МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
Циклова комісія соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної підготовки

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни «Транспортне право»
вибіркових компонент освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
Аеронавігація

за темою № 10- Взаємодія усіх видів транспорту

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО
Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від _26.09.22 р. № 9

СХВАЛЕНО
Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного
університету внутрішніх справ
Протокол від _19.09.22_ № 2

ПОГОДЖЕНО
Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з гуманітарних та соціально-
економічних дисциплін
Протокол від _23.09.22_р. № 9

Розглянуто на засіданні циклу соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної підготовки, протокол від 14.09.2022 № 4

Розробники: викладач циклової комісії соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної підготовки, спеціаліст вищої категорії Хомяк О.В.

Рецензенти:

1. Викладач циклової комісії соціально-гуманітарних дисциплін та фізичної підготовки КЛК ХНУВС, к.пед.н., доктор філософії, спеціаліст вищої категорії, Кірюхіна М.В. .
2. Доцент кафедри юридичних наук Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського кандидат юридичних наук Латишева В.В.

План лекції

1. Поняття взаємодії підприємств різних видів транспорту. Її форми й види. Правові основи взаємодії.
2. Форми та види взаємодії між видами транспорту.
3. Правові основи взаємодії підприємств різних видів транспорту.

Рекомендована література:

Основна:

1. Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський. Транспортне право України. К.: Дрінком Інтер, 2002.
2. Е.Ф. Демський. Транспорт, пасажир, право. К.: Сусп-во «Знання» УРСР, 1987.

Текст лекції

1. Поняття взаємодії підприємств різних видів транспорту.

Зміни, що відбулися за останні 20 років в політичному, соціально-економічному та виробничо-господарському аспектах життєдіяльності держави, визначили зміни у виконанні вантажних перевезень різними авдпми транспорту. Змінилися кількісні та якісні показники перевезень, виникли нові пріоритети і вимоги до якості транспортного обслуговування, виникають нові шляхи сполучення і транспортні зв'язки.

Все це відбувається на тлі погіршення технічного стану об'єктів транспортної інфраструктури, в першу чергу транспортного флоту та перевантажувальної техніки.

Потрібне чітке та ефективну взаємодію всіх видів транспорту в регіональному масштабі. Основою економічної координації є система планування перевезень, що дозволяє обґрунтовано визначати потреби в перевезеннях і правильно розподіляти їх за видами транспорту таким чином, щоб забезпечити повне і своєчасне задоволення всіх потреб у перевезеннях при найбільш ефективне використання кожного виду транспорту з урахуванням раціональних форм використання. У розвитку транспорту належить подолати недоліки, які проявляються у відставанні транспорту від потреб у перевезеннях, обмежену пропускну здатність головних магістралей річкового, морського та автомобільного транспорту, сезонності роботи транспортної мережі, диспропорції внутрішньогалузевої виробничої структури. Все більш важливе місце набуває розробка і впровадження нових транспортних технологій і техніки, питання узгодження і кооперування діяльності різних видів транспорту і перерозподілу між ними обсягів перевезень.

Рішення проблеми полягає не тільки в скороченні витрат на перевезення вантажів, ефективне використання матеріальних, трудових і фінансових

ресурсів, але і в підвищенні якості транспортного обслуговування. Це можливо тільки на основі дослідження та обліку регіональних факторів, що визначають рівень ефективність правового регулювання транспортної сфери, особливо щодо взаємодії різних видів транспорту. Основна маса вантажних і пасажирських перевезень здійснюється за участю 2-х і більше видів транспорту. Так 80% вантажів, що прибувають в порти, передається на залізницю (на річкових 50%). Практично вся нафта з трубопроводів передається на інші види транспорту, а автомобіль взаємодіє з усіма видами транспорту, особливо великий його вага для пасажирських перевезень. Пунктами взаємодії є транспортні вузли. Раніше транспортні вузли в силу свого історичного розвитку, відомства, приватні володіння, географія, топографія будувалися без урахування швидкого переходу вантажів з одного виду на інший. Транзитний пасажир купував нові документи на перевезення вантажу і проїзд. Вантаж в цих пунктах перевантажуються. Тільки з введенням змішаного прямого сполучення власники вантажу звільнялися від турботи перевантажувати свій товар. У взаємодії різних видів транспорту має відродитися ЕТС (Єдина транспортна система).

Відносно міжнародних перевезень, треба зазначити, що Україна на сучасному етапі поступово інтегрується в міжнародну спільноту. Одним із проявів такої інтеграції є її участь у міжнародних транспортних коридорах. Створення таких транспортних коридорів - це реальна можливість різко підвищити товарообіг між країнами Європи та Азії, а відтак підвищити ефективність використання вигідного транзитного розташування України. Відомо, що одна тонна транзитного вантажу дає прибуток у три-чотири долари. Неважко уявити майбутню прибутковість української частини міжнародних транспортних коридорів. Так, для прикладу, Україна має найвищий в Європі транзитний рейтинг - 3,11. Польща, яка має другий рейтинг - 2,72, щороку отримує прибутків від транзиту вантажів на суму 3,2-3,7 млрд доларів США.

Сьогодні за концепцією, прийнятою 1994 р. на Пан'європейській конференції, через територію України прокладено чотири транспортні коридори:

№ 3: Берлін - Вроцлав - Львів - Київ;
№ 5: Трієст - Любляна - Будапешт - Чоп - Львів;
№ 9: Хельсінкі - Київ - Одеса - Бухарест - Олександрополіс;
№ 7 (водний): пролягає через українські порти Ізмаїл і Рені.

Крім того, Україна бере участь у Євроазіатському коридорі: Іллічівськ - Поті - Тбілісі - Баку.

Для успішної участі України в діяльності міжнародних транспортних коридорів слід прискорити оптимізацію транспортних процесів. Взаємодія усіх видів транспорту в умовах перебудови економіки сприяє принциповим змінпм в експлуатаційно-технологічній діяльності, заміні технічних засобів і обладнання та направлена на:

- максимальне зниження собівартості перевезень;

- переоцінювання критеріїв підходу до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;

- забезпечення достатньої швидкості руху транспорту, доставки пасажирів і вантажів;

- забезпечення зберігання вантажів під час перевезення;

- підвищення якості послуг на транспорті.

Взаємодія усіх видів транспорту може значно підвищити фінансові надходження до економіки України. Так, у прогнозових величинах очікується:

а) зростання прибутку від транзитних перевезень на залізничному транспорті в межах 23-25%. Прибуток морських портів зросте на 51%;

6) середньорічний економічний ефект від поліпшення умов руху на автомобільних дорогах перевищить 230 млн грн. Окупність капітальних вкладень у розбудову автомобільних доріг становитиме 6-7 років, залізниць - 8-10 років;

в) на початковому етапі розбудови транспортних коридорів очікується збільшення робочих місць на 15-20 тис. одиниць.

Як негативний момент у цій діяльності слід визнати те, що відповідні заходи впроваджуються ще дуже повільно, без достатніх фінансових надходжень, не зовсім повно з'ясовано правове поле майбутніх інвесторів, не визначені достатньою мірою пільгові тарифи, платежі та податкове обґрунтування. Усе це є негативним фактором у цій діяльності і не сприяє розвитку транспортної галузі в цілому. Як приклад можна навести те, що невдала економічна політика з боку держави сприяє тому, що значна кількість вантажів (транзитних) обходить Україну.

Щодо повітряного і трубопровідного транспорту, слід зазначити, що Україна в особі відповідних компетентних державних органів почала надавати статус міжнародних аеропортам, які розташовані в межах держави. Надання такого статусу передбачає наявність певних умов та ознак і вимагає від відповідних суб'єктів додержання міжнародних норм і стандартів. Усе це дає змогу судити про трансформацію України до цільового міжнародного співробітництва в галузі повітряного транспорту. Розглядаючи питання про трубопровідний транспорт, слід нагадати п;ро перспективу як намір України щодо транспортування каспійської нафти існуючою національною системою трубопроводів як в межах держави, так і поза ними. У цьому проекті має брати участь значна кількість іноземних держав, що надає можливість Україні трансформуватись у міжнародне співробітництво у галузі транспорту.

Узагальнюючи вищенаведене, можна дійти висновку, що в напряму інтегрування України до міжнародних транспортних коридорів відзначається більш удосконалений і якісний рівень взаємодії усіх видів транспорту як елементів єдиної транспортної системи України, так і взаємодія цієї системи з іншими (іноземними) системами та елементами транспорту. Завданням національного транспортного законодавства є поліпшення умов взаємодії, гнучкість регулювання та усунення суперечностей.

У більшості держав світу раціональне взаємодія основних видів транспортних комунікацій перебуває в державній власності. Взаємодія різних видів транспорту полягає у злагодженій і злагодженій роботі транспорту в загальному перевізному процесі. Це взаємодія залежить від багатьох умов правового, економічного, технічного, технологічного, організаційного та управлінського характеру. Правовий аспект вдосконалення юридичних та правових відносин. Основні документи, що визначають взаємини, обов'язки, права і відповідальність транспорту і клієнтури, вантажовідправників, вантажоодержувачів: Статут залізниць, Кодекс торговельного мореплавства, Статут автомобільного транспорту, Повітряний кодекс.

Економічний аспект взаємодії усіх видів транспорту дуже важливий.

1) Розробка єдиних планів перевезення вантажів і пасажирів (річні, оперативні, на квартал, місяць), що дозволяє заздалегідь підготувати рухомий склад або зарезервувати. Особливо велика затримка вантажів при передачі їх з залізниці на річковий транспорт.

2) Встановлення погоджених тарифів на перевезення різного виду транспорту. Необхідно створити систему уніфікованих тарифів, які стимулювали б клієнтуру і транспорт до змішаних перевезеннях.

3) Введення єдиної номенклатури вантажів; розробка уніфікованих планів і звітних показників; економічні показники, що характеризують якість і ефективність перевезення вантажів і пасажирів повинні бути єдиними: - собівартість і вартість перевезень - продуктивність праці - потребные капітальні вкладення - ступінь використання рухомого складу та ін. Досі на всіх видах транспорту є різні методики.

Комплексний розвиток і експлуатація всіх видів транспорту визначається не тільки загальної потреби країни у вантажних перевезеннях, але і розподілом їх між видами транспорту.

Вибір виду транспорту або варіанти перевезень (поєднання двох або більше видів транспорту в здійсненні транспортування певного роду вантажу за єдиним транспортним документом), базується з урахуванням тих умов, за яких кожен з видів виявляється найбільш доцільним.

Вибір економічно доцільного варіанти перевезень вантажів у конкретних кореспонденції проводиться зіставленням наведених народногосподарських витрат, необхідних для виконання певного обсягу транспортно роботи.

Поняття транспорту - це таке суспільне явище, яке призначене задовольняти потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Ці перевезення можуть здійснюватися як в межах однієї держави, так і в межах багатьох держав; як одним видом транспорту, так і його кількома видами. Усе це зумовлено транспортною специфікою, а також такими об'єктивними чинниками, як час і простір, що забезпечують доцільність, ефективність, зручність і вигідність перевезень. Виходячи з цієї специфіки, транспорту притаманна ознака взаємодії.

У широкому значенні цього слова під взаємодією слід розуміти всі відносини, які виникають між підприємствами різних видів транспорту у процесі перевезення пасажирів і вантажів.

У вузькому значенні цього слова правова взаємодія підприємств різних видів транспорту - це врегульовані нормами права правовідносини, які виникають між ними у процесі перевезення пасажирів і вантажів, які закріплені у відповідних кодексах (статутах) окремих видів транспорту та укладених на їхній основі договорах.

З такого формулювання випливає, що:

- головна мета взаємодії - це перевезення (транспортування);

- відносини, що виникають між підприємствами різних видів транспорту - це діяльність з перевезення (транспортування), яка здійснюється не одним видом транспорту;

- правова взаємодія - це врегульована нормами права (і не тільки транспортного) діяльність видів транспорту зі здійснення єдиного транспортного процесу;

- ці правові норми закріплені у відповідних нормативно-правових актах, до яких належать закони та підзаконні акти.

Взаємодія різних видів транспорту може виражатися у різних організаційно-правових формах, наприклад, шляхом послідовного укладення кількох угод перевезення. Відповідно до цього імпортні вантажі, які перевозяться до українських портів морським транспортом, доставляються в ці порти на підставі договору морського перевезення, який оформлюється коносаментом, а вже з портів вантажі відправляються в межах держави за договорами залізничного перевезення вантажів (якщо вантаж перевозиться залізничним транспортом). Слід виділити й таку форму взаємодії, як пряме водне сполучення. У цьому разі транспортування вантажів здійснюють річкові та морські види транспорту.

Зважаючи на те, що обидва ці види належать до однієї галузі водного транспорту, охоплюються єдиним керівництвом Міністерства інфрастуктури України, являють подібні технологічні процеси, не потребують для врегулювання додаткової спеціально-юридичної бази, то й окремого розгляду ця частина теми не потребує.

Територіальна організація транспортної системи ґрунтується на взаємодії усіх видів транспорту.

Формами територіальної організації транспорту є залізничні щії, вузли, автостанції, морські і річкові порти, пристані, аероги. Взаємодія різних видів транспорту здійснюється в транспортних вузлах змішаного типу. Найбільш характерними є змішані перевезення вантажів залізничним і автомобільним транспортом. Технологічна взаємодія залізничного і автомобільного транспорту проходить при змішаному залізнично - автомобільному взаємозв'язку, коли перевезення вантажів розпочато одним видом транспорту, а продовжується воно в пункті перевантаження - іншими.

Автомобільний транспорт забезпечує функціонування виробництва тих регіонів, де відсутні залізниці. Він здійснює перевезення вантажів із залізничних станцій або ж, навпаки, розпочинає перевезення і доставку вантажів у пункти перевантаження на залізничний транспорт, а також при доставці автомобільним транспортом вантажів із складів відправників на залізничні станції вивіз вантажів із станцій на склади отримувача.

Для територіальної організації транспортної системи характерним є поєднання лінійних і пунктових елементів. До лінійних елементів належить мережа шляхів сполучення. Густота цієї мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота (щільність) шляхів сполучення як у цілому, 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, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту.

При цьому економіко-географічне положення істотно вплинуло на проходження транзитних магістралей, трубопроводів, формування транспортних вузлів змішаного типу. Рівнинний рельєф І сприяє повсюдному розміщенню шляхів сполучення. Вихід до узбережжя Чорного і Азовського морів, наявність зручних бухт на їх узбережжі вплинули на будівництво морських портів і розвиток морського транспорту. Наявність судноплавних річок (Дніпро, Дунай, Дністер, Південний Буг та ін.) сприяла розвитку річкового транспорту. В цілому в Україні розвинуті всі види транспорту.

У перевезенні вантажів різко виділяється автомобільний транспорт. Незважаючи на те, що за останні шість жів обсяги перевезення вантажів цим видом транспорту зменшились більше ніж у 3,9 раза, його частка залишається досить високою і становить 70% від загального обсягу перевезених вантажівів транспортною системою України. Стабільними залишаюся обсяги перевезення вантажів трубопровідним транспортом, час як усіма іншими видами транспорту ці обсяги постійно скорочуються. Внаслідок цього частка трубопровідного транс-зрту значно зросла і досягла 13%, що майже дорівнює питомій зі залізничного транспорту (16%).

Основними причинами зниження обсягів перевезень вантажів були: загальна криза в економіці України; скорочення обсягів виробництва основних вантажотвірних галузей; скорочення експортно-імпортних перевезень; нестача транспортних засобів, їх фізичне зстаріння і незадовільний стан; обмеження поставок нової техніки; неповне забезпечення

транспорту паливом і запчастинами та ін. Порушення господарських зв'язків України з країнами СНД гребує створення власної виробничо-ремонтної бази галузі. Середня дальність перевезення вантажів за останні п'ять років не змінилась і в 2010 р. становила: залізничним транспортом - 552 км; морським транспортом- 4388 км; річковим транспортом - 768 км; автомобільним транспортом - 18 км; трубопровідним транспортом - 799 км.

Розвиток змішаних пепевезегь вимагає застосування нової техніки і технології перевезення і перевантаження вантажів, відповідно нового нормативно-правового забезпечення. Одним з перспективних напрямів вдосконалення змішаних залізнично-водних перевезень є використання бесперевантажувальних засобів перевезення, до числа яких відносяться поромні переправи. Будучи найкоротшими сполучними ланками між окремими економічними регіонами країни, поромні переправи покращують транспортні зв'язки, скорочують терміни доставки і витрати на транспортування вантажів.

Переваги поромних перевезень порівняно з перевантажувальним варіантом доставки вантажів викликали їх прискорене зростання як у нас у країні, так і за кордоном. Планується будівництво нових поромних ліній і посилюються існуючі. Однак пропускні можливості поромних переправ ще не можуть задовольнити всіх потреб у перевезеннях, тому необхідно оптимізувати використання технічного оснащення наявних поромних комплексів. Крім того, зростання обсягів перевезень вантажів через поромні переправи вимагає рішення задачі раціонального розподілу перевезень між паралельними ходами.

Таким чином, введення нових поромних переправ і необхідність посилення пропускних здатностей існуючих визначають актуальність проблеми вдосконалення їх роботи, що можливо за рахунок раціоналізації планування перевезень вантажів у залізнично-водних повідомленнях і оптимізації технічного оснащення поромних комплексів.

2. Форми та види взаємодії між видами транспорту.

Транспорт – одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Виділяють такі види транспорту: наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний, гужовий, в'ючний), водний (морський, річковий, озерний), повітряний і електронний. За функціональними особливостями транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це зв'язано з тим, що транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

Пасажирський транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт – галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції,

вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача.

З одного боку, транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування і т. п., а з другого - доставляє готову продукцію до споживача. Таким чином, в процесі виробництва готової продукції транспорт істотно впливає на її собівартість, а звідси - на ефективність і ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва. Зменшити транспортні затрати можна як за рахунок підвищення функціонування транспорту, заміною одного виду іншим, більш ефективним для перевезення даної продукції, так і шляхом удосконалення територіальної організації виробництва, що зменшить транспортні витрати для доставки сировини, паливно-енергетичних ресурсів, устаткування, готової продукції.

Транспорт є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народногосподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районоутворюючого значення. Він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему. Це потребує модернізації старих та будівництва нових транспортних магістралей міждержавного значення.

За призначенням виділяють транспорт загального користування, відомчий та особистого призначення.

Окремі види транспорту не функціонують ізольовано. Виконуючи спільну функцію по забезпеченню народногосподарського комплексу вантажними і пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту формують між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього складається транспортна система, яка розвивається у взаємодії з усім народногосподарським комплексом країни. Транспортна система являє собою територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служби перевезень, які об'єднують всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу у їх взаємодії і забезпечують успішне функціонування народногосподарського комплексу країни в цілому.

Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно - розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів (що перевозяться всіма видами транспорту), а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

Формування системи знань з теоретичних основ формування транспортних систем, збалансованих у техніко-технологічній, економічній та

організаційно-правовій областях та практичному використовуванні методів координації перевізної діяльності видів транспорту на основі комплексної технології, логістичних принципів, оцінки транспортного та позатранспортного ефекту варіантів освоєння перевезень забезпечує ефективне державне управління у сфері транспорту, у тому числі щодо взаємодії усіх видів транспорту.

Різні методики і їх недосконаліть не дозволяє робити точні оцінки ефективності взаємодії видів транспорту. Загалом він зводиться до конструктивної і потужностний уніфікації всіх елементів і ланок різних видів.

Для цього потрібно:

1) погодження пропускний і переробної здібності, стикованих ліній, а також окремих пристроїв у вузлах, наприклад, місткість ж/д шляхів на станціях і причалах порту, потужності перевантажувальної техніки, ємності складів, наявність маневрових засобів та ін.

2) Ув'язування параметрів рухомого складу, вантажопідйомності автомобіля та судна

3) Планування пристроїв вузла, потоковість елементів і їх достатність

4) Створення надійної і зручної системи зв'язку

Технологічний аспект. Враховує підпорядкування операцій обробки вантажів в транспортних вузлах єдиного порядку, без якого швидкий і ефективний перехід вантажів з одного транспорту на інший неможливо. У ЄС діє ЄТП (єдиний технологічний процес). ЄТП - самостійний документ, затверджуваний посадовими особами, наприклад, станції примикання і заводами, автокомбінатам і станцій. Перевезення масових вантажів, які по суті і визначають фінансовий стан доріг і галузі в цілому, як показує досвід, повністю виправдовує себе кільцевий маршрут.

Висновок 3-х сторонніх договорів відбувається між відправниками та залізницею - одержувачем. У договорі встановлюється обсяг, порційність, час відвантаження і термін доставки. Дотримання таких договорів дозволить отримати відмінні результати від цієї нової технології:

1) жорсткі графіки руху вантажних поїздів і оборотів локомотивів

2) єдині технологічні процеси роботи під'їзних шляхів клієнтури і портових терміналів.

У зв'язку з великою конкуренцією автотранспорту дороги повинні активно впроваджувати швидкісні поїзди з контейнерами, контреллейрами (фури). Перевезення цих поїздів планується в транспортних коридорах.

Організаційний аспект. У цьому випадку забезпечується взаємодія:

1) спільною розробкою документації по поліпшенню експлуатаційної роботи, наприклад, контактних графіків, які гарантують узгоджену частоту і рівномірність.

2) прийняття єдиної системи оперативного планування поточної роботи.

Це добові і змінні плани введення єдиного часу та порядок обміну необхідною інформацією. Для тривалих перевезень необхідно узгодження розкладу з іншими видами транспорту, де взаємне очікування повинно бути

мінімальним у пунктах пересадки. Одним із способів отримання ефекту є безперегрузочное повідомлення. На залізничному транспорті це заміна вагонів колісних візків пасажирських поїздів і частини вантажних. У більшої вантажних вагонів вантажі перевантажуються.

Досвід Іспанії та експерименти в Болгарії по використанню нових візків з самоустанавливающимися колесами. Розсунення і зрушення колісних центрів відбувається на ходу на певних ділянках залізниці. Колеса дорогі.

На водному транспорті це застосування суду "ріка-море", а також судна - ліхтеровози не дозволяють виробляти перевантаження з річкового на морський транспорт. Також застосовуються суду "роро". Застосовувалися поромні системи. В останні роки поромні переправи замінюються шляхами з допомогою мостів і тунелів. Movie перевезення - система переміщення залізничних вагонів на спеціальних платформах по шосе до одержувача.

Контрейлерная система перевезення автомобіля причепами і на вагоні-платформі. Дуже поширена в США. Недолік - перевезення "мертвого" вантажу (25-30% від payload). Контейнерні і пакетні перевезення. У 1934 році було створено 900 контейнерів. Тароупаковочные й штучні вантажі до контейнерів йшли за схемою: автомобіль - вагон - автомобіль з переробкою в 6 разів. Застосування контейнерів скорочує переробку до 1 разу.

Основи комплексної теорії транспорту. Всі види транспорту, так чи інакше впливають один на одного. Вони взаємодіють між собою, ізольовано вивчати їх один від одного не можна. Конструкція автомобіля, вагони і контейнери однакові. Дизельні двигуни застосовуються в тепловозах, пароплавах, автомобілях. Сигналізація застосовується на вулицях і автодорогах.

Тягові розрахунки, пропускна здатність, графіки руху за своєю методикою є однаковими для всіх. Застосовувані формули, в принципі, також однакові, відрізняються тільки параметрами.

Основи комплексної теорії транспорту вперше були сформульовані академіком В.М. Образцовим.

Категорії шляху:

- у повітрі - повітряна авіація
- на воді - підводне плавання
- бездушні шляху – космос
- в повітряному середовищі з використанням твердої поверхні (залізниця, автомобілі, монорельс, конвеєри і т.д.)
- в повітряному середовищі з використанням водної поверхні (суду і апарати на повітряній подушці)
- в повітряному середовищі водних середовищах - судна на підводних крилах.

Шляхи характеризуються:

- способами напрямку руху
- що припускаються осьовими і погонними вантаженнями на залізничних, автомобільних дорогах і осіданням судів на водних шляхах

- розрахунковими ухилами (море - 0; Дніпро - 0,00007; гірські річки - 0,01; залізниця - максимум 0,6-0,8; повітряний транспорт - вертоліт - 1)

- величиною шляхових габаритів (залізниця, автомобіль, річкові суду)

- характером і величиною опору.

Основною формою взаємодії підприємств різних видів транспорту є пряме змішане сполучення. Під прямим змішаним сполученням розуміється така система організації перевезень пасажирів і вантажів, за якої перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом на весь шлях прямування і в його виконанні беруть участь два і більше видів транспорту.

Складовими частинами цього поняття є те, що це сполучення:

- пряме, тобто перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом, який оформляється на весь шлях прямування;

- змішане, оскільки у виконанні перевезення беруть участь два і більше видів транспорту.

Прямі змішані сполучення можна диференціювати за видами:

- залізнично-водне (у здійсненні перевезення беруть участь залізничний і морський (річковий) види транспорту);

- залізнично-автомобільне (у здійсненні перевезення беруть участь залізничний та автомобільний види транспорту);

- залізнично-водно-повітряне (у здійсненні перевезення беруть участь залізничний, морський (річковий) та повітряний види транспорту);

- інші види.

Перевезення у прямому змішаному сполученні дуже зручні для відправників (отримувачів) вантажів, пасажирів, бо створюють для них цілу низку переваг:

а) відсутня необхідність отримувати вантаж у пунктах пере валки (перевантаження) та пред'являти його для перевезення за призначенням іншим видам транспорту;

б) немає потреби складати окремі документи для перевезення на кожному виді транспорту;

в) перевезення дешевші, оскільки здебільшого у прямому змі шаному сполученні діють пільгові знижки з тарифів.

Якщо у перевезенні беруть участь два і більше видів транспорту, то має існувати визначене місце, в якому відбувається перехід від одного виду транспорту до іншого. Вже з огляду на те, що в цьому місці змінюються види транспорту, які здійснюють процес транспортування, сам перехід має ознаку універсальності.

Щодо кола цих учасників, то їм притаманні такі специфічні риси. Так, транспортна організація, що уклала договір перевезення в пункті відправлення, є однією стороною, законним представником усіх транспортних організацій на шляху прямування вантажу. Другою стороною, як вже було зазначено, є всі транспортні організації на цьому шляху прямування вантажу. Тобто, в цьому разі наявно багато осіб у зобов'язанні з боку кредитора (за чинними нормами цивільного права). Отримуючи вантаж у пункті перевалки

від попередньої транспортної організації кожна наступна транспортна організація розпочинає виконувати свої обов'язки, які виникли при складанні у пункті відправлення єдиного договору на перевезення.

Транспортування вантажу відбувається за наявності відповідних, належним чином заповнених документів. У взаємодії різних видів транспорту основним документом є накладна на пряме змішане сполучення, яку заповнюють на весь шлях прямування у пункті відправлення. Порядок заповнення накладної визначається у відповідних Правилах перевезень різними видами транспорту. Вантажна накладна характеризується певними особливостями:

- масові вантажі, що відправляються великими партіями через одні й ті самі пункти перевантаження (перевалки), приймаються за однією накладною, складеною на цілий маршрут або групу вагонів;

- у разі здавання вантажу з водного транспорту на залізничний пункт перевалки накладну складають на кожний вагон, а при відвантаженні великими партіями (маршрут чи групу вагонів) -додаткову накладну;

- коли вантаж здають автостанції повагонними відправленнями, накладні складають на кожну окрему партію, маса якої не перевищує вантажопідйомність чи місткість вагона.

3. Правові основи взаємодії підприємств різних видів транспорту. Транспорт - одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Виділяють такі види транспорту: наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний, гужовий, в'ючний), водний (морський, річковий, озерний), повітряний і електронний. За функціональними особливостями транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це зв'язано з тим, що транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

Пасажирський транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт - галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача.

З одного боку, транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування і т. п., а з другого - доставляє готову продукцію до споживача. Таким чином, в процесі виробництва готової продукції транспорт істотно впливає на її собівартість, а звідси - на

ефективність і ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва. Зменшити транспортні затрати можна як за рахунок підвищення функціонування транспорту, заміною одного виду іншим, більш ефективним для перевезення даної продукції, так і шляхом удосконалення територіальної організації виробництва, що зменшить транспортні витрати для доставки сировини, паливно-енергетичних ресурсів, устаткування, готової продукції.

Транспорт є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народногосподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районоутворюючого значення. Він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему. Це потребує модернізації старих та будівництва нових транспортних магістралей міждержавного значення.

За призначенням виділяють транспорт загального користування, відомчий та особистого призначення.

Окремі види транспорту не функціонують ізольовано. Виконуючи спільну функцію по забезпеченню народногосподарського комплексу вантажними і пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту формують між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього складається транспортна система, яка розвивається у взаємодії з усім народногосподарським комплексом країни. Транспортна система являє собою територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служби перевезень, які об'єднують всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу у їх взаємодії і забезпечують успішне функціонування народногосподарського комплексу країни в цілому.

Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів (що перевозяться всіма видами транспорту), а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

Транспортна інфраструктура, що дісталася у своїй основі ще від СРСР, на сьогоднішній день практичний не координується між собою в масштабі країни і навіть окремих регіонів. Крім цього відсутність сучасного дорожнього будівництва не кращим чином позначається на розвитку окремих регіонів країни. Вузи не випускають фахівців в необхідній кількості.

Найбільш гостро питання дефіциті кадрів стоїть в повітряному виді транспорту, де потрібні вузькоспеціалізовані фахівці, такі як пілоти і диспетчери. Крім цього часто виникають конфлікти всередині аеропортів оскільки часто обслуговування взлетно-посадкових смуг, заправки повітряних суден тобто те сектор де використовується автомобільний, залізничний і трубопровідний транспорт належить одній юридичній особі, а будівлю аеропорту іншому власнику, що призводить до зриву графіків, схожа ситуація

складається в морських і річкових портах. Схожа ситуації виникають при взаємодії залізничного та автомобільного видів транспорту, оскільки місця перетину автодоріг із залізничними коліями не розраховані на сучасний трафік, в результаті чого на автодорогах виникають багатокілометрові затори. Ця проблема може бути частково вирішена створення сучасних логістичних центрів оснащених сучасними під'їзними шляхами.

З іншого необхідно модернізувати і розширювати існуючий парк транспортних засобів у всіх видах транспорту. У сфері трубопровідного транспорту проблеми виникають при проходженні трубопроводів по території іноземних держав, в силу політичних причин колись Єдина трубопровідна система СРСР виявилася розділена на частини, в результаті недомовленостей сторін не рідкісні випадки зриву графіка постачань нафти і газу за кордон. В даний час активно будуються альтернативні трубопроводи, але їх створення займає значний час.

Розкриваючи це питання, доцільно визначити ту нормативно-правову базу, яка регламентує взаємодію різних видів транспорту. Згідно зі ст. 39 Закону України «Про транспорт» відносини підприємств різних видів транспорту визначаються кодексами (статутами) його окремих видів:

1. Для залізничного транспорту:

- розділ 5 Закону України «Про залізничний транспорт», «Транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України і взаємодія з іншими видами транспорту»;

- розділ 5 Статуту залізниць України «Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших ви дів транспорту».

2. Для водного транспорту:

- розділ 8 Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР «Перевезення у прямому змішаному сполученні і прямому водно му сполученні за участю інших видів транспорту».

3. Для автомобільного транспорту:

- розділ 7 Статуту автомобільного транспорту УРСР «Пряме змішане сполучення за участю інших видів транспорту».

Отже, учасники транспортної взаємодії у разі приймання-передавання та переміщення вантажів здійснюють діяльність, зумовлену їхньою специфікою та відповідними правовими нормами, що закріплюють цю діяльність. Основним документом, який регламентує діяльність сторін щодо їхньої взаємодії, згідно зі ст. 39 Закону України «Про транспорт», є вузлова угода. Так, у цій статті зазначено, що відносини підприємств різних видів транспорту перевезення пасажирів і вантажів обумовлено укладеними на основі кодексів (статутів) окремих видів транспорту договорами (вузловими угодами).

Вузлова угода (у правовому розумінні цього слова) - це діяльність відповідних транспортних організацій в особі відповідальних посадових осіб, яка визначає умови роботи перевантажувальних (перевалочних)

пунктів, спрямована на встановлення, зміну або припинення юридичних прав і обов'язків учасників вузлової угоди у письмовій формі.

Вузлові угоди можуть бути двосторонніми або багатосторонніми.

Договір (вузлова угода) складається, як правило, строком на три роки. Визначення строку дії вузлової угоди є відносно визначеним поняттям. Так, наприклад, згідно зі Статутом залізниць України цей строк між залізничним і водним транспортом визначається у три роки, а згідно зі Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР цей строк укладання вузлової угоди між водним і залізничним транспортом визначається у два роки. Тобто у відповідних нормативно-правових чинниках спостерігається колізія норм. Проте вирішується це зовсім просто, оскільки за правилами діє та норма, що прийнята пізніше, тобто норма, закріплена у Статуті залізниць України. І строк, на який укладається вузлова угода, визначається у три роки.

Як було зазначено, вузлова угода має свої реквізити та зміст і складається у письмовій формі.

У договорі мають бути відображені:

1. Предмет угоди. Зазначається, наприклад, що залізниця через відповідну станцію здає (приймає), а порт приймає (здає) вантажі прямого змішаного залізнично-водного сполучення.

2. Порядок змінно-добового планування роботи транспортних підприємств.

3. Порядок інформування (про надходження вантажів, способи інформування, строки, хто повідомив, кому повідомили інформацію).

4. Подання заявок (на порожні транспортні засоби із зазначенням, хто і кому передає, строків та способів подання).

5. Порядок і строки добового та змінного планування роботи підприємств, порядок узгодження розмірів навантаження і вивантаження на наступну добу понад добові норми.

6. Передача вантажів і оформлення документів.

7. Порядок і строки розкредитування документів, що складаються при перевезенні.

8. Порядок зважування вантажів, порядок перевірки (кількості місць, стану вантажу тощо).

9. Облік простою.

10. Порядок обліку простою.

11. Оформлення простою.

12. Додаткові умови (залежать від специфіки транспортних під приємств, які беруть участь у взаємодії, а також від специфіки місцевих умов).

Таким чином, вузлова угода є насиченим за змістом документом. У ній зазначено не тільки норми транспортного права, а й інші правові норми. Наприклад, вузлова угода - це, насамперед, договір, а договірне право регулюється Цивільним кодексом України.

Вузлова угода виступає як вольова дія для узгодження між сторонами їхніх прав і обов'язків. Тобто при укладенні вузлової угоди сторони набувають певних юридичних прав і обов'язків. Права сторін:

1. Справляти провізні платежі та збори за перевантаження (пе ревалку). Механізм справляння цих платежів такий:

а) у пунктах відправлення - відправником за відстань переве зення відповідним видом транспорту;

б) у пунктах призначення - одержувачем за неоплачені переве зення всіма видами транспорту;

в) за транзитні перевезення - відправником, одержувачем, екс педитором.

2. Підвищувати добову норму перевантаження (перевалки);

3. Не приймати до перевезення певний вид вантажу, а саме:

а) вантажі, що перевозяться наливом;

б) вибухові та сильнодіючі отруйні речовини;

в) ліс, що прямує водними шляхами у плотах (це поняття визначається у нормативних документах різних видів транспорту, проте у прийнятій 1998 р. новій редакції Статуту залізниць України його вже немає).

4. Приймати вантаж до перевезення залежно від його роду і властивостей (у накладній в такому разі зазначається або вага і кількість місць, або тільки вага) і передавати вантаж отримувачам без зважування (наприклад, штучний вантаж).

5. Право транспортної організації приймати вантаж до перевезення у прямому змішаному сполученні понад план.

6. Пред'являти претензії. Обов'язки сторін:

1. У пунктах перевалки забезпечувати безперебійне й рівномірне надання транспортних засобів під навантаження (розвантаження).

2. Поповнювати раніше не подані транспортні засоби.

3. Поповнювати непред'явлення вантажів чи недовантаження.

4. Відповідати за збереження вантажу.

5. Матеріально відшкодовувати збитки (за невиконання плану перевезень, за затримку засобів під навантаженням (розвантаженням), за втрату, нестачу, псування вантажу).

Слід зазначити, що правовідносини між учасниками вузлової угоди - це дуже значна сфера відносин, в якій на повсякденних стадіях діяльності вирішується цілий комплекс питань, що визначають права і обов'язки сторін на певному етапі взаємодії.

Так, ст. 98 Статуту залізниць України обумовлено, що у пунктах перевалки пломбування вагонів (контейнерів), які перевозяться у прямому змішаному сполученні, та зняття пломб з них виконуються портом. Або у ст. 163 Статуту залізничного транспорту зазначено, що при перевезенні вантажів у прямому змішаному залізнично-водному чи у прямому змішаному водно-автомобільному сполученні перевалочні роботи в пунктах перевалки виконуються засобами портів і пристаней.

Важливе значення має взаємодія різних видів транспорту в експортно-імпортних перевезеннях, які регламентуються міжнародними транспортними угодами, що укладаються між урядами заінтересованих держав або їхніми транспортними органами. Юридичний зміст цих угод полягає в тому, що вони:

- встановлюють права, обов'язки і відповідальність перевізників, вантаж відправників (вантаж отримувачів) та інших користувачів транспортних послуг за договором перевезення (транспортування);
- визначають сферу своєї дії (територіальну, предметну, суб'єктну);
- містять умови перевезень;
- передбачають обов'язок перевізника виконувати належним чином перевезення тощо.

По суті ці угоди містять дві групи правових норм:

1. міждержавного характеру, які визначають права, обов'язки держав у встановленні міжнародного сполучення;
2. відомчого характеру, які координують технічні та комерційні умови перевезень, дії перевізників при здійсненні договору перевезення.

Проблеми подальшого розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі Ігреважно і визначають завантаженість транспортної системи.

Актуальною проблемою транспортного комплексу України є незадовільний стан його виробничої бази. Тому у перспективі приориетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Поряд з цим для створення системи інтермодальних перевезень передбачається налагодження виробництва спеціалізованих технічних засобів – конвейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів. У перспективі планується здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління до-гавкою вантажів.

В цілому формування і розвиток національної транспортної истеми України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямами: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням І антажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом.

Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку.

Разом з тим потрібні нові розробки з проблеми взаємодії внутрішнього водного і наземних видів транспорту з урахуванням регіонального аспекту, перспектив розвитку економіки регіону і транспортної інфраструктури в умовах формування ринку транспортних послуг