**ТРАНСПОРТНІ ТА ТРАНСПОРТНО - ТЕХНОЛОГІЧНІ ПРОЦЕСИ ТА  
ОБЛАДНАННЯ**

УДК 656.071

**ТРАНСПОРТ - АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА СЬОГОДЕННЯ**

*Гунько Ірина Василівна к.т.н, доцент*  
*Гуцаленко Олександр Володимирович к.т.н, доцент*  
*Вінницький національний аграрний університет*  
**Gunko I.**  
**Gutsalenko O.**  
*Vinnitsia National Agrarian University*

**Анотація:** у даній статті розглядаються перспективи розвитку транспортної інфраструктури Подільського регіону.

Коротко охарактеризовано аспекти розвитку транспортної мережі Вінниччини, та специфіку узгодження шляхів сполучення з сусідніми регіонами.

Проаналізовано стан, проблеми транспортного сполучення та їх вирішення, враховуючи сьгоднішні реалії.

**Ключові слова:** транспорт, транспортні мережі, вантажоперевезення, транзитне сполучення.

**Вступ**

Розвивалося людство, разом з ним розвивався і транспорт. Без переміщень вантажів та й самої людини неможливе ні виробництво продуктів споживання, ні будь-яка інша діяльність.

Кожному періоду розвитку людських взаємовідносин відповідає певний період розвитку транспортних засобів та зв'язку.

Просування людей відбувалося за напрямками, які були пов'язані з сезонною міграцією тварин та птахів.

Пішки торувалися людські стежини, які давали змогу досягти нових місць, контактувати і вступати у відносини з собі подібними, обмінюватися результатами праці, наявними речами, закладаючи тим самим віхи майбутніх трансконтинентальних маршрутів.

Первісним і найдавнішим транспортним засобом людства став водний транспорт: колоди, плоти із перев'язаних колод, човни, видовбані із виникає наземний транспорт – лижі, сани, віз та волокуша.

Винахід колеса та подальше використання тварин (коні, воли та ін.) як розселення людей на більш великі території, розширення обміну і торгівлі, завойовницькі й оборонні війни сприяли структуруванню транспортної організації і створенню потужних транспортних використань людини (рабів) як тяглової сили; існування колійних доріг: вимощені каменем два рівнобіжних колеса візків уже з другого тисячоліття до н.е. почали обладнуватися колесами зі спицями.

**Основна частина**

Світова транспортна система остаточно сформувалася у ХХ ст.

Світова транспортна система – це сукупність всіх шляхів сполучення, транспортних підприємств та транспортні засоби.

Загальна довжина транспортної мережі світу (без морських шляхів) перевищує 35 млн. км.

Транспортні мережі характеризуються довжиною, густиною, складом, пропускною спроможністю, потужністю вантажопотоків, пасажиропотоків та іншими показниками.

Доля транспорту у світовому ВВП коливається від 4 до 9%.

Районування транспорту, враховуючи його специфіку, є найскладнішим в соціально-економічній географії.

В найбільш загальному вигляді в Україні можна виділити чотири транспортно-економічні райони:

- Наддніпровський;
- Прикарпатський;
- Причорноморський;
- Приазовський.



Ці райони мають певні спільні риси щодо кількості і ступеня розвитку представлених в них видів транспорту.

Наддніпровський: автомобільно-залізнично-річково-авіаційний транспортно-економічний район включає Київську, Житомирську, Чернігівську, Сумську, Вінницьку, Черкаську, Кіровоградську, Полтавську області та м. Київ. Найважливіші транспортні вузли - Київ, Козятин, Полтава, Кременчук та ін.

Прикарпатський: автомобільно-залізнично-трубопровідно-авіаційний транспортно-економічний район включає Львівську, Волинську, Рівненську, Тернопільську, Хмельницьку, Закарпатську, Івано-Франківську і Чернівецьку області. Найважливіші транспортні вузли - Львів, Рівне, Мукачеве, Івано-Франківськ, Тернопіль, Чернівці, Хмельницький, Стрий, Ковель, Красне та ін.

Причорноморський: автомобільно-залізнично-авіаційно-річково-морський транспортно-економічний район.

На відміну від двох попередніх він представлений не чотирма, а п'ятьма видами транспорту, отже, є більш розвинутим.

Район включає в себе Одеську, Миколаївську, Херсонську області, Республіку Крим і Севастополь.

Найважливіші транспортні вузли - Одеса, Миколаїв, Херсон, та ін.

Приазовський: автомобільно-залізнично-трубопровідно-авіаційний річковоморський транспортно-економічний район. До його складу входять усі шість видів транспорту і він є найрозвинутішим в Україні. Включає в себе Харківську, Дніпропетровську, Запорізьку, Донецьку і Луганську області. Найважливіші транспортні центри - Харків, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Дебальцеве, Маріуполь, Луганськ та ін.

Обсяги і структуру перевезення пасажирів і вантажів характеризують дані Держкомстату України.

Унаслідок переважно рівнинного характеру рельєфу України автомобільний транспорт розвивався більш-менш рівномірно по всій її території.

Мережа автошляхів у нас досить розвинена.

Протяжність автомобільних доріг загального використання складає понад 170 тисяч км, тверде покриття складає близько 95% загальної довжини доріг. Кращі дороги розміщені у Донецько-Придніпровському районі та у центральних областях.

Автомобільний транспорт широко використовується для перевезення вантажів і пасажирів до аеро -, морських і річкових портів, залізничних станцій, а також для перевезення сільськогосподарських вантажів.

Переважає область використання автомобільного транспорту в Україні – це технологічні, міжрайонні, міжобласні і внутрішньоміські перевезення: ефективність експлуатації автомобільного транспорту максимально висока на відстанях до 100 км. [2]

Перевезення пасажирів здійснюється переважно у міжміському і приміському сполученнях.

Мережу автобусного повідомлення України налічує близько автовокзалів і автостанцій, понад 10 тис. маршрутів.

У перевезеннях вантажів важливого значення в останні роки набуває спеціалізований автомобільний транспорт (контейнерний, рефрижераторний та ін.)

В той же час слід зазначити, що велику частину міжнародних автоперевезень здійснюють десятки іноземних транспортних і експедиторських компаній, які мають могутню сучасну техніку і охоплюють своєю діяльністю численні регіони миру.

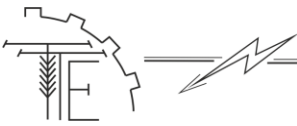
В основному таке положення обумовлене незадовільним станом автомобільних доріг і пунктів пропуску автотранспортних засобів через кордон; низьким рівнем дорожнього сервісу.

Загальна довжина транспортної мережі за видами шляхів сполучення у останні десятиріччя суттєво стабілізувалася. У США та країнах Західної Європи в останні роки має місце скорочення мережі залізниць внаслідок конкуренції з боку автомобільного транспорту, здійснюються не стільки кількісні, скільки значні якісні зміни транспортної мережі світу: зростає довжина електрифікованих залізниць, автомагістралей з удосконаленим покриттям, трубопроводів з великим діаметром труб.

У світовому вантажообігу лідирує морський транспорт, значно зменшилася частка залізничного транспорту, швидко зростає частка трубопровідного транспорту.

Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури.

Транспортна система є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності



держави, підвищення рівня життя населення, валютних надходжень до України.

Транспортний сектор також відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Частка діяльності транспорту та зв'язку в структурі валової доданої вартості України склала у 2014 р. 12 % (дані Державної служби статистики України).

Фінансово-економічна криза в Україні, внаслідок якої суттєво зменшився випуск промислової та будівельної продукції, обумовила скорочення попиту на вантажні перевезення практично за всіма основними видами транспорту. Привертає увагу значний рівень фізичного і морального зношення основних фондів транспорту (на кінець 2014 р. становив 85,7 %), тоді як обсяги введення в дію нових фондів галузі скоротилися у 2014 р. вдвічі порівняно з попереднім роком (відповідно, 9384 та 18124 млн. грн.). [3]

Нині Україна демонструє перші ознаки виходу із кризового стану основних галузей реального сектору економіки, що дає підстави сподіватися на подальші позитивні результати розвитку економіки в цілому та, зокрема, її дорожньо-транспортної інфраструктури.

Завдання прискорення економічного розвитку України можливо виконати лише шляхом ефективного використання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку, особливо в умовах реалізації потенціалу членства нашої країни в СОТ, прийняття Урядом України фінансових зобов'язань перед МВФ, Світовим банком та ЄБРР та підготовки Угоди про вільну торгівлю з Європейською асоціацією вільної торгівлі (ЄАВТ).

Тому є вкрай необхідним здійснити пошук інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на розширення суспільних зв'язків та прискорення матеріальних потоків. Це потребуватиме реалізації потенціалу транспортної галузі шляхом модернізації рухомого складу, розгалуження автомобільних та залізничних мереж, усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів (МТК) та усунення перепон і бар'єрів на шляху руху транснаціональних вантажних потоків, відновлення судноплавства національним морським та річковим флотом, оновлення та зміцнення парку повітряного флоту, у тому числі за рахунок залучення літаків вітчизняного виробництва, розширення нормативно-договірної бази та географічної структури перевезень. [3]

**Транспортна мережа** Вінницької області теж відіграє одну з головних ролей в розвитку України як потенційного учасника євроінтеграційних змін.

Область має розгалужену мережу залізничних (1124 км) та автомобільних шляхів загальнодержавного і місцевого значення 9524 км.

Мережа автомобільних доріг у Вінницькій області загального користування становить 9519,2 км в тому числі:

1. Державні автомобільні дороги - 784,5 км із яких:

- міжнародні автодороги - 361,4 км;
- регіональні автодороги - 423,1 км.

Міжнародні:

- М - 12 а/д Стрий - Тернопіль - Кіровоград - Знам'янка - 181,9 км;
- під'їзди до м. Вінниці - 1,4 км;
- М - 21 а/д Житомир - Вінниця - Могилів Подільський - 178,1 км.

Регіональні: - Р - 08 Немирів - Ямпіль - 118,6 км;

- Р - 32 Кремінець - Б. Церква - 45,0 км;
- Р - 17 Б. Церква - Тетіїв - Липовець - Гуменне - 93,7 км;
- Р - 31 Бердичів - Хмільник - Літин - 58,7 км;
- Р - 36 Немирів - Могилів Подільський - 107,1 км.

2. Територіальні автодороги — 1844,3 км;

3. Обласні автодороги - 2859,0 км;

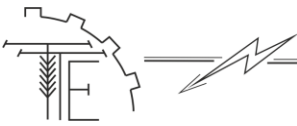
4. Районні автодороги - 4031,4 км.

Мережа залізничних доріг з'єднує всі основні промислові центри регіону з містами України, СНД, Європи. [6]

202 кілометри державного кордону з Молдовою та сусідство з 7 областями України створюють сприятливі умови для розвитку економіки регіону.

Україна по коефіцієнту транзитності своєї території займає перше місце в Європі (а Вінницька область – 1 місце в Україні).

Щільність доріг одна з найбільших в Україні і складає 356 км на 1000 кв. км. території.



В перспективі через область будуть проходити транспортні коридори: «Європа – Кавказ - Азія» (Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – Одеса – Іллічівськ) та «Гданськ - Одеса».



Територією області проходять 3 магістральних газопроводи: «Уренгой-Помари-Ужгород», «Союз», «Дашава-Київ», експлуатується 9300 км газорозподільчих мереж, а також нафтопровід «Одеса-Броди».



Аеропорт „Вінниця” займає вигідне географічне положення і може бути задіяний на пасажирських та вантажних перевезеннях із Китаю, Росії та Близького Сходу. [6]

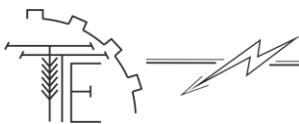
Інвестиційні перспективи “Аеропорту “Вінниця” є надзвичайно високими з огляду на те, що в м. Вінниці є також ДП “Вінницький авіаремонтний завод” та з врахуванням можливості його використання як резервного – найбільш наближеного до столиці України та розташованого в центрі України, де є подальша зручна транспортна розв’язка для перевезення вантажів. [5]

Транспортний комплекс області за 2014 р. виконав перевезення вантажів в обсязі 19,8 млн. т у т. ч. 15,7 млн. т відправлено залізничним транспортом та 4,1 млн. т. перевезено автомобільним. Збільшення проти 2013 р. складає 2,4%. Вантажооборот збільшився на 2% і становив 25 903,4 млн. т. км.



Темп зростання відправлень вантажів залізничним транспортом Вінниччини становив 3,1%.

Обсяги комерційних перевезень вантажів автомобільним транспортом області в 2014 р. зменшились на 0,2%.



На автомобільному транспорті в порівнянні з залізничним, авіаційним, морським, річковим транспортом, а також з міським транспортом (трамвай, тролейбус, метрополітен) налічується найбільша кількість різноманітних типів рухомого складу для здійснення вантажних та пасажирських перевезень та виконання інших потреб.



Зараз в Україні налічується понад 8 мільйонів автомобілів.

### Висновок

Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. 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.

### Список літератури

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, N 22, ст.105.
2. Левковець П.Р. Управління автомобільним транспортом: Навчальний посібник / П.Р. Левковець, Д.В. Зеркалов, О.І. Мельниченко, О.П. Казаченко / За ред. Д.В. Зеркалов. К.: Арістей, 2008. – 420 с.
3. Голованенко С.Л. Справочник менеджера-економіста автомобільного транспорту / С.Л. Голованенко, О.М. Жарова, В.Г. Посьпай. Под ред. С.Л. Голованенко, К.:Техніка, 1991. – 351 с.
4. <http://uk.wikipedia.org/>
5. <http://www.vin.gov.ua/>
6. [http://www.vininvest.gov.ua/ukr/aktiv/economy\\_trans.html](http://www.vininvest.gov.ua/ukr/aktiv/economy_trans.html).

### References

1. Zakon Ukrainy « Pro avtomobilnyy transport » // Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy (VVR), 2001 , N 22, st.105 .
2. Levkovets P.R. Upravlinnya avtomobilnim transportom : Navchalnyy posibnyk / P.R. Levkovets , D.V. Zerkalov , O.I. Melnychenko , O.P. Kazachenko / Za red. D.V. Zerkalov . K .: Aristey , 2008. - 420 s.
3. Golovanenko S.L. Spravochnik menezhnera- ekonomista avtomobil'nogo transporta / S.L. Golovanenko , A.N. Zharova , V.G. Posypayem . Pod red. S.L. Golovanenko , K .: Tekhnika, 1991. - 351 s.
4. <http://uk.wikipedia.org/>
5. <http://www.vin.gov.ua/>
6. [http://www.vininvest.gov.ua/ukr/aktiv/economy\\_trans.html](http://www.vininvest.gov.ua/ukr/aktiv/economy_trans.html) .

### ТРАНСПОРТ - АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НАСТОЯЩЕЕ

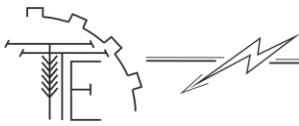
**Аннотация:** в данной статье рассматриваются перспективы развития транспортной инфраструктуры Подольского региона.

Кратко охарактеризованы аспекты развития транспортной сети Винницкой, и специфику согласования путей сообщения с соседними регионами.

Проанализированы состояние, проблемы транспортного сообщения и их решения, учитывая сегодняшние реалии.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортные сети, грузоперевозки, транзитное сообщение.

### TRANSPORT - ACTUAL AND PRESENT PROBLEMS



**Summary:** *this article discusses the prospects for the development of transport infrastructure Podolsk region. Briefly described aspects of the transport network Vinnytsia, and specific coordination of communications with neighboring regions.*

*The state, problems of transport and address them, given today's realities.*

**Keywords:** *transport, transport networks, trucking, transit connections.*