

ТЕМА 1. ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ У СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

План

1. Характеристика транспортної галузі України
2. Транспортний потенціал

1. Характеристика транспортної галузі України

Транспортна галузь України являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності незалежно від їх відомчої належності та форм власності, які розробляють і (або) виробляють продукцію (виконують роботи та надають послуги) певних видів, які мають однорідне споживче або функціональне призначення.

Під структурою транспорту розуміють склад, кількісні співвідношення і форми взаємозв'язку окремих галузей і виробництв.

Показниками галузевої структури є:

- число самостійних галузей; співвідношення всіх видів транспорту в загальному обсязі перевезень вантажів всього транспортного комплексу;
- питома вага галузей транспорту;
- частка пасажирського та вантажного транспорту.

В практиці планування та обліку галузеву структуру транспорту визначають шляхом знаходження питомої ваги галузей у загальному обсязі транспортного виробництва.

Структуру транспортного комплексу країни формують під впливом багатьох факторів, найважливішими з яких є:

- науково-технічний прогрес;
- плановані темпи розвитку всього транспорту і окремих його галузей;

- концентрація, спеціалізація, кооперування і комбінування виробництва;

- зростання матеріального добробуту і культурного рівня трудящих;
- суспільно-історичні умови, в яких відбувається розвиток транспорту;
- міжнародний поділ праці;
- зміцнення позицій України на світовому ринку.

Тепер перейдемо до питання про класифікацію галузей транспорту.

Науково обґрунтована класифікація галузей транспорту має важливе значення для правильного планування виробництва та забезпечення певної пропорційності в його розвитку.

В основу класифікації галузей транспорту покладені такі принципи:

- економічне призначення послуги, що надається;
- характер функціонування продукції в процесі виробництва;
- характер впливу на предмет праці та ін.

Найбільш важливим принципом класифікації галузей є економічне призначення послуги, що надається. Відповідно до цього весь транспорт поділяється на зовнішній і внутрішній.

Відносячи транспорт до четвертої галузі матеріального виробництва, К. Маркс мав на увазі тільки виділений із загалу зовнішній транспорт, тобто в сучасному уявленні це магістральний транспорт, який забезпечує транспортно-економічні зв'язки, що виникають у процесі виробництва між підприємствами різних відомств, між економічними районами, окремими пунктами і країнами. Цей транспорт в процесі розвитку суспільного виробництва і розподілу праці виділився в особливу галузь матеріального виробництва і отримав назву транспорту загального користування або зовнішнього транспорту. На нього покладається завдання забезпечення доставки матеріальних цінностей, напівфабрикатів та готових продуктів праці в сферу виробництва і з неї в сферу розподілу, споживання та звернення. Він є матеріальною основою процесу обігу. Праця працівників,

зайнятих на зовнішньому транспорті, є працею продуктивною, оскільки вона створює національний дохід, збільшує суспільне багатство.

Транспорт загального користування, як самостійна галузь виробництва, відрізняється рядом особливостей від інших галузей матеріального виробництва.

Так як транспорт використовується для здійснення не лише зовнішніх перевезень, але і для внутрішніх перевезень (тобто перевезень всередині виробництва), то крім транспорту загального користування є транспорт внутрішньовиробничий або відомчий.

Внутрішньовиробничий транспорт, наприклад, транспорт с/г. підприємств (так само як і інші засоби праці), є невід'ємною частиною технологічного процесу даного підприємства. **Внутрішньовиробничий транспорт не характеризує самостійну галузь транспортного виробництва, а є складовою частиною тієї галузі, в якій він функціонує.**

Однак, транспорт загального користування та внутрішньовиробничий в сукупності представляють одну з найголовніших баз всієї нашої економіки, без успішного розвитку та функціонування якої неможливо забезпечити інтенсифікацію виробництва і високі темпи його зростання.

2. Транспортний потенціал

У процесі матеріального виробництва транспорт задовольняє потреби в **перевезеннях різного типу:**

- внутрішньовиробничих;
- міжгалузеві усередині регіону;
- міжрегіональних;
- перевезеннях працівників і т. д.

Транспорт є комплексною галуззю інфраструктури, до якої входять такі **види транспорту:**

- залізничний,

- річковий;
- морський;
- автомобільний;
- повітряний;
- трубопровідний.

Якщо ж звертатись до специфіки с/г. виробництва, то до цього переліку можна додати також перевезення що здійснюються тракторним транспортом і вид транспорту, який ще зустрічається у невеликих фермерських і підсобних господарствах – гужовий.

Усі види транспорту, крім трубопровідного, використовуються для перевезення вантажів і пасажирів. Ці види транспорту відносяться до **традиційних**. До **нетрадиційних** видів транспорту відносять:

- а) пульпопроводи (навалочні вантажі подрібнюють і разом з водою перекачують по трубах),
- б) пневмотранспорт;
- в) транспорт на магнітній подушці.

У кожного виду транспорту є своя специфіка стосовно його використання для перевезень вантажів.

Морський транспорт.

Переваги:

- низькі вантажні тарифи;
- висока продуктивність (за рахунок великої вантажопідйомності судів);
- безперервність роботи (24 години на добу);
- незначна залежність від погодних умов;
- мобільність від попиту (морські судна можна направити в будь-яку точку світу);
- практично необмежена пропускна здатність морських шляхів сполучення.

Недоліки:

- відносно низька швидкість (для вантажних судів 18-20 вузлів);
- порівняно невелика частота руху (можуть перевозити тільки велику кількість вантажу і тільки відразу);
- необхідність ретельної пакування вантажів.

Річковий транспорт**Переваги:**

- висока провізна спроможність по ріках;
- низька собівартість перевезень, особливо масових вантажів і вантажів, що не вимагають термінової доставки;
- можливість перевозити значні партії вантажів;
- можливість використання в районах, де не розвинена автодорожня і залізнична мережа.

Недоліки:

- необхідність у будівництві гідротехнічних споруд;
- сезонність роботи на більшості річок;
- необхідність рахуватися з природним географічним розташуванням водних шляхів і частим неспівпаданням їх з напрямком вантажопотоків.

Залізничний транспорт.**Переваги:**

- швидка доставка на великі відстані;
- незалежність від кліматичних умов;
- велика вантажопідйомність (3-4 тис.т - один склад);
- порівняно низькі тарифи;
- при наявності під'їзних шляхів у вантажоодержувача виникають додаткові зручності (можливо організувати доставку "від дверей до дверей»);

- здатність перевозити найширшу гаму різних вантажів.

Недоліки:

- наявність перевалки вантажів (пересортування вагонів);
- необхідність міцної упаковки;
- сприятливі умови для розкрадання;
- залежність від географічного розташування залізничних шляхів;
- необхідність переформування складів у дорозі.

Найбільш поширеними вантажами АПК, що перевозяться залізничним транспортом є зерно, цукор, міндобрива.

Повітряний транспорт (стосовно с/г. призначення мова іде в основному про доставку продукції хім. промисловості та виконання робіт по хімічній обробці полів).

Переваги:

- висока швидкість доставки;
- спрямлення шляху;
- високий рівень збереження вантажів в дорозі;
- найвищий (порівняно з іншими видами транспорту) рівень сервісу;
- більш проста упаковка;
- нижчі страхові витрати (завдяки зведенню до мінімуму часу перевезення).

Недоліки:

- високі вантажні тарифи;
- залежність від погодних умов;
- обмеження за розміром і вагою;
- залежність від наземних служб;
- віддаленість аеропортів від підприємств.

Автомобільний транспорт (найпоширеніший вид транспорту, що застосовується у с/г. виробництві, ним перевозяться практично всі види

вантажів АПК. Можна сказати, що це універсальний транспорт для сільського господарства.)

Переваги:

- маневреність - можливість концентрації транспорту там, де потрібно;
- терміновість і регулярність доставки;
- можливість організації сучасних видів доставки (від «дверей до дверей»);
- високий рівень збереження вантажів;
- велика економічність при перевезенні на невеликі відстані;
- можливість встановлювати і підтримувати ритмічність відправок.

Недоліки:

- залежність від дорожньої мережі;
- відносно мала вантажопідйомність;
- відносно високі тарифи.

Географія автомобільного транспорту

Пасажи́рський і ванта́жний автомобі́льний транспорт – важлива складова частина виробничої інфраструктури України. Його стійке і ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, підйому і структурної перебудови економіки, забезпечення цілісності, національної безпеки і обороноздатності країни, а також покращення умов і підвищення рівня життя населення. Частка автомобільного пасажирського транспорту у валовому внутрішньому продукті становить біля 4%.

Автомобільний транспорт відрізняється високою маневреністю, можливістю швидкої доставки вантажів. Він економічно ефективний в перевезеннях на короткі відстані. В районах, де немає залізничних доріг і річкових шляхів, він перевозить масові вантажі.

Автомобільний транспорт зайняв провідне положення в міських перевезеннях, а також на підвозі вантажів до залізничних і водних магістралей. На відстані до 100 км по вдосконалених дорогах перевезення

збірних вантажів автомобілями обходиться дешевше залізничних, внаслідок маневреності автотранспорту і доставки вантажів “від дверей до дверей”.

Для мережі автомобільних доріг характерна радіальна система довкола великих міст і промислових вузлів. На основних напрямках економічних зв'язків автомобільні дороги історично склалися паралельно до залізничних доріг.

Київ – найбільший автомобільний вузол України. Навколо нього побудовані кільцеві автомобільні дороги, для розвантаження столиці від великого потоку вантажних автомобілів. Минаючи місто автомобіль попадає з одного шосе на інше. Від кільцевої дороги розходяться 4 крупних шосейних дороги: Київ-Житомир-Рівне-Львів, Київ-Полтава-Харків-Дебальцеве, Київ-Умань-Одеса, Київ-Глухів.

В районах із слабким розвитком залізничного і водного транспорту по автомобільних дорогах перевозять основні вантажі і пасажирів. Важливими автомагістралями Західної України є: Львів-Мукачеве.

Багато вдосконалених доріг прокладено в курортних районах Криму. Особливо великий автобусний рух в Криму (Сімферополь – Бахчисарай – Ялта, Сімферополь – Алушта – Ялта, Сімферополь – Феодосія).

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 169 тис. км, в тому числі з твердим покриттям - 159,1 тис. км, або 94%. Найважливішими автомобільними дорогами (автомагістралями) є Київ-Житомир-Рівне-Львів, Київ-Полтава-Харків-Дебальцеве, Київ-Умань-Одеса, Київ-Глухів, Львів-Мукачеве, Харків-Новомосковськ-Запоріжжя-Сімферополь.

Середня пасажиро напруга міжміських автотрас складає в Україні приблизно 340 тис. пас.км/км, а до приміських перевезень відносяться рейси протяжністю до 50 км.

Тракторний транспорт (основний вид транспорту на внутрішньогосподарських перевезення)

Переваги:

- маневреність;
- високий рівень збереження вантажів;
- можливість встановлювати і підтримувати ритмічність доставки;
- можливість зміни вантажопідйомності за рахунок формування тракторних поїздів;
- можливість використання енергозасобу на інших технологічних операціях господарства;
- висока ефективність при перевезеннях на невеликі відстані (до 2-8 км в умовах бездоріжжя тракторний транспорт є більш ефективним за автотранспорт).

Недоліки:

- низька швидкість перевезень;
- залежність від завантаження у рільництві та наявності причепів.
- відносно високі тарифи

Трубопровідний транспорт (транспортування продукції кормовиробництва, обслуговування елеваторного господарства)

Переваги:

- незалежність від погоди;
- безперервність подачі транспортованого вантажу (виключення з процесу транспортування навантажувально-розвантажувальних робіт);
- низька собівартість;
- високий рівень автоматизації операцій (заливання, перекачування, зливання).

Недоліки:

- одностороннє транспортування;
- неможливість транспортування вантажів іншого роду;

- висока собівартість споруди.

Наведене вище пояснює переважний розвиток автомобільного транспорту, оскільки саме він є поєднуючим елементом між всіма іншими видами транспорту і споживачами транспортних послуг. Крім цього, будівництво транспортних артерій інших видів неможливо без участі автомобільного транспорту. Саме він здійснює завезення будівельних матеріалів для створення матеріально-технічної бази залізничного, водного, трубопровідного або повітряного транспорту. Але автомобільний транспорт передбачає функціонування системи, як мінімум, двох технічних елементів: дороги і автомобіля, розвиток яких знаходиться в постійній діалектичній єдності і взаємозумовленості. **При цьому первинним є автомобільна дорога** (саме її вид і якість впливає на ефективність застосування того чи іншого виду транспорту).

Саме вона "диктує" умови щодо вибору типу рухомого складу по прохідності і вантажопідйомності, а також багато в чому визначає техніко-економічні параметри експлуатації рухомого складу і економічні показники роботи автопідприємств.

Автомобільні дороги - найважливіша ланка транспортної інфраструктури, без якої в умовах ринку не може ефективно функціонувати жодна галузь економіки, не говорячи уже про АПК.

Автомобільні дороги створюють умови для задоволення автомобільним транспортом безупинно зростаючих потреб сільського господарства зокрема і всієї економіки вцілому в перевезеннях. Інтенсивність руху на дорогах безперервно й неконтрольовано зростає, що викликає необхідність будувати дороги в розрахунку на досить віддалену перспективу.

Дорожнє господарство також включається в транспортний комплекс.

Головною метою функціонування дорожнього господарства є задоволення потреб національної економіки і населення в автомобільних

перевезеннях на основі створення та забезпечення високої якості експлуатації упорядкованої мережі автомобільних доріг.

Існують дві основні особливості економічних відносин у дорожній галузі. **Перша** полягає в особливому характері продукції галузі й у її подвійності: з одного боку, дорожнє господарство - це автомобільні дороги, а з іншого, - це виробнича діяльність трудових колективів, пов'язана з необхідністю збереження і розвитку мережі автомобільних доріг. При цьому автомобільні дороги формально є власністю відповідних виробничих дорожніх організацій, тобто знаходяться на балансі дорожніх організацій, що здійснюють їх обслуговування. Ця обставина дозволяє вважати кінцевим результатом діяльності дорожніх організацій створення певного потенціалу дорожньої забезпеченості регіону, свого роду потенціалу послуг, який може реалізовуватися за допомогою роботи автомобільного транспорту.

Друга особливість полягає в тому, що автомобільні дороги використовуються транспортними, промисловими, будівельними, сільськогосподарськими та іншими організаціями, а також населенням безкоштовно.