Вузол–Красна Могила–Гукове) проходить по Південно-Західній, Одеській, Придніпровській і Донецькій залізницях (рис. 12.5). Далі маршрут пролягає через Волгоград, Астрахань, Макат, Бейнеу на Туркменістан та Іран, що скоротить відстань перевезень вантажів з Європи в ці країни на 700–1300 км в порівнянні з північним напрямком коридору через Оренбург.



Рис. 12.5. МТК Європа-Азія в межах України

Основна частина вантажів із Донбасу на Захід, а також у промислові центри Придніпров'я перевозяться на ділянці Чаплине–Синельникове–Нижньодніпровськ–П'ятихатки. Напрямок являє собою двоколіійну електрифіковану ділянку: у межах Донецької і Придніпровської залізниць – по-

стійний струм, від П'ятихаток до Фастова – змінний. Розміри руху в межах Придніпровської залізниці досягають 60–70 млн. т-км/км у одному напрямку, що негативно впливає на рух пасажирських поїздів. Тут не можна забезпечити швидкість руху більше 120 км/год.

12.5. АВТОМОБІЛЬНІ МТК

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. за №1512 затверджено перелік автомобільних транспортних коридорів України, які включені до мережі міжнародних транспортних коридорів:

№ 3 *Берлін–Дрезден–Вроцлав–Краковець–Львів–Рівне–Житомир–Київ*;

№ 5 *Трієст–Любляна–Братіслава–Чоп–Ужгород–Львів*;

№ 5а *Сторожниця–Ужгород–Мукачеве*;

№ 9 *Гельсінкі–Київ–Москва–Одеса–Кишинів–Бухарест–Горностаївка–Александрополіс*;

№ 9а *Любашівка–Платонове*;

№ 9в *Любашівка–Одеса*;

№ 9с *Копті–Бачівськ*.

Крім того, вищезгаданою постановою затверджено перелік транспортних коридорів України, які пропонується включити як доповнення до мережі міжнародних транспортних коридорів:

Балтійське море – Чорне море (Гданськ – порти Чорного моря). По Україні: *Ягодин–Ковель–Луцьк–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця–Умань–порти Чорного моря*; відгалуження: *Тернопіль–Чернівці–Порубне–Мамалига*.

Євро-Азійський (ЄАТК) (Іллічівськ – поромна переправа через море – Грузія – Азербайджан – поромна переправа – Туркменістан). По Україні: *Одеса–Миколаїв–Херсон–Джанкой–Керч*.

Європа – Азія (на Волгоград, Макат, Чарджоу). По Україні: *Краковець–Львів–Рівне–Житомир–Київ–Полтава–Харків–Дебальцеве–Ізварине* (модернізація); відгалуження: *Косини–Івано-Франківськ–Тернопіль–Вінниця–Кіровоград–Дніпропетровськ–Донецьк–Ізварине* (нова траса).

ЧЕС (Причорноморські країни). По Україні: *Рені–Ізмаїл–Одеса–Миколаїв–Херсон–Мелітополь–Бердянськ–Маріуполь–Новоазовськ*.

У цілому по коридорах показник інтенсивності руху вантажних автомобілів та автобусів розподіляється наступним чином: 92,8% припадає на внутрішні, 6,1% – на міжнародні й 1,1% – на транзитні перевезення.

Найбільша інтенсивність спостерігалась в областях із значним зростанням обсягів промислової продукції, при перевезеннях якої використовувались вантажні автомобілі.

В 2000 р. середня інтенсивність руху вантажних автомобілів та автобусів по коридорах стабілізувалась і становила 521,7 тис. автомобілів на рік.

Окремі показники інтенсивності руху транспорту на ділянках, в обох напрямках: *ЄАТК* (Херсонська — Республіка Крим 2049 тис. од., з них 1300 тис. автобусів та 749 тис. вантажних автомобілів); *Європа-Азія* (Київська — Полтавська 2223 тис. од., з них 357 тис. автобусів та 1866 тис. вантажних автомобілів); *ЧЕС* (Донецька — Запорізька 2432 тис. од., з них 979 тис. автобусів та 1453 тис. вантажних автомобілів).

Міжнародні транспортні коридори, які перетинають Україну, сходяться в найкрупніших транспортних вузлах — Львівському, Київському й Одеському. Через Львів проходить транспортний коридор №3, тут також закінчується коридор №5; через Київ проходить коридор №9 й закінчується коридор №3; в Одесі коридор №9 з'єднується з Євро-Азійським транспортним коридором (він визнаний поки що трьома країнами: Україною, Азербайджаном, Грузією).

Аналіз розташування обласних центрів України на головних магістралях на міжнародних транспортних коридорах свідчить, що:

1) найкраще розташування на головних магістралях має Одеса: саме у цьому великому транспортному вузлі сходяться три міжнародні магістралі (коридор №9, Балтика–Чорне море та коридор ЧЕС);

2) у Києві сходяться коридор №9 з відгалуженням на Мінськ та коридор №3;

3) у Львові збігаються коридори №3 та №5, а крізь Ужгород проходить коридор №5;

4) окрім цього на важливій магістралі ЧЕС розташовані Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса (а також Дунайські порти Рені та Ізмаїл).

Слід зазначити негативні сторони проходження транспортних коридорів через територію України для розвитку регіонів. По-перше, розвиток коридорів відбувається на Правобережній частині України, а також приморських областях (Донецькій, Запорізькій, Миколаївській, Одеській), причому Лівобережна частина України (зокрема Харківська, Полтавська, Сумська області) залишаються поза увагою даних проектів. По-друге,

поза увагою залишаються такі значні транспортні вузли як Харків, Чернігів, Луганськ тощо, які для внутрішніх перевезень відіграють значну роль.

Основна номенклатура вантажів внутрішніх перевезень — вугілля, нафтопродукти, мінеральні добрива, цемент, будівельні матеріали.

У загальному обсязі експорту послуг, послуги транспорту становлять 85%.

Залізничні транспортні коридори №3, №5, №9 мають можливості пропускати потоки поїздів вдвічі більші за існуючі. Резерви пропуску автомобільних шляхів теж більші в 2–3 рази, ніж ті, що існують.

На сучасному етапі розвиток міжнародного транзиту в Україні має виключно важливе значення. Доходи від нього досягають 2,3 млрд. дол. США на рік, або 13% всього експорту. Кожна тонна транзиту вантажів через Україну дає 8–9 доларів валютних надходжень.

На транспорті загального користування обсяги транзитних перевезень вантажів (2000 р.) становили 35 млн. тонн, з них залізничним транспортом 33,2 млн. тонн або 95%, автотранспортом 1,6 млн. тонн, річковим та повітряним — близько 0,2 млн. тонн.

Основні транзитні потоки в Україні проходять у двох напрямках:

- між пунктами на західному та північно-східних кордонах у прямому залізничному та автомобільному сполученнях;
- між пунктами на північних, східних і на західному кордонах та морськими портами України.

Майже 95% транзитних потоків проходить в Україну через залізничні переходи. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану (залізна руда, кам'яне вугілля, нафтопродукти), що направляються у Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу.

Автомобільні транзитні перевезення, в основному, здійснюються по автомагістралях, що проходять за напрямками: захід України — Росія, Білорусь; морські порти України — Ростов, Кавказ, Молдова — Росія та інші. До номенклатури вантажів, що перевозяться, входять продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, контейнерні вантажі, в тому числі і ті, що переробляються в морських портах.

Згідно з Законом України від 7 лютого 2002 року № 3022-III про Комплексну Програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках, використання вітчизняних транспортних комунікацій для транзитних перевезень вантажів є одним з найбільш значних пріоритетів транспортної політики України.

Відповідно до прогнозів світового економічного розвитку, зростання світової торгівлі випереджає, і буде ще більш випереджати, зростання світового виробництва. При цьому найбільш стрімкий ріст товарообміну відбуватиметься в трикутнику «Північна Америка — Європа — країни Азійсько-тихоокеанського регіону».

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських чорноморських портів, розвинутої транспортної мережі в широтних та меридіальних напрямках створює всі необхідні передумови для оптимізації перевезень, а також залучення значних обсягів транзитних вантажів та пропуску їх по найкоротших напрямках.

12.6. МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР №7 по р. ДУНАЙ

Транспортний коридор по Дунаю: Дунайське судноплавство

Новий період історії Дунайського судноплавства складає не набагато більше десяти років — з початку утворення нових незалежних держав, розташованих уздовж ріки. В даний час ріка протікає по території десяти держав: Німеччини, Австрії, Словаччини, Угорщини, Хорватії, Югославії, Болгарії, Румунії, Молдови й України.

Із рік, що живлять Чорне море, Дунай займає перше місце по довжині — 2783 км, площі водозбірного басейну — 817 тис. кв. км і річному стокові — 210 куб. км (57,2% річного стоку всіх рік, що живлять Чорне море). Довжина басейну з заходу на схід — 1690 км, ширина — 820 км. Крім десяти придунайських країн, басейн Дунаю охоплює частина територій ще восьми країн — Польщі, Чехії, Швейцарії, Італії, Словенії, Боснії і Герцеговини, Албанії і Македонії.

У нижньому пліні Дунай, розгалужуючись, утворює велику, прорізану густою мережею проток, болотисту дельту довжиною з заходу на схід 75 км і шириною з півночі на південь 65 км. Вершина дельти знаходиться в мису Ізмаїльський Чатал у 80 км від устя, де основне русло Дунаю спочатку поділяється на два гирла: Кілійське і Тулчинське. За 17-м км нижче за течією Тулчинське гирло розділяється на Георгіївське і Сулинське.

У Чорне море Дунай впадає трьома основними гирлами: Кілійським (північним), Георгіївським (південним) і розташованим між ними Сулинським гирлом, що є головним судноплавним шляхом, що зв'язує Дунай з

морем. З метою забезпечення проходу морських судів з осіданням до 7 м Сулинське гирло було спрямлено десятима прорізами, що скоротили його довжину з 84,9 до 63 км.

Для всіх придунайських країн ріка на окремих ділянках служить природним кордоном із сусідніми країнами. У межах окремих країн довжина Дунаю складає від 1 (Молдова) до 1075 км (Румунія).

Довжина української ділянки Дунаю – 170 км, з них 54 км приходить на основне русло ріки, 110 км – на Кілійське гирло і 6 км – на канал Прірва, що з'єднує це гирло з Чорним морем.

На берегах Дунаю розташовані десятки великих міст, у тому числі столиці чотирьох європейських держав: Австрії – Відень (чисельність жителів – 1597 тис. чол.), Угорщини – Будапешт (1996 тис. чол.), Словаччини – Братислава (452 тис. чол.), Югославії – Белград (1168 тис. чол.). На притоках Дунаю розташовані столиці ще трьох держав: на Саві – Хорватії (Загреб, 707 тис.) і Словенії (Любляна, 270 тис. чол.), на Істрі – Болгарії (Софія, 1117 тис. чол.), а також столиця Баварії, Федеральної землі Німеччини (Мюнхен, 1250 тис. чол.) на притоці Ізар.

На українській ділянці Дунаю розташовані міста Рени (23 тис. чол.), Ізмаїл (90 тис.), Кілія (25 тис.), Вилкове (11 тис. чол.).

З комплексу фізико-географічних ознак Дунай розділяють на наступні три частини:

- Верхній Дунай (довжиною 992 км) – від джерела (2783 км) до селища Генью (1791 км);
- Середній Дунай (довжиною 860 км) – від селища Генью до Турну-Северина (931 км);
- Нижній Дунай (довжиною 931 км) – від Турну-Северина до устя (Сулина).

Плавання судів на Дунаї стає можливим нижче м. Ульм (2588 км), однак, ділянка до м. Кельхайм (2415 км) доступна тільки для суден вантажопідйомністю не більш 300 т. Регулярні перевезення вантажів крупнотоннажними суднами починаються від Кельхайма і нижче.

Три основні частини Дунаю, починаючи від Кельхайма, по сукупності ознак, що формують умови судноплавства, поділяються на 9 навігаційних ділянок, у межах яких умови судноплавства відносно однакові.

Окремим ділянкам Дунаю, що не співпадає з розрахунковими навігаційними ділянками, привласнені визначені класи відповідно до європейської системи класифікації внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (шляхи категорії «Е»), виходячи із середньорічних навігаційних

умов, а також технічних параметрів шляхів. Останні визначаються як природними умовами ділянок з вільним плином, так і розмірами шлюзів на зарегульованих ділянках від Залізних Воріт II (864 км) і вище і, крім того, – мінімальною висотою проходу під мостами.

Переважні класи водного шляху по окремих ділянках Дунаю, прив'язані до найближчих географічних пунктів:

- Кельхайм – Регенсбург (довжина 35 км) – Vb;
- Регенсбург – Девин (500 км) – Vib;
- Девин – устя ріки Сава (705 км) – Vic;
- устя ріки Сава – Сулина (1175 км) – VII (вищий клас для внутрішніх водних шляхів).

До класу Vb відноситься Кілійське гирло і відносився канал Прірва до моменту його замулення.

По загальноєвропейській системі класифікації внутрішніх водних шляхів на зазначених ділянках Дунаю повинно забезпечуватися проходження суден, що стикаються, з 2–9 секцій загальним тоннажем від 3,2 до 27 тис. т з наступними показниками складу: довжина – 172–285 м; ширина – 11,4–34,2 м; осаді 2,5–4,65 м.

У реальних умовах експлуатації максимальні габарити суден, що стикаються, на окремих ділянках Дунаю залежно від напрямку їх руху (за течією або проти) можуть навіть перевищувати зазначені параметри, однак, граничні значення осадів забезпечуються тільки на «морській» ділянці ріки.

Існуючі судноплавні умови Дунаю багато в чому зобов'язані проведенню регулюванню русла ріки шляхом шлюзування. На Дунаєві зведений каскад з 18-ти гідровузлів. На самих складних у навігаційному відношенні ділянках були створені водоймища. Найбільше з них – довжиною 271,6 км – виникло в 1972 р., після завершення будівництва ГЕС Залізні Ворота I (943 км). Тут під 40-метровою товщею води залишилася найбільше важкопрохідна ділянка Дунаю з кам'яною грядою і стрімким плином, переборювати які суднам, що йдуть нагору по ріці, допомагала локомотивна тяга. Для цього на правому березі Дунаю існувала залізнична гілка довжиною 2,5 км.

Усі дунайські гідровузли мають судноплавні шлюзи. Їх розміри відповідають прийнятим рекомендаціям з габаритними розмірами фарватеру, гідротехнічних і інших споруджень на Дунаєві. Шлюзи забезпечують прохід складів, що стикаються, довжиною 180–300 м і шириною 11,4–33 м.

Відповідно до прийнятої класифікації водних шляхів по судноплавних зонах залежно від висоти хвилі (h) Дунай відноситься до зони 3 ($h \leq 0,60$ м).

У Єдиній мережі європейських внутрішніх водних шляхів Дунаю належить особливе місце. Після спорудження в 1992 р. на території ФРН каналу Майн–Дунай виникла з'єднуюча Північне і Чорне моря наскрізна воднотранспортна магістраль Рейн–Майн–Дунай довжиною 3503 км, у тому числі по ділянках:

- р. Рейн (Роттердам–Майнц) – 536 км;
- р. Майн (Майнц–Бамберг) – 385 км;
- з'єднання Майн–Дунай (Бамберг–Кельхайм) – 171 км;
- р. Дунай (Кельхайм–Сулина) – 2411 км.

Наскрізнний водний шлях з'єднує порти п'ятнадцяти країн – десяти придунайських (включаючи ФРН, що одночасно є прирейнською державою), розташованих на Рейні Швейцарії, Франції і Нідерландів, а також Бельгії і Люксембургу, зв'язаних з Рейном відповідно мережею каналів і припливом Мозель.

Канал Майн–Дунай із глибинами 2,7–3 м і шириною 39 м відноситься до шляхів категорії «Е» класу Vb. На трасі каналу розташовані 16 шлюзів з розмірами камер 190х12 м. Пропускна здатність каналу по різних джерелах складає від 15,3 до 20 млн. т на рік.

Ще одне воднотранспортне з'єднання Дунаю – канал Дунай–Чорне море (Чернавода–Констанца) на території Румунії, що відноситься до класу Vc, був введений в експлуатацію в 1984 р. Довжина каналу – 64,17 км, ширина по дзеркалу води – 90–120 м, гарантована глибина – 7 м. Канал розрахований для плавання складів, що стикаються, із шести барж вантажопідйомністю по 3 тис. т і морських суден дедвейтом до 5 тис. т. На головних ділянках каналу споруджені два судноплавних шлюзи з розмірами камер 320 х 25 м. Пропускна здатність каналу за різними джерелами – від 70 до 100 млн. т на рік.

Основне призначення каналу – забезпечення зростаючих перевезень вантажів через порт Констанца у внутрішні райони Румунії. Від Босфору до портів, розташованих вище Чернаводи, шлях по каналу скорочується на 397 км у порівнянні з трасою через Сулинський канал.

Відповідно до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (СМВП) 1996 року і «Синій книзі» ЕЭК ООН, що містить основні характеристики і параметри мережі водних шляхів категорії «Е», із судноплавних припливів Дунаю до шляхів міжнародного значення відносяться: Тиса – протяжністю 173 км від устя до Сегеда (клас Va); Драва – 14 км від устя до Осиєка (Va); Сава – 207 км від устя до югославсько-хорватської границі (Vib) і далі 376 км до Сисака (IV); Ваг – 63 км від устя до Кралова (Via) і далі 39 км до Хлоховца (IV).

Інші судноплавні ділянки припливів Дунаю відносяться до шляхів регіонального значення.

Сучасний міжнародно-правовий статус Дунаю визначається згідно з укладеною в Белграді 18 серпня 1948 року Конвенцією про режим судноплавства на Дунаєві і Додатковим протоколом від 26 березня 1998 року до цієї Конвенції.

Вперше в історії дунайського судноплавства в Белградській конвенції був застосований принцип міжнародного права, відповідно до якого судноплавство на цій водотранспортній магістралі почали регулювати лише прибережні держави з їхньої загальної згоди.

Основна ідея волі судноплавства на Дунаї викладена в першій статті Конвенції: «Навігація на Дунаї повинна бути вільною і відкритою для громадян, торговельних судів і товарів усіх держав на основі рівності у відношенні портових і навігаційних зборів і умов торговельного судноплавства». Цей режим судноплавства в уточненій редакції Додаткового протоколу поширюється «на судноплавну частину Дунаю від Кельхейма до Чорного моря через Сулинське гирло з виходом до моря через Сулинський канал».

В даний час учасниками Белградської Конвенції є всі придунайські держави і Росія, як правонаступниця Радянського Союзу, що підписав Конвенцію в 1948 році.

У відповідності до статті 5 Конвенції була створена Дунайська Комісія (ДК). У цю міжурядову організацію входить по одному представнику від кожної країни, що підписала Конвенцію.

До компетенції ДК, як постійно діючого органа зі статусом юридичної особи (місцезнаходження — Будапешт), входять: спостереження за виконанням положень Конвенції в частині забезпечення волі міжнародного судноплавства на Дунаєві, складання загального плану основних робіт в інтересах судноплавства на ріці; установлення єдиної системи навігаційної шляхової обстановки й основних положень про плавання по Дунаю; уніфікація правил митного, річкового і санітарного нагляду; координація гідрометеорологічної служби; статистичний облік судноплавства; видання лоцій; карт і ін.; складання і утвердження бюджету комісії й ін. Поточні задачі, обумовлені Белградською Конвенцією, вирішуються секретаріатом Дунайської комісії.

Виходячи зі сфери діяльності ДК і відповідно до постанов Кабміну України 1994 і 2000 років виконання зобов'язань, що впливають із членства України в Дунайській комісії, покладене на МЗС і Мінтранс.

При комплексному використанні природних ресурсів Дунаю першорядну роль ріка відіграє як водотранспортна магістраль.

В кращі роки розвитих економічних зв'язків між придунайськими країнами, вантажопотік на ріці перевищував 90 млн. т на рік. Пік довівся на 1987-й рік, коли вперше в історії дунайського судноплавства було доставлено 91,84 млн. т вантажів, з них 31,10 млн. т – зовнішньоторговельних. У той рік українські судна перевезли по Дунаю 13,8 і 6,78 млн. т відповідно. Флот придунайських держав складався з 5,49 тис. суден загальною вантажопідйомністю 4,74 млн. т, загальною потужністю 824,8 тис. кВт.

Значне зниження в наступні роки показників, що характеризують дунайське судноплавство, було обумовлено двома основними факторами: загальним зниженням економічної активності в країнах Східної Європи в зв'язку з об'єктивними труднощами на новому етапі розвитку цих країн; збройними конфліктами в Югославії, що вкрай негативно вплинули на дунайське судноплавство.

Останнім часом загальна кількість судів придунайських країн, їхня сумарна вантажопідйомність, потужність знизилися. Питома вага судів під українським прапором у загальних показниках по басейні складає в даний час: по вантажопідйомності – 21,8%, по потужності – 30,5% (проти 25,2 і 40,6% у 1980 році).

Найбільш повною статистикою ДК вважаються вантажні перевезення на басейні. У цю категорію показників попадають зовнішньоторговельні і каботажні вантажі, освоєні національними суднами придунайських країн, а також зовнішньоторговельні вантажі, перевезені по Дунаю суднами непридунайських країн, що пройшли через Сулинський канал у сполученні «ріка–море».

У 1999 році по Дунаю було перевезено 27940 тис. т вантажів, що порівнянню з показником майже сорокалітньої давнини (28806 тис. т у 1963 році).

У 1730-ти рейсах судів під прапорами більш ніж 20 країн (не вважаючи придунайських) через Сулинське гирло в 1999 році в обох напрямках було перевезено 2524,9 тис. т вантажів.

Перевезення на каналі Дунай–Чорне море склали в 1999 році 10567 тис. т, у тому числі зовнішньоторговельні перевезення – 1417 тис. т і каботажні в напрямку чорноморських і дунайських портів Румунії – 9150 тис. т.

Частка українських суден у перевезеннях на Дунаєві склала в 1999 році близько 11%, що значно нижче стійкої частки цих суден у 80-х роках (16–18%). Це – прямий наслідок припинення судноплавства на юго-

славській ділянці Дунаю після руйнування авіацією НАТО мостів у м. Новина-Сад у квітні 1999 року. Найбільша міжнародна воднотранспортна магістраль Європи перетворилася в практично не зв'язані між собою дві ділянки ріки. Флот України й інших країн Нижнього Дунаю був позбавлений можливості працювати на традиційних і найбільш завантажених австрійських, угорських і інших напрямках.

Перевезені по Дунаю вантажі переробляються на причалах приблизно 50-ти добре обладнаних портів, на багатьох необладнаних пристанях або в місцях, пристосованих для прийому й обробки суден у великих населених пунктах.

Статистикою Дунайської комісії враховується вантажообіг 33-х портів, з них у 27-ми портах за всю історію дунайського судноплавства вантажообіг хоча б один раз перевищив 1 млн. т. На частку цих портів стабільно приходиться 2/3 обсягу вантажів, що переробляються на басейні. У 1999 році портів-«мільйонерів» було 10.

У найбільш результативному для судноплавства 1987-му році вантажообіг усіх портів Дунайського басейну, що враховуються статистикою ДК, склав 146,5 млн. т, у 1999 році – тільки 43,7 млн. т.

Основна маса перевезених по Дунаю вантажів приходиться на частку 14-ти судноплавних підприємств – учасників Братиславських угод (БС) 1955-го року, у яких представлені пароплавства всіх придунайських країн, крім Молдови. Від України учасниками цих угод є Українське Дунайське пароплавство (з 1955 року) і «Укррічфлот» (з 1992 року).

Будучи джерелом міжнародного приватного права, БС регулюють майнові відносини між учасниками транспортного процесу на Дунаєві: перевізниками (пароплавствами), відправниками вантажу, вантажоодержувачами й ін.

Основною формою співробітництва учасників БС є Конференція директорів дунайських пароплавств (КДДП). На практиці КДДП – ще і механізм співробітництва учасників БС, нарада (конференція) делегацій пароплавств на чолі з їх директорами.

Криза, що торкнулася дунайського судноплавства, торкнулася і співробітництва національних судовласників у рамках КДДП. Конференція намагається виробити в цій ситуації заходи щодо захисту інтересів дунайських перевізників, уживає заходів з удосконалювання Братиславських угод, підвищення їх статусу.

Визнаючи роль Дунаю як найважливішої воднотранспортної магістралі, Європейська Конференція міністрів транспорту 1994 року додала йому статус Пан'європейського транспортного коридору (ТК) VII.

Під егідою створеного в 1998 році у Відні Координаційного комітету ТК VII був підготовлений проект «Меморандуму про розуміння розвитку Пан'європейського транспортного коридору VII».

Меморандум відповідно до рішення Хельсинської конференції міністрів транспорту (1997 рік) визначає цей ТК як дунайський внутрішній водний шлях, що включає канал Дунай–Чорне море, а також відповідну портову інфраструктуру.

При поширенні в повному обсязі статусу транспортного коридору на Кілійське гирло українська ділянка ТК VII складе 167 км при виході з Кілійського гирла в Чорне море по сполучному каналу порту Усть-Дунайськ (глибина – 4 м). Даний варіант — основна оперативна схема відновлення судноплавства «ріка–море» на українській ділянці Дунаю замість траси по каналу Прітва.

З відновленням транзитного судноплавства на югославській ділянці ріки почалося відродження Дунайської воднотранспортної магістралі в статусі ТК VII. Намічено поліпшення судноплавних умов по рекомендаціях ДК практично на всьому протязі ріки, у т. ч. регулювання русла шляхом спорудження додатково дванадцяти гідровузлів.

Значна роль у розвитку судноплавства приділяється міжбасейновим сполучним каналам Дунаю — як існуючим (Майн–Дунай, Дунай–Чорне море), так і наміченим у майбутньому (Дунай–Одер–Ельба й ін.).

У перспективі за участю зацікавлених країн планується створення Міжнародного судноплавного консорціуму «Велике європейське кільце» (Дунай–Майн–Рейн–Північне море–Балтійське море–Волго-Балтійський канал–Волга–Волго-Донський канал–Дон–Азовське море–Чорне море–Дунай), по якому вантажі будуть доставлятися водним транспортом.

Пан'європейський міжнародний транспортний коридор №7 є одним з десяти Критських коридорів, чотири з яких (№ 3, 5, 7 і 9) пов'язані з територією України – це внутрішній водний шлях по річці Дунай від Кельмаха до Чорного моря з виходом в море через Георгіївське, Сулинське та Кілійське гирла Дунаю, два останні з яких є судноплавними. Для цього МТК характерні дві принципові відмінності від інших європейських транспортних коридорів, затверджених другою конференцією міністрів транспорту ЄС на о. Крит у 1994 р. Перш за все, це єдиний транспортний коридор, який цілком проходить по внутрішньому водному шляху. Друга особливість – наявність протягом МТК №7 єдиних міжнародних правових норм, пов'язаних з рухом транспортних суден та перевезеннями зовнішньоторговельних вантажів.

МТК № 7 проходить по р. Дунай і охоплює такі країни: Австрія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. По українській частині дельти Дунаю він проходить по річковій артерії від морського порту Рені, через морський порт Ізмаїл до виходу в море. У даний час окрім внутрібасейнових перевезень, функціонують такі міжбасейнові траси, як Дунай–Майн–Рейн–Північне море (цей наскрізний шлях з'єднує порти п'ятнадцяти країн, включаючи окрім придунайських країн Швейцарію, Францію, Нідерланди, Бельгію та Люксембург), Дунай–Одер–Ельба, запроектовані Дунай–Адріатичне море, Дунай–Егейське море. Однак найбільший поза басейновий вантажопотік йде по трасі Дунай–Чорне море, де Україні належить північна частина дельти ріки з її найбільш повноводним рукавом – Кілійським.

Сучасний міжнародно-правовий статус Дунаю визначається Конвенцією про режим судноплавства на Дунаї (Бєєлград, 1948) та прийнятим Допоміжним протоколом до цієї Конвенції (26.03.1998). Вперше за всю історію дунайського судноплавства в Белградській Конвенції був застосований принцип міжнародного права, за яким судноплавство на цій водно-транспортній магістралі почали регулювати лише прибережні держави з їх спільної згоди. Необхідно зазначити, що останню чверть століття під егідою Європейського Економічного Співтовариства проводяться значні роботи по покращенню умов судноплавства по річковому Дунаю – розроблені проекти будівництва 30 гідровузлів, 14 з яких вже побудовані. Головна мета цих робіт збільшити прохідні глибини з 2–2,5 до 4 м.

Загальні обсяги перевезень на Дунаї з 1950 року зросли з 9,7 млн. т до 91,8 млн. т – у 1987 році (максимум за всю історію дунайського судноплавства). У цей же рік українські судна перевезли по Дунаю 13,8 млн. т вантажів. За період 1990–2000 рр. загальні обсяги перевезень знизились до 26,2 млн. т (2000 р.), у тому числі перевезення українськими суднами скоротились до 3,0 млн. т вантажів. До основної номенклатури вантажів, що перевозяться по Дунаю, відносяться рудні вантажі, будівельні матеріали, зернові тощо.

Основна частка перевезених вантажів припадає на 14 судноплавних підприємств всіх придунайських країн. Основними перевізниками від України є Українське Дунайське пароплавство (УДП) та компанія «Укррічфлот».

На українській ділянці дельти Дунаю існує два судноплавні канали: Прорва та З'єднувальний канал порту Усть-Дунайськ, які відносяться до Очаківського рукава Кілійського гирла. Румунія вже зараз має монополію на проходження суден в напрямку Дунай–море–Дунай: вона має три судноплавні канали і веде будівництво четвертого.

Характеристика шляхів сполучення Дунай – Чорне море.

Судноплавний хід Прорва в Україні існує з 1957 р.

Призначення каналу: цим судноплавним ходом користувались переважно судна Радянського дунайського пароплавства, компанії «Інтерліхтер» та інших пароплавств з осадкою біля 4,0 м типу «ріка–море». Завдяки каналу була забезпечена завантаженість нижньодунайських портів України.

Пропускна спроможність каналу: на початку 90-х років канал пропустив до 4 тис. суден на рік. Канал фактично не існує як судноплавний хід в Дунай з 1998 року. Відсутність коштів на проведення днопоглиблюючих робіт в Україні, починаючи з 1997 р., призвела спочатку до зменшення прохідних глибин на цих ділянках, а потім і до часткового припинення судноплавства на українській частині дельти ріки Дунай.

У зв'язку з обмілінням гирла Прорва та Прорвинського каналу з'єднувальний канал порту Усть-Дунайськ став єдиною водною трасою в українській частині нижнього Дунаю.

Призначення каналу: був проритий для транспортування в порт робочих змін, провіанту, матеріалів наприкінці 80-х рр. Суднопроходи, починаючи з 1997 року, здійснюються переважно по цьому технічному каналу. На сьогодні по судноплавному ходу здійснюється рух малих транспортних суден дедвейтом 1,5–3 тис. т й суден службово-допоміжного флоту в українські та румунські порти Нижнього Дунаю.

Параметри каналу. Проводка суден здійснюється лише у світлу частину доби. З'єднувальний канал має довжину близько 2 км; він складається з трьох колін, між якими кут близько 90°, канал є непридатним для проходу морських суден. Подальше існування каналу передбачає великий обсяг днопоглиблювальних робіт. Канал входить до Очаківської системи рукавів, яка знаходиться в стадії природного відмирання. На даний час цей канал перетворився у повноводний рукав – він має ширину 80–100 м й глибину переважно 4 м. Канал катастрофічно швидко заносить Жебріянську бухту, від чого вона міліє й у найближчі роки стане непридатною для судноплавства.

Пропускна спроможність каналу. Середня кількість суден, що пройшли по каналу в період 1996–2000 рр. нараховує 1060 суден на рік, причому їх кількість збільшилась після 1997 року (після остаточного замулення каналу Прорва). Акваторія порту Усть-Дунайськ має глибину 12 м і може приймати судна до 25 тис. т, але можливості порту лімітовані глибинами з'єднувального каналу – до 3,5 м.

На території Румунії розташовані наступні судноплавні траси:
Канал Чернаводе – Констанца-Південь з двома шлюзами, введений в експлуатацію в 1984 р.

Призначення каналу. Канал розмежовує порти Нижнього і Верхнього Дунаю. Він скорочує шлях в Середній та Верхній Дунай на 300 км, на відміну від маршрутів по каналах в дельті Дунаю. Привабливим для перевізників є не тільки канал, по якому тепер ідуть основні вантажопотоки з країн Середземномор'я, а й вельми потужний порт Констанца. Порт Констанца є позакатегорійним портом, він може приймати морські судна з осадкою 18 м; порт працює переважно з контейнерними вантажами.

Параметри каналу: довжина каналу – 64,2 км, ширина по дну – 80 м, глибина каналу – 7 м. Оціночна вартість будівництва – біля 1,7 млрд. дол. США. Прохід по каналу здійснюється караванами у будь-який час доби.

Пропускна спроможність: 70–100 млн. т вантажів на рік.

Протягом 1998–2000 рр. загальні обсяги переробки вантажів у пригирловому порту Констанца коливались від 45 до 35 млн. т на рік, зросла також перевалка контейнерів – до 98 тис. ТЕУ (20-футових контейнерів). Зараз у порту Констанца здійснюється два крупних проекти: створення брекватору (гідротехнічна споруда, яка відділяє акваторію порту від моря) та спільний проект з Японією – будівництво нового контейнерного терміналу, яке завершиться у 2008 році (по завершенню першого етапу, термінал буде мати два причали довжиною 625 м, з глибинами 14,5 м та зможе переробляти 340 тис. ТЕУ). Після модернізації конкурувати з Констанцею українським портам буде ще важче.

Канал Меджия – порт Новодари здано в експлуатацію у 1988 р.

Призначення каналу. Канал пов'язує новий нафтовий порт Новодари з каналом Чернаводе – Констанца – Південь в районі порту Меджия.

Параметри каналу відповідають характеристикам каналу Чернаводе–Констанца–Південь.

Ці два канали не підпадають під контроль Дунайської комісії, що дозволяє встановлювати режим судноплавства і тарифи відповідно до внутрішнього законодавства Румунії.

Сулинське гирло – штучно обладнаний судноплавний рукав.

Призначення каналу. Призначений для міжнародного судноплавства та проходу морських суден і суден змішаного плавання. Кошти за прохід суден по каналу є єдиним джерелом засобів на покриття безперервно зростаючих експлуатаційних витрат. Для забезпечення судноплавства велику роль грає порт Сулина, умови обслуговування в якому є традиційними для

світової практики зон «порто-франко». Довжина причального фронту міського торговельного порту, який переробляє генеральні вантажі та обслуговує пасажирів – 2126 м, глибини біля причалів – від 2,5 до 7,5 м.

Параметри каналу. Протяжність 75 км з шириною суднового ходу в середньому 100 м і прохідними глибинами 7,3 м, що забезпечує можливість заходу з Чорного моря морських суден з осадкою до 7,0 м й плавання їх протягом 170 км морської ділянки Дунаю до порту Бреїл.

Проводка суден по Сулинському рукаву здійснюється тільки в світлий час доби. Лоцманська проводка суден обов'язкова.

Пропускна спроможність. За нормальних умов по каналу проходять судна дедвейтом до 25 тис. т та довжиною 180 м. У рекордному 1987 році через Сулинський канал у обох напрямках пройшло 3,5 тис. суден з 10,1 млн. тонн вантажів. По каналу може йти до 5 тис. суден на рік.

На Сулинському каналі, що проходить через заповідну зону дунайської дельти, передбачені суворі заходи запобігання забрудненню вод, судовласники повинні дотримуватись рекомендацій Дунайської комісії та Правил MARPOL.

Георгієвське гирло Дунаю у природному стані не пристосоване для судноплавства, але вже довгі роки Румунія веде роботи щодо створення глибоководного судового ходу по цьому рукаву. Після введення його в дію по території Румунії буде забезпечений безперервний рух суден: по одному рукаву – з Чорного моря на Дунай, по другому – з Дунаю на Чорне море. Румунія у разі введення в експлуатацію Георгієвського гирла матиме чотири судноплавні канали для власних та іноземних суден.

До Придунайського регіону Причорноморського району відносять південно-західну частину Одеської області, розташовану в Дунайсько-Дністровському межиріччі, що включає 9 адміністративних районів — Арцизький, Белгород-Дністровський, Белградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський, Саратський, Тарутінський і Татарбунарський, а також міста обласного значення Белгород-Дністровський та Ізмаїл. Загальна площа регіону складає 12,57 тис. кв. км. Прикордонне (межує з Молдовою і Румунією) і приморське розташування, вихід до міжнародних водних магістралей Дунаю і Дністра визначають головні переваги регіону щодо його існуючих і потенційних транспортно-розподільних і міжнародно-транзитних функцій.

Найбагатший ресурсний потенціал Придунав'я значною мірою сприяє розвитку Одеського регіону України в цілому, а також є важливим чинником розширення міжнародного економічного співробітництва.

Інтегральний потенціал Дунайського регіону, як база економічної безпеки і сталого розвитку України, містить у собі наступні структурні елементи:

1. Вигідне економіко-географічне і геополітичне положення регіону, обумовлене його розташуванням на перетині майже всіх транспортних і транзитних шляхів, що з'єднують Європу з Азією, з Індійським субконтинентом, далекосхідними країнами «економічного дива» («тиграми»), Австралією, Новою Зеландією та ін.

2. Багатий природно-ресурсний потенціал, що включає водні, біологічні, рекреаційні, мінеральні, паливно-енергетичні (нафта і газ у районі острова Зміїний), а також особливо важливі ресурси господарського і природоохоронного (екологічного значення) – водно-болотні угіддя, природно-заповідні зони, що є базою біовідтворення і збереження біорізноманіття навколишнього природного середовища.

3. Могутній транзитоутворюючий потенціал, формований Європейською артерією – Дунаєм, чорноморськими комунікаціями, функціонуванням VII (Дунайського) міжнародного транспортного коридору, наявністю 3-х великих українських морських портів (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ), портпунктів (Кілія, Вилкове й ін.), автомобільних, залізничних і авіаційних комунікацій.

4. Потенціал виробничих галузей, що включає досить могутній агропромисловий комплекс, рибне господарство, судноремонт і суднобудування.

5. Потенціал невиробничої сфери, відтворювальні можливості якого розвиваються за напрямками розширення рекреаційного туристичного господарства, природоохоронного комплексу (заповідної справи), підготовки кадрів для потреб регіонального розвитку.

6. Потенціал міжнародного співробітництва, що зумовлює розширення зовнішньоекономічних зв'язків регіону, входження його у світову економічну систему, формування міжнародної системи ресурсно-екологічної безпеки (у тому числі на основі заповідання територій) як основи збереження відтворювальних функцій середовища для забезпечення сталого соціально-економічного і соціально-екологічного розвитку країн і регіонів Придунав'я.

Можливості ефективного освоєння інтегрального потенціалу Українського Придунав'я на сучасному етапі формування системи сталого соціально-економічного розвитку регіону пов'язуються зі створенням власного українського вікна з Дунаю в Чорне море. Невідкладність вирішення

цієї проблеми найближчим часом безсумнівна і впливає із системи гео-економічних і стратегічних інтересів України.

Соціально-економічний розвиток придунайського регіону Одеської області України залежить від роботи портово-промислових комплексів на Дунаї. Основна частка населення міст Рені (заг. чисельність – 23 тис. чол.), Ізмаїл (90 тис. чол.), Кілія (25 тис. чол.), Вилкове (11 тис. чол.) зайнята в обслуговуючій інфраструктурі портового господарства (при переробці експортно-імпортних вантажів, а також продовольчої сировини в портах), судноплавстві та суднобудуванні, рибальстві. Порт Рені знаходиться на основному руслі річки, порти Ізмаїл, Кілія, Вилкове – на Кілійському гирлі та Усть-Дунайськ – в Жебриянській бухті Чорного моря, поблизу Еллінського гирла (*Портовий пункт Кілія та вантажний комплекс Вилкове відносяться до Усть-Дунайського порту*).

У портах перевантажують практично всю номенклатуру вантажів, що перевозяться по водних шляхах, а саме залізну руду, метали, зернові, вантажі в контейнерах, вугілля, нафтоналивні вантажі, добрива. Всі придунайські порти мають значний промисловий потенціал. У той же час, ці порти є стратегічно важливими пунктами на південно-західному кордоні України, вони забезпечують зв'язок України по природній внутрішній водній артерії з країнами Східної, Центральної та Західної Європи. Через вказані порти підтримуються постійні транспортні зв'язки придунайських країн з країнами Чорноморсько-Азовського басейну з виходом на внутрішні водні шляхи України (річки Дніпро, Південний Буг, Дністер) та Росії (річки Дон, Волга та ін.), а також з країнами Середземномор'я та ін.

Ситуація в регіоні на сьогоднішній день є вкрай несприятливою. Відбулось значне зниження показників переробки вантажів в українських портах Дунаю, що в першу чергу пов'язано з відсутністю національного судноплавного каналу Дунай – Чорне море.

У 2001 р. переробка вантажів в Усть-Дунайську знизилась у порівнянні з 1990 р. – в 8,5 разів, в Рені – в 9,0 разів, в Ізмаїлі – в 2,3 рази. Падіння показників переробки транзитних та експортно-імпортних вантажів відбувається разом із скороченням кількості робочих місць, частковим припиненням роботи судноремонтних заводів Ізмаїлу, Кілії, Вилкового. Як наслідок, різко скоротились виробничо-економічні та транспортні зв'язки цього регіону.

Статистичні дані показують, що основним перевантажувачем транзитних вантажів є порт Рені, питома вага транзиту у 2001 р. – 73,8%, експорту – 25,4%. Основна питома вага близько 90% приходить на

експортні вантажі в порту Ізмаїл, що пов'язано в першу чергу з наявними під'їзними залізничними та автомобільними шляхами до порту. На початку 90-х рр. 40-45% вантажів перероблених в порту Усть-Дунайськ були транзитними. У 2001 р., не зважаючи на багаторазове зниження обсягів переробки, основна питома вага припадає на експортні вантажі – 43%. Портові потужності завантажені лише на 15-20%.

Отже, основні транзитні вантажопотоки на сьогодні переорієнтовані на інші маршрути доставки, обминаючи придунайські порти України.

У першій половині 2002 року за рахунок ефективного використання потужностей морегосподарського комплексу Одеської області були збільшені обсяги перевезень на 13,6%. Продовжувались роботи щодо організації нової поромної лінії Ізмаїл–Тулча. Переробка вантажів збільшилась в Ізмаїльському порту на 58,2%, Ренійському – на 28,1%, Усть-Дунайську – на 28,9% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

Основна питома вага вантажів, перероблених в порту Ізмаїл, припадає в основному на експортні вантажі, серед яких 36% – рудні, 21% – вугілля, 19% – чорні метали, 11% – зернові. За 2000–2001 рр. збільшився вантажопотік зерна, що приходить по залізниці. З Ізмаїлу українська пшениця, кукурудза, ячмінь, жито, горох в основному ідуть на Близький Схід та Туреччину, а також транзитом з Угорщини та Югославії в Росію. У порту Ізмаїл діє контейнерний термінал, в якому обробляється близько 3–5 тис. контейнерів на рік, хоча його можливості 40 тис. на рік.

Основна номенклатура вантажів, які переробляються в порту Рені, це нафта і нафтопродукти – 38,2%, зернові – 15,5%, кокс – 13,4%. Після створення СЕЗ «Рені» (від 23.03.2000 р.) в порту модернізується виробничий потенціал: будується комплекс по пробці скрапленого газу (потужність – 250 тис. т на рік), комплекс по перевалці зерна (60 тис. т на рік), формується новий транзитний вантажопотік на Іспанію та Італію (синтетичні смоли).

Порт Усть-Дунайськ, який створювався в якості проміжного порту для обробки суден ліхтеровозної системи, може приймати як великі океанські судна з моря, так і річкові з Дунаю. Глибина акваторії порту складає 12 м. Але після виходу України з міжнародної організації «Інтерліхтер», відбулось скорочення вантажопотоку. Одночасно з цим був введений в експлуатацію канал Чернаводе-Констанца, який почав інтенсивно працювати на відміну від Прорви, тому більша частина вантажів «відійшла» на Румунію. Основна питома вага вантажів, які переробля-

ють в порту Усть-Дунайськ, припадає на зернові – 60,2%, на рудні вантажі – 31%. Потужності порту завантажені на 15–20%.

Пропускна спроможність портів Придунайського регіону (без урахування порту Усть-Дунайськ) дорівнює 17,5 млн. т, з них по генеральних вантажах – 8,2 млн. т, по навалочних вантажах – 9,3 млн. т. Умовна пропускна спроможність порту Усть-Дунайськ – 5,6 млн. т. Таким чином, порти Придунайського регіону мають можливість перевантаження близько 23 млн. т. Пропускна спроможність порту Рені була використана у 2001 р. на 13,4%, у порівнянні з 1995 р. це вдвічі менша цифра. Порт Ізмаїл свою пропуску спроможність останніми роками використовував на 43-47%. Порт Усть-Дунайськ у 2001 р. перевантажив усього 879,0 тис. т вантажів на рейді, що склало лише 15,7% від його пропускнуї спроможності. Співвідношення переробки вантажів та їх пропускнуї спроможності у відсотках наведена в табл. 12.8.

Таблиця 12.8

Використання пропускнуї спроможності придунайських портів, %

Порти	1995	2000	2001
Ізмаїльський	43,8	44,4	47,8
Ренійський	25,9	11,8	13,4
Усть-Дунайський	12,1	5,6	15,7

Враховуючи зростання обсягів перевезень, які відбуватимуться по Дунаю, в РВПС України НАН України був зроблений прогноз переробки вантажів в українських придунайських портах. Відповідно до прогнозу створення глибоководного суднового ходу Дунай–Чорне море нарощення показників можливе до 6 млн. т в Рені, до 4 млн. т – в Ізмаїлі, до 1,2 млн. т – в Усть-Дунайську, що відповідає рівню початку 90-х рр.

ДОДАТКИ

1. Пропуск авіаційного пасажирського та вантажного транспорту через державний кордон України¹ (літаків)

Вид транспорту	1998	2000	2002
Усього			
Пасажирський	48646	41815	50187
Вантажний	3115	4052	3751
Український транспорт			
Пасажирський	28820	22268	27615
Вантажний	2335	3304	1969
Іноземний транспорт			
Пасажирський	19826	19547	22572
Вантажний	780	748	1782

¹ Дані про пропуск транспортних засобів через державний кордон України надані Державним комітетом у справах охорони державного кордону України.

**2. Транзитні вантажопотоки через кордони України
трубопровідним транспортом за окремими країнами
відправлення та призначення за 2002 рік**

Країна відправлення	Країна призначення	Всього, тис. т	Питома вага у загальному обсязі відправлення, %
Всього		106494,14	100
Казахстан	Молдова	23,66	0,02
	Словаччина	963,53	0,91
	Угорщина	425,88	0,40
	Всього	1413,07	133
Російська Федерація	Болгарія	2390,27	2,24
	Молдова	1462,89	137
	Польща	1672,92	1,57
	Російська Федерація	8379,50	7,87
	Румунія	2228,67	2,09
	Словаччина	55317,50	51,94
	Угорщина	17335,00	16,28
	Чеська Республіка	6695,66	6,29
	Інші країни	9195,93	8,64
	Всього	10467834	98,29
Інші країни	Всього	402,73	038

**3. Вантажообіг трубопровідного транспорту
за видами вантажів**
(мільярдів тонно-кілометрів)

Вид вантажу	1990	1995	2000	2001	2002
Всі вантажі	208,0	184,9	187,5	184,2	184,15
газ	157,4	145,7	149,4	144,9	150,51
нафта і нафтопродукти	50,6	37,5	36,6	37,4	32,03
аміак	—	1,7	1,5	1,9	1,61

**4. Транспортування (перекачка) вантажів
трубопроводами**
(млн. т)

Вид вантажу	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Всі вантажі	296	246	218	216,4	201	217
газ	182	174	150	148,2	151	158
нафта і нафтопродукти	114	68	66	66,2	48	57
аміак	-	4	2	2	2	2

ЛІТЕРАТУРА

1. **Единая транспортная система:** Учебн. для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др.; Под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 1996. – 295 с.
2. Заворицький В.Й., Кизима С.С., Ткачук В.М., Воркут Т.А. **Транспорт і шляхи сполучення.** – 1996. – 170 с.
3. Кошарний М.Ф., Кошарний О.М. **Технічні засоби транспорту.** – 1997. – 122 с.
4. Кулаев Ю.Ф. **Экономика гражданской авиации Украины.** Монография. – К.: Издательство «Феникс», 2004. – 667 с.
5. Зеркалов Д.В. **Транспорта система України. Довідник.** – К.: Основа, 2007. – 620 с.
6. Зеркалов Д.В. **Транспорт України: Довідник.** У двох книгах. Кн. 1. – К.: Основа, 2002. – 462 с.
7. Зеркалов Д.В. **Транспорт України: Довідник.** У двох книгах. Кн. 2. – К.: Основа, 2003. – 564 с.
8. Зеркалов Д.В. **Довідник залізничника. Економіка.** – К.: Основа, 2006. – 616 с.
9. Зеркалов Д.В. **Довідник залізничника. Станції.** – К.: Основа, 2006. – 632 с.
10. Зеркалов Д.В., Зайончковський І.В., Пероганич Ю.Й., Павленко О.Є., Шамрай Д.О., Яновський В.П. **Довідник залізничника: Перевезення вантажів.** За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 552 с.
11. Аксьонов В.І., Довганюк С.С., Зеркалов Д.В. **Довідник залізничника.** У восьми книгах. Книга друга: Перевезення пасажирів. За редакцією Д.В. Зеркалова – К.: Основа, 2004. – 436 с.
12. Зеркалов Д.В., Коба В.Г., Кушнірчук В.Г., Петров В.І. **Порти України. Перевезення вантажів.** Навчальний посібник. – К.: Основа, 2003. – 624 с.
13. Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., Мельниченко О.І., Казаченко О.Г. **Управління автомобільним транспортом.** Навчальний посібник. За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Арістей, 2006. – 416 с.
14. Шамрай Д.А., Яновська Т.Г., Дорошенко Н.В., Зеркалов Д.В. **Управління залізничним транспортом.** У чотирьох книгах. Кн. 1. Організаційно-правова основа. Інфраструктура / За редакцією Д.В.Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 352 с.
15. Шамрай Д.А., Яновська Т.Г., Дорошенко Н.В., Зеркалов Д.В. **Управління залізничним транспортом.** У чотирьох книгах. Кн. 2. Перевезення.Тарифи / За редакцією Д.В.Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 280 с.
16. Яновський П.О., Некрашевич В.І., Апатцев В.І. **Загальний курс залізничного транспорту:** Навч. посібник. – К.: КУЕТТ, 2003. – 158 с.

Для нотаток

Для нотаток

Для нотаток

Для нотаток

Навчальне видання

Яцківський Любомир Юрійович
Зеркалов Дмитро Володимирович

ЗАГАЛЬНИЙ КУРС ТРАНСПОРТУ

КНИГА 1

Навчальний посібник

Редактор — Федірко А.Г.
Комп'ютерна верстка — Васильєв А.Г.
Дизайн обкладинки — Мельникова С.В.

Підписано до друку 12.05. 2007 р.
Формат 60х84/16. Папір офсетний. Друк офсетний. Гарнітура Arial.
Ум. друк. арк. 31,6. Обл.-вид. арк. 27,0.
Зам. 369.

Видавництво «Арістей»

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до
Державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів
видавничої продукції ДК № 10066 від 27.09.2002 р.

02105, м. Київ, вул. Тампере, 13 б.
т./ф. (+38 044) 451-44-66 (багатоканальний)
aristey@optima.com.ua (комерційний відділ)
aristey1@optima.com.ua (видавничий відділ)
www.aristey.kiev.ua