

Трудове право; право соціального забезпечення. Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право

Сучасний стан і можливості діяльності транспортної системи України

В.К. Гіжевський
кандидат юридичних наук, професор, проректор, декан юридичного факультету, ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК»

У статті досліджено сучасний стан і можливості діяльності транспортної системи України, розглянуто нормативні акти, що регулюють цю діяльність.

В статье исследовано современное состояние и возможности деятельности транспортной системы Украины, рассмотрены нормативные акты, регулирующие эту деятельность.

The article investigates the current state, resources and potentialities of the transportation system functioning of Ukraine, it analyses the Regulation Acts that adjust and control this activity.

Ключові слова: транспортна система, транспорт загального користування, шляхи сполучення загального користування.

Постановка проблеми

Питання діяльності транспортної системи України є актуальними, особливо щодо її використання, адже географічне положення та проходження територією країни міжнародних транспортних коридорів дають можливість перевезення транзитних вантажів і пасажирів, що позитивно впливає на економіку та покращення добробуту нашого населення, створення додаткових робочих місць.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Визначення ролі та місця транспортної системи України в забезпеченні надання послуг у ході перевезення пасажирів і вантажів потребують вирішення низки питань, які вивчають зарубіжні та вітчизняні фахівці: Е.Ф. Демський, Є.В. Додін, В.А. Єгіазаров, В.Г. Єрмолаєв, А.В. Мілашевич, С.В. Продайко, В.Й. Развадовський, О.В. Сіваков, М.Л. Шелухін, В.К. Шакура та інші.

Не вирішені раніше частини загальної проблеми

Вивчаючи низку питань, пов'язаних із діяльністю транспортної системи України, необхідно враховувати досвід зарубіжних держав, особливо сусідніх, поступово приводити нормативно-правові акти у відповідність до чинного законодавства цих країн, що покращить якість перевезення вантажів і пасажирів, створить відповідні умови діяльності транспорту.

Формулювання цілей статті

Мета статті – розкрити сучасний стан і можливості діяльності транспортної системи України, визначити позитивні моменти, намітити вирішення проблемних питань.

Виклад основного матеріалу дослідження

Відповідно до Указу Президента України від 12 травня 2011 р. № 581/2011 «Про Положення про Міністерство інфраструктури України» [1] створено єдину транспортну систему, у якій Міністерство інфраструктури України є центральним органом державної виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України.

Постановою Верховної Ради України від 10 листопада 1994 р. № 232 введено в дію Закон України «Про транспорт» [2], згідно з яким єдину транспортну систему становить:

- 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 повинна відповідати вимогам громадського виробництва та національній безпеці, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі складання і технічної підго-

товки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Залізничний транспорт є однією з найважливіших складових транспорту, що забезпечує життєдіяльність багатогалузевої економіки держави. Протягом усього періоду проведення економічних перетворень залізниці працюють стабільно, для більшості регіонів вони є практично єдиними транспортними комунікаціями.

Управління залізничним транспортом загального користування здійснюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України (Укрзалізниця).

Перевезення вантажів і пасажирів здійснюють 6 залізниць, що підпорядковані Укрзалізниці – Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська, у складі яких функціонує 1492 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій шляху, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання.

Парк тягового рухомого складу нараховує 1547 електровозів, 2447 тепловозів, 2994 вагони електропоїздів, 965 вагонів дизель-поїздів, у тому числі за строком експлуатації повністю амортизовано 1047 (57%) електровозів, 531 (18%) тепловоз, 584 (40%) секції електропоїздів, 94 (46%) дизель-поїзди, що знаходяться в експлуатації та підлягають оновленню або списанню. Станом на 1998 р. експлуатувалося 2597 локомотивів, у тому числі електровозів – 1127, тепловозів – 1470, секцій електропоїздів – 1339, дизель-поїздів – 250.

Парк пасажирських вагонів становить 9025 вагонів, із них 1126, тобто 12,5%, потребують заміни. Для збереження потрібного парку пасажирських вагонів слід щорічно його поповнювати сучасними вагонами в кількості не менше 745 одиниць. Із урахуванням цих обставин прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 11 листопада 1994 р. № 703 «Про організацію виробництва пасажирських вагонів» [3], затверджено програму освоєння вітчизняного пасажирського вагонобуду-

вання. Парк вантажних вагонів залізниць становить 170120 вагонів, із них 12465 (13,6%) підлягають заміні. Залізниці виконують усі обов'язки з відправлення вантажів і мають значний потенціал збільшення обсягів перевезень. Загальна протяжність залізничної мережі України становить 22,5 тис. км, із них електрифіковано – 39,5%, що у 5 разів більше порівняно з 1980 р., обладнано автоматичним регулюванням руху поїздів – 60%, електричною централізацією стрілок і сигналів – 70,2%.

Питома вага перевезень залізничним транспортом у вантажообігу всіх видів транспорту України (крім трубопроводного) становить 85%, а пасажирообіг – 63,7% [4]. Залізниці повністю забезпечують перевезення вантажів у морські та річкові порти: Іллічівський, Ізмаїльський, Одеський, Південний, Маріупольський, Миколаївський, Херсонський, Білгород-Дністровський, Черкаський – і оснащені необхідним обладнанням, устаткуванням, крановим господарством, складськими приміщеннями, обчислювальною технікою та сучасним зв'язком.

Географічне положення України обумовлює її значення для Європейської транспортної системи у вирішенні проблем забезпечення оптимальних шляхів транспортування вантажів і пасажирів, скорочення строків перевезень, зниження вартості продукції. Найкоротші шляхи з Європи в Закавказзя, Центральну Азію, Іран, Афганістан, у порти Чорного моря, країни Близького Сходу проходять територією України. На західних кордонах залізниці мають прикордонні переходи на дев'яти станціях. Із дев'яти пріоритетних міжнародних транспортних коридорів (МТК), визначених другою Пан'європейською конференцією, три проходять територією України. Укрзалізниця постійно вивчає можливості покращення перевезення вантажів і пасажирів, пропозиції відносно організації коридору Європа – Азія, що скоротить відстань пробігу вантажів із Європи на 700-1300 км порівняно з діючим. Значний ефект може бути досягнуто за умови організації паромного сполучення

Україна – Грузія, із використанням існуючого паромного комплексу в Іллічівську та нового в Поті [5]. Ураховуючи накопичений досвід роботи міжнародного залізничного паромного сполучення між портами Іллічівська та Варни, що діє понад 20 років, можна зробити висновок, що ця транспортна артерія на сьогодні залишається одним із головних напрямків, що з'єднують держави СНД із Болгарією та іншими Балканськими країнами. Навіть при тому, що в Україні знизилась економічна активність та обсяг залізничних перевезень, перевезення територією України все ще перевищують відповідні показники практично всіх країн Європи.

В умовах відсутності фінансових і матеріальних ресурсів Укрзалізницею прийнято стратегію їх концентрації на магістральних напрямках, що входять до складу міжнародних транспортних коридорів. За рахунок власних коштів відремонтовано всіма видами ремонту понад 1000 км колій. Продовжується електрифікація ділянок, відновлюється та модернізується пасажирське господарство, переобладнуються вокзали, перони, посадочні платформи та закінчуються роботи зі створення національної автоматичної системи управління пасажирськими перевезеннями «Експрес-УЗ». Укрзалізниця вивчає можливості прискорення та підвищення якості міжнародних транзитних перевезень за рахунок зміни технологій, очікується, що впровадження низки заходів забезпечить підвищення конкурентоздатності залізничного транспорту, збільшить обсяги перевезень із Європи до Азії, а також валютні надходження.

Приділяється значна увага розвитку комбінованих залізнично-автомобільних перевезень.

Важливим елементом у нинішніх умовах є комерціалізація та реструктуризація залізниць, які проводяться відповідно до затвердженої концепції та програми.

У структурі Укрзалізниці функціонують також об'єднання та підприємства, безпосередньо підпорядковані та покликані виконувати завдання якісного і своєчасного

забезпечення надійної роботи з перевезення пасажирів і вантажів, збереження життя, здоров'я пасажирів і матеріальних цінностей, підготовки кадрів.

Нові умови діяльності залізниць, зміни в економіці країни зумовлюють необхідність постійної роботи зі створення нормативних і законодавчих актів, внесення змін до законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Статуту залізниць України».

Зручним і комфортабельним видом електротранспорту є метрополітен. Його послугами користуються жителі трьох міст країни – Києва, Дніпропетровська та Харкова.

Найбільш потужний метрополітен нашої держави знаходиться в столиці. Він має три лінії з 50 комфортабельними станціями. Близько 60 км зі сходу на захід, із півночі на південь прямують підземні експresi, які щодоби перевозять майже 1,5 млн. пасажирів. Найближчими роками колектив «Київметробуду» порадує киян новими станціями на Сирці, Виноградарі, Вітряних Горах, Ново-Біличах, Теремках, Троєщині та в напрямку аеропорту «Київ». Метро не зупиниться у своєму розвитку, оскільки Київська міська державна адміністрація постійно вишукує кошти для фінансування метробуду. Адже він несе цивілізацію, утверджує імідж Києва як сучасного європейського міста [6]. За розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 червня 1998 р. № 464-р метрополітен було передано у власність громади Києва.

Основні техніко-економічні показники діяльності метрополітенів за 1998 р. у містах Харкові та Дніпропетровську такі: експлуатаційна довжина – майже 41 км, кількість ліній – чотири з 32 станціями, які мають 61 ескалатор, є три електродепо для рухомого складу, що мають інвентарний парк вагонів кількістю 347, максимальна швидкість руху поїздів – 80 км/год. У 1998 р. перевезено платних пасажирів 147 млн. осіб, що становить більше 400 тис. осіб на добу.

Нині харків'ян та гостей міста обслуگو-

вують 29 станцій метрополітену, експлуатаційна довжина його ліній становить 37,6 км. Схема метрополітену складається з трьох самостійних ліній, які взаємно перетинаються: Холодногірсько-заводської – завдовжки 17,2 км, Салтівської – 10,4 км, Олексіївської – 10,0 км. Діють 3 пересадочних вузли [13].

Дніпропетровський метрополітен і досі складається лише з однієї лінії, – Центрально-Заводської, на якій збудовано шість станцій. Початковим проектом передбачалося спорудження лінії завдовжки 11,8 км із дев'ятьма станціями. Наразі довжина лінії метрополітену – 7,8 км [14].

У державі вживаються необхідні заходи для розвитку міського електротранспорту. Збільшується кількість і протяжність трамвайних і тролейбусних ліній. Оновлюється рухомий склад, у тому числі вітчизняного виробництва. Велика увага приділяється поліпшенню технічного стану рухомого складу, трамвайних колій, контактної мережі, посиленню потужності ремонтно-експлуатаційної бази.

Автомобільний транспорт є однією з важливих галузей народного господарства, забезпечуючи разом з іншими видами транспорту надійне функціонування виробництва і перевезення товарів промисловості та сільського господарства, населення, потреби капітального будівництва. Правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпеки і комфортних умов для учасників руху та охорони довкілля визначено в ст. 1 Закону України «Про дорожній рух», затвердженого постановою Верховної Ради України від 30 червня 1993 р. [7], що регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеку, визначає права, обов'язки та відповідальність суб'єктів-учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної, виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності та господарювання.

За останні роки цей вид транспорту набув значного розвитку та є важливою

ланкою єдиної транспортної системи. Скординованою є робота автомобілістів і залізничників, працівників річкового та морського транспорту, збільшились обсяги перевезення вантажів і пасажирів не тільки в державі, а й за її межами. На сьогодні підприємства, організації та установи, а також громадяни мають більше 10 млн. автотранспортних засобів.

Велике господарство потребує постійної уваги, упровадження нових технологій, застосування прогресивних методів у будівництві, ремонті доріг, збільшення їх кількості та якості.

Усе це покликано виконувати та контролювати Державне агентство автомобільних доріг України, яке прийшло на зміну Державній службі автомобільних доріг України відповідно до Указу Президента України від 6 квітня 2011 року [15].

Згідно з постановою Верховної Ради України від 19 травня 2011 р. прийнято Повітряний кодекс України [9], у ст. 2 якого визначено, що Україні належить повний і виключний суверенітет над її повітряним простором, який є частиною території держави.

Повітряним простором України є частина повітряної сфери, розміщеної над сушею та водною територією, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем).

Державне регулювання діяльності цивільної авіації країни визначено пункті 3 статті 4 Повітряного кодексу, у якому зазначено, що президент і Кабінет Міністрів України забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації держави відповідно до її конституції та законів.

За рішенням Міністерства інфраструктури України можливі об'єднання зусиль і проведення робіт за визначеними напрямками з органами інших держав.

Безпосереднє керівництво підрозділами авіаційного транспорту здійснює Державна авіаційна служба України [8].

Водні ресурси України є обмеженими та вразливими природними об'єктами. Згідно зі ст. 3 Водного кодексу України, затвердженого постановою Верховної Ради

України від 6 червня 1995 р. № 214/95-ВР, до водного фонду відносяться:

- озера, річки, водосховища, ставки, канали та інші водні об'єкти;
- підземні води та джерела;
- внутрішні морські води та територіальне море [10].

Водний транспорт об'єднує велику кількість організацій і підприємств. Керівництво ними здійснює Державна служба морського та річкового транспорту України, яка прийшла на зміну Державній службі морського та річкового транспорту України відповідно до Указу Президента України від 6 квітня 2011 року [15].

Річковий транспорт працює в тісній взаємодії з залізничним, автомобільним і морським. Річкою Дніпро перевозять мінерально-будівельні матеріали, вугілля, сировину та продукти металургії, сільськогосподарства.

Морський транспорт має важливе значення в обслуговуванні народного господарства. Морськими шляхами постійно курсують судна, що відправляються з портів: Бердянський, Маріупольський, Керченський, Одеський, Іллічівський, Миколаївський, Херсонський, Білгород-Дністровський, Феодосійський, Ізмаїльський, Ренійський, Жовтневий, Євпаторійський, Севастопольський, Запорізький.

Торговельні зв'язки нашої держави є дуже широкими. Згідно зі ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України [11], торговельне мореплавство – це діяльність із використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей. Підтримуються торговельні зв'язки з усіма портами Середземного, Чорного, Червоного морів, Східної Африки, Персидської затоки, Північної Європи, Південно-Східної Азії, Північної та Латинської Америки, Далекого та Близького Сходу, Індійського океану, Придунайських держав.

Усі порти мають сучасне обладнання, що дає змогу своєчасно приймати, зберігати та відправляти вантажі.

Систему трубопровідного транспорту України згідно зі ст. 2 Закону України «Про трубопровідний транспорт» [12] становлять:

- магістральний трубопровідний транспорт;
- промисловий трубопровідний транспорт.

Стаття 1 розкриває значення термінів:

- магістральний трубопровід – технологічний комплекс, який функціонує як єдина система, до якого входять окремий трубопровід зі всіма об'єктами і спорудами, пов'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або декілька трубопроводів, які виконують транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та побудовані згідно з державними будівельними вимогами відносно магістральних трубопроводів;

- промислові трубопроводи – всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництва, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- та продуктопроводи, міські газопроводи, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи.

Трубопровідний транспорт використовується для транспортування хімічних продуктів, води, вуглеводнів та інших продуктів і речовин із місць знаходження, промислів, виготовлення або збереження до місця їх переробки чи користування, перевантаження та подальшого транспортування. Цей вид транспорту відіграє важ-

ливу роль в економіці держави, завдяки йому є можливість у підприємств, закладів та організацій використовувати прийом, збереження, перевантаження і транспортування трубопроводами, а також транзиту на договірній основі з урахуванням економічної ефективності та пропускної можливості магістральних трубопроводів. Особливе значення надається зовнішньоекономічній діяльності, завдяки чому отримуються необхідні кошти для проведення ремонтних робіт, запровадження новітніх технологій. Трубопроводи пролягають майже всією територією держави та доправляють продукти за її межі. Вони потребують переобладнання та капітального ремонту. Ураховуючи те, що на сьогодні будуються трубопроводи в обхід нашої країни, слід терміново вживати відповідних заходів.

Висновки

Розглядаючи сучасний етап і можливості діяльності транспортної системи України, необхідно:

1. Ретельно вивчити можливості участі України в міжнародних транспортних коридорах.

2. У подальшому використовувати об'єкти, побудовані для проведення Євро-2012.

3. Активізувати будівництво власних літаків, потягів, автомобілів, відновити будівництво водного транспорту.

4. Вжити невідкладних заходів щодо функціонування трубопровідного транспорту як транзитного.

5. Підготувати та прийняти нормативні акти відносно їх адаптації до діючого законодавства зарубіжних країн, особливо Європейського Союзу.

Список використаних джерел

1. Указ Президента України від 12 травня 2011 р. № 581/2011 «Про Положення про Міністерство інфраструктури України» // Офіційний вісник України. – 2011. – № 37. – Ст. 1513.
2. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 1994 р. № 703 «Про організацію виробництва пасажирських вагонів» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/703-94-%D0%BF> – Назва з екрану.
4. Поточні матеріали Укрзалізниці станом на 1 січня 1999 року.
5. Паромная переправа Ильичевск – Варна / Под ред. Кацалухи В.М. – К., 1999. – 128 с.

6. Київметробуду – 50. Траса в майбутнє. – К., 1999. – 288 с.
7. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
8. Указ Президента України від 9 грудня 2010 р. № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» // Офіційний вісник України. – 2010. – № 94. – Ст. 3334.
9. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46. – Ст. 1881.
10. Водний кодекс України від 6 червня 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 24. – Ст. 189.
11. Кодекс торговельного мореплавства від 23 травня 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
12. Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 29. – Ст. 139.
13. Офіційний сайт КП «Харківський метрополітен» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.metro.kharkov.ua/uk/article/view/id/40/> – Назва з екрану.
14. Днепропетровский метрополитен / Dnipropetrovsk metro [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://metro.dp.ua/information.html> – Назва з екрану.
15. Указ Президента України «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» від 6 квітня 2011 року № 370/2011 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 29. – Стор. 17. – Ст. 1219.
16. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці : Про УЗ : Загальна інформація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/general_information/ – Назва з екрану.