

Жук В. О.,
магістрант
Навчально-наукового інституту
права та підготовки фахівців для
підрозділів Національної поліції
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
Ділігул А. С.,
доцент кафедри
цивільного права та процесу
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук

ДОСЛІДЖЕННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

В Україні транспортна діяльність робить значний внесок у створення валової доданої вартості (ВДВ) – 13 % у 2012 році за даними Держстату України, тоді як вартість основних засобів (за попередніми оцінками) – національне виробництво 35 % із загальної вартості потенціалу середня кількість зареєстрованих штатних працівників у галузі становить понад 935 000 осіб. В Україні пролягає 21 900 кілометрів залізниць, 169 400 кілометрів автомобільних доріг, майже 2,2 мільйона кілометрів внутрішніх водних шляхів, 18 морських і 10 річкових портів, 36 аеропортів. Транспортний комплекс в Україні поєднує різні види транспорту, такі як: Хайхе, автомобільний, залізничний, авіаційний, трубопровідний. Рівень розвитку транспортної системи країни є одним із найважливіших показників її технічного прогресу. В умовах інтеграції в європейську та світову економіку зростає потреба у високорозвиненій транспортній системі – вона має стати основою для ефективного входження України в міжнародне співтовариство та мати в ньому місце, рівнозначне державі успіху. Транспортна галузь України за останні роки зазнала значних змін і наразі перебуває в активній фазі реформування [2, с. 123].

Тому необхідно провести детальний аналіз усіх ключових елементів транспортної системи України. Україна. Для забезпечення економічного функціонування країни різні види транспорту повинні бути взаємопов'язані та узгоджені при перевезенні вантажів. Якщо розглядати стан транспортної системи сьогодні, у червні 2014 року, то здається, що криза в транспортній галузі вже давно. В Україні продовжили скорочуватися обсяги вантажних перевезень. Крім того, дивлячись на результати 2013 року, загалом результати виглядають гірше, ніж у попередні роки, які часто називають кризовими. Це можна пояснити тим, що загальна несприятлива економічна ситуація

призвела до скорочення промислового виробництва, а також призвела до різкого скорочення транзиту вантажів територією України. Держкомстат ще не оприлюднив результати транзиту за весь 2013 рік, але останні доступні дані – за дев'ять місяців року – свідчать про падіння транзиту вантажів усіма видами транспорту за цей період на 7,7 %.

Битва за транзит програна і, здається, незворотна. Основною причиною падіння трафіку експерти називають перенаправлення російських вантажів з України в російські порти. Згідно зі статистичними даними Держстату, за 11 місяців 2013 року обсяг перевезень вантажів у країні різними видами транспорту (включаючи трубопровідний) становив 689,2 млн. тонн, що на 3,6% менше, ніж за аналогічний період 2013 року. Якби останній місяць року суттєво не вплинув на статистику, то падіння вантажопотоку відбувалося б другий рік поспіль (востаннє зростання було у 2011 році – 7,4 %). Минулого року обсяги вантажоперевезень впали майже в усіх галузях, крім автомобільного транспорту: з них за 11 місяців спостерігалось незначне зростання на 1,1 %.

У 2013 році «Укрзалізниця» зберегла тенденцію до зниження, встановлену минулого року. Загалом за рік перевезено 443,5 млн тонн вантажів, що на 3 % менше, ніж у 2012 році (на 2,9 % у 2012 році). Востаннє зростання вантажоперевезень залізницею було в 2011 році, тоді показники «України» зросли на 8,6 %, а в 2010 році досягли 10,6 %. Таке враження, що криза в залізничних вантажних перевезеннях тільки почалася, і це ще неправда, що вона досягла межі. Щоправда, 2009 рік був найважчим за останні роки, коли залізницею було перевезено 391 млн тонн вантажів. Результатом морських перевезень стало скорочення перевалки на 1,9 %. Підсумки також підкріплюють повільну, але стійку негативну динаміку в морському порту: перевалка вантажів минулого року впала на 0,7 %. За останні 5 років, починаючи з 2009 року, ця тенденція до зниження була перервана лише в 2011 році, коли порту вдалося збільшити вантажопотік на 4,7 % (головним чином за рахунок зростання експорту сипучих вантажів, особливо руди та вугілля, і збільшення перевезень).

За рік обсяг перевалки портами і терміналами різних форм власності склав 162,26 млн. тонн. Цього року морський порт перевалив 148,1 млн тонн вантажів. Варто зазначити, що зараз, коли Адміністрація морського господарства (у формі створеної минулого року Адміністрації морських портів України) починає публікувати детальну статистику показників портового виробництва, починають прояснюватися певні нюанси. Наприклад, у боротьбі за вантажопотік приватні компанії набагато успішніше працюють на причалах, орендованих у АМПУ, або на власних причалах. Якщо брати до уваги лише річні результати діяльності державних портів, то сектор впав більш ніж на 10 %. Проте фізичні особи, які працюють на власних терміналах, у 2013 році спостерігали збільшення перевалки на 7,7 %. Структура вантажних перевезень у зовнішньоторговельному напрямку залишається неоднорідною, єдиною загальною тенденцією в ключовій підгалузі транспорту є катастрофічне скорочення транзиту.

До 2012 року завдяки економічній ситуації та різноманітним тарифним хитрощам «Укрзалізниці» вдавалося підтримувати зростання транзиту. У 2010 році залізничний транзит зріс на 2,7 %, а в 2011 році – на 9,2 %. Але попри це експерти починають попереджати, що спокушатися цими показниками ще рано. На підтвердження своїх слів довелося недовго: у 2012 році транзит впав на 17,9 %. Цього року ситуація погіршилася – залізничний транспорт втратив ще 18,7 % транзитних перевезень.

В абсолютному вираженні транспортні втрати за два роки склали 16,5 млн. тонн. Зрозуміло: ці 16,5 мільйона тонн – це взірць щорічної перевалки вантажів у найбільшому в Україні морському порту Іллічева. У морському порту перетин кордону був таким же жахливим: тут на 23 % менше. Це перевищує збиток 2012 року – мінус 18,5 % – у 8 мільйонів тонн в абсолютному вираженні. З урахуванням тих 6 млн тонн, які були втрачені транзитом рік тому, ці 14 млн тонн – загальний річний вантажообіг ще одного порту з першої п'ятірки, наприклад Маріуполя. Відверто кажучи, таке «подвійне» порівняння не зовсім коректне, оскільки втрачені трансфери залізницею та портом фактично є одним і тим же вантажем. Залізничний рух зменшується, оскільки з України залишають російські транзитні вантажі, які раніше проходили через українські порти, а тепер перенаправляються в російські порти. Що стосується залізниць, то певною мірою ситуацію врятував експорт: у цьому напрямку обсяг вантажоперевезень зріс на 3,2 %.

І імпорт, і внутрішні поставки мали негативні результати: мінус 0,5 % і 4,3 % відповідно. Внутрішні перевезення впали на тлі падіння промислового виробництва: -5 % за підсумками 11 місяців 2013 року. Падіння залізничного транспорту виявилось більш відчутним, якби не експорт. У свою чергу, темпи експорту визначають зернові, оскільки інші основні товари зовнішньої торгівлі України – важкі метали, металовироби та добрива – переживали не найкращі часи. Саме ці вантажі найбільше сприяли загальному падінню обсягів перевезень у 2013 році. Лідерами падіння бази залізничних вантажів стали нафта (-14,9 %), хімікати (-12,8 %), вугілля (-2,9 %), чорні метали (-2 %). У розрізі портів зросли обсяги як імпорту, так і експорту, тобто загальну тенденцію падіння формує транзит. За номенклатурою вантажопотоків найбільше постраждала перевалка, можливо, нафта: переробка в морських портах впала в середньому на 45,3 %. На державному причалі падіння сталося понад півтора рази.

Експорт добрив через українські порти впав на 36 %, а через державні причали – майже на 50 %. Тенденції розвитку державних і приватних форм власності на вугілля і руди протилежні. Стивідори, пов'язані з АМПУ, скоротили перевалку цих вантажів на 8 % і 5 % відповідно, а на приватних причалах перевалка тих же вантажів зросла на 13 % і 25 %. У середньому по морських портах, включаючи перевалку з терміналів, орендованих приватними компаніями АМПУ, перевалка вугілля зменшилася на 4,8 %, а руди зросла на 6,2 %. Зменшення обсягів перевалки нафти відбулося через

зменшення обсягів перевалки через українські порти. У 2013 році було перевантажено 1,9 млн тонн перевалки нафти, що становить 43 % від обсягу перевалки 2012 року.

Основна причина цього – вихід російських вантажів з українських портів. Те саме стосується скорочення перевалки вугілля. Транзит вугілля через українські порти в 2013 році становив лише 56 відсотків від 2012 року. Трохи інша ситуація з добривами, де обвал перевалки спричинений експортом. «Несприятлива позиція виробників на міжнародному ринку добрив у середині року в поєднанні з високими цінами на сировину (природний газ) призвела до зупинки українських заводів, внаслідок чого експорт українських добрив через порти впав на 36 % у 2013 р. Російські виробники можуть здешевлювати сировину, їх не вплинула несприятлива цінова кон'юнктура, тому відвантаження добрив у порт скоротилося лише на 15 %. Зрозуміло, що такий сумний аналіз транспортна галузь сьогодні головним чином пов'язана з політичною ситуацією в Україні, країні. Рецесія економіки також відіграла важливу роль, що, у свою чергу, пов'язано з тим, що можна побачити, що українська транспортна галузь тісно пов'язана з росією, ще й тому, що основний ринок збуту продукції українського виробництва знаходиться в росії. А транспортна система України інтегрується в європейську та світову транспортні системи.

Основною проблемою морського транспорту є збільшення частки суден, технічний стан яких не відповідає сучасним вимогам, що призводить до конфліктів, катастроф і погіршення екологічної обстановки морських акваторій і портових міст. Найбільшим морським портом України є Одеса, яка має регулярне сполучення з понад сотнею країн світу. Він поставляється з контейнерними перевезеннями. У перспективі роль Одеського портового комплексу (Одеса, Іллічівськ, Південний) в Україні зросте після завершення будівництва нафтового терміналу в порту Південний, що приймає нафту з танкерів. Судноплавство поглибить спеціалізацію, контейнеризацію, збільшиться використання танкерів і легких суден. У перспективі зростатиме роль повітряного транспорту в тіснішій інтеграції України в європейські та світові соціально-економічні структури. У зв'язку з цим необхідна реконструкція міжнародного аеропорту, розширення рухомого складу та створення нового міжнародного аеропорту.

Слід зазначити, що створення національних транспортних коридорів є дуже вигідним для України, і для забезпечення їх функціонування, тобто обробки контейнерів, трейлерів та інших вантажів, створюється транспортно-складський комплекс (ТСК). Реалізуючи на своїй території проекти зі створення міжнародних транспортних коридорів, Україна отримає доступ до дуже важливого потоку транзитних вантажів, який може досягати десятків мільйонів тонн на рік. Тож, звичайно, відповідний прибуток. Вивчаючи досвід розвинутих країн, використання логістичної системи як ефективного інструменту планування, організації та управління логістикою та супутніми

ій потоками дозволяє скоротити загальні логістичні витрати на 12-35 %, транспортні витрати на 7-20 %, навантажувально-розвантажувальну техніку. і матеріально-технічне збереження витрат 20-30 %, прискорення обігу матеріальних ресурсів на 20-40 %.

Посилаючись на досвід економічно успішних країн, ефективним інструментом у цьому процесі є розробка кластерних моделей як чинника підвищення регіональної конкурентоспроможності. Кластер – це територіальне та добровільне об'єднання підприємницьких структур, наукових установ, установ ринкової інфраструктури та органів влади, спрямоване на підвищення конкурентоспроможності власної продукції, сприяння економічному розвитку регіону та зміцнення конкурентних переваг один одного шляхом синергії ТЛК. Можливі учасники можуть бути: транспортними компаніями; промисловими, будівельними та сільськогосподарськими підприємствами; власниками терміналів і складів; транспортно-експедиторськими компаніями; компаніями, що володіють контейнеровозами та залізничними вагонами; страховими компаніями; посередниками, які займаються пересиланням товарів, обладнання та оформленням документів.

Інвестиційні компанії та відділення банків тощо та висновки цього дослідження. На даному етапі стан транспортної системи України ще не є задовільним. Більшість транспортної інфраструктури слід вважати застарілою та невідповідною сучасним вимогам до її основної функції. По-перше, це залізничний та автомобільний транспорт. Зокрема, автомобільні смуги за багатьма параметрами не відповідають європейським стандартам. Проблеми з морським, річковим і повітряним транспортом пов'язані з величезним фізичним і психічним навантаженням транспортних засобів. Україна повинна проводити єдину державну транспортну політику та розвивати транспортну інфраструктуру. Перший крок у цьому напрямку: запрацювала Рада національного транспортного коридору, запроваджено систему обліку, аналізу та прогнозування транзитних вантажопотоків, яка надає широкий спектр можливостей для поглибленого аналізу та розвитку заходи щодо збільшення потоку.

Міністерство транспорту та Державна митна адміністрація вдосконалюють технологію транзиту вантажів через кордон. Україна має необхідні умови для формування сучасної транспортної системи, що відповідає європейським стандартам. По-перше, це: необхідність повної технологічної перебудови галузі та серйозних організаційних змін для всіх видів транспорту; відповідна ресурсна база та рівень технологічного розвитку обладнання; кваліфікований кадровий потенціал та передовий науково-технічний розвиток; сприятливий природний клімат і географічні характеристики; конкурентоспроможні науково-технологічні проекти, які пройшли належну перевірку та готові до реалізації; зацікавленість іноземних інвесторів вкладати кошти в Україну; стабільна тенденція міжнародного визнання України як європейської країни, бажання працювати з Україною на широкій та довгостроковій основі –

термінова основа Встановлення стабільних комерційних відносин та ключове питання, яке формуватиме європейську політику в майбутньому, схвалено концепцію державної мережі для створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні.

Список використаних джерел:

1. Фришев С. Г., Мельник І. І., Бондар С. М. Загальний курс транспорту: навч. посібник. Київ: Вища освіта, 2006. 162 с.
2. Чернюк Л. Г., Пепа Т. В., Ярош О. М. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України. Київ: Нічлава, 2003. 215 с.
3. Центр Транспортних Стратегій. URL: <http://cfts.org.ua/>
4. Агеєв О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи. *Урядовий кур'єр*. 2005. № 71. С. 14.
5. Кулініч В. М. «Євростар» Брюсель-Харків – втілення європейської транспортної ідеї! *Технології транспортування та збереження вантажів*. 2006. С. 20-21.
6. Лізанець М. Прикордонний регіон України в системі зовнішньоекономічних зв'язків (на прикладі Закарпатської області). *Регіональна економіка*. 2006. № 2. С. 116-123.
7. Пикулик О. Б. Пріоритетні напрямки розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Економічні науки*. 2008. № 7. С. 284-291.
8. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄСП. *Економіка України*. 2005. № 3. С. 4-19.
9. Данько М. І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів. Харків: УкрДАЗТ, 2008. 169 с.
10. Дикань В. Л. Економічний аналіз ефективності діяльності залізниці: навч. посібник. Харків, 2004. 161 с.
13. Дейнека О. Г. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта. *Залізничний транспорт України*. 2001. № 2. С. 2-6.

Журавель О. Є.,
доцент кафедри
цивільно-правових дисциплін
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СІМЕЙНИХ ВІДНОСИН В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Відповідно до Указу Президента України № 64/2022 від 24 лютого 2022 року в Україні введено воєнний стан у зв'язку із військовою агресією російської федерації, який продовжує діяти по теперішній час. З введенням воєнного стану законодавство України зазнало деяких змін, але на сьогоднішній день нормативно-правові акти потребують значного перегляду. Головними джерелами регулювання семейних стосунків є Конституція України [1] та Семейний кодекс України [2].