

# РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

## Тема 4. Господарство України

*Господарський комплекс України, особливості структури і трансформації в ринкових умовах. Міжгалузеві комплекси та їх роль у розвитку економіки України. Соціальна-інфраструктура. Сільське господарство. Транспорт. Зв'язок. Наука і освіта.*

### Лекції 11

Студента \_\_\_\_ к \_\_\_\_ гр  
факультету \_\_\_\_\_

Упорядники: Коротун С.І.  
к.геогр.н. Романів О.Я.

Рівне 2007

### Зміст

<b>СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО.....</b>	<b>3</b>
Структура сільського господарства.....	3
<b>Сільськогосподарські меліорації.....</b>	<b>5</b>
Зрошувальні меліорації.....	5
Осушувальні меліорації.....	7
<b>Рослинництво.....</b>	<b>8</b>
Зернове господарство.....	8
Технічні культури.....	9
Картоплярство.....	10
Овочівництво.....	11
Баштанні культури.....	11
Багаторічні насадження.....	12
Кормові культури.....	12
Інші галузі рослинництва.....	12
<b>Тваринництво.....</b>	<b>14</b>
Кормовиробництво.....	15
Скотарство.....	16
Свинарство.....	17
Вівчарство і козівництво.....	17
Конярство.....	18
Птахівництво.....	19
Інші галузі тваринництва.....	21
Племзаводи Рівненської області.....	21
<b>Зональність сільськогосподарського виробництва.....</b>	<b>21</b>
<b>Повідомлення Державного комітету статистики України (січень-серпень 2007 р.).....</b>	<b>23</b>
<b>Основні визначення для розділу сільське господарство.....</b>	<b>24</b>
<b>Транспорт.....</b>	<b>27</b>
Автомобільний транспорт.....	29
Залізничний транспорт.....	34
Річковий транспорт.....	37
Морський транспорт.....	38
Повітряний транспорт.....	40
Трубопровідний транспорт.....	42
Інші види транспорту.....	43
Підсумки роботи галузі транспорту за 8 місяців 2007 року.....	44
<b>Усіма видами транспорту.....</b>	<b>44</b>
<b>Зв'язок.....</b>	<b>46</b>
Мобільний зв'язок (дані на жовтень 2007 року).....	47
<b>Наука і освіта.....</b>	<b>50</b>
<b>Основні визначення.....</b>	<b>52</b>
<b>Примітки.....</b>	<b>53</b>

## СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО

Сільське господарство являє собою другу (поряд з промисловістю) сторону матеріального виробництва, яка займається вирощуванням сільськогосподарських культур та розведенням сільськогосподарських тварин для забезпечення населення продуктами харчування, а промисловості - сировиною. "За характером вироблюваної продукції сільське господарство є складовою частиною другого підрозділу суспільного виробництва - виробництва предметів споживання" (М.Пістун, ГЕУ, т.3, с.188). Разом з тим сільське господарство виробляє і деякі засоби виробництва (вирощує посівний і садівний матеріал, продуктивну і робочу худобу, багаторічні насадження тощо), що визначає його особливе положення у загальній структурі економіки країни, де сільськогосподарське виробництво відіграє роль одного з базових напрямків господарювання і одночасно виступає зв'язуючою ланкою між іншими напрямками та галузями народного господарства. Однією з специфічних рис сільського господарства є виразне природне зумовлення його виробничої структури та територіальної спеціалізації - як у жодній з інших галузей економіки, в аграрному виробництві простежується тісний зв'язок з особливостями природного комплексу конкретної території (клімату, ґрунтового і рослинного покриву, поверхневих і підземних вод тощо).

Історично сільське господарство виступає як найдавніший вид господарської діяльності людства. Зокрема, в Україні його зародження пов'язується з періодом трипільської культури (III-II ст. до н.е.).

Саме завдяки безперервному "вростанню" сільськогосподарського виробництва в народне господарство в сучасних умовах високого рівня розвитку продуктивних сил та усупільнення виробництва розпочалося формування своєрідної сукупності ланок економіки (галузей, підгалузей, виробництв, організацій тощо), яка одержала назву *аграрно-промислового комплексу* (АПК). Світовий процес формування АПК, як однієї з провідних частин народного господарства, передбачає поєднання трьох основних сфер економіки - промисловості, що виготовляє засоби виробництва для сільського господарства (сільськогосподарські машини, мінеральні добрива тощо), власне сільськогосподарського виробництва та галузей, зайнятих транспортуванням, збереженням, переробкою і збутом продовольства та сільськогосподарської сировини. У розвитку першої і третьої частин цієї тріади світове співтовариство вбачає основні шляхи вдосконалення сучасних територіальних (по окремих країнах, зонах тощо) і галузевих АПК.

### Структура сільського господарства

Структурну основу сільського господарства в усьому світі, в тому числі й в Україні, складають два напрямки - *рослинництво* і *тваринництво*, які, в свою чергу, складаються з численних галузей і підгалузей. Співвідношення між цими великими групами галузей (напрямами) як за кількістю зайнятих у них працівників, так і за обсягами (вартістю) виробленої продукції, безперервно змінювалося, відображаючи еволюцію економічної політики у світі в цілому та в Україні зокрема.

Сільське господарство України завжди було провідним напрямком господарської діяльності, який значно повільніше, ніж промисловість, реагував на різні політичні, соціально-економічні та інші катаклізми, що періодично збуджують суспільство (війни, революції, зміни кордонів тощо). Не знає сільська робота і страйків та заколотів.

Показовим у цьому відношенні став і новітній етап економічної історії України - на тлі загального занепаду економіки в 90-х роках сільське господарство залишається чи не єдиною діючою ланкою народногосподарського комплексу країни, хоч на його продуктивності і відбилися всі недолугості нашого часу, насамперед, законодавча неврегульованість взаємин з галузями промисловості, що обслуговують сільське господарство і

переробляють його продукцію (ціновий диспаритет), відсутність чітких державних підходів до організації сільської праці, заполітизованість підходів до проблеми власності на основний засіб сільськогосподарського виробництва - землю і таке інше.

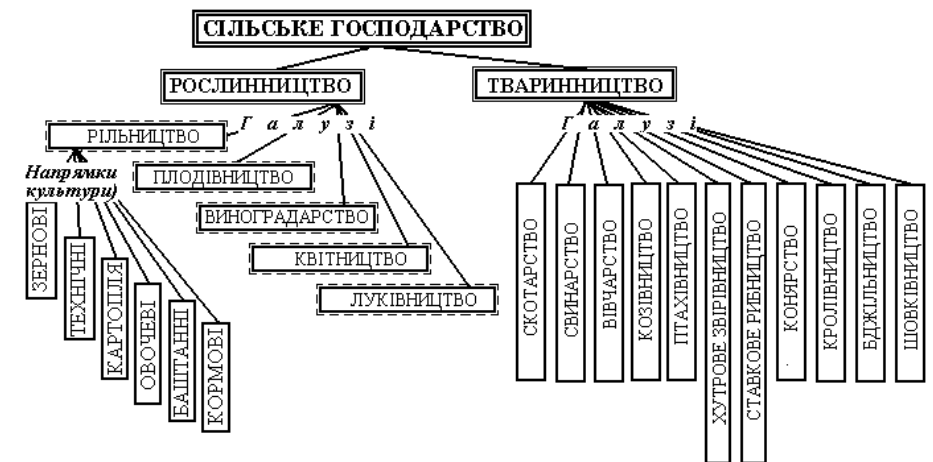


Рис.4.13. Схема загальної структури сільського господарства (на прикладі України)

Основними ланками сучасного сільського господарства в Україні виступають сільськогосподарські підприємства різних форм власності, серед яких чільне місце посідають підприємства, засновані на засадах колективної праці селян. Поряд з ними функціонують різноманітні приватні господарства: особисті підсобні господарства населення, селянські (фермерські) господарства, колективні сади і городи, дачні ділянки тощо.

*Продукція сільського господарства* в цілому визначається у грошовому обчисленні як сума продукції рослинництва і тваринництва. При цьому *обсяг продукції рослинництва* визначається у порівняльних цінах за *обсягом валового збору сільськогосподарських культур* у всіх категоріях господарств та *незавершеного виробництва звітного року* - витратами на посів озимини та на підготовку ґрунту під посіви ярих культур у наступному році тощо). *Обсяг продукції тваринництва* визначається кількістю одержаного приплоду та обсягом вирощеного за рік молодняка худоби, приросту дорослої худоби при її відгодівлі, а також кількості основної продукції тваринництва (молока, м'яса, вовни, яєць та ін.) у порівняльних цінах. За обсягами валової продукції окремих культур (або споріднених груп сільськогосподарських культур, наприклад, зернових) визначається *середня урожайність* цих культур (на 1 га зібраної площі).

Саме грошовий вираз продукції сільського господарства відкриває шляхи для порівняльних оцінок ефективності сільськогосподарського виробництва як у часі (в динаміці), так і у просторі, хоч досить часто для цього використовують і натуральні показники (абсолютні - валовий збір окремих культур у рослинництві, виробництво м'яса, молока, вовни, яєць та іншої продукції тваринництва або відносні - урожайність, поголів'я худоби на одиницю площі сільськогосподарських угідь, посівів зернових тощо).

Зниженими показниками обсягів сільськогосподарського виробництва характеризуються також посушливі регіони Південного Степу.

Крім згаданих вище показників, що відображають продуктивність сільськогосподарського виробництва, при економіко-географічних аналізах ефективності сільського господарства, часто користуються спеціальними економічними показниками, серед яких

згадаємо енергоозброєність (потужність всіх джерел енергії, що обслуговують виробничий процес - механічні та електричні двигуни, електроустановки, жива тяглова сила), виробничі основні фонди (у тому числі основні фонди сільськогосподарського призначення), фондоозброєність праці (частка середньорічної вартості основних фондів, що припадає на одного працівника, зайнятого у сільському господарстві), фондозабезпеченість (розмір основних фондів сільськогосподарського призначення в розрахунку на 100 га сільськогосподарських угідь) та ін.

## СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКІ МЕЛІОРАЦІЇ

Земельний фонд України відрізняється надзвичайною строкатістю і неоднорідністю по окремих регіонах держави. Це повністю відноситься і до основного виду земельних ресурсів - земель сільськогосподарського призначення, де на передній план (крім природної родючості ґрунтів, зумовленої наявністю гумусу) виходять режим зволоження, вміст мінеральних речовин (солей) тощо. Саме за цими показниками сільськогосподарські землі України у першому наближенні можна розділити на дві великі групи - землі з надмірним зволоженням (Полісся, Прикарпаття) та недостатньо зволожені, часто засолені ґрунти степової смуги (особливо у Південному Степу). Оптимальні умови для землеробства мають лише порівняно невеликі площі у лісостеповій зоні України. Отже, господарське використання земель в Україні завжди пов'язувалося з необхідністю штучного поліпшення їх якості - меліорації (від лат. melioratio - поліпшення). Активного втручання людини потребує і природний розподіл вологи, про територіальну нерівномірність якого теж ішлося у першій частині посібника. В залежності від господарського призначення меліоративних заходів розрізняють меліорації для лісового господарства, водного господарства, рекреації, містобудування, транспорту тощо. Проте найпоширенішим видом меліорації є поліпшення земель, призначених для сільськогосподарського використання. За об'єктами впливу на природу сільськогосподарські меліорації поділяють на водні, земельні, кліматичні, фітомеліорації (перетворення рослинного покриву) тощо. Найбільш поширеним і універсальним видом сільськогосподарських меліорацій є гідротехнічні меліорації, які, спрямовуючись головним чином на раціональний перерозподіл поверхневих і підземних вод, одночасно впливають і на всі інші компоненти природного середовища. Саме тому широко вживаний термін "меліорація" часто розглядається як синонім поняття "гідротехнічні меліорації". Зважаючи на згадану регіональну специфіку природного комплексу України, розрізняють два основних напрямки гідротехнічних меліорацій - осушувальні та зрошувальні. За поширенням і господарським значенням чільне місце посідають зрошувальні меліорації.

### Зрошувальні меліорації

Критерієм для призначення зрошуваних меліорацій або, як їх часто називали - іригації (від лат. irrigatio - зрошення), виступає водний баланс території, основним показником якого виступає так званий індекс сухості  $K_3$ , що визначається за відношенням випаровуваності (кількості вологи, яка може випаровуватися за даних метеорологічних умов) до кількості атмосферних опадів, які випали на досліджувану територію за відповідний проміжок часу (рік, сезон, місяць): при  $K_3 = 1-2$  територія відноситься до зони нестійкого зволоження, при  $K_3 = 2-3$  - до зони недостатнього зволоження, а при  $K_3 > 3$  - до посушливої зони. Більша частина території України (Степ) лежить у межах останніх двох зон, а відтак потребує штучного зволоження. Якщо прийняти до уваги, що у Лісостепу, який належить до зони нестійкого зволоження, і навіть на Поліссі та Прикарпатті, які лежать у зоні достатнього зволоження ( $K_3 < 1$ ), періодично повторюються посушливі роки або й серії таких років, стане зрозумілою теза про домінуючу роль зрошувальних меліорацій в Україні.

На загал землі, що потребують штучного зрошування (пересушені, недостатньо зволожені, надмірно засолені тощо), об'єднують під назвою *меліоративний фонд зрошування* або *іригаційний фонд*. Саме за поширенням таких земель та рівнями їх меліоративного перетворення (освоєння) можна скласти уяву про сучасну географію галузі. Південь нашої держави, що став основною ареною розвитку зрошення, характеризується переважанням плоскорівнинного рельєфу, який сприяє спорудженню велетенських зрошувальних систем (з площами зрошування у десятки тисяч гектарів). Основними джерелами води для зрошування тут служать пониззя великих річок (Дніпро, Південний Буг, Інгул, Інгулець та ін.), системи штучних каналів і водосховищ, звідки вода подається до зрошуваних ланів за допомогою насосів через зрошувальну мережу - відкриті і закриті водогони (канали, лотки, трубопроводи). *Сучасна зрошувальна система складається з кількох основних елементів*: джерела зрошування, головної водозабірної споруди (насосної станції), зрошувальної мережі, гідротехнічних споруд на каналах та їх перетинах. До складу меліоративної системи входять також шляхи сполучення, лінії енергопередач і зв'язку, лісосмуги, що простягаються здебільшого вздовж каналів, і різноманітні об'єкти експлуатаційного призначення (виробничі, адміністративні, комунально-побутові та інші будівлі). За особливостями конструкції розрізняють *три типи зрошувальних систем - відкриті, закриті та комбіновані*.

На практиці розрізняють кілька **основних видів зрошувальних меліорацій**.

*Регулярно діюче правильне зрошування* забезпечує подачу води у встановлені терміни в необхідній кількості у будь-яку частину зрошувальної системи. Цей вид зрошування є основним на зрошуваних масивах України. Він поширюється більш як на 85% зрошуваних площ.

*Обводнення* являє собою поліпшення водозабезпечення господарської діяльності та побутових заходів у маловодних районах шляхом раціонального використання місцевого поверхневого і підземного стоку або подачею води через канали з районів, що мають більші запаси води.

*Одноразове зрошення* (лиманне чи паводкове) передбачає затримування за допомогою земляних валів талих або паводкових вод, що стікають по поверхні, причому затримана вода просочується в ґрунт, створюючи в ньому необхідний для сільськогосподарських рослин запас вологи.

*Спеціальні види зрошування* опираються на використання стічних вод підприємств і каналізаційних систем населених пунктів, які містять у собі різноманітні поживні речовини для рослин (підживлюючи зрошування) або на подачі до ланів відпрацьованих вод теплових, атомних та інших електростанцій (утеплюючи зрошування).

*Розміщення зрошуваних площ* в Україні має виразні зональні ознаки - у степовій зоні концентрується майже 84% зрошуваних земель і ними користується близько 43% розташованих у Степу господарств, в той час як у лісостеповій - близько 16% (14% господарств), а у Поліссі зрошення взагалі носить фрагментарний характер і проводиться на невеликих масивах лише в окремих господарствах. Ще більш виразно сучасна територіальна диференціація зрошувальних меліорацій в Україні простежується при співставленні рівнів (масштабів) зрошування по окремих областях. Так, основна маса зрошуваних площ концентрується у межах Херсонської, Запорізької, Одеської, Дніпропетровської областей та Кримської АР. Основними джерелами водопостачання для зрошуваного землеробства, як згадувалося, виступають південні водосховища Дніпровського каскаду (особливо Каховське), пониззя Дунаю, Дністра, Інгулу, Інгульця, інших великих і середніх річок південної України та описані раніше унікальні комплексні і спеціалізовані зрошувальні канали.

Майже всі зрошувані землі на Україні *використовуються* як сільськогосподарські угіддя, причому основна маса зрошуваних площ іде на поповнення найбільш важливого й інтенсивно освоюваного виду цих угідь - орних земель (ріллі). Помітне місце посідають на масивах зрошення багаторічні насадження, особливо у Криму, Херсонській та

Одеській областях. Значно меншу роль на зрошуваних землях України відіграють пасовища, незначна частка зрошуваних земель відведена під сіножаті.

Серед основних сільськогосподарських культур, що вирощуються на зрошуваних землях України, - зернові, цукрові буряки, соняшник, картопля, овочі, кормові коренеплоди тощо.

### Осушувальні меліорації

Під *осушуванням* розуміють комплекс гідромеліоративних та інших заходів, спрямованих на ліквідацію або запобігання надмірного зволоження земель. Осушування проводиться з різною метою (для різних видів будівництва, транспорту, рекреації тощо), проте головним напрямком проведення осушувальних робіт стало забезпечення оптимальних умов для вирощування сільськогосподарських культур (насамперед з огляду на ступінь зволоження ґрунту на глибині розташування кореневих систем сільськогосподарських рослин). За особливостями будови і перезволоження прикореневого шару ґрунтів розрізняють три основних види надмірно зволених земель.

- *Надмірно зволожені мінеральні землі* - це території, на яких широко розвинений дерново-підзолистий процес ґрунтоутворення і які підлягають періодичному перезволоженню (навесні, восени або й влітку, під час тривалих циклонічних дощів), що призводить до затримки сільськогосподарських робіт, вимокання культур, і зрештою - до зниження або й повної втрати врожаю.

- *Заболочені землі* характеризуються розвитком на них вологолюбної рослинності та початковими стадіями торфоутворення (потужність торфового горизонту не перевищує 30 сантиметрів).

- *Болота* - це частини земної поверхні, де завдяки надмірному зволоженню розвивається вологолюбна рослинність і активно протікають процеси торфотворення (потужність торфу у неосушеному стані перевищує 35 см).

Всі три типи надмірно зволених земель, що потребують гідромеліоративних заходів для вирощування сільськогосподарських культур, а отже становлять основний об'єкт осушувальних меліорацій, об'єднують під умовною назвою "*меліоративний фонд осушення*". Меліоративний фонд осушення визначається або в абсолютних одиницях - гектарах чи квадратних кілометрах, або у відсотках від загальної земельної площі розглядуваного господарства, природного чи адміністративного регіону). До складу меліоративного фонду включаються також меліоровані землі, на яких проведеними раніше меліоративними заходами не повністю були ліквідовані (або й породжені) різноманітні несприятливі фактори та процеси (вторинне заболочування, ерозія, дефляція, замулення, засолення тощо).

Ефективність осушувальних заходів на конкретній території залежить від методів та способів осушення.

Основними ланками при проведенні осушувальних робіт, як і при зрошуванні, виступають *гідромеліоративні системи*, тобто комплекси функціонально взаємопов'язаних гідротехнічних споруд, машин та механізмів, водойм, лісонасаджень, ліній зв'язку й енергопередач, шляхів сполучення, адміністративних та інших споруд, необхідних для забезпечення і підтримання оптимального водного, повітряного, споживного та теплового режимів ґрунтів.

Серед *основних елементів осушувальних систем* виділяються регулююча мережа, провідна мережа, огорожувальна мережа, водоприймачі, гідротехнічні споруди на каналах меліоративної мережі тощо.

Осушувальна система може включати всі згадані елементи або лише деякі з них, що залежить від особливостей природного комплексу і господарських вимог.

Осушені землі майже повністю (89,8%) *використовуються* як сільськогосподарські угіддя, хоч загалом на них розміщується лише 2,8% цих угідь (для порівняння згадаємо, що зрошувані сільгоспугіддя становлять понад 22% всіх сільськогосподарських угідь України). Як і на зрошуваних землях, на масивах осушення домінує рілля, а серед

інших різновидів сільськогосподарських угідь переважають сіножаті та пасовища, в той час як багаторічні насадження відходять на задній план. При цьому підкреслимо, що найвищими рівнями використання осушених площ під орні землі виділяються області Карпатського регіону та Західного Полісся. Так, в середині 90-х років на Волині осушена рілля становить майже 22% загальної площі орних угідь, на Рівненщині - 28,1%, у Чернівецькій області - 32,8%, на Львівщині та Івано-Франківщині - по 39%, а у Закарпатті навіть 60,8%. В цілому на характер сільськогосподарського використання осушених земель теж позначаються зональні фактори. За період 1990-2000 років площі осушених земель збільшилися з 3220 до 3300 тис.га, а зрошувальних зменшилися з 2601 до 2441 тис.га. 16 листопада 2000 року була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України «Про Комплексну програму розвитку меліорації земель і поліпшення екологічного стану зрошуваних та осушених угідь у роках 2001-2005 та прогноз до року 2010», яка передбачає реконструкцію меліоративних систем та поліпшення екологічного стану меліорованих земель.

## РОСЛИНИЦТВО

*Рослинництво* (у широкому розумінні - землеробство) є провідним напрямком сільськогосподарського виробництва в Україні. Головним предметом праці у рослинництві виступає *зелена рослина*, основним засобом виробництва - *земля*, а найважливішою організаційною ознакою - *сезонність виробництва*. Рослинництво тісно пов'язане з іншим напрямком сільськогосподарського господарства - тваринництвом, забезпечуючи його різноманітними кормами (грубими, соковитими, концентрованими) та одержуючи від нього органічні добрива, необхідні для вирощування високих і стійких врожаїв, особливо на малопродуктивних ґрунтах. Організація рослинництва передбачає виконання цілої низки польових робіт, що здійснюються у певній послідовності: обробіток ґрунту - внесення добрив - посів сільськогосподарських культур - догляд за рослинами - збирання врожаю - первинна доробка рослинницької продукції.

Одним з об'єктивних показників, що характеризує територіальний (регіональний) і часовий (динамічний) розвиток рослинництва, виступають *розміри посівних площ*, тобто тієї частини сільськогосподарських угідь (ріллі), які відводяться для вирощування тих чи інших сільськогосподарських культур.

Не менш важливими характеристиками розвитку рослинництва виступають *показники продуктивності* (середня урожайність, валовий збір та ін.), проте з ними доцільно знайомитися при галузевому аналізі землеробства, оскільки по окремих культурах ці показники змінюються у широкому діапазоні.

### Зернове господарство

Вирощування зернових культур становить основу світового рослинництва. Під цими культурами на Землі зайнято понад 720 млн. га, тобто майже половина всіх посівних площ. Приблизно така пропорція зберігається і у більшості окремо взятих країн: від 50-60% всіх посівів у Великій Британії, Франції, Італії та 60-65% (Росія, Польща, Угорщина, Румунія, Японія) до 70% (Німеччина) і навіть до 80% (В'єтнам, Монголія). Підвищена увага до розвитку зернового господарства цілком зрозуміла, оскільки саме зернові культури, точніше їх хлібні різновиди, становлять основу продовольства для людства, забезпечують кормовий раціон тваринництва тощо. Пересічно у світі щороку виробляється 350 кг зерна на душу населення. При цьому основу зернового господарства в усьому світі становить пшениця. Друга за поширенням зернова культура - рис. Третя з базових зернових культур світу - кукурудза.

У структурі зернового господарства України виразно простежується поділ на дві групи зернових культур - озиму та яру, що витікає з особливостей помірного клімату на території держави, в свою чергу визначаючи зміст і послідовність польових робіт. Крім

розмірів та якості земельних угідь, які відводяться під зернові культури, на продуктивності зернового господарства, як і рослинництва взагалі, відчутно позначаються погодно-кліматичні умови окремих років, насамперед - характер зволоження і теплозабезпечення та їх розподіл у часі (в зв'язку з стадіями розвитку рослин), а також рівень організації агротехнічних робіт (сівозміни, підживлення і захист рослин, селекційна робота, якість збирання врожаю та ін.). Саме кліматичні та антропогенні фактори найбільш виразно позначаються на обсягах валового збору і показниках урожайності зернових культур у окремі роки.

Якщо головними виробниками пшениці (насамперед основної зернової культури України - озимої пшениці) виступають степові області, де зосереджується і виробництво ярого ячменю та зерна кукурудзи), то найбільшими виробниками сірих хлібів, особливо озимого жита, традиційно є поліські області. Важливими виробниками гречки теж здавна виступають поліські та лісостепові регіони України. У Лісостепу зосереджені і головні посіви проса і зернобобових культур, в першу чергу - гороху, в той час як вирощуванням люпину займаються переважно на Поліссі. У поліських областях та у Прикарпатті традиційною зерновою культурою завжди був також овес. Відносно новою для України зерновою культурою став рис. Рисосіяння було започатковане у нашій державі у 30-х роках ХХ ст., а найбільшого розмаху набуло протягом 60-70-х років в зв'язку з розвитком зрошувального землеробства. І сьогодні основне виробництво рису зосереджується виключно на поливних землях Криму, Херсонської та Одеської областей.

Загальні обсяги виробництва зерна (разом з продуктами його переробки у перерахунку на зерно та зернобобовими культурами) останнім часом в Україні невинно знижуються.

Протягом останніх десятиріч у суспільстві настійно насаджується думка, що власного зерна в Україні не вистачає. Формальним підтвердженням такої позиції стали закупки зерна за кордоном, які розпочалися ще у 1963 р. і перетворилися на систему з 1972 року, знаменуючи собою один з найбільших економічних парадоксів другої половини ХХ ст., коли один з головних експортерів зерна перетворився на його стабільного імпортера. Серед багатьох причин цієї метаморфози відзначимо найважливіші - низький (як для сучасного світового розуміння) рівень сільськогосподарського виробництва, величезні втрати зерна на полях за рахунок недобору врожаю (нестача добрив, засобів захисту рослин, відсталі технології обробітку землі), при збиранні та перевезенні зерна, недосконалість, а часом і недолугість, діючого законодавства та урядових постанов, що обмежують економічну зацікавленість виробника у нарощуванні обсягів виробництва тощо. Останнім часом намітилися деякі позитивні зрушення у цій проблемі. Свідченням таких зрушень стали як розширення масштабів державного замовлення й виробництво зерна, так і підвищена увага до створення модернізованої вітчизняної техніки (насамперед зернозбиральних комбайнів), часто у співдружності з провідними зарубіжними фірмами. Певною мірою таким свідченням можуть бути і розрахунки зернового балансу за останні роки.

### Технічні культури

Під умовною назвою "технічних" об'єднують сільськогосподарські культури, що постачають сировину для подальшої промислової переробки. Умовність цієї назви цілком очевидна, оскільки практично вся продукція сільського господарства (в тому числі й зерно) зрештою проходить промислово переробку перед споживанням. Більш логічним виглядає поділ рослинних культур за їх промисловим призначенням - цукросировина (в Україні - цукровий буряк), прядильні (льон), олійні (соняшник, соя, рапс), наркотичні (тютюн, мак, конопля), барвники (марена) тощо. Проте, зважаючи на поширення цього терміну, ми виділяємо ці культури в окрему галузь рослинництва, хоч вони мають істотні відмінності як у природній зумовленості посівів (характер ґрунтового покриву, режим тепла і вологи тощо), так і в технології вирощування. Співвідношення між основними

різновидами технічних культур, що вирощуються в Україні, протягом другої половини ХХ ст. безперервно змінювалася.

**Буряківництво** - одна з провідних галузей вітчизняного рослинництва, що займається вирощуванням єдиної у нашій державі цукроносною сировини - цукрових буряків. За площею посівів цієї культури Україна посідає перше місце в світі. Відносно високими показниками характеризувався валовий збір і середня урожайність цукрових буряків, на початку 90-х років, - при пересічних врожаєх 270-310 ц/га цілий ряд господарств і навіть адміністративних районів досягали врожайності по 350-400 ц/га, а окремі ланки - навіть по 500-600 ц/га. Сьогодні урожайність цукрового буряка складає 248ц/га (2005р.) в порівнянні з 276 ц/га (1990). Внутрішньодержавний розподіл ареалів буряківництва зумовлюється зональною і регіональною специфікою природних комплексів (рельєф, ґрунти, клімат тощо). Найкращими умовами для вирощування цукрових буряків виділяються Лісостеп і частково північна окраїна Степу, кліматичні умови цих територій дозволяють досягти і високої цукристості буряків (17-19%).

**Олійні культури** поєднують сільськогосподарські рослини, з плодів та насіння яких на спеціалізованих олійно-жирових підприємствах одержують рослинну олію для харчових і технічних потреб. У світі щорічно виробляється до 200-220 млн. т олійного насіння, причому провідну роль відіграють бавовна, арахіс, олива, олійна і кокосова пальми, тунгове дерево. В Україні до цієї групи відносяться соняшник, соя, ріпак; виготовляється олія й з деяких інших рослин (окремі різновиди льону, конопля тощо).

Друга за значенням і поширенням олійна культура України - соя. В Україні загальні показники виробництва цієї важливої культури, з якої виготовляються харчові продукти (соева олія) та цінні добавки до кормового раціону тварин, значно скромніші ніж в інших країнах світу, що пояснюється насамперед особливостями агрокліматичних умов країни. Основне виробництво сої зосереджується у степовій зоні (Одеська, Херсонська, Дніпропетровська області), меншою мірою - у Лісостепу (південь Київщини). Важливою олійною культурою, особливо поширеною на Поділлі, у Західному Поліссі та Прикарпатті, виступає озимий ріпак - однорічна культура з роду капусти, з насіння якої виготовляється харчова і технічна олія. Вирощуванням ріпаку, у тому числі й ярогого (кользи) займаються також у багатьох країнах Західної Європи, у Канаді та Китаї. Інші олійні культури, що традиційно вирощувалися в різних регіонах України (коноплі, мак), останнім часом відійшли на другий план, що пояснюється насамперед досить високим вмістом у них наркотичних речовин.

Основною **прядильною культурою** в Україні є **льон-довгунець**, традиційні ареали поширення якого концентруються у поліських областях і меншою мірою у Прикарпатті. Проте останнім часом виробництво льону-волокна у нашій країні почало помітно скорочуватися, що пов'язується насамперед з відомою загальною економічною депресією, яка позначилася на описаній вище деградації легкої промисловості, а відтак і на зменшенні посівів льону-довгунця. Певні надії на відродження галузі пов'язані з реорганізацією структури льонопереробного АПК, провісником якої виступили спеціалізовані фінансово-промислові групи, створення яких розпочалося у 1997 р. в цілому ряді регіонів України (Рівненщина, Волинь та ін.). З інших прядильних культур, що вирощувалися в Україні можна згадати коноплю. Протягом 60-70-х років на зрошуваних землях українського Степу були зроблені спроби вирощування бавовни, проте через кліматичні особливості ці спроби виявилися невдалими.

### Картоплярство

Картопля - багаторічна коренеплідна рослина сімейства пасльонових, завезена у Європу з Південної Америки (Еквадор, Болівія, Перу) у 1536 р. (через Іспанію і Португалію), а в Україну потрапила у XVIII ст. Сьогодні це одна з найпоширеніших у світі культур коренеплідів (налічується понад 200 видів картоплі), яка вирощується майже у всіх країнах світу на загальній площі понад 18 млн. га. Картопля стала не тільки однією з основних продовольчих і кормових культур, але й важливою сировиною для розвитку цілої

низки галузей промисловості (насамперед - крохмале-патокової, спиртової, овочесушильної). Не дивлячись на те, що останнім часом площі під картоплею у світі почали помітно скорочуватися, середньорічний валовий збір її перевищував на початку 90-х років 280 млн. т при пересічній урожайності 150 ц з 1 га). Серед найбільших світових виробників картоплі - Польща (36 млн. т), Росія (35 млн. т), Китай (27 млн. т), Беларусь, Фінляндія, Нідерланди. Помітне місце займає у цьому переліку й Україна, яка за щорічним валовим збором картоплі (пересічно - близько 17 млн. т) знаходиться на одному рівні з США та Німеччиною. За інтенсивністю і продуктивністю картоплярства у нашій країні виділяється три зони. Традиційно "картоплярською" є північна зона, що охоплює області Полісся, Прикарпаття і Поділля; тут не тільки задовольняються власні потреби у продукції галузі, але значна частина врожаю вивозиться і в інші області України, особливо у південні. Друга зона простирається досить вузькою смугою від Закарпаття і Буковини до Харківщини, охоплюючи переважно лісостепові і деякі північностепові області (Кіровоградщина). Картоплярство у цій зоні орієнтоване головним чином на забезпечення власних потреб сільського і міського населення. Нарешті, третя зона охоплює степові області південної та східної України. Тут на зрошуваних землях вирощуються переважно ранні сорти картоплі, що дозволяє забезпечити картоплею населення міст і промислових центрів у літній та осінній періоди (основна маса картоплі надходить сюди з північних областей та за рахунок експортних поставок, насамперед з Польщі та Беларусі).

### Овочівництво

*Овочівництво* являє собою галузь рослинництва, яка займається вирощуванням овочевих культур, що не тільки становлять важливу частину харчового раціону людини, але й служать сировиною для деяких галузей промисловості (овочеконсервної, овочесушильної та ін.). За характером розміщення та технологією виробництва розрізняють *овочівництво відкритого ґрунту*, що об'єднує польове і присадибне вирощування овочів, та *овочівництво закритого ґрунту*, орієнтоване на виробництво овочів у міжсезонний період та вирощування розсади (теплиці, парники тощо). За обсягами посівних площ та обсягами валової продукції овочівництва Україна посідає одне з чільних місць у Європі. Вирощування овочів у відкритому ґрунті поширено практично по всій території держави. Однак основна маса товарних посівів (41%) зосереджена у господарствах степової зони. Дещо менше таких посівів (40%) знаходиться в областях Лісостепу. На території поліських областей розміщується до 18% посівів овочевих культур. Найбільшою концентрацією овочівництва відрізняються території, що прилягають до великих міських агломерацій. Овочівництво закритого ґрунту теж зосереджується головним чином у приміських зонах. За обсягами виробництва валової продукції овочівництва в Україні виділяються Донецька, Дніпропетровська, Херсонська, Харківська, Черкаська та Київська області. Разом з тим різні овочі, що вирощуються у відкритому ґрунті, ставлять досить високі і специфічні вимоги до агрокліматичних умов, що визначає просторову диференціацію окремих овочевих культур.

### Баштанні культури

Під цією узагальнюючою назвою (від перс. - "садочок") об'єднують групу рослин харчового, кормового, олійного, лікувального, декоративного та іншого призначення, які переважно належать до сімейства гарбузових (кавуни, дині, різні види гарбузів тощо). Переважна більшість баштанних культур є медоносами. В Україні баштанні культури вирощуються майже в усіх областях (виняток становлять лише Правобережне Полісся і Прикарпаття), проте найбільшими виробниками баштанної продукції виступають південностепові регіони, що мають найсприятливіші агрокліматичні умови для розвитку баштанних культур.

### Багаторічні насадження

Важливим напрямком рослинництва, що забезпечує населення різноманітними плодами та ягодами, а деякі галузі промисловості - сировиною (плодоконсервна, виноробна та ін.), є розведення і вирощування різноманітних багаторічних насаджень (дерева, чагарників). Зважаючи на особливості технології вирощування та кінцеве призначення продукції, виділяють кілька самостійних галузей рослинництва, пов'язаних з багаторічними насадженнями: садівництво, вирощування ягід, виноградарство, хмелярство.

*Садівництво (плодівництво)* - один з найстаріших напрямків багаторічного рослинництва, що став своєрідним літературним символом України. Основна маса садів (близько 40%) зосереджена у лісостеповій зоні (тут особливо виділяються садовими масивами Вінницька, Хмельницька, Київська, Черкаська області). Майже третина загальних земельних площ зайнята садами у степовій зоні (насамперед у Донецькій, Дніпропетровській, Запорізькій, Одеській областях). Близько 15% садів розташовано на Поліссі (в першу чергу згадаємо Чернігівську і Житомирську області). Майже 13% садів припадає на Закарпаття та Крим. Згадаємо, що непоправної шкоди садівництву України було завдано у ході пресловутої "антиалкогольної кампанії" 1986 р., коли величезна кількість садів у плодоносному віці була винищена, що відбилося і на відсутньому зменшенні плодової продукції у наступні роки. Серед садових культур України провідне місце належить зернятковим культурам (яблука, груша, айва та ін.). Помітну роль відіграють також кісточкові - слива, вишня, черешня, абрикос, персик та горіхоплідні культури - грецький горіх, мигдаль, фундук, фісташка та ін.

Помітне місце серед багаторічних насаджень в Україні займають *ягідники*. Вирощуванням суниць, полуниць, малини, смородини, гарусу, чорноплідної горобини та інших ягід займаються майже в усіх природних зонах України.

*Виноградарством* в Україні займаються переважно у степовій зоні (насамперед у Криму та на Одещині). Помітне місце у державі посідають і виноградники Закарпаття. Фрагментарно виногради вирощуються і в інших областях (меншою мірою - на Поліссі).

Серед багаторічних насаджень України згадаємо також *хміль*. Основні ареали поширення хмелю зосереджені у Поліссі. Менші площі, а відтак і меншу продуктивність мають хмільники в окремих областях лісостепової смуги. Географія хмелярства в Україні має не тільки природну (кліматичну, ґрунтову, гідрогеологічну), але й історичну зумовленість.

### Кормові культури

Помітне місце у системі рослинництва посідає вирощування різноманітних кормових культур, призначених для споживання сільськогосподарськими тваринами. Крім описаних вище зернових, овоче-баштанних, плодових культур та коренеплідів (картопля, цукровий буряк тощо), які частково використовуються на корм тварин, значна увага у рільничтві приділяється спеціалізованому вирощуванню культур кормового призначення. Серед останніх виділяються кормові коренеплоди, однорічні та багаторічні трави - конюшина, тимофіївка, люцерна та ін., що використовуються на зелений корм, на виготовлення силосу, сіна, трав'яного та сінного борошна тощо. Кормові культури вирощуються по всій території України, хоч продуктивність цього напрямку рослинництва має виразну просторову і часову (в залежності від погодних умов окремих років) диференціацію.

Значна частина кормових культур вирощується в Україні на меліорованих землях (зрошуваних і осушених), що дозволяє стабілізувати продуктивність галузі навіть у несприятливих за метеорологічними умовами роки.

### Інші галузі рослинництва

Особливе місце у структурі рослинництва посідають квітництво і лукиництво.

*Квітництво* займається вирощуванням декоративних рослин для висаджування у парках, скверах, садах, присадибних господарствах тощо, а також хатніх квітів (у горщиках) та квітів на зрізування.

Таблиця 4.9.  
Урожайність основних сільськогосподарських культур  
(центнерів з 1 га)

	зернові культури (у вазі після доробки)	цукрові буряки (фабричні)	насіння соняшнику (у вазі після доробки)	картопля	овочі	плоди та ягоди
1980	22,5	213	13,0	79	146	28,7
1981	21,1	183	13,7	115	134	37,6
1982	24,5	223	15,1	122	155	44,1
1983	22,8	257	13,2	125	143	43,3
1984	25,6	258	13,7	121	163	42,4
1985	24,2	234	14,6	133	148	47,2
1986	25,6	230	16,4	141	150	46,6
1987	30,9	258	16,7	126	157	29,7
1988	28,5	255	16,8	92	145	31,7
1989	33,6	317	17,0	132	154	36,1
1990	35,1	276	15,8	117	149	42,7
1991	26,5	234	14,6	95	128	23,0
1992	27,9	194	13,0	119	110	32,2
1993	32,1	222	12,7	137	130	43,2
1994	26,8	192	9,1	105	115	18,0
1995	24,3	205	14,2	96	120	29,8
1996	19,6	183	10,5	119	112	30,6
1997	24,5	176	11,5	106	114	44,5
1998	20,8	174	9,3	102	123	28,6
1999	19,7	156	10,0	82	111	19,2
2000	19,4	177	12,2	122	112	38,4
2001	27,1	183	9,4	108	123	30,5
2002	27,3	189	12,0	104	124	36,5
2003	18,2	201	11,2	116	139	56,0
2004	28,3	238	8,9	133	149	58,1
2005	26,0	248	12,8	128	157	63,7
2006	24,1	285	13,6	133	171	45

Таблиця 4.10.

Рентабельність основних видів сільськогосподарської продукції, %

	зерно	насіння оняшнику	цукрові буряки (фабричні)	картопля	овочі відкритого ґрунту	м'ясо великої рогатої худоби	м'ясо свиней	м'ясо овець та кіз	м'ясо птиці	молоко	яйця
1990	275,1	236,5	29,5	27,2	27,6	20,6	20,7	2,3	17	32,2	27,3
1991	166,2	307,6	59,9	150,4	60,3	43,9	36	29,3	2,6	21,7	47,1
1992	346	541,6	142,9	233,8	72,8	131,2	95,4	119	32	39,6	67,8
1993	361,1	505,6	143,5	68,6	39,4	88	67	84,7	13,4	42	75,1
1994	214,1	224,1	66	112,1	106,8	29,8	31	28,9	-2,3	-5,2	55
1995	85,6	170,9	31,2	34,3	12,8	-19,8	-16,7	-31,9	-18,4	-23,2	36,5
1996	64,6	53	3,8	6,4	-26,5	-43,1	-42,1	-51,8	-32,8	-44	-2,4
1997	37,5	19,4	-10,4	-24,1	-37,4	-61,5	-57,4	-58,8	-44,9	-53,7	-5,5
1998	1,9	22	-12	-18,6	-25,2	-59,3	-47,4	-59,4	-43,4	-46,7	-1,3
1999	12	54,5	-14,8	-12,5	-12,8	-57,9	-51	-57	-45,5	-36,6	-0,7
2000	64,8	52,2	6,1	14	-1,7	-42,3	-44,3	-46,4	-33,2	-6	10,6
2001	43,3	68,7	1,5	11,4	-0,8	-21,4	-7,2	-24,9	-1,7	-0,8	25,1
2002	19,3	77,9	-8,6	24,2	8,9	-40,5	-16,9	-26,7	-1,1	-13,8	14,6
2003	45,8	64,3	6,2	33,5	30,9	-44,3	-33	-37,8	11,0	9,9	18,5
2004	20,1	45,2	-0,8	-0,7	-5	-33,8	-14,4	-44,3	3,8	-0,4	15,2
2005	3,1	24,3	4,8	17,8	16,1	-25	14,9	-32,1	24,9	12,2	23,5
2006	7,4	20,7	11,1	56,2	14,8	-38,4	-9,2	-34,3	12,1	-3,7	-6,8

Таблиця 4.11.  
Валовий збір сільськогосподарських культур у всіх категоріях господарств України  
тис.т

	зернові культури (у вазі після доробки)	цукрові буряки (фабричні)	насіння соняшнику (у вазі після доробки)	картопля	овочі	плоди та ягоди
1980	36625	37558	2119	13133	7186	2253
1981	34899	31685	2224	19025	6481	2919
1982	40420	38260	2416	20064	7653	3423
1983	35118	43481	2048	20730	7038	3370
1984	40070	43128	2094	19931	8329	3109
1985	38899	38326	2168	20315	7384	3420
1986	41506	37970	2463	21410	7731	3322
1987	48061	42962	2580	18863	8111	2105
1988	45369	42112	2648	13510	7292	2225
1989	51212	51917	2748	19308	7443	2500
1990	51009	44264	2571	16732	6666	2902
1991	38674	36168	2311	14550	5932	1537
1992	38537	28783	2127	20277	5310	2122
1993	45623	33717	2075	21009	6055	2798
1994	35497	28138	1569	16102	5142	1153
1995	33930	29650	2860	14729	5880	1897
1996	24571	23009	2123	18410	5070	1924
1997	35472	17663	2308	16701	5168	2793
1998	26471	15523	2266	15405	5492	1178
1999	24581	14064	2794	12723	5324	766
2000	24459	13199	3457	19838	5821	1453
2001	39706	15575	2251	17344	5907	1106
2002	38804	14452	3271	16619	5827	1211
2003	20234	13392	4254	18453	6538	1697
2004	41809	16600	3050	20755	6964	1635
2005	38016	15468	4706	19462	7295	1690
2006	34258	22421	5324	19467	8058	1114

Луківництво являє собою особливу "галузь сільського господарства, основним завданням якої є поліпшення природних та створення високопродуктивних сіяних сіножатей і пасовищ, а також раціональне використання їх з метою одержання сіна й зеленого корму" (І.Чорний, ГЕУ, т.2, с.296). Основним регіонами розвитку луківництва в Україні стали перезволожені території Полісся та Прикарпаття, де представлені всі основні типи природних луків - материкові (низинні й суходільні), заплавні тощо. Власне, початкові етапи осушувальних меліорацій в Україні пов'язувалися саме з поліпшенням лучно-пасовищних угідь. Важливими об'єктами луківництва в Україні стали також гірські луки Карпат (полонини) та Криму (яйли).

## ТВАРИННИЦТВО

Тваринництвом називають другий (поряд з рослинництвом) найважливіший напрямок сільського господарства, "основним завданням якого є розведення сільськогосподарських тварин для виробництва тваринницької продукції. Тваринництво забезпечує населення цінними, висококалорійними продуктами харчування (молоко та молочні продукти, м'ясо, яйця тощо), а харчову і легку промисловість - сировиною. Воно дає живу тяглову силу і органічне добриво для сільського господарства. З продуктів і відходів тваринництва одержують деякі корми - знежирене молоко, кісткове борошно тощо" (М.Пістун, ГЕУ, т.3, с.266). Технологічне поєднання тваринництва з рослинництвом посилює комплексність та інтенсивність сільськогосподарського виробництва, сприяє раціональному використанню земельного фонду та робочої сили, загальному піднесенню товарності сільськогосподарських підприємств. Таким чином, тваринництво відображає

другу сторону єдиного сільськогосподарського процесу, яка історично як форма господарської діяльності людського суспільства почала формуватися задовго до появи землеробства. Разом з тим співвідношення між згаданими двома напрямками сільськогосподарського виробництва безперервно змінювалося, що простежується як на світовому рівні, так і в окремих країнах, у тому числі й на прикладі України.

Однією з важливих рис тваринництва виступає його концентрація на менших площах у порівнянні з рослинництвом, що сприяє більшому розвитку механізації та загальному переведенню галузі на промислову основу. Індустріалізація тваринництва зумовлюється і незначною транспортабельністю його основної продукції, що вимагає більшої уваги до організації первинної переробки цієї продукції і зростання витрат на її збереження та транспортування.

Складною виглядає і галузева структура сучасного тваринництва України, яка у світовому співтоваристві розглядається серед країн інтенсивного і багатогалузевого тваринництва. Проте у загальному переліку галузей тваринництва в Україні можна виділити кілька основних напрямків - скотарство, свинарство, вівчарство, козівництво, конярство, птахівництво. При цьому серед головних показників галузей тваринництва розрізняють концентрацію поголів'я відповідного типу тварин та його продуктивність. У практиці економічного аналізу (а відтак у статистичній звітності, спеціальній і науковій літературі) *поголів'я* розглядають як у абсолютних показниках, тобто за загальною чисельністю тварин даного виду на певній території, так і у відносних показниках (наприклад, щільність поголів'я великої рогатої худоби на 1 км<sup>2</sup> загальної земельної площі, чисельність голів великої рогатої худоби, що припадає на 100 га сільськогосподарських угідь, чисельність свиней на 100 га ріллі, поголів'я птиці на 100 га посівів зернових культур тощо). Так само і *продуктивність* тваринництва розглядається або у абсолютних (кількість виробленого на даній території м'яса, молока, вовни, яєць) або у відносних вимірах (надій молока на одну корову, настриг вовни на одну вівцю та ін.).

Серед найважливіших факторів, що впливають на структуру, розміщення та спеціалізацію тваринництва, чільне місце посідає забезпечення сільськогосподарських тварин кормами. Тому і ми перед характеристикою окремих галузей тваринництва України бодай побіжно зупинимося на проблемах кормовиробництва у нашій державі.

### Кормовиробництво

Кормовиробництво являє собою міжгалузеве поєднання сільськогосподарських і промислових виробництв по вирощуванню, заготівлі, переробці і зберіганню різних видів кормів, що включає в себе польове та природне вирощування кормів, а також їх промислове виробництво. Сучасний кормовий раціон вимагає комбінування найрізноманітніших видів кормів - соковитих (коренеплоди, зелена маса, силос), грубих (сіно природне, сіно однорічних і багаторічних трав, трав'яна січка, солома) та концентрованих (комбікорм). Оскільки уяву про природну (луки, болота, пасовища, сіножаті) і польову (рослинництво) базу кормовиробництва можна скласти з попередніх розділів посібника, тут лише підкреслимо, що основну роль у забезпеченні тваринництва соковитими і грубими кормами відіграє саме польове вирощування різноманітних кормових культур, під які в Україні традиційно відводиться майже третина всіх посівних площ. Серед польових культур своїм кормовим значенням (за вмістом вуглеводнів) виділяється кукурудза (на силос і зелений корм), в зв'язку з чим посіви цієї культури займають майже 40% всіх польових посівів. Головний недолік кормової кукурудзи - нестача протеїну - ліквідується вирощуванням її у суміжних посівах з соєю (у Лісостепу), кормовим люпином (Полісся), кормовими бобами (західні області) тощо.

Особливе місце у кормовиробництві посідає **комбікормова промисловість**. Комбікормом називають суху концентровану кормову суміш (розсипчасту або гранульовану), збалансовану за складом поживних речовин для різних видів чи господарських груп тварин. Комбікорм, а разом з ним і різноманітні білково-вітамінні добавки до кормів, виготовляється на спеціалізованих заводах або у комбікормових цехах тваринниць-

ких ферм. Використовуючи майже 150 різних компонентів для виготовлення продукції, що постачалися як сільським господарством, так і багатьма галузями промисловості (харчова, мікробіологічна та ін.), розміщення комбікормових заводів не має виразних територіально-сировинних ознак. Можна лише говорити про орієнтацію цих підприємств на зернове господарство, а головним чином - на споживача. За останні роки виробництво концентрованих кормів в Україні помітно скоротилося, що пояснюється як загальними економічними негараздами у державі, так і структурними реформаціями у народному господарстві (ліквідація державних комбікормових заводів тощо). Одночасно спостерігається і небезпечна тенденція до загального зменшення обсягів кормовиробництва в Україні. Нестача кормів, з якою неодноразово доводилося зустрічатися тваринникам України і раніше (головним чином погодні умови окремих років позначалися на нестачі соковитих та грубих кормів), неодмінно відбивалася у зменшенні поголів'я тих чи інших видів тварин). Проте ситуація, що склалася з кормовиробництвом у 90-х роках, стає все більше загрозливою для тваринництва держави в цілому.

### Скотарство

*Скотарством* називають галузь тваринництва, яка займається розведенням великої рогатої худоби (ВРХ). Займаючи провідні позиції у світовому тваринництві, скотарство поширене на всіх материках і у всіх природних зонах. В залежності від продуктивного призначення ВРХ скотарство поділяється на два основних напрямки - м'ясне та молочне (з проміжними варіантами - м'ясо-молочне, молочно-м'ясне). Продуктивна спеціалізація скотарства визначає як технологію вирощування та селекцію тварин, так і просторове розміщення великої рогатої худоби. Зокрема, молочне скотарство здебільшого притаманне густо заселеним регіонам Західної Європи і Північної Америки; м'ясо-молочне тваринництво поширене як у районах помірного поясу з інтенсивним сільським господарством (сюди належить і Україна), так і на більш посушливих територіях; м'ясне скотарство може бути більш екстенсивним (Аргентина, Австралія) або переважно інтенсивним (США), проте в обох випадках воно відрізняється підвищеною товарністю. Подібна просторова диференціація за продуктивністю ВРХ простежується і в Україні, де на середину 90-х років зосереджувалося 1,7% світового поголів'я ВРХ (20,2% європейського): від переважно молочних напрямків скотарства на Поліссі з його луками, сіножатями та соковитими кормами, а також поблизу великих міст і промислових регіонів (Донбас, Придніпров'я) до переважно м'ясних напрямків у посушливих степах Півдня.

Одним з важливих якісних показників скотарства завжди була наявність у складі ВРХ корів; саме вони не тільки визначають молочну спеціалізацію скотарства, але й служать показником потенційної репродуктивності галузі в цілому.

Не менш важливими показниками, що характеризують рівень розвитку і особливості розміщення скотарства в Україні, виступають показники продуктивності галузі, насамперед, виробництво м'яса і молока. При оцінках останнього особливе значення надається відносному показнику, який часто виступає як узагальнений показник ефективності скотарства в цілому - величини річних надойв молока від однієї корови.

Найбільш поширеними в молочному скотарстві є червона степова порода молочного напрямку, спеціалізовані молочні породи - українська червоно-ряба та українська чорно-ряба. Локально розміщеними є бура карпатська та лебединська породи комбінованого молочно-м'ясного напрямку. Крім цих порід в репродукторах розводять чистопородних тварин чорно-рябої і червоно-рябої голштинської, шведської, червоної датської, англійської, симентальської (австрійської селекції), айрширської порід. В генофондних стадах зберігається симентальська, білоголова українська, сіра українська, пінцгау, червона польська породи.

М'ясне скотарство представлене породами української селекції українською м'ясною породою, волінською і поліською породами та знам'янським типом. Широко розповсюджені також абердин-ангуська, лімузин, шароле, герефорд.



Племзаводи української м'ясної породи - "Росія", "Дружби народів" - АР Крим, "Еліта" Київської області, "Чиста криниця" Полтавської, "Світанок" Рівненської, "Воля" Черкаської, "ім. Фрунзе", "Україна", "Головеньківський" Чернігівської області.

### Свинарство

Розведенням свиней теж займаються практично в усьому світі, незалежно від інтенсифікації сільськогосподарського виробництва, рівня забезпечення трудовими ресурсами чи природних умов регіону, материка або окремої країни. Разом з тим на розвитку галузі помітно позначаються духовні традиції населення, зокрема, релігійні догми (згадаємо хоч би повне несприйняття свиней як "нечистих" тварин у мусульманському світі). Як правило, підвищена концентрація поголів'я свиней тяжіє до густозаселених регіонів з великими згущеннями міського населення, а також до регіонів інтенсивного картоплярства і буряківництва.

Увага до розвитку цієї галузі зумовлюється насамперед цінними біологічними особливостями свиней - їх високою плодючістю і скороспілістю, а також високим попитом як на основну продукцію галузі (м'ясо, сало), так і на побічну, що широко використовується у легкій промисловості (шкіра, щетина), у кормовиробництві (кров'яне та м'ясокісткове борошно) тощо.

Основна кількість свинини в Україні виробляється від порід комбінованого м'ясо-молочного напрямку продуктивності. Провідне місце займає велика біла порода, питома вага якої складає біля 80% від загального поголів'я.

Останніми роками значне поширення набуває розведення спеціалізованих м'ясних порід - полтавської м'ясної і української м'ясної та червоно-поясної спеціалізованої лінії м'ясних свиней, виведених Інститутом свинарства УААН.

В системі гібридизації використовуються м'ясні породи зарубіжної селекції - дюрок, ландрас, п'єстрен.

### Вівчарство і козівництво

**Вівчарство** - галузь тваринництва, що постачає овчину, смушки, м'ясо (баранину), жир, овече молоко. Вівці дуже невибагливі тварини, що не тільки робить галузь менш трудомісткою у порівнянні з іншими галузями тваринництва, але й дозволяє повніше й ефективніше використовувати кормові ресурси, особливо природні пасовища. В Україні вівчарством займаються майже скрізь, проте його поширення має виразні зональні ознаки: основними районами розвитку галузі виступають степові області, де зосереджено 60% поголів'я овець і заготовлюється 70% загальнодержавної вовни, близько 26% поголів'я овець припадає на Лісостеп, решта зосереджується на Поліссі та в Карпатах. Зональний характер має і спеціалізація українського вівчарства: якщо у Степу переважає вовнове вівчарство (тонкорунне і напівтонкорунне), то на решті території - м'ясо-грубововняне). Оскільки саме вовна визначає основну господарську цінність вівчарства (баранина не перевищує 4%у загальнодержавному виробництві м'яса), одними з найважливіших господарських показників ефективності галузі виступають валовий настриг та настриг вовни з однієї вівці за рік. Найвищих значень ці показники досягли в Україні наприкінці 80-х років (відповідно 29 тис.т та 3,3 кг, а по кращих господарствах - навіть 5-6 кг).

За породним складом тонкорунні вівці асканійської породи та преκος спадають 34,6 відсотки, напівтонкорунні цигайська 25,0% та українські м'ясо-вовнові з кросбредною вовною 2,5%, грубововнові 3,7%, каракульські та смушкові 5,7 відсотки.

За останні п'ять років навіть в умовах кризового стану створено і апробовано та-врійський тип асканійської тонкорунної породи з настригом чистої вовни 3,6-3,9 кг при виході чистого волокна 49-52%, два нових типи в породі преκος - харківський та закарпатський живою масою вівцематок 57-58 кг і настригом чистої вовни з 1 вівці 2,65-3,0 кг, нові типи м'ясо-вовнових овець з кросбредною вовною - асканійські кросбреди та аска-

нійські чорноголові з виробництвом м'яса на вівцематку 65-78 кг і настригом чистої вовни 4,0-5,6 кг, апробовано гірськокарпатську породу овець з килимовою вовною.

Найцінніший генофонд овець України зосереджений в 16 племзаводах. По асканійській тонкорунній 3 племзаводи ("Асканія Нова" та "Червоний чабан" Чаплинського району Херсонської області, "Атманай" Якимівсько району Запорізької області); породи преκος - 4 племзаводи ("Іллічівка", "Степок" Барвінківського району та "Чувиріне" Вовчанського районів Харківської області та "Прикордонник" Виноградівського району Закарпатської області). Ці племзаводи щорічно вирощують близько 5,0 тис. голів племінних баранів для реалізації.

По цигайській породі діє 5 племзаводів (ім. Р.Люксембург Новоазовського району Донецької області, "Славне", "Чорноморський" АР Крим, "Вікторія" Одеської, "Дружба народів" Чернівецької областей).

По українському типу м'ясо-вовнових овець 3 племзаводи ("Асканія Нова", "Маркеєво" Чаплинського Херсонської та ім. Щорса Куп'янського районів Харківської області. Чорноголові вівці цього типу не мають аналогів у світовій та вітчизняній практиці з настригом чистої вовни у вівцематок 5,1 кг, баранів - 8,3 кг виробництвом м'яса на вівцематку 78 кг.

Сокільська порода овець представлена одним племзаводом "Сокільський" Полтавської області, асканійський багатоплідний каракуль розводять в племзаводі "Маркеєво" Херсонської області.

Наукове забезпечення галузі вівчарства здійснюється національним науковим селекційно-генетичним центром з вівчарства - інститутом тваринництва степових районів ім. М.Ф. Іванова "Асканія Нова". Це нове формування по виробництву і використанню як цінного генофонду поголів'я, так і продукції вівчарства в умовах ринкової економіки.

Самостійною, хоч і тісно пов'язаною з вівчарством, галуззю тваринництва є *козівництво*, яке займається вирощуванням кіз для одержання молока, м'яса, вони, пуху, шкір, хутра. В Україні переважно розводять кіз молочного напрямку, які майже повністю зосереджуються в особистих підсобних господарствах (лише у Полтавській та Закарпатській областях кіз утримують і в суспільному секторі). Основна маса поголів'я кіз концентрується у Полтавській, Одеській, Черкаській та Донецькій областях. Привертає до себе увагу той факт, що розвиток козівництва активізується в часи всіяких суспільних лихоліть та кормових негараздів, коли загальний рівень тваринництва помітно знижується.

### Конярство

На початку ХХ ст. за поголів'ям коней Україна посідала одне з провідних місць у Європі, була світовим кінним ринком. Загальне поголів'я коней на терені сучасної України навіть у роки Першої світової війни підіймалося вище 6,5 млн голів. Пізніше, з розвитком техніки, автомобільного транспорту та механізації сільськогосподарських робіт, конярство поступово відійшло на другий план і звелось власне лише для обслуговування внутрішньогосподарських потреб. Починаючи з середини 50-х років, щорічно відмічалось зменшення поголів'я коней. Разом з тим економічні реформації 90-х років (розвиток приватних форм господарювання, негаразди у паливному комплексі тощо) знову привернули увагу до цієї галузі, що дозволяє говорити про ознаки відродження українського конярства. Сьогодні коней розводять по всій території держави, причому у розміщенні галузі простежуються певні закономірності: якщо на Поліссі та на сході Лісостепу розводять переважно запряжних коней, то на заході Лісостепу - верхових і верхово-запряжних, а в Степу - верхових і легко-запряжних. Основною базою для відродження галузі повинні стати 11 кінних заводів, створених в Україні ще у 60-80-х роках (5 верхового, 4 рисистого та 2 ваговозного напрямків). Передбачається також розширення спортивного і м'ясного конярства.

В Україні конярство представлено такими напрямками: **племінний, робочо-користувальний та спортивний**.

Найбільш поширені породи: чистокровна верхова, вирощується в 5-ти конезаводах; українська верхова - 8; російська рисиста - 6; орловська рисиста - 5; російська ваговозна - 4; торійська - 1; новоолександрівська ваговозна в 1 конезаводі. Племінне ядро основних поліпшуючих порід коней зосереджено в 17 кінних заводах України.

Дібровський кінний завод виростив чемпіона і рекордиста орловської рисистої породи - жеребця Піона родоначальника нової лінії.

Новоолександрівський кінний завод сконцентрував кращий генофонд ваговозних порід коней, а також створив нову новоолександрівську ваговозну породу, яка має лінії жеребців Кокетливого, Тантала, Стиля, тут вирощено чемпіонів і рекордистів цієї породи.

Деркульський кінний завод вивів найкращу у вітчизняному чистокровному кіннозаводстві лінію жеребця Дугласа, яка розповсюджена в країнах СНД. Крім того вирощено видатних скакунів, жеребців-плідників. Чемпіонами породи стали жеребці Деракий та Задорний.

Стрілецький кінний виростив високоякісного "дербіста" чистокрової верхової породи жеребця Брімстона, який дав чотири "дербіста" в тому числі тричі вінчаного жеребця Будинка.

Вихованці Онуфрієвського кінного заводу чистокрової верхової породи одержали перемогу в головних традиційних та міжнародних призах; Ринжир, Гугенот, Бравада, Ескадрон, Гудзон, Дегестан, Едіт, Брезент, Хельсінг, Менует, Байкал і інші.

Станом на 01.01.98 р.в Україні налічувалось 736,9 тис. голів коней. Роботу в галузі конярства координують: корпорація "Конярство України" та асоціація "Укркінпром".

Удосконалення племінних якостей, вирощування та випробування коней зосереджених в конезаводах та іподромах України проводить корпорація "Конярство України".

Асоціація "Укркінпром" забезпечує господарства і населення України обозними і шкіряно-лимарними виробами, кіннопричепними знаряддями, засобами догляду за кіньми і постійно вдосконалює та впроваджує - у виробництво нові конкурентоспроможні зразки кіннопричепного знаряддя.

### Птахівництво

Птахівництво теж являє собою одну з традиційних для України галузей тваринництва, яка займається розведенням різноманітної сільськогосподарської птиці і покликана забезпечувати населення висококалорійними продуктами харчування (м'ясо, яйця). Відходи забою птиці та інкубації використовують для виготовлення поживного кормового борошна, а пух та пір'я служать сировиною для легкої промисловості. Найвищих успіхів у галузі було досягнуто в Україні наприкінці 80-х років, коли загальне поголів'я птиці (95% - кури, решта - гуси, качки, індики) сягало 255 млн. голів, а виробництво м'яса птиці та яєць підіймалося до рекордних позначок (відповідно 731 тис. т і 17,4 млрд. шт.). У зональному розподілі птахівництва простежується виразна орієнтація на зернове господарство, в зв'язку з чим найбільша концентрація поголів'я птиці відмічається у Степу (47%), в той час як у Лісостепу - 25%, на Поліссі та у Карпатах - по 9%. Однак останнім часом зональний фактор розміщення птахівництва відходить на другий план, поступаючись місцем орієнтації галузі на споживача. У регіональному розміщенні галузі провідні позиції на початок 2001 року займають області з великими промисловими центрами (Київ, Донецьк, Луганськ, Дніпропетровськ, Харків, де виробляється до 90% продукції птахівництва. Проте останнім часом галузь відверто деградує, що простежується як через катастрофічне зменшення поголів'я птиці, так і через зниження показників продуктивності. Справа дійшла до повної зупинки і навіть до закриття багатьох птахофабрик та спеціалізованих господарств, причому навіть позитивні тенденції, що намічаються у приватному секторі (у фермерських та особистих господарствах), де по-

голів'я птиці поступово зростає, не вселяють великих надій на відродження галузі у найближчому часі.

Для забезпечення товаровиробників птахівничої продукції племінним матеріалом є налагоджена схема взаємозв'язків племінних господарств різного рівня між собою і з виробниками товарної продукції: СГЦ - племзавод - племрепродуктори 1-го порядку; племрепродуктори II-го порядку, птахогосподарства - інкубаторно-птахівничі підприємства, населення.

Ведеться поглиблена селекційна робота з птицею кросів "Борки-117", "Борки-2М", "Борки-колон", "Ломанн Браун", "Беларусь-9", а так же зберігається птиця кросу "Прогрес", "П-46", "Домінант", "Іза Браун", "Тетра-СЛ", "Арбор-Айкрес", "Зміна", "Бройлер-прим".

Збільшується поголів'я качок кросу "Благоварський" та "Темп".

Гуси представлені породами великі сірі, італійські білі, горьківські та інші.

Племінне птахівництво України має можливість повністю забезпечити вітчизняний ринок кросами, що селекціонуються в племзаводах і СГЦ України, при створенні належних умов годівлі та утримання птиці.

Проведення політики в галузі птахівництва України покладено на Виробничо-наукове-об'єднання "Укрптахопром".

Таблиця 4.12.

Продукція тваринництва

	м'ясо усіх видів (у забійній вазі), тис. т	молоко млн. т	яйця, млн. шт	вовна, тис. т
<b>1980</b>	3500	21,1	14606,4	27,2
<b>1981</b>	3512,7	20,6	15251,8	27,2
<b>1982</b>	3526,0	20,6	15560,7	26,5
<b>1983</b>	3676,7	22,3	16122,1	28,1
<b>1984</b>	3789	22,8	16387,5	29,3
<b>1985</b>	3917,9	23,0	16644,9	28,7
<b>1986</b>	4117,7	23,6	17297,1	29,7
<b>1987</b>	4242,2	23,6	17425,1	29,0
<b>1988</b>	4394,8	24,2	17672,3	30,2
<b>1989</b>	4430,4	24,4	17393,0	30,1
<b>1990</b>	4357,8	24,5	16286,7	29,8
<b>1991</b>	4029,1	22,4	15187,8	26,6
<b>1992</b>	3400,9	19,1	13496,0	23,1
<b>1993</b>	2814,5	18,4	11793,8	21,1
<b>1994</b>	2677,4	18,1	10153,7	19,3
<b>1995</b>	2293,7	17,3	9403,5	13,9
<b>1996</b>	2112,7	15,8	8763,3	9,3
<b>1997</b>	1874,9	13,8	8242,4	6,7
<b>1998</b>	1706,4	13,8	8301,4	4,6
<b>1999</b>	1695,3	13,4	8739,7	3,8
<b>2000</b>	1662,8	12,7	8808,6	3,4
<b>2001</b>	1517,4	13,4	9668,2	3,3
<b>2002</b>	1647,9	14,1	11309,3	3,4
<b>2003</b>	1724,7	13,7	11477,1	3,3
<b>2004</b>	1599,6	13,7	11955	3,2
<b>2005</b>	1597,0	13,7	13045,9	3,2
<b>2006</b>	1723,2	13,3	14234,6	3,3

### Інші галузі тваринництва

Раніше ми вже зупинялися на характеристиці окремих галузей, що, хоч і не мають вирішального значення, але становлять невід'ємну частину тваринництва України (ставкове *рибництво*, *хутрове звірівництво* тощо). *Кролівництво*, - займає помітне місце у світовому тваринництві. В Україні розводиться 12 порід кролів м'ясо-шкіряного, шкіряного та пухового напрямків. Кролівництвом займаються в усіх областях, проте основна маса кролів концентрується в особистих господарствах громадян (неодноразові спроби організації спеціалізованих господарств перекреслювалися високою трудомісткістю галузі, нестабільністю кормової бази, частими епідеміями). І все ж висока репродуктивність кролів, їх невибагливість до кормового раціону та значний попит на основну продукцію галузі, особливо на дієтичне м'ясо та хутро, вселяють надію на прогрес українського кролівництва у недалекому майбутньому.

*Бджільництво* - один з найдавніших промислів, що забезпечує людину винятково цінним харчовим і лікувальним продуктом (медом), воском (використовується більше як у 40 галузях промисловості) та іншою продукцією (пилкок, маточне молочко, прополіс, бджолина отрута тощо). Бджільництво відіграє провідну роль у запиленні комахозапильних с-г культур для підвищення їх урожайності.

Бджільництвом займаються в усіх без винятку природноекономічних зонах і природних регіонах України, проте найбільше воно концентрується у Лісостепу та Степу, де зосереджена основна маса посівів медоносних (соняшник, гречка, еспарцет, конюшина, люцерна, ріпак) та овоче-баштанних культур. Перспективи розвитку галузі значною мірою пов'язані з діяльністю бджолорозплідницьких господарств (найбільші з них створені у Закарпатській і Херсонській областях). В Україні працює науково-виробниче об'єднання по бджільництву "Селекційно-виробничий центр" Інститут бджільництва ім. П.І. Прокоповича.

### Племзаводи Рівненської області

#### Молочне скотарство

1. Племзавод "Волинь" - Рівненський - українська червоно-ряба
2. Племзавод "Світанок" - Рівненський - українська чорно-ряба

#### М'ясне скотарство

1. Племзавод "Світанок" - Рівненський - українська м'ясна

#### Свинарство

1. Племгосп "Зоря" - Рівненський - велика біла
2. Племгосп "Прогрес" - Корецький - велика біла

## ЗОНАЛЬНІСТЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА

Тісно пов'язуючись з природним комплексом, сільське господарство України несе у своїй територіальній структурі виразні ознаки зональності, які проявляються головним чином через *спеціалізацію сільськогосподарського виробництва* у межах конкретних природних зон. Отже, зональність сільського господарства відображає виробничий напрямок сільськогосподарської діяльності, насамперед - концентрацію виробництва тих чи інших видів товарних сільськогосподарських продуктів у межах природно-господарських зон.

Якщо основними показниками природної зональності виступають елементи природного комплексу (геологічна будова, рельєф, клімат, насамперед - розподіл тепла і вологи, гідрологічні та гідрогеологічні особливості, ґрунтовий покрив, рослинний і тваринний світ), то в основі сільськогосподарської зональності лежить зональна система його ведення, що зумовлюється територіальним поєднанням згаданих природних умов і

ресурсів з суспільно-географічними факторами, серед яких слідом за М.Пістуном (ГЕУ, т.2, с.58) відзначимо:

- структуру реалізованої сільськогосподарської продукції;
- рівень її товарності;
- структуру затрат праці на виробництво цієї продукції;
- виробництво товарної продукції на душу населення та ін.

Одним з головних показників зональної спеціалізації сільського господарства виступає так званий *коефіцієнт зональної спеціалізації (Кз.с.)*, який являє собою відношення частки регіону у загальному виробництві певного виду продукції в країні до його частки в населенні країни. Важливим елементом *Кз.с.* виступає *індекс спеціалізації (Іс)*, що визначається за виразом:

$$I_c = \frac{P_{ag}}{P_{BKP}} : \frac{P_r}{P_{KP}}$$

Тут:  $P_{ag}$  - вартість реалізованої продукції даного виду в господарстві або на досліджуваній ділянці;

$\Sigma P_{вкр}$  - сума реалізованої продукції цього виду в країні (області, районі);

$\Sigma P_a$  - сума всієї реалізованої продукції в господарстві або на досліджуваній ділянці;

$\Sigma P_{кр}$  - сума всієї реалізованої продукції в країні (області, районі).

Саме на основі аналізу показників спеціалізації сільського господарства та їх співставлення з існуючими межами природних комплексів і визначаються зональні особливості сільськогосподарського виробництва (на галузевому рівні, як згадувалося вище, зональні ознаки простежуються неодмінно). Так, в Україні кожній з природних зон відповідає своя сільськогосподарська спеціалізація.

**У зоні мішаних лісів (на Поліссі)** сільське господарство має *тваринницько-льонарсько-картоплярський напрямок*. *Розвинуте молочно-м'ясне скотарство*. У центральній і частково західній частинах зони допоміжне значення мають виробництво хмелю і свинини, у південній - цукрових буряків і зерна.

Для **лісостепової зони** характерна *тваринницько-бурякоцукрово-зернова спеціалізація з переважанням молочно-м'ясного напрямку скотарства* (у сировинних зонах цукрових заводів - м'ясо-молочного). Допоміжне значення мають м'ясо-сальне свинарство і птахівництво.

Основу спеціалізації сільськогосподарського виробництва **у степовій зоні** становить *тваринницько-зерново-соняшникове господарство*. У північній і центральній частинах Степу розвинуте скотарство молочно-м'ясного, а у південній - м'ясо-молочного напрямків. Серед зернових домінують озима пшениця і кукурудза на зерно. Додатковими галузями виступають виноградарство, овочівництво, свинарство, вівчарство, птахівництво.

**Передгірні і гірські території Криму й Українських Карпат** мають загальну *виноградарсько-садівничо-тютюнницько-тваринницьку спеціалізацію*. У Криму допоміжним є вирощування ефіроолійних культур та овочів, розвиваються молочно-м'ясне скотарство і птахівництво. В Українських Карпатах провідне місце посідають вівчарство, скотарство та конярство. У Закарпатті домінують зернове господарство, тютюнництво, садівництво і виноградарство, а також молочно-м'ясне скотарство у поєднанні з свинарством і вівчарством.

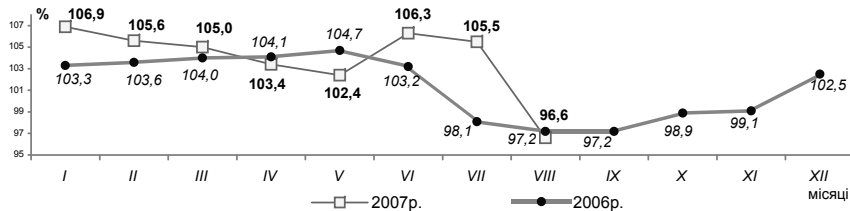
Кожна з описаних сільськогосподарських зон на основі спеціалізації та інтенсивності розвитку галузей аграрного виробництва поділяється на сільськогосподарські райони, у межах яких, в свою чергу, виділяються підрайони та виробничо-територіальні типи сільського господарства (в останню, найнижчу за рангом, одиницю сільськогосподарського районування об'єднуються сільськогосподарські підприємства однакової виробничої спеціалізації, однакового складу провідних та допоміжних галузей на основі

однотипності місцевих природних та економічних умов (В.Нагірна). На базі існуючих схем сільськогосподарського районування розробляються як системи ведення рослинництва і тваринництва, так і здійснюються практичні заходи по організації раціонального природокористування та екологічної обґрунтованості сільськогосподарського виробництва у тому чи іншому регіоні.

## ПОВІДОМЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО КОМІТЕТУ СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ (СІЧЕНЬ-СЕРПЕНЬ 2007 Р.)

Обсяг продукції сільського господарства в усіх категоріях господарств за січень-серпень п.р. проти відповідного періоду 2006р. скоротився на 3,4%, у т.ч. в аграрних підприємствах – на 3,0%, у господарствах населення – на 3,7%, що обумовлено зменшенням виробництва продукції рослинництва, особливо зернових культур.

**Динаміка зміни обсягів сільськогосподарського виробництва**  
(наростаючим підсумком з початку року, у % до відповідного періоду попереднього року)



**Рослинництво.** За січень-серпень 2007р. обсяг виробництва продукції рослинництва порівняно з відповідним періодом 2006р. скоротився на 7,2%, у т.ч. в аграрних підприємствах – на 10,0%, у господарствах населення – на 5,2%.

З початку жнив зернові та зернобобові культури (без кукурудзи) скошено та обмолочено на площі 11,2 млн.га, що складає 86% площ, посіяних під урожай поточного року. Одержано 22,5 млн.т зерна (у початково оприбуткованій вазі), що на 20% менше, ніж торік, у т.ч. аграрними підприємствами намолочено 17,6 млн.т (на 19% менше), господарствами населення – 4,9 млн.т (на 24% менше).

З урахуванням трансформації посівних площ, аграрним підприємствам (крім малих) на початок вересня п.р. залишилось збирати 0,3 млн.га зернових та зернобобових культур (без кукурудзи), або 3,5% площ, що підлягають до збирання.

Розпочався збір урожаю кукурудзи на зерно, якої на кінець серпня п.р. одержано 58,6 тис.т з площі 16,0 тис.га (по 36,6 ц з 1 га).

Сільськогосподарськими підприємствами (крім малих) оранку на зяб проведено на площі 1,5 млн.га, що на 19% більше, ніж на початок вересня 2006р., підготовлено 5,0 млн.га ґрунту під посіви озимих культур (торік – 3,8 млн.га). Озимі на зерно і зелений корм під урожай 2008 року посіяно на площі 54,3 тис.га, що становить 95% від минулорічного рівня, у т.ч. на зерно – 40,2 тис.га (88%).

**Тваринництво.** У січні-серпні 2007р. обсяг виробництва продукції тваринництва порівняно з відповідним періодом 2006р. зріс на 0,3%, у т.ч. в аграрних підприємствах – на 5,3%, а в господарствах населення – скоротився на 2,3%.

Збільшення загального обсягу виробництва м'яса відбулося за рахунок зростання реалізації худоби та птиці на забій в аграрних підприємствах (на 153 тис.т, або на 23,4%). У структурі реалізації худоби та птиці на забій сільгоспдідприємствами частка

птиці всіх видів становила 53,2% (у 2006р. – 54,3%), у т.ч. бройлерів – 94,0% (92,8%); великої рогатої худоби і свиней – по 23,4% (торік – відповідно 24,8% та 20,7%).

В аграрних підприємствах обсяг вирощування худоби та птиці збільшився проти січня-серпня 2006р. на 12,7% (на 90 тис.т), у т.ч. свиней – на 18,5%, птиці – на 20,5%, а вирощування великої рогатої худоби зменшилося на 10,1%. Проте, відношення загального обсягу вирощування до реалізації тварин на забій загалом по країні становило 99,7% (торік – 109,2%), а в окремих регіонах цей показник склав лише 83–87%.

За розрахунками, на 1 вересня 2007р. загальне поголів'я великої рогатої худоби склало 6,5 млн. голів (на 8% менше, ніж на 1 вересня 2006р.), у т.ч. корів – 3,3 млн. (на 8,9% менше); більше було свиней – 8,3 млн. (на 4,1%), птиці всіх видів – 201,4 млн. (на 1,4%), а чисельність овець і кіз залишилася на минулорічному рівні – 2,0 млн. голів.

В сільськогосподарських підприємствах порівняно з початком вересня 2006р. відбулося скорочення чисельності великої рогатої худоби на 15,1%, у т.ч. корів – на 14,4%; зросло поголів'я свиней на 4,9%, овець і кіз – на 4,0%, птиці – на 13,5%. У господарствах населення спостерігалось скорочення поголів'я великої рогатої худоби (на 4,1%), у т.ч. корів (на 7,2%), птиці всіх видів (на 5,1%), овець і кіз (на 0,7%), а поголів'я свиней збільшилося на 3,6%.

**Реалізація сільськогосподарської продукції.** За січень-серпень 2007р. порівняно з січнем-серпнем 2006р. загальний обсяг реалізованої аграрними підприємствами власно виробленої продукції зменшився на 0,3%, у т.ч. продукції рослинництва – на 13%, а обсяг продукції тваринництва збільшився на 12%. Середні ціни продажу продукції аграрними підприємствами за всіма напрямками реалізації за цей період відповідно зросли на 20%, у т.ч. на продукцію рослинництва – на 43%, тваринництва – на 6%.

**Наявність зерна.** Станом на 1 вересня 2007р. на підприємствах, що здійснюють зберігання, переробку зернових культур, та в сільськогосподарських підприємствах (крім малих) було в наявності 14,2 млн.т зерна (на 11% менше проти 1 вересня 2006р.), у т.ч. 9,3 млн.т пшениці (на 5% більше). Безпосередньо в аграрних підприємствах було в наявності 8,2 млн.т (на 11% менше проти 1 вересня 2006р.), у т.ч. 5,2 млн.т пшениці (на 8% більше). Зернозберігаючі та зернопереробні підприємства мали в наявності 6,0 млн.т зерна, у т.ч. зернозберігаючі – 4,0 млн.т.

Середня закупівельна ціна зернових культур, яку пропонували зберігаючі та переробні підприємства, у січні-серпні п.р. становила 790 грн. за т, з них на пшеницю – 768 грн. за т (у січні-серпні 2006р. – відповідно 525 грн. та 542 грн. за т). У серпні п.р. ці підприємства купували зернові культури в середньому по 917 грн. за т, що на 16% більше, ніж у липні п.р., з них пшеницю – по 859 грн. за т (на 12% більше), ячмінь – по 1073 грн. за т (на 28% більше).

## ОСНОВНІ ВИЗНАЧЕННЯ ДЛЯ РОЗДІЛУ СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО

**Господарства населення** включають у себе особисті підсобні господарства населення, колективні сади і городи, дачні ділянки та селянські (фермерські) господарства.

**Особисті підсобні господарства населення** – це земельні ділянки, що надані громадянам у власність, постійне чи тимчасове користування з метою виробництва сільськогосподарської продукції.

**Колективні сади і городи** - передбачена законодавством форма землекористування, при якій земля відводиться колективам громадян, організованих, в основному, на кооперативних засадах для дачного будівництва, садівництва, городництва.

**Селянське (фермерське) господарство** - форма підприємництва на основі використання майна і землі, яка знаходиться у власності фермера чи орендована ним. Він займається виробництвом, переробкою та реалізацією сільськогосподарської продукції.

**Продукція сільського господарства** у вартісному виразі наведена у порівнянних цінах і визначена як сума продукції рослинництва і тваринництва. Порівнянні ціни одержані як середньозважені ціни товарної та нетоварної частини продукції сільського господарства. Товарна частина продукції оцінена за фактичними цінами реалізації, а нетоварна частина продукції - за собівартістю. За порівнянні ціни прийняті середні ціни 1996 року.

**Загальний обсяг продукції рослинництва** визначається обсягом валового збору сільськогосподарських культур, обрахованим у порівнянних цінах. Крім того, до вартості збору у даному році додається приріст (або відраховується зменшення) вартості незавершеного виробництва у рослинництві за рік, а також вартість вирощування молодих багаторічних насаджень. Незавершене виробництво у рослинництві характеризується витратами на посів озимих і на підготовку ґрунту під ярі культури, зробленими у даному році під урожай наступного року. Вартість вирощування молодих багаторічних насаджень включає вартість закладки і вирощування до плодоносного віку багаторічних насаджень.

**Загальний обсяг продукції тваринництва** визначається кількістю одержаного приплоду і обсягом приросту вирощеного за рік молодняка худоби, приросту дорослої худоби, одержаного в результаті її відгодівлі, а також кількості молока, вовни, яєць та іншої продукції тваринництва, одержаної у процесі господарського використання худоби та птиці, непов'язаної з її забоем, облікованю у порівнянних цінах.

**Загальна земельна площа** - площа поверхні суші разом з внутрішніми водами, які знаходяться в межах державного кордону.

**Сільськогосподарські угіддя** - земельні ділянки, які систематично використовуються для одержання сільськогосподарської продукції. Сільськогосподарські угіддя знаходяться у власності, оренді, постійному чи тимчасовому користуванні сільськогосподарських підприємств і господарств населення.

**Площа зрошуваних земель** включає землі, які мають постійну зрошувальну систему (канали, трубопроводи, лотки), пов'язану з джерелами зрошування.

**До осушених земель** відносяться землі, що мають осушувальну систему, яка забезпечує нормальний водно-повітряний режим для використання їх під сільськогосподарські угіддя.

**Валовий збір сільськогосподарських культур** у сільськогосподарських підприємствах і селянських (фермерських) господарствах встановлюється за даними їх звітів шляхом прямого обліку зібраної у цих господарствах продукції як з основних, так і з повторних і міжрядних посівів; по особистих підсобних господарствах населення - на основі даних про розміри посівних площ у цих господарствах і середню урожайність з 1 га посіву за матеріалами вибіркового бюджетних обстежень домогосподарств.

**Середня урожайність сільськогосподарських культур** з 1 га зібраної площі обчислена, виходячи з валового збору з основних, повторних і міжрядних посівів та фактично зібраної площі даної культури.

**Поголів'я худоби** на 1 січня встановлюється на основі щорічного суцільного обліку і включає поголів'я всіх вікових груп відповідного виду худоби.

**Виробництво м'яса** включає м'ясо всіх видів худоби і птиці, жир-сирець, харчові субпродукти. Дані наведені як по товарному, так і по внутрішньогосподарському забою худоби і птиці.

**Виробництво молока** характеризується фактично надоемим коров'ячим, овечим, козиним молоком, незалежно від того, чи було воно реалізовано, чи частина його використана у господарстві на випоювання телят і поросят. Молоко, яке висмоктане телятами при їх підсосному утриманні у виробництво молока не включається.

**Виробництво вовни** включає всю фактично настрижену овечу, козину вовну і козиний пух, незалежно від того, чи була вона реалізована, чи використана на внутрішньогосподарські потреби. В його обсяг не включається вовна, одержана з овчин при

промисловій їх переробці (так звана "кисла вовна"). Вага вовни подається у фізичній вазі немитої вовни.

**Виробництво яєць** включає їх збір за рік від усіх видів домашньої птиці, разом з яйцями, використаними на відтворення птиці (інкубація та інше).

**Середньорічний надій молока від однієї корови** наводиться у розрахунку на поголів'я корів на початок року, незалежно від того, чи доїлась корова у даному періоді. У сільськогосподарських підприємствах при визначенні надою молока від однієї корови із загального поголів'я корів у господарстві виключаються корови, що перебувають на відгодівлі, корови м'ясного стада, а також корови, призначені для групового та підсосного утримання телят, якщо ці корови не доїлись.

**Реалізація сільськогосподарської продукції** – обсяги продукції, яка реалізована сільськогосподарськими підприємствами за всіма каналами (включаючи продаж заготівельним організаціям, організаціям споживспілки та безпосередньо споживачам за прямими зв'язками, на ринку, через власну торговельну мережу, своїм працівникам, населенню через систему громадського харчування, в рахунок оплати праці, іншим господарствам, країнам, за бартерними угодами, на біржах, аукціонах та ін.) за різними цінами (договірними, біржовими, ринковими).

**Продаж сільськогосподарської продукції заготівельним організаціям** – це обсяги продукції, яка продана заготівельним організаціям, організаціям споживспілки та безпосередньо споживачам за прямими зв'язками сільськогосподарськими підприємствами, населенням та фермерськими господарствами. В обсягах продажу та реалізації враховується вся стандартна та нестандартна продукція, некондиційна худоба та птиця в заліковій вазі, вовна - у перерахунку на чисте волокно.

**Виробничі основні фонди** складаються з вартості усіх основних фондів, що функціонують у сфері матеріального виробництва та знаходяться на балансі підприємств і організацій, які відносяться до галузі сільського господарства, а також фонди, здані в оренду, надані безкоштовно чи недіючі.

**Виробничі основні фонди сільськогосподарського призначення** - це фонди, які безпосередньо приймають участь у сільськогосподарському виробництві. Основні фонди обчислюються за балансовою вартістю.

**Електроозброєність праці** визначається шляхом поділу кількості спожитої на виробничі потреби електроенергії на середньорічну чисельність працівників, зайнятих у сільському господарстві.

**Споживання основних продуктів харчування населенням** визначається балансовим методом. Дані про споживання м'яса наводяться з урахуванням субпродуктів та жиру-сирцю. Фонди споживання окремих продуктів включають продукцію, використану для споживання у свіжому вигляді, перероблену (консервовану, сушену та ін.) у перерахунку на свіжу та використану у складі виробництва інших продуктів харчування. Відповідно показники "Вивезено" і "Завезено" містять дані про вивезену за межі України та завезену на її територію продукцію у будь-якому вигляді, перераховану в основну. У харчових балансах врахована зміна запасів на кінець року у порівнянні з його початком, а також втрати продукції в господарствах виробників сільськогосподарської продукції, в промисловості, в організаціях оптової та роздрібної торгівлі, в дорозі і т.ін.

**Загальна земельна площа сільськогосподарських угідь** - площа поверхні суші разом з внутрішніми водами, які знаходяться в межах державного кордону.

**Валовий збір основних сільськогосподарських культур** - фактично зібрана продукція як з основних, так і з повторних та міжрядних посівів.

**Урожайність сільськогосподарських культур** - середня урожайність сільськогосподарських культур з 1 га зібраної площі обчислена, виходячи з валового збору з основних, повторних, міжрядних посівів та фактично зібраної площі даної культури.

**Поголів'я худоби** на 1 січня встановлюється на основі щорічного суцільного обліку і включає поголів'я всіх вікових груп відповідного виду худоби.

М'ясо усіх видів у забійній вазі включає м'ясо всіх видів худоби і птиці, отримане як по товарному, так і по внутрішньогосподарському забою тварин, включаючи жир-сирець і харчові субпродукти. В забійну вагу входить вага туші без шкури, голови, ніг, вимені і нутроців.

Молоко включає фактично надоєне коров'яче, овече та козине молоко, незалежно від того, чи було воно реалізовано чи використано у господарстві на випоювання телят і поросят. Молоко, яке висмоктане тваринами при їх підсосному утриманні у виробництво молока не включається.

Яйця включають яйця усіх видів домашньої птиці, у тому числі яйця, використані на відтворення птиці (інкубація та інше).

Вовна включає фактично настрижену овечу, козину вовну і козиний пух, незалежно від того, чи були вони реалізовані, чи використані на внутрішньогосподарські потреби. Не включається вовна, одержана з овчин при промисловій їх переробці (так звана "кисла вовна"). Вага вовни подається у фізичній вазі немитої вовни.

**Індекс валової продукції сільського господарства (до попереднього року)** обчислюється за формулою Ласпейреса. Для побудови агрегатів індексу за ваги використовуються базові ціни на продукцію загальнодержавні порівнянні ціни 2000 року.

В основу індексу покладений набір продуктів (товарів-представників), який охоплює 15 позицій основних видів/груп сільськогосподарської продукції і 178-деталізованих видів. Крім того, індекс включає також зміну вартості незавершеного виробництва.

**Індекс цін на сільськогосподарську продукцію** обчислюється за формулою Пааше. Індекс відображає зміну цін на основні види сільськогосподарської продукції, реалізованої сільськогосподарськими підприємствами за всіма каналами.

## ТРАНСПОРТ

**Транспортно-дорожній комплекс України** – одна із важливіших галузей національної економіки, від стабільного функціонування якої залежать всі сфери суспільного виробництва та соціальний розвиток країни.

Україна має розвинуту мережу залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів, морських та річкових портів, автопідприємств, аеропортів. Сьогодні це 22,6 тис. км залізничних колій, 169 тис. автомобільних доріг, близько 3 тис. км річкових судноплавних шляхів, 19 морських і 10 річкових портів, 36 аеропортів, майже 47 тис. км нафто- і газопроводів. По території України проходить чотири "критських" міжнародних транспортних коридори (№3, №5, №7 (водний), № 9, а також коридори (Європа-Кавказ-Азія ТРАСЕКА) та Балтійське море (Гдиня/Гданськ) - Чорне море (Одеса-Іллічівськ).

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 9%, вартість основних виробничих фондів – 8%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни.

### Види транспорту

Авіація

Залізничний транспорт

Морський та річковий транспорт

Порти

Автомобільний транспорт

Дорожнє господарство

**Транспорт** (від лат. *transporto* - переносити, переміщувати) - "одна з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства і населення в усіх видах перевезень" (М.Христюк, ГЕУ, т.3, с.301). За основним призначенням розрізняють *транспорт загального користування*, що перевозить сировину і напівфабрикати з місць видобування

(виробництва) до пунктів подальшої переробки, а готову продукцію - до споживача, а також забезпечує виробничі чи особисті потреби населення у просторовому переміщенні, *транспорт відомчий* або внутрішньовиробничий (внутрішньогосподарський, внутрішньобудівельний, внутрішньозаводський, внутрішньопортовий тощо) та *транспорт особистого користування*. Отже, все розмаїття транспортних перевезень може бути зведене до двох головних напрямків - транспортування вантажів і перевезення пасажирів.

При цьому провідну роль у народногосподарському комплексі відіграє **вантажний транспорт**, основними статистичними характеристиками якого, за даними Держкомстату, виступають:

- *відправлення вантажів* - загальний обсяг вантажів у тоннах (брутто), прийнятий до перевезення;

- *перевезення вантажів* - загальний обсяг вантажів у тоннах або кубометрах, який навантажено і транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (крім основних, внутрішньодержавних, перевезень окремо розглядаються відправлення експортних та прибуття імпортованих вантажів, а також транзитні перевезення, що здійснюються через територію України без будь-якого використання у народногосподарському комплексі держави);

- *вантажобіг* - загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добуток перевезеного вантажу на відстань перевезення по кожній партії вантажу і вимірюється у тонно-кілометрах (по морському транспорту - у тонно-милях).

Серед основних характеристик **пасажирського транспорту** Держкомстат виділяє:

- *відправлення та перевезення пасажирів*, тобто загальну кількість пасажирів, відповідно прийнятих до перевезення та перевезених рухомим складом різних видів транспорту.

- *пасажиробіг* - загальний обсяг пасажирської транспортної роботи, який дорівнює сумі добуток кількості пасажирів (або групи пасажирів) на відстань їх перевезення і вимірюється у пасажиро-кілометрах (на морському транспорті - пасажиро-милях).

Серед важливих характеристик вантажного і пасажирського транспорту, згадаємо також *густоту (щільність) шляхів сполучення* (довжина шляхів сполучення різних видів транспорту у розрахунку на одиницю площі держави чи окремого регіону, як правило, на 1000км<sup>2</sup>) та *інтенсивність перевезення вантажів і пасажирів* (показник, який визначається діленням обсягів вантажної і пасажирської транспортної роботи на довжину шляхів сполучення. За характером транспортування вантажів і пасажирів розрізняють *внутрішньоміські* (у межах окремо взятого населеного пункту), *приміські* (на віддалі до 50 км) та *міжміські* (понад 50км) перевезення.

За особливостями формування і розташування виділяють кілька специфічних видів транспорту, які об'єднують у чотири нерівнозначні групи - *наземний* (залізничний, автомобільний, гужовий, в'ючний), *водний* (морський, річковий), *повітряний* (авіаційний) та *трубопровідний*. Кожна з цих груп відіграла і відіграє різну роль в історії розвитку людського суспільства, у становленні і розвитку народного господарства окремих країн та регіонів і світової економіки в цілому. Панівні колись водні, гужові та в'ючні види транспорту вже з XIX ст. почали поступатися залізницям, а у XX ст. на чільні позиції у світі вийшов автомобільний транспорт, поряд з яким все більш вагоме місце почали займати найновіші види перевезень - повітряний і трубопровідний транспорт. Разом з тим слід мати на увазі, що й сьогодні на материках, а тим більше у різних країнах, зберігається значна диференціація транспортних засобів та їх ролі у народному господарстві. В зв'язку з бурхливим розвитком міських населених пунктів у світі останнім часом зростає значення внутрішньоміських (насамперед пасажирських) перевезень - автобус, таксі, електричний транспорт (трамвай, тролейбус, метрополітен).

Не дивлячись на принципові відмінності між згаданими основними видами транспорту, підкреслимо, що всі вони тісно пов'язані між собою і взаємно доповнюють один

одного (пункти перевантаження вантажів, пересадки пасажирів тощо). Відзначимо також виразний зв'язок транспортних робіт з природними умовами, насамперед з рельєфом (наземний транспорт) та метеорологічними явищами (тумани, катастрофічні зливи та снігопади, грози в авіації, шторми на морі та ін.).

Загальна криза економіки в державі в 90-х роках помітно позначилася як на обсягах вантажних та пасажирських перевезень, так і на загальних обсягах відповідних вантажообігів. Як видно з наведених матеріалів, в Україні, де транспортування вантажів і пасажирів здійснюється на порівняно невеликій відстані, домінуюче положення займає автомобільний транспорт, хоч його частка (особливо у вантажних перевезеннях) протягом останнього десятиріччя зменшилася майже втричі. Відносно зростання ролі залізничного транспорту розглядається як явище тимчасове і пов'язується фахівцями не стільки з прогресом цього виду транспорту, скільки з деградацією автомобільних перевезень. Більш стабільним виглядає прогрес у діяльності трубопровідного транспорту, хоч і його частка у загальних вантажоперевезеннях оцінюється як надмірна.

Сукупність всіх видів транспорту, що функціонують в Україні і діяльність яких координується Міністерством транспорту України, Державним комітетом річкового і морського транспорту та АТ "Укргаз" (трубопроводи), утворює єдину транспортну систему держави, основними "ядрами" якої виступають транспортні вузли, залізничні та автобусні (переважно пасажирські) станції, автогосподарства, морські і річкові порти. Особливе місце у цій системі посідають *транспортні вузли* - комплекси транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту, які у взаємодії виконують операції по обслуговуванню транзитних і місцевих перевезень вантажів і пасажирів. Залежно від стикування видів транспорту виділяються вузли залізнично-автодорожні (Львів, Харків, Донецьк), залізнично-водно-автодорожні (Одеса, Київ, Миколаїв, Херсон), водно-автодорожні (Канів, Ялта, Алушта) та ін. Ще більше поширення у транспортній системі України мають *транспортні пункти*, до яких, власне, й відносять станції, порти, пристані тощо. Серед основних функцій транспортних пунктів відзначимо економічні (перевезення вантажів і пасажирів), технологічні (перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший), технічні (задоволення технічних потреб руху транспортних засобів). За призначенням транспортні пункти поділяються на вантажні (активні, де переважає відправлення вантажів, або пасивні, на яких домінує прибуття вантажів), пасажирські та об'єднані. Магістральну основу транспортної системи України становить сумарна довжина основних ліній наземного (залізничного, автомобільного, трубопровідного) і річкового транспорту, протяжність морських каботажних і стабільних повітряних маршрутів.

### Автомобільний транспорт

Цей вид транспорту, що зародився на початку ХХ ст., орієнтується на переміщення вантажів та пасажирів по безрейкових шляхах і включає три основних компоненти: рухомий склад, тобто *машини з автономними енергетичними системами* (двигуни внутрішнього згоряння, дизелі) - автомобілі, автобуси, автопоїзди, мотоцикли тощо), *шляхи сполучення* (звичайні автомобільні дороги, так звані грейдери, та дороги з твердим покриттям - бруківки, асфальтові, гудронові, бетонні тощо), а також *системи споруд* (складів, гаражів, вантажно-розвантажувальних установок, вантажних, пасажирських і заправочних станцій, ремонтних майстерень та ін.). Саме згодана автономність забезпечує основну перевагу автотранспорту - здатність доставки вантажів і пасажирів "від дверей до дверей", в зв'язку з чим цей вид транспорту забезпечує транспортне обслуговування підприємств і населення в усіх сферах господарської діяльності та здійснює найрізноманітніші види перевезень - від внутрішньоміських і місцевих до міжміських і міжнародних. Ці переваги були належно оцінені у світі, де лише протягом 1970-1990 рр. загальна протяжність автомобільних доріг зросла більш як на 20% (з 20 до 24 тис. км, у т.ч. з твердим покриттям - до 18 тис.км). За цим показником лідируючі позиції

у світі посідають США (відповідно 6,2 та 5,6 тис. км), Індія (1,85 та 0,83 тис. км) та Японія, де всі 1,13 тис. км автомобільних доріг повністю обладнані твердим покриттям. В той самий час за основним відносним показником - густотою доріг - лідируючі позиції у світі займають країни Західної Європи: Велика Британія (1580 км автодоріг на 1000 км<sup>2</sup> території), Франція (1480), Німеччина (1350) та Італія (1000). Ще більша увага приділяється світовим співтовариством розвитку рухомого складу автотранспорту. Процес автомобілізації охопив практично всі країни, завдяки чому лише за 30 років (1960-1990 рр.) світовий автомобільний парк зріс у 2,5 рази і перевищив на початку 90-х років 600 млн. машин. Разом з тим основний "вододіл" проліг між розвинутими країнами (у США, Західній Європі та Японії концентрується понад 4/5 всього автопарку) та країнами, що розвиваються (1%). Проте й серед розвинутих країн за рівнем автомобілізації простежуються вражаючі відмінності: якщо у США на 1000 мешканців на початку 90-х років припадало пересічно 600 автомашин, у ФРН - 480, Канаді - 360, то у Греції - 150, Польщі - 110, а у колишньому Союзі РСР - навіть 60. У відповідності з цим варіює й господарсько-соціальне значення автомобільного транспорту: якщо у США автомобіль забезпечував до 80% всіх переміщень населення, то у країнах Західної Європи цей показник становив 45-50%, в той час як у Польщі він знижувався до 15%, а у колишньому СРСР - до 12%. Основні шляхи подальшої модернізації автотранспорту у світі пов'язуються як з вдосконаленням автомобільних доріг, насамперед доріг з твердим покриттям (розширення, спрямлення тощо), так і з докорінним переозброєнням рухомого складу - переходом на нові види двигунів (газотурбінні, роторно-поршневі тощо), збільшенням швидкості та вантажопідйомності автомобілів (теоретично до 100 т).

### Історія розвитку автомобільного транспорту

В Україні на початку двадцятого століття перший автомобіль з'явився в Одесі, а потім кілька приватних автомобілів іноземного виробництва - в Києві. Вже в **1902 році** Київською міською думою була прийнята обов'язкова постанова про "Порядок пасажирського і вантажного руху по місту Києву на автомобілях", а в **1904 році** в Києві створено елітний клуб автолюбителів.

Багаті люди платили незбагненно великі гроші, замовляючи легкові автомобілі в США, Англії, Франції, Німеччині та Італії. В **1903 році** в Україні був уже навіть один автомобіль, потужність двигуна якого перевищувала 100 кінських сил. Він був виготовлений у Німеччині і належав відомому київському цукрозаводчику Терещенку.

На цьому ґрунті з'явилися і бізнесові люди, котрі одразу ж скористалися вигодою від цієї технічної новинки. В місті створюється таксомоторне товариство, яке у своїй власності мало 20 автомобілів різних марок - "Шарон", "Форд", "Додж", "Фіат", "Рено", "Кеіс" та інших. Гараж цього товариства знаходився по вулиці Поліцейській, 18 (нинішня вул. Федорова). Перша таксомоторна стоянка була на вулиці Миколаївській (тепер - Городецького).

У друкованих засобах масової інформації того часу (**1909 р.**) зустрічається повідомлення про перший в Києві вантажний автомобіль марки "Фіат" з двигуном потужністю 40 кінських сил і вантажопідйомністю в 300 пудів (4,8 тонни). Можна також прочитати й про те, що один із поважних домовласників Ф. Голломбек вдався до поїздки на автомобілі з Києва до Варшави і прибув туди на третій день. А в журналі "Автомобіль"

(був уже і такий) можна прочитати статтю А. Нагеля "Пробудження", в якій повідомляється про плани організації міжнародної автомобільної виставки з тим щоб, як було написано "звернути погляди усіх, хто ще має сумнівів і довести їм, що автомобіль уже увійшов в наше життя і відстані для нього не існують". Така виставка дійсно була відкрита у Києві 15 травня 1910 року.

Зростання промислового виробництва в містах викликало урбанізаційні процеси. Значно збільшувалась чисельність міського населення. Посилилась міграція і, відповідно, зросли перевезення пасажирів. В **1906 році** відкрилось автобусне сполучення на маршруті Київ - Житомир, на якому працювали два автобуси на 12 і 16 пасажирів. В один кінець пасажирів діставалися за 5-6 годин, а проїзна плата складала - 5 карбованців. 3 травня 1910 року почали працювати автобусні маршрути Київ - Рівне (через Житомир), Кам'янець-Подільський - Проскурів (тепершній Хмельницький), Київ - Чернівці, а в липні 1911 року - маршрути по Київ - Брестському шосе.

Спробам започаткувати регулярний маршрутний рух автобусів в місті Києві чинився гострий конкурентний опір. Бельгійські та німецькі концеснери механічного транспорту (трамваю) всіляко перешкоджали розвитку автотранспорту загального користування. Візники, яких на той час в Києві налічувалось близько трьох тисяч, теж цьому протидіяли, оскільки автомобіль був уже їх відчутним конкурентом.

На початок **1910 року** в Україні вже налічувалось 618 автомобілів, зокрема в губерніях: Київській - 119, Полтавській - 33, Таврійській -168,

Харківській - 61, Херсонській - 145, Чернігівській - 31, Волинській - 28 і Подільській - 33. В 1913 році Київська міська управа закупила 9 автобусів за 56 тисяч карбованців і ще був один приватний автобус, який перевозив пасажирів в Києві.

Проїзд в автобусах і легкових автомобілях на той час коштував надто дорого: за одну версту - 50 копійок, за кожні наступні півверсти - по 10 копійок. Ще дорожче був проїзд на циклометах (трьохколісних автомобілях) і розкішних лімузинах. За годину їзди на них власники брали не менше 5 карбованців, а хромові чоботи, наприклад, на той час коштували 3 крб. 50 коп.

Посадовий оклад шофера автобуса становив 75 карбованців на місяць, а його помічника - 40 карбованців. Водії легкових таксі мали змогу заробляти разом з чайовими 100-150 карбованців на місяць.

Так сталося, що на зорі розвитку автомобілебудування, перед першою світовою війною, в двадцяті-сорокові і повоєнні після Великої Вітчизняної війни роки аж до 1959 року на території України не було жодного автомобілебудівного заводу, а тому автомобільний парк нашої держави формувався за рахунок придбання автомобілів по імпорту, а також автомобілів, вироблених заводів, побудованих на території Російської Федерації та інших республік колишнього Радянського Союзу.

Початком структуризації автомобільного транспорту, як однієї із галузей народного господарства України, слід вважати створення зразу ж після громадянської війни в кожній губернії при губернських Радах транспортно-матеріальних відділів та автосекцій, які займалися організацією і комплектуванням автомобільних господарств. Потім вони об'єдналися в єдину транспортну організацію - Губтранс.

В 1922 році за ініціативою Центрального комітету профспілки транспортних робітників в складі Наркомату шляхів було створено Центральне управління місцевого транспорту (ЦУМТ), яке на той час і стало центром з організації автомобільного транспорту і будівництва шосейних доріг.

В 1925 році створюються державні акціонерні товариства "Транспорт" і "Автопромторг". Перше товариство займалося повним комплексом транспортних робіт - прийманням вантажів на базах, доставкою їх до місця призначення і здачаю власнику, друге - експлуатацією і ремонтом автомобілів, а також торгівлею автомобілями і запасними частинами. В цьому ж році відкрито регулярне пасажирське сполучення по окремих маршрутах України.

В 1927-1930 роках в Харкові, Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі були організовані спеціальні гаражі. Тут зароджується профілактичне технічне обслуговування автомобілів. Створюються спеціалізовані дільниці: карбюраторна, електротехнічна, шиноремонтна та інші.

В 1930 році на базі товариства "Транспорт" був створений "Союзтранс" зі своїми конторами в областях і транспортних вузлах Укра-

ни. Контори "Союзтранс" встановлювали ділові контакти з постійною клієнтурою, укладали з ними договори на перевезення, що сприяло поліпшенню транспортного процесу і підвищенню ефективності використання підвладного їм автомобільного транспорту. В 1938 році при Раді Народних Комісарів УРСР організовано Головне дорожнє управління з дорожніми відділами в областях і районах.

В липні 1939 року рішенням Раднаркому УРСР в Україні був створений Народний комісаріат автомобільного транспорту, а до кінця 1940 року організовані обласні і міжобласні автомобільні трести.

Наркомату були передані із різних відомств України 2392 автомобілі, 1436 коней, 1046 возів, 890 саней, 44 гаражи на 965 машин-місць, спеціальні учбові заклади, а також авторемонтні заводи і авторемонтні майстерні в містах Києві, Харкові, Дніпропетровську, Маріуполі, на базі яких в кінці 1939 року був організований республіканський трест "Укравторемонт".

У передвоєнні роки Наркомат провів значну роботу з розширення мережі та поліпшення роботи підприємств із технічного обслуговування і ремонту автомобілів, завантаження порожніх пробігів автомобілів, підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств, підготовки кадрів водіїв, ремонтних робітників, інженерно-технічних працівників.

На початок 1940 року в Наркоматі уже було 16 968 чоловік працюючих, 5239 автомобілів, 67 автобусів і 32 легкові таксомотори, а також 3470 коней. В цьому році транспортом Наркомату було перевезено 5 млн. тонн вантажів.

Провадилась також робота з концентрації автомобільного транспорту для виконання збирально-транспортних робіт у сільському господарстві. В Україні в 1940 році створюється Українське відділення автотранспорту "Союззаготтранс" Уповнаркомзагу СРСР по Україні. Згодом, через сім років воно було перейменовано в Українське республіканське відділення "Союззаготтранс" Міністерства заготовок СРСР.

В 1941 році перед початком війни в Україні вже було 817 автобусів, 470 легкових таксомоторів. Вантажний автотранспорт був представлений в основному автомобілями марки ГАЗ-АА, ЗІС-5, ЯС-3. На початку війни Наркомат автотранспорту передав Наркомату оборони СРСР 95 відсотків справних вантажних, легкових автомобілів і автобусів, а решта терміново ремонтувалися і готувалися до передачі військам, були також передані всі авторемонтні заводи і майстерні разом з їх особовим складом.

Сам Наркомат автомобільного транспорту призупинив свою діяльність і відновив роботу в лютому 1943 р. зразу ж після звільнення від німецько-фашистських загарбників міста Харкова, а в січні 1944 року передислокувався у звільнений Київ.

Війна принесла надзвичайно великі втрати. В системі Наркомату автомобільного транспорту залишилось лише 21 автогосподарство, 11 з них

лежали в руїнах, а що стосується рухомого складу, то його залишилось лише 1100 вантажівок та 28 автобусів.

У квітні 1944 року кількість діючих підприємств і організацій і тих, які відновили свою роботу, уже наблизилася до довоєнного рівня. В структуру Наркомату входили 25 обласних автомобільних трестів і три республіканські трести "Укравтотранспостач", "Укравторемонт" і "Укравтотранскадри", а також Центральний науково-дослідний інститут автомобільного транспорту, Дніпропетровський, Київський і Харківський автотранспортні технікуми.

25 травня 1946 року Указом Президії Верховної Ради УРСР Наркомат автомобільного транспорту був перетворений на Міністерство автомобільного транспорту УРСР. Всі підвідомчі Наркомату організації і підприємства перейшли у відання Міністерства автомобільного транспорту, притому були проведені й деякі структурні зміни. В тому ж 1946 році було створено Київське міське автотранспортне управління, а в 1947 році - Республіканський трест по використанню горючих газів в автотранспорті УРСР ("Укравтогаз").

Указом Президії Верховної Ради від 25 травня 1953 року Міністерство автомобільного транспорту УРСР, Управління з транспортного освоєння малих рік при Раді Міністрів УРСР і Головне дорожнє управління при Раді Міністрів УРСР були об'єднані в одне міністерство - Міністерство дорожнього і транспортного господарства УРСР. До складу цього міністерства було включені міжобласні і обласні автотрести, Київське міське автоуправління, республіканські трести "Укравторемонт", "Укравтогаз", "Укршляхбуд", "Мехземробіт", Дністровське та Стир-Горинське управління річкового транспорту, київське суднобудівні і судноремонтні заводи, Український державний інститут дорожнього і транспортного господарства "Укрдіпрошляхтранс" та Український дорожньо-транспортний науково-дослідний інститут "УкрдортрансНДІ", який було створено на базі Центрального науково-дослідного інституту автомобільного транспорту і Українського дорожньо-транспортного науково-дослідного інституту.

В складі центрального апарату Міністерства були головні управління автоперевезень, експлуатації і ремонту доріг, річкового транспорту та інші підрозділи. Цей період визначений як час подальшого розвитку автомобільного транспорту, його виробничо-технічної бази, будівництва виробничих приміщень, під'їзних шляхів, природних павільйонів, вокзалів, автостанцій.

Указом Президії Верховної Ради УРСР від 7 жовтня 1953 року республіканське Міністерство дорожнього і транспортного господарства було реорганізовано в союзно-республіканське Міністерство автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР. Річковий транспорт був відокремлений, як самостійна галузь народного господарства.

В 1954 році Міністерству автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР був переданий автомобільний транспорт Українського відділення "Союззаготтранс" Міністерства заготовок СРСР в складі 294 автогосподарств з чисельністю автомобілів в них майже 13 тисяч одиниць.

Указом Президії Верховної Ради УРСР від 26 листопада 1968 року Міністерство автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР було реорганізовано в республіканське міністерства - Міністерство автомобільного транспорту УРСР та Міністерство будівництва і експлуатації автомобільних доріг УРСР.

У систему Мінавтотрансу увійшли 25 обласних виробничих управлінь автомобільного транспорту, київські міські управління вантажного і пасажирського автотранспорту, Українське управління магістральних сполучень і транспортно-експедиційного обслуговування, Головне управління промислових підприємств, управління учбових закладів, Державний автодорожній науково-дослідний інститут, ЦБТІ м. Києва.

Зусилля Міністерства в той час спрямовувалися на підвищення якості транспортних послуг і зміцнення правової основи у взаємостосунках між учасниками транспортного процесу. Здійснюється експеримент з упорядкування структури обласних, міських автоуправлінь за виробничою ознакою. Посилюється увага до розвитку науки і впровадження нової техніки. Створено Спеціальне виробниче об'єднання з розробки нестандартизованого обладнання, впровадження механізації автоматизації, монтажу, пуску і налагодження об'єктів нової техніки - "Укроравтотранс". На базі підрозділів "ДержавтотрансНДІ" формується Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут "ДержавтотрансНДІ-проект". Створено трест "Авторембуд", а на базі Головного управління промислових підприємств - об'єднання "Укравторемонт" (1973р.).

В 1975 році колегія Міністерства приймає рішення про створення Головного інформаційно-обчислювального центру. В тому ж році головне управління "Укрголовавтотехобслуговування" реорганізовано в самостійне Республіканське промислове об'єднання "Укравтотехобслуговування". Вантажні і пасажирські виробничі управління в кожній області знову були об'єднані в обласні управління автомобільного транспорту.

В липні 1988 року під егідою автомобільного транспорту було створено Міністерство транспорту Української РСР, куди увійшов і весь річковий транспорт України.

Згодом, на початку 90-х років при переході від планової економіки до ринкової річковий транспорт сформувався як акціонерна судноплавна компанія "Укррічфлот" і відокремився від Міністерства транспорту, а територіально-виробничі об'єднання автомобільного транспорту та інші підприємства і організації системи Мінтрансу УРСР об'єдналися в Українську державну корпорацію "Укравтотранс". До речі, такі корпорації



створювалися на базі міністерств майже всіх галузей народного господарства.

Друга половина 80-х і початок 90-х років - це період, коли автомобільний транспорт України у своєму розвитку, ефективності використання, кількісних і якісних показниках обслуговування населення, промисловості і сільського господарства досяг свого апогею. Слід також відзначити й те, що автомобільний транспорт системи Міністерства, крім основних обов'язків по транспортному обслуговуванню промисловості, сільського господарства, будівництва і населення України, виконував дуже важливу місію з забезпечення обороноздатності країни. В складі підприємств Міністерства у стані повсякденної готовності утримувалися формування військового типу - вантажні, санітарні, авторемонтні автобатарейні і автороти в кількості, необхідній для розгортання Збройних Сил країни в особливий період. Українські автотранспортники завжди в перших лавах приходили на допомогу людям, як своїм співвітчизникам, так і за межами України, у всіх видах бідах і надзвичайних ситуаціях: ліквідації наслідків аварій на Чорнобильській АЕС, проведенні аварійно-рятувальних робіт при землетрусах, повеннях тощо.

Після розпаду СРСР в Україні як незалежній державі в 1992 році створюється Міністерство транспорту та зв'язку України, а в його складі Державні департаменти по усіх видах транспорту, в тому числі і Державний департамент автомобільного транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України від **04.12.1998 р.** № 1913 територіально-виробничі об'єднання автомобільного транспорту були ліквідовані і створені автотранспортні управління. Виробнича діяльність авто-

В Україні, загальний рівнинний рельєф якої завжди оцінювався як сприятливий для розвитку наземного транспорту, більш-менш надійні автомобільні шляхи почали споруджуватися з 20-х років і вже перед Другою світовою війною їх загальна протяжність перевищувала 270 тис. км. Разом з тим частка автодоріг з твердим покриттям залишала бажати кращого - лише у 70-х роках вона досягла 50%-ї позначки. Слід відзначити, що дорожнє забезпечення в Україні, як і в державах-метрополіях, до складу яких входила Україна протягом ХХ ст. (насамперед Російська імперія, пізніше - Радянський Союз) залишало бажати кращого. Навіть високі показники загальної густоти (щільності) автомобільних доріг не могли нікого ввести в оману - якість доріг, їх ширина, спрямленість та інші параметри залишалися далекими від зарубіжних стандартів. Більш-менш задовільну уяву про сучасну географію українських автошляхів можна скласти лише з аналізу щільності доріг з твердим покриттям. За цим показником в Україні краще виглядають лише західні області (Поділля, Прикарпаття), де спорудженню шляхів сполучення традиційно приділялася більша увага. Меншою щільністю доріг відрізняються степові області з їх розрідженими населеними пунктами та Полісся, де лімітуючим фактором спорудження сучасних автошляхів виступає заболоченість території. В Україні серед автомобільних шляхів за своїм економічним значенням виділяються: Київ - Житомир - Рівне - Львів - Чоп, Київ - Полтава - Харків - Дебальцево, Київ - Умань - Одеса, Київ - Глухів, Харків - Новомосковськ - Запоріжжя - Сімферополь, Чернівці - Тернопіль - Луцьк - Ковель та ін. На майбутнє передбачається спорудження потужної автотраси єв-

підприємств, які входили до складу ТВО стала повністю самостійною. Вони були акціоновані і перетворилися в акціонерні товариства, більшість з яких приватизована. Державний департамент автомобільного транспорту і його обласні автотранспортні управління зараз виконують управлінські функції державного правового регулювання роботи автотранспортних підприємств, компаній та акціонерних товариств незалежно від форм їх власності.

Таким чином, історія розвитку автомобільного транспорту загального користування як самостійної, планової, централізовано керованої галузі народного господарства України вже на той час була вичерпана і натомість відкрита нова сторінка функціонування автомобільного транспорту в складі підприємств, компаній, товариств різних форм власності в умовах ринкових відносин і жорсткої конкуренції на ринку транспортних послуг.

Указом Президента України від **14 липня 1999 року** був ліквідований Державний департамент автомобільного транспорту України і була створена Державна адміністрація автомобільного транспорту України.

Відповідно до Указів Президента України від 15.12.1999 р. №1572 "Про систему центральних органів виконавчої влади" та від 15.12.1999 р. №1573 "Про зміну у структурі центральних органів виконавчої влади" постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.2000 р. №586 утворений Державний департамент автомобільного транспорту (у складі Міністерства транспорту та зв'язку України), який є урядовим органом державного управління у галузі автомобільного транспорту і діє у складі транспортної інфраструктури.

ропейського класу Київ - Варшава - Берлін - Париж -Мадрид, а також реконструкція цілої низки інших автомагістралей, які останнім часом все більше приходять у занепад.

Не кращим чином (кількісно і якісно) виглядає й автомобільний парк України, в якому серед всіх класів явно домінують автомашини зарубіжного (переважно російсько-го) виробництва, що створює додаткові труднощі з ремонтом і відновленням досить сильно зношеної техніки.

Не дивлячись на згадані труднощі з дорогами і рухомим складом, автомобільний транспорт, як вже згадувалося, займає в Україні провідні позиції серед інших транспортних засобів як у перевезенні вантажів і загальному вантажообігу, так і при транспортуванні пасажирів. За обсягами та економічним значенням основу сучасних автомобільних вантажоперевезень в Україні складають матеріали різноманітних розкривних робіт гірничої промисловості та будівельні матеріали (у т.ч. цемент), а також широкий асортимент сировини і промислової продукції. Важливим транспортним показником виступає також пересічна віддала перевезення одиниці вантажу (1 т), яка, попри всі негаразди, в Україні поступово зростає. Зауважимо також, що автотранспортники активно включилися у формування нових ринкових відносин в Україні, що виявилось насамперед у помітному зростанні частки колективних і приватних автомобільних вантажоперевезень, в той час як участь державних підприємств у перевезенні вантажів невинно скорочується.

Ще більш виразно лідируючі позиції автотранспорту простежуються через динаміку пасажирських перевезень. І хоч пересічні віддалі транспортування пасажирів автомобільним транспортом виглядають порівняно скромно, що відбивається і на загальних рівнях пасажиробігу, можна говорити про виразну домінують пасажирських автоперевезень, особливо на внутрішньоміських та приміських маршрутах. Основна маса пасажирів перевозиться автобусами різних типів (на шляхах України, поряд з львівськими автобусами класу "Турист", часто можна зустріти російські ЗІЛ-150, ПАЗ, угорські "Ікаруси" та ін. Останнім часом зростає роль різноманітних мікроавтобусів (латвійські РА-Фи, японські "Тойоти" та ін.), таксомоторного транспорту тощо.

Підкреслимо, що однією з найгостріших проблем сучасного автотранспорту є загальне зменшення попиту на послуги автотранспорту, в тому числі й пасажирського (головним чином через неплатоспроможність підприємств і населення), що в кінцевому рахунку призводить не тільки до фінансових ускладнень у галузі, але й до значного простою автомобілів - навіть при помітному зменненні наявного парку автопідприємств.

Не слід забувати і про вагомий "внесок" масового автотранспорту у загальне екологічне забруднення навколишнього середовища. Не кажучи вже про забруднення ґрунтів, поверхневих і підземних вод поблизу автозаправочних станцій, складів пального, автобаз та гаражів, саме автомобілі виступають основними пересувними джерелами викидів в атмосферу найбільш небезпечних важких металів (за існуючих умов розважливо вести мову про дієвий контроль якості пального не доводиться, тим більше, що протягом останніх років в Україні різко збільшилася кількість автомобілів іноземного походження, списаних у себе "на батьківщині" саме через тривале перебування в експлуатації та невідповідність сучасним екологічним нормативам).

### Залізничний транспорт

Перевезення вантажів і пасажирів рейковим транспортом було започатковане у світі в першій половині ХІХ ст. (в тому числі й у Росії, де перша залізниця Петербург-Павловське була введена в експлуатацію у 1837 р.), хоч перші паровози були створені у Великій Британії ще у 1803-1814 рр. (Р.Тревітік, Д.Стефенсон). Основу галузі становлять чавунні та сталеві рейкові шляхи, прокладання яких завжди було найважливішою проблемою галузі. І все ж майже 100 років саме залізниця розглядалася у світі як найбільш прогресивний вид транспорту, що призвело до створення потужної залізничної мережі в усіх частинах світу. Разом з тим відзначимо, що у більшості передових країн

світу протягом другої половини ХХ ст. почала спостерігатися виразна тенденція до скорочення залізничної мережі, головним чином як наслідок конкуренції з боку автомобільного транспорту. Так, протягом 1950-1990 рр. загальна протяжність залізничних колій скоротилася у США (тис.км) з 360 до 200, у Великій Британії - з 34 до 16, у Франції - з 45 до 34 тощо. В той самий час в інших країнах, особливо у великих за площею державах, що розвиваються (Китай, Індія, Росія та ін.), і сьогодні простежується процес розбудови залізниць.

Важливу роль у розвитку галузі відіграла реконструкція рухомого складу залізничного транспорту, зокрема, започаткований у 50-х роках масовий перехід від паровозної до тепловозної, а пізніше й електровозної тяги. Саме рівень електрифікації залізниць (довжина і щільність електрифікованих ділянок залізниць) сьогодні розглядається як один з найважливіших показників ефективності залізничного транспорту у світі. Серед прогресивних напрямків розвитку галузі, що визначатимуть її майбутнє, згадаємо також застосування нових видів двигунів та безколісних потягів (на повітряній подушці, з електродинамічною та магнітною підвісками тощо). Ці науково-технічні досягнення поряд із спорудженням спеціальних швидкісних магістралей вже зараз дозволяють досягати швидкості руху поїздів, особливо пасажирських, до 200 км/год (експреси Нью-Йорк - Вашингтон, Париж - Ліон - Марсель тощо), а на окремих трасах Японії - навіть 220-230 км/год.

В Україні, де початок залізничних перевезень був покладений спорудженням залізниць Львів - Перемишль (перший пасажирський поїзд з чотирьох вагонів під назвою «Ярослав» прибув з Перемишля до Львова 4 листопада 1861 р) та Балта - Одеса (1865 рік), що пізніше була продовжена до Москви, становлення галузі стало одним з визначальних факторів розвитку економіки. І хоч загальна експлуатаційна протяжність залізниць у нашій державі протягом останніх десятиріч змінювалася мало, стабілізувавшись на рівні 20-23 тис. км, вона доповнюється залізничними коліями підприємств та організацій. Серед найважливіших залізничних магістралей України згадаємо залізницю, що ведуть з Донбасу на Москву (Маріуполь - Донецьк - Харків - Курськ - Москва, Донецьк - Міллерове - Рязань - Москва, Дебальцево - Валуйки - Єлець - Москва), а також дороги Іловайськ - Волгоград, Дебальцево - Синельникове - Дніпропетровськ - Кривий Ріг, Харків - Запоріжжя - Сімферополь, Харків - Кременчук - Одеса, Харків - Дніпропетровськ - Херсон. Особливу роль в економіці України відіграють електрифікована залізниця Донбас - Карпати (через Кривбас) та магістральні дороги Москва - Київ - Львів - Чоп, Москва - Київ - Жмеринка - Одеса, Київ - Мінськ, Київ - Харків та ін.

#### Державна адміністрація залізничного транспорту України Укрзалізниця

- 6 залізниць, що об'єднують всі області України
- 27 регіональних представництв
- 1684 станції
- 126 основних вокзалів
- експлуатаційна протяжність головних колій - 22,3 тис. км
- розгорнута протяжність колій - 30,3 тис. км
- електрифікованих колій - 9169 км
- 68 локомотивних депо
- 51 вагонне депо
- 16 вагонних пасажирських депо
- 43 дистанції енергопостачання
- 69 дистанцій сигналізації та зв'язку
- 110 дистанцій колії
- 38 колійно-машинних станцій
- 37 дистанцій цивільних споруд
- 23 дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт
- інвентарний парк вантажних вагонів - 174939
- інвентарний парк пасажирських вагонів - 8429

- інвентарний парк тепловозів - 2718
- інвентарний парк електровозів - 1796
- інвентарний парк електропоїздів - 1443
- інвентарний парк дизель-поїздів - 186
- середньо облікова чисельність працівників основної діяльності залізниць України - 375,9 тис. чол.

Значний прогрес відмічається у тягловому парку рухомого складу українських залізниць: на зміну паровим локомотивам різного призначення, що панували на дорогах країни у першій половині століття (маневрові серії "О", вантажні "СО" і "ФД", пасажирські серії "С" і нафтоналивний "Победа" та ін.), з 1956 р., коли було повністю припинене виробництво паровозів, на залізничних шляхах держави провідні позиції зайняли тепловози та електровози різних типів і призначення.

Таблиця 4.13.

Транспорт							
	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км	Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування, км	Довжина автомобільних доріг загального користування, км	У тому числі із твердим покриттям, км	Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального користування (в однопутному обчисленні), км	Експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в однокільному обчисленні), км	Експлуатаційна довжина метрополітенних колій загального користування (у двоколіїному обчисленні), км
1980	22553	4910	163243	133673	3148,5	1990,9	43,5
1981	22647	4855	162775	136090	3238,9	1996,3	45,6
1982	22648	4793	163284	138608	3332,4	2009,4	47,9
1983	22635	4809	163560	141560	3450,4	2024,5	47,9
1984	22703	4859	162466	143125	3582,6	2031,7	56,7
1985	22698	4911	162335	145236	3669,5	2041,3	56,7
1986	22716	4922	162709	147335	3747,3	2074,4	60,4
1987	22737	4803	163208	149463	3834,9	2098	60,7
1988	22757	4815	165275	151689	3926	2116	60,5
1989	22758,6	4368,5	166767	154724	3994,6	2138,8	62,4
1990	22798,5	4005	167804	157199	4015	2139,3	62,4
1991	22794,6	3915,5	168979	159118	4046,5	2137,5	66,8
1992	22938,1	3748	169964	160807	4126,6	2151,2	70,9
1993	22754,5	3647	170518	161784	4141,6	2150,1	70,9
1994	22728,8	3662	172315	162725	4188,5	2150,4	73,5
1995	22756,4	3662	172257	163255	4242,4	2159,2	85,9
1996	22757,2	3181,5	172565	163904	4260,5	2174,5	89
1997	22701,5	3046	172378	164097	4279,7	2174,4	89
1998	22600,1	2993	168545,7	162645,9	4298,6	2186,4	89
1999	22471,7	2436,2	168674,2	162957,2	4299,4	2185,1	89
2000	22300,7	2413,5	169490,9	163827	4331,4	2144,5	91,7
2001	22217,7	2280,5	169629,9	164089	4376,9	2143,6	91,7
2002	22078	2282	169678,5	164245,4	4341,1	2119,8	91,7
2003	22051	2241	169738,9	164633,4	4378,7	2109,5	95
2004	21990,2	2253,2	169447,1	164772,2	4431,4	2071,9	99,1
2005	21980,4	2191,2	169322,8	164956,7	4418,3	2069,2	101,5
2006	21870,4	2151,7	169104,2	165155,0	4431,5	2047,8	101,5

### Річковий транспорт

Транспортне використання річок, в т.ч. і в Україні, очевидно, веде початок з перших етапів становлення людського суспільства. Принаймні, розміщення первісних стоянок і перших населених пунктів саме на берегах водойм пов'язують не тільки з водозабезпеченням і рибальством наших далеких пращурів, але й з можливостями просторових переміщень. Більш надійно з транспортним використанням внутрішніх водойм пов'язується зародження торговельних відносин у ранньому середньовіччі (згадаємо хоч би відомий шлях “з варяг у греки” та його західний (Вісла-Дністровський) варіант, з якими тісно пов'язувалася економіка Київської і Галицької Русі). На території України регулярне судноплавство (по Дніпру) було започатковане у 1823 р., а бурхливий розвиток його пов'язується із створенням Товариства судноплавства і торгівлі на нижньому Дніпрі (1857 рік) та Товариства пароплавства по Дніпру та його притоках (1858 рік), які згодом (1923 р.) переросли у самостійні Верхньодніпровське (Київ) і Нижньодніпровське (Херсон) пароплавства, а з 1926 р. об'єдналися у Дніпровське річкове пароплавство (з 1965 р. - Головне управління річкового флоту України, трансформоване у 1990 р. в Українське міжгалузеве державне, а потім і акціонерне, об'єднання “Укррічфлот”).

Основною перевагою транспортного використання річок перед іншими видами транспорту вважається відсутність потреби у штучному створенні спеціальних шляхів сполучення, як цього вимагають залізничний чи автомобільний транспорт. Не слід, однак, забувати, що річкове судноплавство вимагає постійних робіт по визначенню та розмічуванню фарватеру ріки (плавучі бакени, “створні” знаки на берегах тощо), який змінюється не тільки за сезонами року, але й після кожного більш-менш значного паводку, по перезаблибленню та спрямленню річища. Нарешті, важливе транспортне значення має спорудження водосховищ, яке поряд з іншими господарськими завданнями (гідроенергетика, зрошування, рибальство тощо) сприяє транспортному використанню річок. В сучасній Україні регулярне судноплавство здійснюється по Дніпру та Десні; переважно вантажні перевезення виконуються також на інших ріках або їх ділянках (Дністер, Південний Буг, Стир, Горинь, Самара, Сула та ін.). Загальна протяжність річкових транспортних шляхів (у тому числі й поліпшених, так званих “освітлених” для нічного плавання ділянок, змінюється порівняно мало і на середину 70-х років становить близько 3,7 тис. км. Досить стабільним виглядає і рухомий склад річкового судноплавства (від комфортабельних теплоходів, суден на підводних крилах, контейнеровозів і суховантажних суден до різноманітних буксирів, катерів, барж, земснарядів та ін.). Третю складову частину річкового транспорту становить портове господарство з його складною перевантажувальною технікою, порталними й плавучими кранами, ремонтними, складськими та іншими приміщеннями тощо). На початок 90-х років в Україні налічувалося понад 1500 різноманітних суден, близько 600 одиниць службово-допоміжного флоту, 9 портів, 3 суднобудівних і судноремонтних заводи та ін.). Серед найбільших річкових портів України згадаємо Київ, Дніпропетровськ, Дніпродзержинськ, Запоріжжя, Херсон, Черкаси, Кременчук, Чернігів. Разом з тим річковий транспорт сьогодні займає дуже скромні позиції серед інших транспортних засобів України.

Отже, основні недоліки річкових перевезень - “прив'язка” маршрутів до напрямків природних річищ та відчутне зниження попиту на річкові перевезення - ставлять річковий транспорт у невідгідне становище, тим більше, що останнім часом все більш виразно втрачається (через зношеність рухомого складу, труднощі з ремонтом та надмірним зростанням вартості пального) одна з головних переваг галузі - її відносна дешевизна, зумовлена відсутністю необхідності попереднього шляхового будівництва, про що згадувалося вище.

### Морський транспорт

Морське транспортування вантажів (сировини, товарів) та пасажирів здавна вважається основою світової економічної системи. Особливо зросла роль мореплавства у другій половині ХХ ст., коли поглибився територіальний розділ між районами виробництва і споживання, а відтак посилилася залежність розвинутих країн від поставок пального і сировини. Принагідно згадаємо, що у США морським шляхом здійснюється до 90% зовнішньоторговельних перевезень, у країнах СНД - 90-97%, а в острівній Японії цей показник взагалі перевищує 98%. Загальні обсяги світових морських перевезень продовжують зростати. Дещо змінилася і структура вантажних морських перевезень: якщо раніше домінувало транспортування нафти і нафтопродуктів (1950 р. - 49%, 1970 р. - 55%), то з початком світової енергетичної кризи на передові позиції виходять різноманітні сухі вантажі. Географічно найбільш навантажені траси морських перевезень припадають на Атлантичний океан, де виділяються три основних магістральних напрямки - Північноатлантичний (Європа - Північна Америка), що зосереджується головним чином між 40-50° пн.ш., Південноатлантичний (Європа - Південна Америка) та Західноатлантичний (Африка - Європа). Якщо ще у ХІХ ст. тривалість подорожі з Старого Світу у Новий на вітрильних суднах становила близько 30 днів (у східному напрямку завдяки супутньому спрямуванню Північно-Атлантичної течії - до 20 днів), то пізніше пароплави скоротили тривалість трансокеанічної подорожі до 10-5 днів, а окремі лайнери-рекордисти, що змагалися за відомий приз “Блакитна стрічка Атлантики” - навіть до 3,5-4 днів. Підкреслимо, що саме ці шляхи мають безпосереднє відношення до далекого мореплавства України, оскільки українські моря належать до Атлантичного басейну. Тихий океан за інтенсивністю та загальними обсягами морських перевезень поки що значно поступається Атлантиці, проте, якщо врахувати, що на його береги виходять понад 30 держав, у яких споруджені величезні порти, можна вести мову про перспективність цього океанічному басейну у майбутньому.

Прийнято розрізняти дві форми організації морських перевезень - *трампову* (від англ. tramp - бродяга, бурлака), при якій морські судна можуть діяти на різних напрямках (залежно від наявності вантажів, причому ціна перевезень залежить від так званої фрахтової ставки) та лінійну (судна рухаються за розкладами, дотримуючись певних регулярних ліній, а ціна визначається тарифами). Разом з тим слід мати на увазі, що поняття про довжину морського шляху є досить умовним (навіть при лінійному плаванні), в зв'язку з чим ефективність і навантаження морських шляхів характеризується не стільки їх протяжністю чи щільністю, як це було у наземних видах транспорту, а наявністю мережі морських портів, проток, каналів, пригирлових ділянок великих річок тощо (Л.Василевський).

Важливе місце при аналізі морських перевезень має наявність і призначення морських суден (пасажирські і вантажно-пасажирські, у т.ч. пороми, суховантажні - лісовози, контейнеровози, ролкери та наливні - танкери нафтоналивні, газовози, хімовози, рибальські, службово-допоміжні, технічні, спеціального призначення - науково-дослідні, навчальні, гідрографічні тощо). При цьому для визначення місткості суден (і флоту в цілому) користуються двома показниками - вантажомісткістю, тобто об'ємною одиницею місткості суден, яка визначається у бруто-реєстрових тоннах (1 бр.-реєстр.т = 100 куб. футам або 2,83 м<sup>3</sup>) та вантажопідйомністю (маса корисного вантажу та вантажних запасів, що може підняти судно при зануренні на встановлену глибину; вимірюється у тоннах дедевейт). За одиницю віддалі при транспортуванні вантажів і пасажирів на морі, як згадувалося, користуються не звичними для нас метричними системами (кілометрами), а морськими милями (1 м.м. = 1,852 км).

За даними В. Максаковського, світовий флот на початку 90-х років налічував близько 80 тис. різноманітних суден (Японія - 10 тис., США - 6,4 тис. одиниць), причому невинно зростали його основні якісні показники (лише протягом 1860-1990 рр. загальна

вантажомісткість світового флоту збільшилася з 130 до 425 тис.бр.-реєстр. т, а вантажопідйомність - з 170 до 665 т дедевіт).

В Україні мореплаванням займалися ще у IV-VI ст. і особливо у X-XIII ст., за часів Київської Русі (Ю.Шуйський). Особливий поштовх до розвитку мореплавання на Чорному морі дало спорудження перших морських портів у Херсоні (1774 р.), Севастополі (1788 р.), Одесі (1794 р.). У рамках колишнього Союзу на Україну припадало до 28,6% морських вантажних і 52,2% пасажирських перевезень цим видом транспорту. І сьогодні, не дивлячись на загальну скромність показників перевезень, вантажо- і пасажирообігу у загальнодержавній транспортній системі, морському транспорту належить вирішальна роль у здійсненні зовнішньоторгівельних відносин з віддаленими зарубіжними країнами. Разом з тим не можна залишати поза увагою і каботажне плавання, (перевезення вантажів і пасажирів між портами однієї держави), хоч його частка не перевищує 4-6% загальних морських (в першу чергу вантажних) перевезень держави, оскільки саме цей вид плавання характеризує внутрішньодержавні транспортні можливості, а отже дозволяє співставляти основні транспортні показники мореплавання з іншими видами транспорту, розвиненими в Україні. У морських (каботажних) вантажних перевезеннях в Україні виразно домінує транспортування різноманітних будівельних матеріалів і меншою мірою - вугілля, в той час як на інші вантажі (метал, зерно, нафта) припадає мізерна частка цих перевезень - по 1-1,5%.

Розпочинаючи з 1998 року, підприємства галузі постійно приймають участь у виконанні заходів "Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України" затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.1998 р. №346.

В рамках виконання програми, передбачається реалізувати наступні інвестиційні проекти:

Будівництво третьої черги зерноперевантажувального комплексу (Іллічівський МТП);

Реконструкція комплексу з перевантаження рослинної олії: (Іллічівський МТП);  
Будівництво перевантажувального комплексу зріджених газів (Іллічівський МТП);  
Будівництво паливно-бункерувального терміналу (Іллічівський МТП); " Будівництво універсального причалу Із (Одеський МТП);

Будівництво перевантажувального комплексу генеральних вантажів (Юний МТП);  
Реконструкція причалу генеральних вантажів (Маріупольський МТП);

Будівництво глибоководного суднового ходу Дунай-Чорне море на українській ділянці дельти ріки Дунай.

Серед найбільших сучасних морських портів України, крім наведених вище порівістків вітчизняного портобудівництва, згадаємо також Южний, Миколаїв, Іллічівськ, Маріуполь, Рені, Ізмаїл, Керч.

Важливим елементом морегосподарчого комплексу України є морські торгові порти. Внаслідок розпаду Радянського Союзу українська держава отримала сучасну портову, що включає 20 морських портів із загальною протяжністю причального фронту 30,8 км Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі навантажувачів різних типів. Порти мають більше 313 тис. кв. м. критих складів і більше 2.2 млн. кв. м відкритих.

Перші роки існування незалежної української держави стали періодом важких випробувань для портовиків. В 1995 році обсяги вантажопереробки скоротилися майже в 2,5 рази порівняно з 1989 роком, коли було перероблено рекордну за радянські часи кількість вантажів – 120 млн. тонн. Завдяки наполегливій праці та вірі в майбутнє України як морської держави порти країни подолали кризу і вже на початку нового тисячоліття вийшли на нові рубежі.

Амбітні плани держави потребували створення ефективних механізмів управління і координації портової галузі. З цією метою в лютому 2003 року було створене Державне Об'єднання Укрморпорт.

ДО Укрморпорт спільно з Департаментом морського і річкового транспорту України бере участь в реалізації ряду масштабних проектів. В першу чергу йдеться про будівництво судноплавного каналу Дунай-Чорне море. Цей проєкт покликаний відродити придунайські порти Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайський і повернути Україні статус провідної держави дунайського регіону.

Активно розвивається співпраця із залізницями України і Росії. Його зримим втіленням є контейнерні потяги Одеса-Москва і Маріуполь-Київ, контрейлерні перевезення по маршруту Іллічівськ-Клайпеда. Введені в експлуатацію автоматизовані систем управління контейнерними терміналами в порту Іллічівськ, що дозволило в 2 рази збільшити переробну здатність терміналу і істотно понизити витрати на обробку контейнерів.

Прийняте рішення розпочати будівництво нового сучасного порту в бухті озера Донузлав, Крим. Цей порт повинен стати найбільшим в Чорноморсько-азовському регіоні.

Розроблена «Програма удосконалення управління і розвитку морського господарства України», основною метою якої є визначення і подальшої реалізації заходів в морському портовому господарстві України, які повинні стати складовою частиною загальних зусиль, направлених на прискорений розвиток національної транспортної інфраструктури; створення відповідно до міжнародних стандартів національної системи транспортних коридорів, її інтеграції в транспортні системи Європи, Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів. Програма також визначає основні заходи щодо розвитку пропускної спроможності портів для освоєння перспективних вантажопотоків.

### Повітряний транспорт

Фрагментарно регулярні повітряні (авіаційні) перевезення були започатковані у світі в 20-30-х роках з транспортування поштових відправлень. Пізніше основна перевага повітряного транспорту - швидкість доставки - привернула увагу при перевезеннях вантажів, які швидко псуються, та пасажирів. Саме ці переваги, разом із зростанням безпечності та регулярності авіаційних польотів, призвели до бурхливого розвитку авіації у другій половині ХХ ст. - якщо у 1960 р. загальна протяжність світових авіаційних трас становила близько 3 млн. км, то у 1990 р. вона перевищила 8 млн. км. Відповідно зросла й роль основного виду авіаційних перевезень - транспортування пасажирів (з 70 млн. чол. до 1120 млн. чол.), хоч слід відзначити, що протягом 90-х років цей показник з різних причин у світовому масштабі почав помітно зменшуватися (причини цього явища ще чекають свого дослідника).

Справжня технічна революція у повітряному транспорті припадає на кінець 50-х - початок 60-х років, коли розпочалася ера реактивної цивільної авіації, саме в цей час з'являються справжні повітряні гіганти - ТУ-104 (1956 р.), "Боїнг-707"(1958 р.), "Каравела" (1959 р.), які невдовзі поступилися місцем турбореактивним і турбогвинтовим літкам. Це дозволило довести крейсерську швидкість авіаперевезень до 800-900 км/год. У подальшому розвиток авіаційного транспорту пішов головним чином по шляху збільшення швидкості і дальності польотів та збільшення обсягів вантажо- і пасажироперевезень. Класичними прикладами нового покоління літаків, створених у 70-х роках, стали радянські ТУ-144 (швидкість - до 2500 км/год, висота польоту 20 км, пасажиромісткість - 121 чол., дальність польоту - 6400 км) та ІЛ-62, англо-французький "Конкорд", американський "Джумбо-джет" та ін. В цей самий час з'явилися перші широкофюзеляжні літаки, які дозволили одночасно перевозити 300-400 пасажирів та 25-20 т вантажів ("Боїнг-447" у США, так званий європейський аеробус "А-300" у Західній Європі; з 1980 р. вийшов на повітряні траси радянський аеробус ІЛ-86). Процес модернізації повітряного транспорту продовжувався і протягом 80-х років, коли були створені вантажні велетні в Україні - АН-124 "Руслан" (підіймає до 150 т вантажів при злітній масі 405 т) і АН-225 "Мрія" (250 т вантажів, 600 т злітної маси) та пасажирський гігант "Боїнг-777", розрахований на одночасне перевезення 440 чол. Сьогодні міжнародним концерном "Airbus industri" та американською фірмою "Боїнг" розробляються проєкти аеробусів місткістю до 600-800 пасажирів.

Незаперечний прогрес рухомого складу світового авіатранспорту супроводжується докорінною реконструкцією та розширенням наземного авіаційного господарства - аеродромів. Оскільки протяжність і розміщення повітряних трас, як і морських шляхів сполучень, є досить умовними, саме наявність і пропускна здатність аеропортів виступають основними показниками розміщення авіаційного транспорту. Принагідно згадаємо, що з 34 найбільших аеропортів світу більше половини знаходиться у США: Чикаго (О'Хара) - 60 млн.чол. протягом року, Даллас (58 млн. чол.), Атланта (45), Сан-Франциско та ім. Кенеді у Нью-Йорку (по 30), Денвер (28) та інші. Аеропорти-велетні функціонують у Європі (8) і в інших частинах світу - Токіо (Ханеда) - 37 млн.чол.), Париж (Орлі) - 27, Франкфурт-на-Майні (26), Лондон (Гатвік) - 21 млн.чол. тощо. Окремі великі міста мають не один, а кілька аеропортів (Москва-5, Нью-Йорк - 3, Париж, Лондон, Токіо, Київ - по 2 тощо).

За узагальненими оцінками (В.Максаковський) 45% всіх світових авіаперевезень припадає на внутрішні і до 55% - на міжнародні повітряні лінії.

Україна відкрила для себе нові горизонти, коли здобула Незалежність. Попередній етап розвитку у теренах колишнього СРСР багатий здобутками, пов'язаними з цивільною авіацією, яку Україна почала розвивати на початку ХХ століття. Ще у 1923 році в Україні було створено авіакомпанію „Укравоздухпуть”. Високі показники її роботи стали основою для об'єднання „Укравоздухпуть” з російським „Доброльотом”. Так у 30-х роках народився „Аерофлот”.

У 1987 році вплив перебудови призвів до реорганізації системи цивільної авіації СРСР. Державний закон „Про підприємство” надавав право 32 управлінням Міністерства цивільної авіації СРСР (17 у Росії і 15 у союзних республіках) і об'єднаним авіазагонам діяти незалежно. Об'єднані авіазагони стали називатися авіапідприємствами. Колективи авіаційних підприємств отримали право самостійно вибирати собі керівників. Міністерство цивільної авіації несло відповідальність тільки за одержання доходів, стягнення податків з підприємств і перерозподіл фондів між ними. Воно також інспектувало підприємства і проводило їхню ревізію.

З 1 січня 1991 року новостворені незалежні держави на території колишнього СРСР стали нести відповідальність й за експлуатацію своїх повітряних суден і управління цивільною авіацією.

Але в цих державах не було своїх національних авіаційних кодексів, авіакомпаній, агентств, системи аеронавігації і національної політики для вирішення безлічі стратегічних і тактичних питань, таких як забезпечення безпеки польотів і авіаційної безпеки, контроль тарифів, ліцензування, інспектування, розслідування подій, нарахування доходів і зборів, системи взаєморозрахунків. Нові держави не були членами ІКАО. Вони не мали прав на міжнародне повітряне сполучення. З України виконувалися міжнародні рейси в основному до столиць держав Східної Європи: Берліна, Варшави, Софії, Будапешта, Бухареста, Белграда.

Тому кожна держава СНД була вимушена визнати той факт, що галузі цивільної авіації пострадянських держав мали продовжувати працювати відповідно до радянської нормативної системи. В цивільній авіації України зазначені проблеми стали вирішуватися дуже швидко й ефективно. Швидкість темпів становлення авіатранспортної галузі України викликала подив у багатьох закордонних експертів.

Завдяки зусиллям керівництва українського управління цивільної авіації вдалося отримати ліцензію на право повітряного сполучення з США. Були відкриті прямі рейси з Києва до Нью-Йорка. Деякі країни домагалися такого визнання в США не один десяток років. Ліцензія на польоти до США в значній мірі полегшила підписання угод про повітряне сполучення з десятками інших країн, і Україна практично відразу розкрилася для міжнародної авіаційної діяльності.

В Україні повітряний транспорт розвивався паралельно з описаним світовим процесом, проте порівняно незначні розміри країни зменшують загальний попит на внутрішні авіаперевезення (на початку 90-х років їх частка, за даними К.Коценка, не пере-

вищувала 41%). Загальна протяжність повітряних шляхів України становить близько 75 тис. км.

Загальні обсяги вантажоперевезень повітряним транспортом в Україні завжди посідали скромне місце у загальній транспортній системі. Разом з тим відома фінансова скрута, дефіцит пального та старіння техніки призвели до того, що й цей напрямок діяльності авіації вже у 1995-2000 рр. у нашій державі фактично був припинений.

Важливим напрямом в розвитку цивільної авіації є оновлення парку літаків сучасними повітряними суднами, що забезпечують можливість польотів українських авіаперевізників в країні Європи, Північній Америці, Азії.

В 2002 році розпочата регулярна експлуатація на внутрішніх лініях нового літака вітчизняного виробництва Ан-140. Але, враховуючи, що кількість наявних літаків цього класу є недостатньою для задоволення сучасних потреб повітряного транспорту, а також через відсутність виробництва в Україні літаків інших класів, передбачається, що оновлення парку літаків українських авіакомпаній буде здійснюватися і за рахунок інших сучасних зразків авіаційної техніки іноземного виробництва – до освоєння їх виробництва авіабудівною промисловістю України.

Зараз більшість польотів зорієнтовано на Державний міжнародний аеропорт „Бориспіль”, який поступово перетворюється на аеропорт-хаб європейського типу. Передбачається подальший розвиток цього аеропорту, в т. ч. реалізація проекту з будівництва нового пасажирського терміналу з сучасним обладнанням

Разом з тим, опрацьовуються питання модернізації та реконструкції інших українських аеропортів – Донецьк, Львів, Одеса, що дозволить їм також приймати дальномаягістральні літаки.

Продовжується робота з модернізації системи управління та організації повітряного руху – державного підприємства „Украворух”.

Використання найсучасніших технологій, технічне переозброєння (яке, до речі, відбувається без фінансування з державного бюджету), дозволило значно збільшити потужність цієї системи і кількість обслугованих польотів за минулий рік зросла на 13%.

Згідно укладених двосторонніх угод між Міністерством транспорту України та обласними державними адміністраціями з питань подальшого розвитку внутрішніх авіаперевезень значно активізувалась робота з модернізації усіх аеропортів. 2003 рік Мінтрансв'язку оголошено як „рік аеропортів”. З допомогою місцевих адміністрацій заплановано оновити будівлі аеровокзалів, здійснити заходи з технічного переозброєння аеродромних комплексів. В першу чергу це стосується питань безпеки польотів, покращання обслуговування авіапасажирів, збільшення обсягів перевезень для забезпечення самофінансування аеропортів в подальшому.

Значних змін досягнуто в законодавчому забезпеченні авіаційної діяльності. Поступово завершується перехід на європейські норми льотної придатності та безпеки польотів, що прискорює наближення України до Європи і міжнародного авіаційного співтовариства. Значну увагу авіаційних фахівців зараз привертають проблемні питання в авіації спеціального застосування – розробляється система контролю за виробництвом і експлуатацією малих і надлегких типів авіаційної техніки. Досвід засвідчує, що в багатьох галузях народного господарства їх використання дозволить підвищити ефективність роботи.

Велика увага надається питанням авіаційної безпеки, для чого Мінтрансв'язку було ініційовано розроблення та прийняття Закону України „Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації”.

### Трубопровідний транспорт

Світова історія трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування на далекі віддалі рідких, газоподібних, а часом і твердих речовин (але головним чином - нафти, нафтопродуктів, природних та штучних газів) бере свій початок з США, де у

1865 р. був споруджений перший у світі невеличкий (всього 6 км) нафтопровід, який через десять років перетворився на 100-кілометровий трубопровід, що поєднав Піттсбург (штат Пенсільванія) з нафтопромислами. Серед країн, де були побудовані перші нафтопроводи, згадаємо також Колумбію (1926 рік), Іран (1934 р.), Францію (1948 р.). Спорудження газопроводів набуло широкого розквіту лише у середині ХХ ст. На початок 90-х років загальна протяжність трубопроводів у світі перевищила 1,5 млн. км. Найбільшу протяжність трубопровідних магістралей мають економічно розвинуті країни та держави, що експортують нафту і газ. Серед них особливо виділяються США, Росія та Канада. Значну протяжність нафтопроводів (5-8 тис. км) мають також Китай, Саудівська Аравія, Мексика, Франція, Іран, Алжир, а за сумарною довжиною газопроводів виділяються також Німеччина (55 тис. км), Франція (30), Італія (18), Нідерланди (16). Звертає на себе увагу той факт, що найпотужніші газопровідні системи сформувалися виключно в країнах з потужною економікою, оскільки країни, що розвиваються, майже не використовують свій природний газ і експортують його переважно у зрідженому вигляді.

Про перспективність розвитку цього виду транспорту свідчить увага світової спільноти до спорудження нових трубопровідних магістралей. За даними В.Макасовського, тільки у розвинутих країнах протягом найближчого часу передбачається спорудження трубопроводів загальною довжиною понад 63 тис. км (у т.ч. США - 23, Канада -10, країни Західної Європи - 9 тис. км тощо).

В Україні початок галузі поклав газопровід Дашава - Львів (1940 р.), яким був започаткований і перший магістральний газопровід Дашава - Київ (1948 р.), який через 3 роки був продовжений через Брянськ на Москву. а пізніше пройшов з Дашави до Мінська і Риги. Протягом 1956-1964 рр. були споруджені газопроводи Шебелинка - Харків, Шебелинка - Брянськ - Москва, Шебелинка Полтава - Київ, Шебелинка - Дніпропетровськ - Кривий Ріг. Наприкінці 1967р. був введений у дію газопровід "Братерство" (від Долини на Івано-Франківщині до м.Шалья у тодішній Чехословаччині, а пізніше через територію держави пролягли важливі міжнародні газопроводи "Союз" та Уренгой - Помари - Ужгород. Меншу протяжність в Україні мають нафто- та нафтопродуктопроводи. Оскільки більш детальна характеристика трубопроводів наведена у попередніх розділах посібника, тут згадаємо лише, що загальне значення цієї галузі в транспортній системі України продовжує зростати, як до останнього часу збільшувалися й обсяги транспортування рідкої та газоподібної продукції, насамперед нафти та нафтопродуктів. Падіння обсягів перекачування пов'язується не з проблемами трубопровідного транспорту, а кризовими явищами у взаєминах між поставниками і споживачами, а відтак розглядається як ситуація тимчасова.

Саме характер транспортованих вантажів і складає основну специфіку сучасного трубопровідного транспорту України, де виразно домінують згадані вже природний газ, нафта і нафтопродукти. Порівняно невелику частку трубопровідних перекачок (близько 2%) складає аміак, який транспортується головним чином аміакопроводом Тольятті (Росія) - порт Южний (Одеса). Підкреслимо, що з розвитком і подальшим функціонуванням трубопровідного транспорту безпосередньо пов'язується економічна стабільність в Україні, зокрема, її енергетична база, що визначає перспективність цього виду транспорту як у сьогоденні, так і в майбутньому.

### Інші види транспорту

Описані основні види транспорту забезпечують основну масу вантажних і пасажирських перевезень у державі. Однак характеристика транспорту України була б неповною, якби ми залишили поза увагою специфічні види транспорту, що склалися на місцевому рівні (внутрішньогосподарські, міські, внутрішньорайонні перевезення тощо). Зокрема, згадаємо про гужовий і міський транспорт.

**Гужовий транспорт**, що використовує тяглову силу тварин (коней, волів та ін.), історично є найдавнішим видом транспорту в Україні, що до самої появи залізниць та

автомобілів забезпечував основну масу перевезень вантажів та пасажирів, як на місцевому рівні (поле-обійстя, поле-фільварок тощо), так і на далекій відстані (згадаємо бодай чумацькі подорожі, поштові та пасажирські станції, де перепрягали коней та ін.). Принагідно, не претендуючи на повну достовірність, відмітимо, що "класичні" для України віддалі між основними населеними пунктами (40-70 км) відповідають пересічному добовому "пробігові" коней. Практично повністю втративши значення наприкінці ХІХ - початку ХХ століття (лише сляк-так жевріючи на місцевому рівні), гужовий транспорт відроджувався у часи лихоліть (війни, революції, економічні кризи тощо). Не став винятком і наш час, коли в Україні почало відроджуватися конярство та відновлюються виробництва по виготовленню спеціального гужового реманенту - упряжу, різних типів возів, "безтарок", "лінійок", "прольоток", саней тощо (особливо у сільській місцевості).

Бурхливий процес урбанізації населення, розширення розмірів міст і агломерацій стали основною передумовою появи **міського транспорту** (переважно пасажирського), у складі якого поряд з основними видами транспортних засобів (автобуси, легкові таксомотори, річкові та морські катери тощо) постулово провідні позиції займає **електричний транспорт** (на початку століття - трамваї, що прийшли на зміну відомим "конкам", у повоєнний час - тролейбуси, а потім і метрополітен). Згідно існуючих урядових нормативів метрополітенний транспорт може створюватися лише у найбільших містах, населення яких перевищує 1 млн.чол. (в інших випадках спорудження підземних транспортних шляхів вважається нерентабельним). Додатковими факторами виступають напруження вуличного руху, характер геологічної будови, рельєфу, наземної забудови тощо. Тому ще з середини 60-х років метро було створене лише у Києві, а пізніше - у Харкові. З 80-х років метрополітен будується у Дніпропетровську. Очевидно, "метроподівання" деяких інших великих міст України (Донецьк, Запоріжжя, Львів та ін.) навряд чи можуть бути реалізовані найближчим часом, навіть за умови виходу країни з економічної кризи. Це - справа віддаленої перспективи. За масовістю щорічних міських пасажирських перевезень провідну роль в Україні продовжують відігравати автобусний та тролейбусний транспорт.

### Підсумки роботи галузі транспорту за 8 місяців 2007 року

За січень-серпень 2007р. підприємствами транспорту **перевезено 583,6 млн.т вантажів**, що на 6,4% більше, ніж за січень-серпень 2006р.

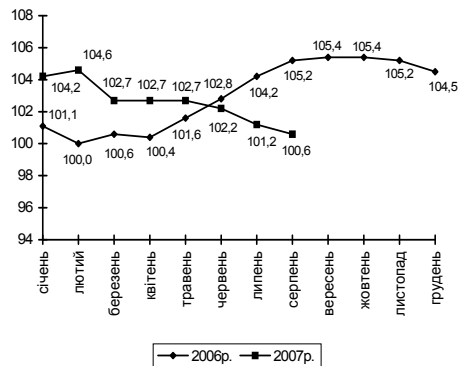
	Перевезено вантажів, млн.т		Вантажооборот, млрд.ткм	
	січень-серпень 2007р.	у % до січня-серпня 2006р.	січень-серпень 2007р.	у % до січня-серпня 2006р.
<b>УСІМА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ</b>	<b>583,6</b>	<b>106,4</b>	<b>317,7</b>	<b>100,6</b>
у тому числі				
залізничним	336,1	109,8	171,7	110,3
автомобільним	107,5	116,8	18,5	120,1
водним	15,8	111,4	12,4	106,1
трубопровідним	124,2	91,5	114,8	86,4
авіаційним	0,1	97,9	0,2	115,4

**Вантажооборот.** Вантажооборот склав 317,7 млрд.ткм, що на 0,6% більше, ніж за січень-серпень 2006р. Вантажооборот автомобільного транспорту зріс на 20,1%, залізничного - на 10,3%, морського - на 13,7%, авіаційного - на 15,4%. Вантажооборот збільшився на всіх залізницях України: на Південно-Західній - на 15,2%, Південній - на 13,6%, Придніпровській - на 9,4%, Донецькій - на 9,0%, Львівській - на 8,6% та Одеській - на 10,8%. Зменшення вантажообороту відбулося на трубопровідному транспорті (на 13,6%) та річковому (на 7,2%).

Перевезення вантажів **залізницями** порівняно з січнем-серпнем 2006р. зросло на 9,8%, у т.ч. відправлення вантажів - на 6,4%. Відправлення вантажів зросло на всіх залізницях країни: на Південно-Західній залізниці (на 17,2%), Південній (на 5,0%), При-

дніпровській (на 4,6%), Донецькій (на 3,7%), Львівській (на 7,6%) та Одеській залізниці (на 20,9%). Відправлення будівельних матеріалів зросло на 28,3%, цементу – на 7,0%, чорних металів – на 7,5%, залізної та марганцевої руди – на 4,1%, брукху чорних металів – на 8,6%, коксу – на 6,3%, нафти і нафтопродуктів – на 0,7%, хімічних і мінеральних добрив – на 10,8%, лісових вантажів – на 12,3%. Поряд із цим зменшилося відправлення зерна і продуктів перемелу – на 13,9%, кам'яного вугілля – на 3,3%. Середньодобове вивантаження вагонів зросло в цілому на 8,2%, у т.ч. на Львівській залізниці – на 6,9%, Придніпровській – на 8,1%, Південно-Західній – на 19,3%, Одеській – на 5,2%, Південній – на 16,3% та Донецькій – на 7,0%.

### Вантажооборот підприємств транспорту (кумулятивно у % до відповідного періоду попереднього)



на 13,7%, морського транспорту – на 7,9%. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 4,6%, річковим – на 5,2%. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 14,1% і становив 116,7 млн.т. Переробка імпортованих вантажів збільшилася на 17,8%, транзитних вантажів – на 34,0% та внутрішнього сполучення – на 35,7%. Переробка експортних вантажів зменшилася на 5,5%. Кількість оброблених суден – закордонних та інфракт – зросла на 13,9% і склала 13,2 тис. одиниць.

Підприємствами **автомобільного транспорту** (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за січень-серпень 2007р. перевезено 107,5 млн.т вантажів, що на 16,8% більше порівняно з відповідним періодом 2006р., та виконано вантажооборот у обсязі 18,5 млрд.ткм, який зріс за цей же період на 20,1%.

**Магістральними трубопроводами** транспортовано 124,2 млн.т вантажів, що на 8,5% менше, ніж за січень-серпень 2006р. Перекачка газу зменшилася на 16,1%, аміаку – на 8,2%, транспортування нафти зросло на 17,4%. Транзит нафти зріс на 23,0%, а газу та аміаку скоротився відповідно на 17,7% та на 2,9%.

За 8 місяців 2007р. авіаційним транспортом перевезено 64,4 тис.т вантажів, що на 2,1% менше, ніж за 8 місяців минулого року. Вантажооборот авіаційного транспорту склав 229,7 млн.ткм, що на 15,4% більше порівняно з січнем-серпнем 2006р.

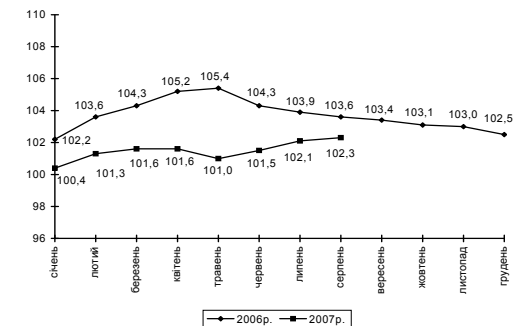
За січень-серпень 2007р. **пасажирським транспортом** перевезено 5,6 млрд. пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі 96,2 млрд.пас.км, що відповідно на 3,7% та на 2,3% більше порівняно з січнем-серпнем 2006р.

**Залізничним** транспортом за січень-серпень 2007р. відправлено 303,6 млн. пасажирів, що на 0,1% менше, ніж за січень-серпень 2006р. Відправлення пасажирів зросло на Придніпровській залізниці – на 1,8%, Південній – на 2,1% та Донецькій – на 0,1%. На Львівській залізниці відправлення пасажирів знизилася на 0,4%, Одеській – на 1,3% та Південно-Західній – на 1,7%.

Послугами **автомобільного транспорту** (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 2,7 млрд. пасажирів, що на 4,7% більше, ніж

за січень-серпень 2006р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зросло на 9,3%. Перевезення пасажирів **морським** транспортом порівняно з січнем-серпнем 2006р. знизилася на 29,3%. Підприємства м. Севастополя, які виконують 78,5% загальних обсягів морських перевезень пасажирів, зменшили перевезення пасажирів на 35,8%.

### Пасажирооборот підприємств транспорту (кумулятивно у % до відповідного періоду попереднього)



зросли – на 38,3%. **Авіаційним** транспортом перевезено 3,2 млн. пасажирів, що на 11,1% більше порівняно з січнем-серпнем 2006р. Міським електротранспортом за 8 місяців 2007р. перевезено 2,6 млрд. пасажирів, що на 3,2% більше, ніж за січень-серпень 2006р.

Закордонні морські перевезення пасажирів зросли на 19,3%. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують 90,5% всіх морських закордонних перевезень пасажирів за січень-серпень 2007р. на 19,3%. Перевезення пасажирів **річковим** транспортом зменшилася на 6,8%, у закордонному сполученні

## ЗВ'ЯЗОК

### Завдання:

1. Участь у формуванні і реалізації єдиної державної науково-технічної політики у галузі зв'язку, визначення основних напрямків розвитку і вдосконалення Єдиної національної системи зв'язку (ЄНСЗ), підвищення її якості, доступності й сталого функціонування.

2. Розробка та реалізація державної політики в питаннях стратегії розвитку галузі зв'язку, спрямованої на досягнення світового рівня технологічних процесів, задоволення потреб в услугах зв'язку та їх якості, розвиток нових послуг.

3. Координація роботи Концерну радіомовлення, радіозв'язку та телебачення (КРРТ), науково-дослідних установ галузі зв'язку, проектних інститутів галузі.

4. Координація робіт зі створення та розвитку мереж зв'язку загального користування та взаємодії між відомчими мережами та мережами зв'язку загального користування.

5. Регулювання взаємодії операторів зв'язку різних форм власності, зокрема з питань технологічного взаємоз'єднання мереж.

6. Управління номерним ресурсом мереж телефонного зв'язку загального користування, розподіл номерного ресурсу.

Таблиця 4.14.

	Надання послуг зв'язком					Надано міжміських телефонних переговорів (включаючи міжнародні), млн.
	Відправлено, млн.					
	газет і журналів	листів	телеграм	посилок	грошових переказів і пенсійних виплат	
1980	9070,3	1769,2	83,7	40,8	153,6	304,9
1981	9330,8	1778,6	85,4	40,1	156,9	334,8
1982	8999,2	1781,4	85,3	39,99	159,98	361,2
1983	9342,1	1735,7	74,5	36,5	160,5	383,5
1984	9644	1698,6	71,1	36,1	163	414,5
1985	9935,8	1678,2	71,5	38,5	165	447,1
1986	10387,7	1573,4	70,4	40,2	168,3	487,4
1987	11454,9	1537,9	70,7	44,5	171,7	530,5
1988	11514,5	1538,6	70,3	43,6	171,7	567,4
1989	11693,5	1527,6	70,5	44,3	172,3	608,4
1990	11656,8	1472,5	72,6	42,5	177,9	656,9
1991	7626,6	1358,3	68,7	33,6	189,3	688,6
1992	3576,1	1061,1	47,4	14,3	226,5	595,7
1993	2551,2	856,8	43,8	6,4	218,7	677,4
1994	1624,5	702,3	34	5,1	197,5	710,6
1995	1594,9	608,8	25	3,4	280,5	797,5
1996	1356	448,7	20	2,1	256,6	913,9
1997	1270,4	359,2	17,4	2,3	263,4	1080,6
1998	1383,8	326	14,3	2,5	211,7	1184,4
1999	1370,3	286,9	12,4	2,8	226,1	1214,1
2000	1250,4	299	11,8	4,6	224,3	1374,9
2001	1276,7	315,3	11,3	6,7	179,6	1632
2002	1316,2	326	10,1	6	173,9	1832,7
2003	1278,5	317,1	8,8	6,7	168,4	2276
2004	1393,2	346,5	7,5	7,2	186,4	3793
2005	1453,5	380,9	6,4	10,3	177,6	4503
2006	1409,6	389,8	5,7	13,2	152,2	3970,1

### Мобільний зв'язок (дані на жовтень 2007 року)

У жовтні відразу два оператори мобільного зв'язку, Київстар і Life:), заявили про нові стратегічні задачі та шляхи їх вирішення. Ці оператори мають різну ринкову частку і, відповідно, різні цілі. Якщо мета першого - збільшити свою присутність у абсолютно всіх сегментах ринку, то другий радше прагне до виживання, або, як заявляють, його представники, "досягнення позитивного балансу EBITDA".

### Завдання і цілі

Київстар - утримує позиції лідера ринку вже третій рік, і його домінування спостерігається у всіх сегментах, за винятком бізнессегмента. За різними оцінками, різниця в частці ринку між Київстаром і його основним конкурентом МТС становить близько 6-8%. У загальній абонентській базі ця категорія споживачів сягає близько 5%, однак саме цей сегмент демонструє найбільші показники ARPU.

Як заявив глава Київстару Ігор Литовченко, сьогодні лідерство ще й у цьому сегменті є основним поточним завданням компанії. Щоправда, про способи його досягнення пан Литовченко говорив досить розпливчато, обмежившись заявами про індивідуальний підхід до кожного клієнта й нові тарифи.

Справді, Київстар нещодавно представив ринку низку нових бізнесів-тарифів, однак чимало експертів відзначили відсутність революційних ідей у цій пропозиції. Тому робити якісь прогнози щодо успішності заявленої лідером тактики експерти поки побоюються. Тим паче і МТС, після того як влітку були оновлені не тільки корпоративні кольори, але й ключові принципи роботи, у тому числі й із корпоративним сегментом, також працюватиме для втримання лідерства в цьому напрямку.

Ігор Литовченко також зазначив, що для компанії важливий і сегмент маловиразних абонентів, для яких створений спеціальний бренд "Мобіліч". Утім, говорячи про успіхи цього бренду, він відмовився назвати будь-які цифри, посилаючись на рішення суду про заборону розголошення показників роботи компанії.

Принципово інакше завдання ставить перед собою компанія Астеліт. Недавно призначений її керівник Тсун Йен оголосив, що основний акцент оператор мобільного зв'язку робитиме на підвищенні ARPU, а також на приведенні EBITDA до позитивного балансу.

У другому кварталі поточного року компанія продемонструвала зростання доходів на 178%, і вперше EBITDA наблизилася до позитивного показника, зупинившись на оцінці 17%. При цьому ARPU серед активних абонентів компанії становить 5 дол., що близько до середнього показника на ринку - 6,2 дол.

Тактичні засоби реалізації поставленого завдання в компанії також відрізняються від заявлених лідером ринку. Це, насамперед, прозорість і ясність пропозицій, чітке недвозначне повідомлення в рекламній кампанії, а також активніше стимулювання абонентів до підключення друзів, родичів, знайомих.

Однак пропозиції компанії нічим не відрізняються від представлених нею на початку року. Як наслідок - немає нових ідей і в рекламній кампанії, котра триває від середини жовтня.

### Демпінгувальники проти демпінгу

Також Астеліт планує зосередитися на типових для невеликих операторів нішевих пропозиціях. Перший досвід - тариф Леді-Life:) - компанія оцінює як украй вдалий. Високі показники підключень, поряд зі значними показниками ARPU і прибутковості, зробили дану пропозицію одним із локомотивів цього мобільного оператора. За неофіційною інформацією, Астеліт у найближчий рік планує запропонувати ринку кілька пропозицій для нішевих абонентських груп, таких як професійні співтовариства - журналісти, медики, байкери, екологи тощо. Різним категоріям споживачів компанія планує запропонувати особливі послуги, які цікавлять саме ці групи абонентів, а тарифи на базовий сервіс будуть однакові.

І Київстар, і Астеліт єдині в думці, що демпінг не вигідний нікому, тому "ніяких демпінгових пропозицій не буде". Такі заяви в більшості експертів викликають щирий подив, оскільки у пропозиціях цих операторів існують тарифні плани, в яких вартість дзвінків якщо не нижче собівартості, то щонайменше дуже близько до неї. Йдеться про тарифні плани "VIP" Київстару і "Супер" Life:)-у. У першому випадку дзвінки у всіх напрямках коштують 35 копійок, що нижче вартості доступу операторів на мережі один до одного, у другому - 50 копійок, а дзвінки усередині мережі Life:) безкоштовні для абонентів, все це без плати за з'єднання.

Єдина точка зору в представників операторів і на вартість ліцензії 3G. Як відомо, наприкінці літа поточного року НКРС оголосив, що ймовірна вартість ліцензії може становити біля 350-400 млн грн. Ігор Литовченко неодноразово заявляв, що цінв на ліцензію, навіть із урахуванням необхідної конверсії частот, є вкрай завищеною, аргументуючи свою позицію відсутністю у військових устаткування, яке нібито працює на частотах, призначених для мереж 3G. Тсун Йен також заявляв про завищені очікування НКРЗ і про те, що операторам, котрі придбали ліцензію за такою ціною, доведеться дуже довго повертати інвестовані кошти. Проте представники і Київстару, і Астеліту у приватних бесідах підтверджують готовність придбати 3G-ліцензії навіть за вказаною ціною.



Принципово різні погляди в представників компаній на перенесення номерів, національний роумінг і вартість інтерконекту. Лідер ринку заявляє, що впровадження перших двох пунктів є для українського ринку передчасним, аргументуючи також, що вартість робіт лише з перенесення номера може становити до 10 млн дол. Тсун Йен, погоджуючись із оцінкою вартості робіт, говорить про надзвичайну важливість цих питань. Очевидно, що кожна з компаній вишукує аргументацію відповідно до прийнятої нею стратегії поведінки на ринку. Але у вартості інтерконекту пан Йен пішов навіть далі своїх колег по ринку, які свого часу вимагали встановити симетричні ставки на взаємний доступ операторів до мереж. Тсун Йен заявляє про необхідність саме асиметричних ставок, але на користь дрібніших операторів, апелюючи до європейської практики. В деяких країнах ЄС, таких як Австрія, Німеччина, Франція, Іспанія та ін., національні регулятори для забезпечення рівних умов конкуренції зобов'язали великих операторів оплачувати доступ до мереж дрібніших компаній за завищеною ціною. Але, за словами Тсун Йена, вирішення цього питання неможливе без участі державних регулювальних органів, які у свою чергу пояснюють свою бездіяльність недосконалістю законодавчої бази.

### Революції не буде

На тлі заявлених Київстаром і Астелітом ініціатив, дуже показово виглядає позиція Білайн, котрий, на жаль, схоже змирився із долею "вічно другого". Такий висновок можна зробити, спостерігаючи його маркетингову активність. Жодних революційних ідей, спрямованих на зміну своєї позиції на ринку. Але, за великим рахунком, провини керівництва тут немає, компанія стала заручником "політичних" ігор, організованих одним із акціонерів. Багато експертів свого часу відзначали, що український Білайн створювався Альтімо як елемент тиску на Теленор у боротьбі за Київстар.

У цілому компанії ставлять перед собою плани зовсім різного масштабу, реалізуючи в такий спосіб принципово різні стратегічні завдання. Якщо для Київстар зараз важливе абсолютне лідерство у всіх сегментах, а також поступове відбирання частки в основного конкурента МТС, то Астеліт все ще перебуває в пошуках свого місця на ринку. Про це свідчить принаймні відсутність у компанії розподілу брендів для різних аудиторій. Наявність у пропозиціях компанії Бізнес- Life:) і Леді- Life:), які не є самостійними брендами, як, наприклад, Джинс або Мобілич, лише підтверджує цю тезу.

Представники Астеліту поки що дуже обережно говорять про можливі зміни і про те, що компанія, можливо, почне грати "гру великого оператора", що значить наявність не тільки збалансованих пропозицій, чіткого сегментування споживчих груп, загальнонаціонального покриття (на сьогодні компанія покриває близько 71% території України), достатнього фінансування з боку інвесторів, але й найголовніше - наявність амбіцій стати рівноправним учасником ринку, не обмежуючись констатацією факту несприятливих умов для роботи невеликих операторів. І в Астеліту є передумови для того, щоб стати українським Мегафоном, якому вдалося б за відносно невеликий період часу одержати гідну частку ринку, потіснивши, здавалося, непохитних лідерів МТС і Білайн.

## НАУКА І ОСВІТА

Таблиця 4.15.

Дошкільні заклади				
	Кількість закладів, тис.	в них місць, тис.	Кількість дітей у закладах, тис.	Охоплення дітей закладами, відсотків до кількості дітей відповідного віку
1990	24,5	2277	2428	57
1991	24,4	2243	2268	55
1992	23,8	2216	2063	51
1993	23,2	2189	1918	49
1994	22,3	2101	1736	47
1995	21,4	2014	1536	44
1996	20,2	1856	1342	41
1997	18,4	1770	1172	38
1998	17,6	1638	1103	38
1999	17,2	1216	1055	39
2000	16,3	1117	983	40
2001	15,7	1077	968	41
2002	15,3	1060	973	48
2003	15	1053	977	49
2004	14,9	1040	996	49
2005	15,1	1056	1032	51
2006	15,1 <sup>*1</sup>	1063 <sup>*2</sup>	1081	54

\*1 З них 2,2 тис. закладів не працювали.

\*2 Не враховані місця у дошкільних закладах, що не працювали протягом року або більше з будь-якої причини.

Таблиця 4.16.

### Загальноосвітні навчальні заклади

(на початок навчального року; тис.)

	Кількість закладів	Кількість учнів у загальноосвітніх навчальних закладах	Кількість учнів у загальноосвітніх навчальних закладах		Випуск учнів загальноосвітніми навчальними закладами		Кількість вчителів
			денних	вечірніх (зміernih), включаючи тих, хто навчається заочно	II ступеня (одержали свідоцтво про базову загальну середню освіту)	закінчили школу III ступеня (одержали атестат про повну загальну середню освіту)	
1990/91	21,8	7132	6939	193	696	406	537
1991/92	21,9	7102	6918	184	699	409	543
1992/93	22,0	7088	6918	170	683	393	565
1993/94	22,1	7096	6937	159	674	375	579
1994/95	22,3	7125	6972	153	654	355	576
1995/96	22,3	7143	7007	136	639	361	596
1996/97	22,2	7134	7016	118	657	374	585
1997/98	22,1	7078	6970	108	670	378	571
1998/99	22,1	6987	6876	111	724	408	573
1999/00	22,2	6857	6743	114	737	434	576
2000/01	22,2	6764	6647	117	720	475	577
2001/02	22,2	6601	6486	115	738	505	568
2002/03	22,1	6350	6237	113	724	508	561
2003/04	21,9	6044	5936	108	720	526	551
2004/05	21,7	5731	5626	105	675	519	547
2005/06	21,6	5399	5301	98	649	515	543
2006/07	21,4	5120	5026	94	595	485	537

Таблиця 4.17.

## Професійно-технічні навчальні заклади\*

	Кількість закладів	Кількість учнів, тис.	Прийнято учнів, тис.	Підготовлено (випущено) кваліфікованих робітників, тис.
1990	1246	643,4	380,5	376,7
1991	1251	648,4	377,4	338,1
1992	1255	647,2	367,9	307,1
1993	1185	629,4	340,8	307,0
1994	1177	572,8	286,0	288,4
1995	1179	555,2	300,5	277,3
1996	1156	539,7	304,2	274,8
1997	1003	528,1	311,2	264,5
1998	995	529,0	304,2	259,2
1999	980	527,7	307,3	263,5
2000	970	524,6	307,3	266,8
2001	965	512,3	309,1	278,8
2002	962	501,9	311,0	282,4
2003	953	493,1	311,2	275,6
2004	1011	507,3	327,6	283,4
2005	1023	495,6	314,2	286,6
2006	1021	473,8	303,7	289,3

Дані за 1990-1994 рр. наведені по ПТНЗ Міністерства освіти і науки України (МОН), починаючи з 1995 р. - включають заклади МОН та інших міністерств (відомств).

Таблиця 4.18.

## Вищі навчальні заклади

(на початок навчального року)

	Кількість закладів:		Кількість студентів у закладах:, тис.		Прийнято студентів, тис.	
	I-II рівнів акредитації	III-IV рівнів акредитації	I-II рівнів акредитації	III-IV рівнів акредитації	I-II рівнів акредитації	III-IV рівнів акредитації
1990/91	742	149	757,0	881,3	241,0	174,5
1991/92	754	156	739,2	876,2	237,5	173,7
1992/93	753	158	718,8	855,9	212,6	170,4
1993/94	754	159	680,7	829,2	198,9	170,0
1994/95	778	232	645,0	888,5	194,0	198,0
1995/96	782	255	617,7	922,8	188,8	206,8
1996/97	790	274	595,0	976,9	183,4	221,5
1997/98	660	280	526,4	1110,0	166,2	264,7
1998/99	653	298	503,7	1210,3	164,9	290,1
1999/00	658	313	503,7	1285,4	170,1	300,4
2000/01	664	315	528,0	1402,9	190,1	346,4
2001/02	665	318	561,3	1548,0	201,2	387,1
2002/03	667	330	582,9	1686,9	203,7	408,6
2003/04	670	339	592,9	1843,8	202,5	432,5
2004/05	619	347	548,5	2026,7	182,2	475,2
2005/06	606	345	505,3	2203,8	169,2	503,0
2006/07	570	350	468,0	2318,6	151,2	507,7

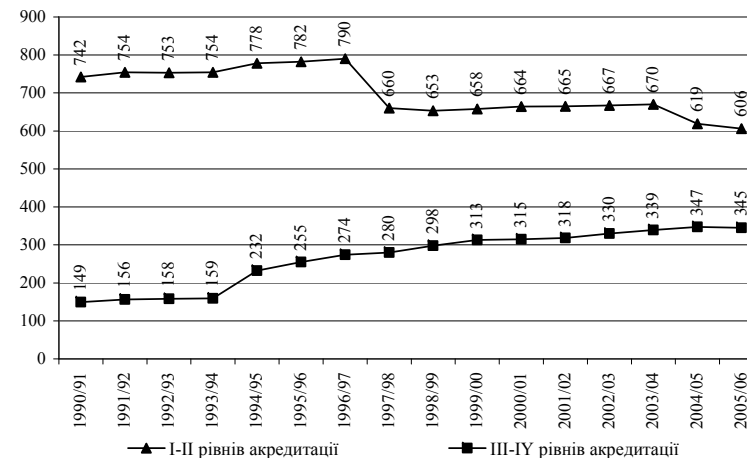


Рис.4.14. Динаміка кількості навчальних закладів 1990-2006 рр.

## ОСНОВНІ ВИЗНАЧЕННЯ

**Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування** - загальна протяжність залізничних колій, що призначена виключно для руху залізничних транспортних засобів.

**Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування** - загальна протяжність водного простору, що не являється частиною моря, по якому може здійснюватись рух нормально навантажених суден вантажопідйомністю не менше 50 тонн.

**Довжина автомобільних доріг загального користування** - загальна протяжність автомобільних доріг за межами населених пунктів відкрита для загального руху дорожніх механічних транспортних засобів, що пересуваються на власних колесах.

**Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального користування (в однопутному обчисленні)** - довжина тролейбусних ліній, що призначені для забезпечення руху тролейбусів, включаючи роз'їзди та поворотні кільця.

**Експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в однокільному обчисленні)** - протяжність колії, яка призначена для руху трамваїв, включаючи роз'їзди і поворотні кільця.

**Експлуатаційна довжина метрополітенних колій загального користування (у двокільному обчисленні)** - протяжність головної колії, у двокільному обчисленні, яка вимірюється між вісями станцій.

**Відправлення вантажів** – загальний обсяг вантажів у тоннах (брутто), прийнятий до перевезення.

**Перевезення вантажів** – загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (вантажні автомобілі, залізничні вагони, річкові та морські судна, літаки) або трубопроводами, вимірюється в тоннах (перекачка газу, аміаку – в тоннах або кубічних метрах).

**Відправлення пасажирів** – загальна кількість пасажирів, прийнятих до перевезення.

**Перевезення пасажирів** – загальна кількість пасажирів транспортованих рухомим складом окремих видів транспорту (автобуси, легкові автомобілі, тролейбуси, трамваї, залізничні пасажирські вагони, річкові та морські судна, літаки).

**Дорожньо-транспортні пригоди на дорогах і вулицях** – це пригоди, що призвели до травмування людей.

**До загальноосвітніх навчальних закладів** належать школи, ліцеї, гімназії, колегіуми, навчально-виховні комплекси (об'єднання), санаторні школи всіх ступенів, а також спеціальні школи. До складу навчально-виховних комплексів входять школи-дитячі садки тощо.

**Середні навчальні заклади першого ступеня** (початкова школа) забезпечують початкову загальну освіту, другого ступеня (основна школа) – базову загальну середню освіту, третього ступеня (старша школа) – повну загальну середню освіту.

**Професійно-технічні навчальні заклади** – навчальні заклади для забезпечення потреб громадян у професійно-технічній і повній загальній середній освіті. Випускнику професійно-технічного навчального закладу, який успішно пройшов кваліфікаційну атестацію, присвоюється кваліфікація "кваліфікований робітник" з набутої професії відповідного розряду (категорії).

**До вищих навчальних закладів** належать технікуми, училища, коледжі, інститути, консерваторії, академії, університети тощо.

Відповідно до статусу вищих навчальних закладів встановлено чотири рівні акредитації: I – технікуми, училища, II – коледжі та інші прирівняні до них заклади, III і IV – академії, університети, інститути, консерваторії.

Вищі навчальні заклади здійснюють підготовку фахівців за освітньо-кваліфікаційними рівнями:

молодший спеціаліст – забезпечують технікуми, училища, інші вищі навчальні заклади I рівня акредитації;

бакалавр – забезпечують коледжі, інші вищі навчальні заклади II–IV рівнів акредитації;

спеціаліст, магістр – забезпечують вищі навчальні заклади III і IV рівнів акредитації.

## ПРИМІТКИ

