

## 3 ОРГАНІЗАЦІЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЛУГАНСЬКІЙ ОБЛАСТІ

### 3.1 Аналіз даних транспортної системи Луганської області

Луганська область утворена 3 червня 1938 року. Розташована на південному сході України в басейні річки Сіверський Донець. Максимальна протяжність території області з півночі на південь складає 250 км., з заходу на схід – 190 км., площа – 26,7 кв.км. (4,4% території України.). Населення станом на 01.03.2010 – 2304,3 тисяч [10].

На півночі область має кордон з Белгородською та Воронежською, на сході та півдні – Ростовською областями Російської Федерації, на південному заході - і заході - з Донецькою та на північному заході - Харківською областями України.

Геополітичне положення області багато в чому визначає значущість і напруженість її автодоріг. Функціонування могутнього господарського комплексу неможливе без розвитку транспорту. Область має в своєму розпорядженні розгалужену мережу автомобільних доріг. Через її територію проходять транспортні коридори із заходу на схід і з півночі на південь.

Автомобільний транспорт важлива складова інфраструктури області, яка забезпечує життєдіяльність суспільства у виробничій і невиробничій сферах. Його стійке і ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації економіки, покращення умов, рівня життя та соціального добробуту населення.

За 2012р. підприємствами транспорту області перевезено 56,3 млн.т вантажів, що на 9,9% більше, ніж у 2011р. Вантажообіг зріс на 19,8% і становив 4730,4 млн.ткм.

В тому числі підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) доставлено замовникам 7,8 млн.т

					РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		32

вантажів, що на 0,8% більше, ніж у 2010р. Збільшення інтенсивності вантажних перевезень відмічалось у 12 містах та районах області, за винятком міст Алчевська, Красного Луча, Краснодона, Лисичанська, Первомайська, Ровеньки, Стаханова, Краснодонського, Лутугинського, Перевальського, Слов'яно - сербського, Станично-Луганського, Троїцького районів.

Таблиця 3. 1

Перевезення вантажів за видами транспорту, (млн. т)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Транспорт</b>	44,8	75,5	58,9	57,8	54,4	56,3
наземний	44,8	75,5	58,9	57,8	54,4	56,3
залізничний	18,7	25,6	26,9	26,0	26,1	29,4
автомобільний	26,1	49,9	32,0	31,8	28,3	26,9

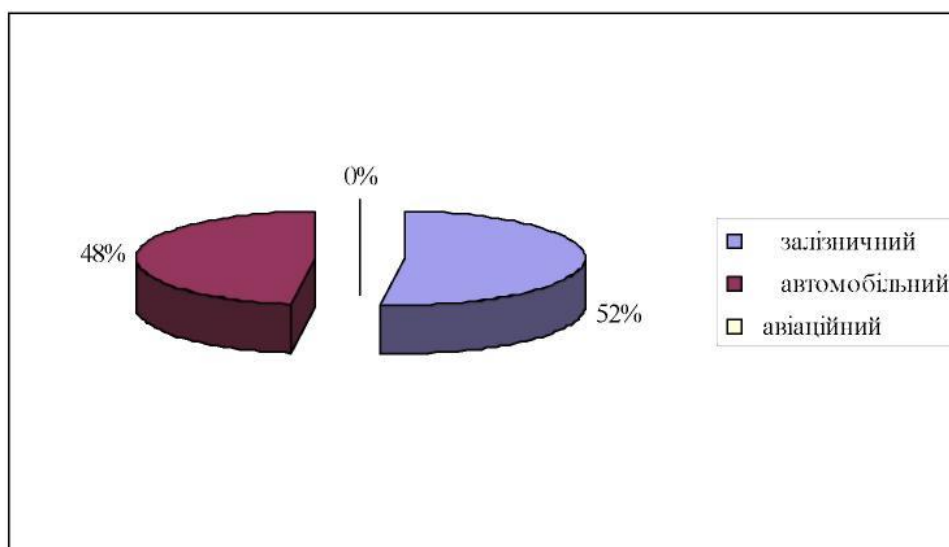


Рис. 3.1. Перевезення вантажів за видами транспорту в 2012 році

Таблиця 3.2

Вантажообіг за видами транспорту, (млн. ткм)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Транспорт</b>	2590,6	3306,6	3540,2	3855,0	4055,5	4730,4
наземний	2590,6	3306,6	3540,2	3855,0	4055,5	4730,4
залізничний	1703,3	2052,7	2187,6	2157,5	2315,2	2717,5
автомобільний	887,5	1253,9	1352,6	1697,5	1740,3	2012,9

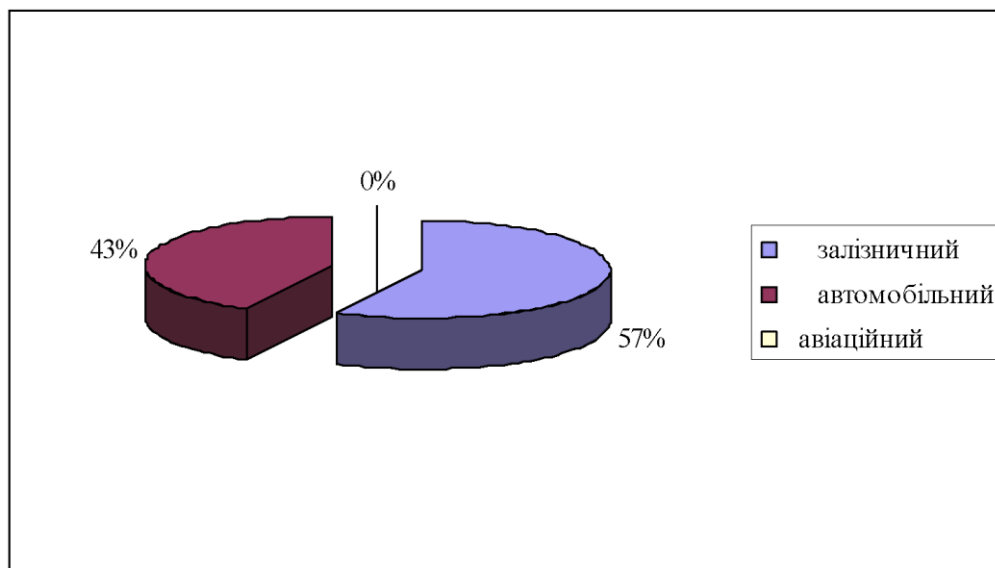


Рис. 3.2. Вантажообіг за видами транспорту в 2012 році

Таблиця 3.3

Вантажообіг автомобільного транспорту за регіонами, (млн. ткм)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7
<b>Область</b>	<b>887,5</b>	<b>1253,9</b>	<b>1352,6</b>	<b>1697,5</b>	<b>1740,3</b>	<b>2012,9</b>
<b>Міста</b>						
Лисичанськ	36,1	60,7	69,0	46,8	36,3	42,2
Рубіжне	12,7	28,9	27,3	34,1	43,4	40,6
Северодонецьк	32,2	21,9	30,1	36,2	41,8	45,3
<b>Райони</b>						
Антрацитівський	2,1	1,6	11,0	8,7	3,9	3,7
Біловодський	6,3	7,7	13,3	12,2	25,4	28,2

Білокуракинський	4,9	5,4	6,8	5,8	5,1	5,9
Кремінський	7,1	3,3	2,7	2,5	3,2	3,3
Марківський	3,5	4,1	4,5	5,1	3,9	4,9
Міловський	2,1	10,7	10,2	13,3	10,6	9,3
Новоайдарський	1,8	8,7	10,3	2,8	5,3	6,1
Новопсковський	7,0	4,9	5,2	6,6	5,0	5,4
Попаснянський	7,2	6,6	3,8	2,5	3,0	2,8
Сватівський	4,5	5,4	4,7	5,5	4,3	4,6
Станично-Луганський	7,2	15,6	10,1	13,5	13,9	16,3
Старобільський	9,5	8,7	13,3	12,2	8,4	9,6
Троїцький	3,6	6,5	7,8	6,6	5,4	6,5

Мережею автомобільних доріг охоплені всі міста і райони області. Через територію області проходять транзитні магістралі Волгоград - Харків, Сєверодонецьк – Старобільськ - Валуйки. Міжнародна магістраль державного значення, що проходить через Сєверодонецьк М-04 (Київ – Сєверодонецьк), має стратегічне значення: входить в міжнародний транспортний коридор «Європа Азія», який поєднує Францію і Китай.

Таблиця 3.5

Довжина шляхів сполучення, (км)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	1140,2	1113,1	1085,5	1084,8	1084,6	1084,6
Довжина автомобільних доріг загального користування	5789,5	5810,3	5810,7	5810,0	5809,8	5874,4

Розбудову та утримання транспортної мережі Луганської області здійснює державна служба автомобільних доріг Луганської області, до складу якої входить служба автодоріг і дочірнє підприємство Луганський облавтодор.

В даний час на балансі Служби автомобільних доріг в Луганській області знаходиться 5874,4 км. автодоріг загального користування, з них 464 км. автодоріг державного значення. Мережа автомобільних доріг загального

використання Луганської області з твердим покриттям складає 5802,5 км. або 98,6%. На них розташовуються 558 мостів і шляхопроводів протяжністю 14 км.

Вантажний транспорт також значно зношений.

Таблиця 3.6

Структура рухомого складу вантажних автомобілів за призначенням автомобілів та віком експлуатації станом на 01.05.2012

	Всього	Вік експлуатації			
		< 3 років	3-8 років	8-15 років	Понад 15
Бортові	11424	1257	3420	5025	1722
Фургони	8015	813	2404	3595	1203
Цистерни	539	61	161	234	83
Рефрижератори	299	45	89	119	46
Бетонозмішувач	345	37	103	153	52
Самоскиди	8393	925	2518	3682	1268
Автокрани	953	105	285	418	145
Інші	17060	1877	5118	7506	2559

Дванадцять перевізників мають більше 100 транспортних засобів, 42 – від 50 до 100, 106 – від 10 до 50, 191 – до 10.

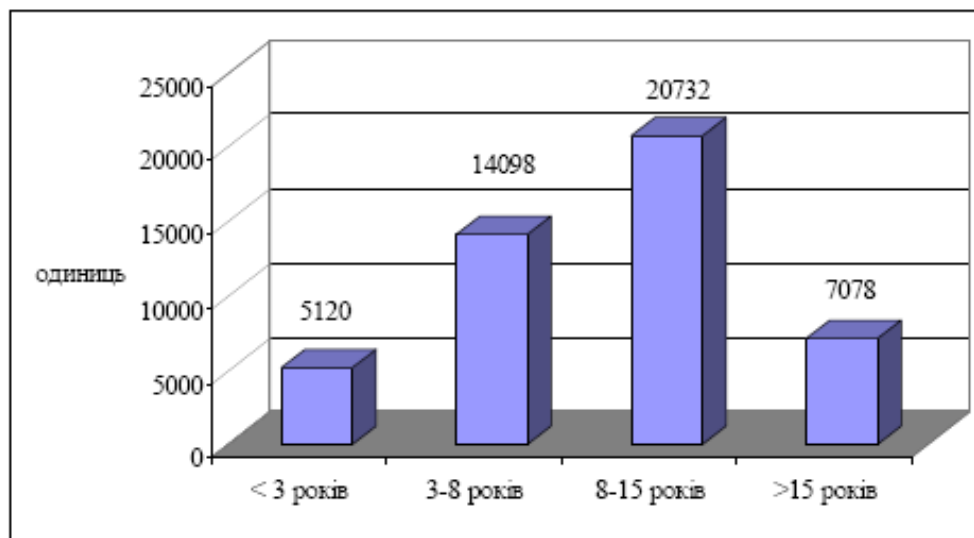


Рис. 3.3. Склад транспортних засобів за роками експлуатації станом на 01.05.2012, одиниць

Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата

РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ

Арк.

37

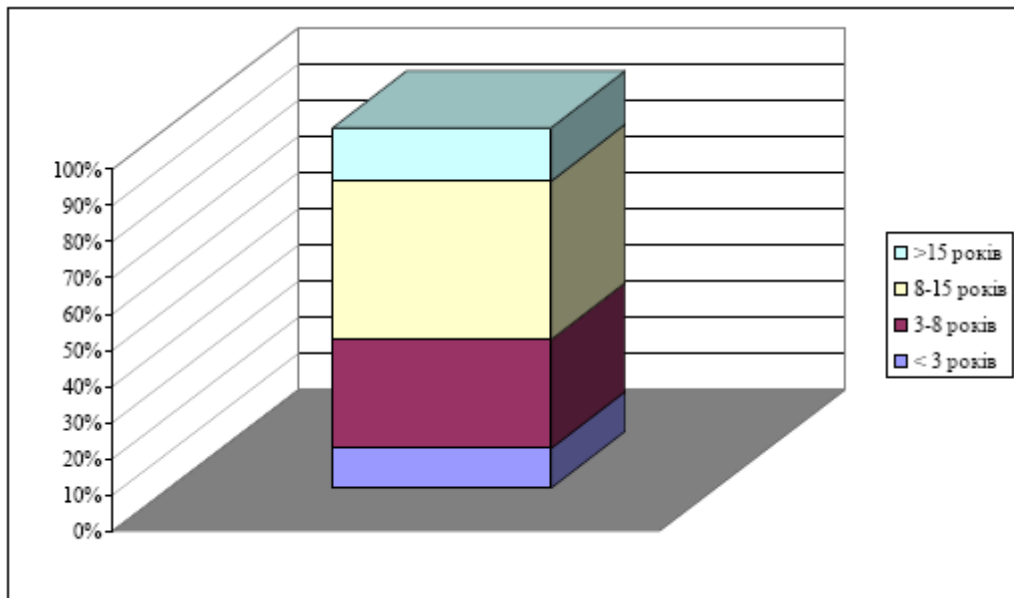


Рис. 3.4. Структура транспортних засобів за роками експлуатації та одиницях станом на 01.05.2012

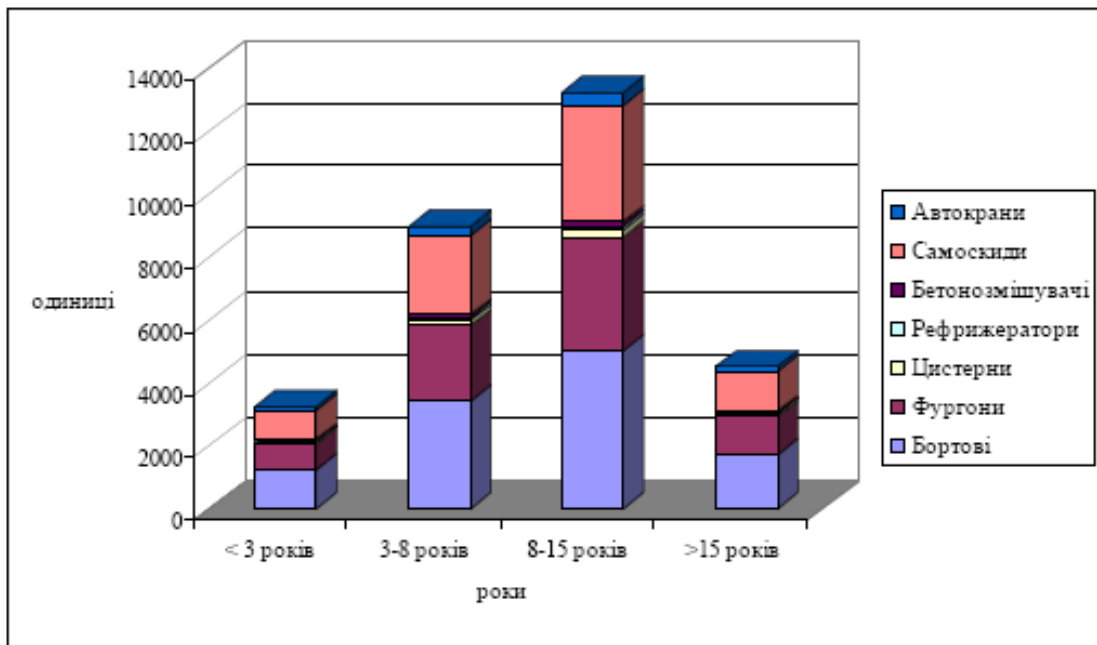


Рис. 3.5. Склад транспортних засобів по видах транспорту за роками експлуатації станом на 01.05.2012

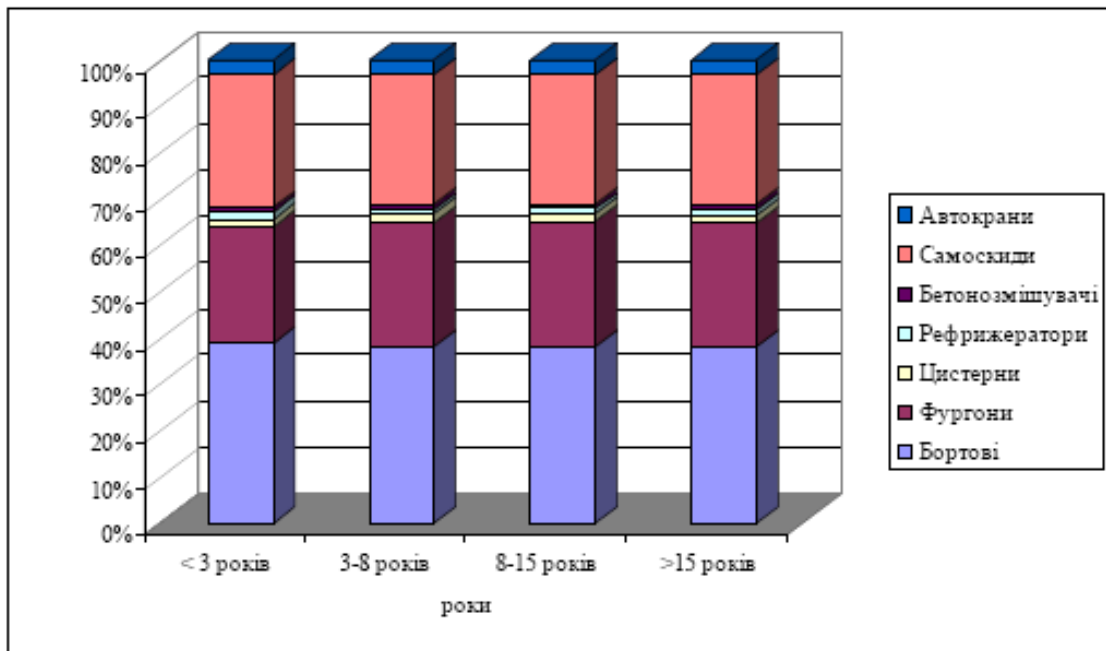


Рис. 3.6 Структура транспортних засобів по видах транспорту за роками експлуатації станом на 01.05.2012

### 3.2 Перспективи вдосконалення системи вантажних перевезень в умовах Луганського регіону

Сучасна транспортна галузь України складається з автомобільного, залізничного, морського та річного, авіаційного та трубопровідного транспорту. Кожен вид транспорту має свої відмінні особливості, наприклад, різна структура основних та оборотних фондів, технічний та організаційний рівень виробництва, організація перевезень, умови праці. Транспорт як самостійна галузь виробництва має свої переваги та недоліки.

За останніми даними в Україні транспортні перевезення займають друге місце серед інших видів автомобільної галузі. У діаграмі на рис. 3.7 наведена структура видів транспорту за даними Держстатуправління [1, 2] за 2010 рік.

Одним із видів діяльності автомобільного транспорту є послуги підприємств, зайнятих у сфері вантажних перевезень. За даними Держкомстату, таких підприємств на 1 січня 2011р. 42642.

Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата
-----	------	----------	--------	------

За своїм економічним змістом усі перевезення вантажів автомобільним транспортом можна поділити на три групи: перевезення у сфері особистого користування, перевезення в сфері обігу і технологічні перевезення вантажів усередині підприємств.

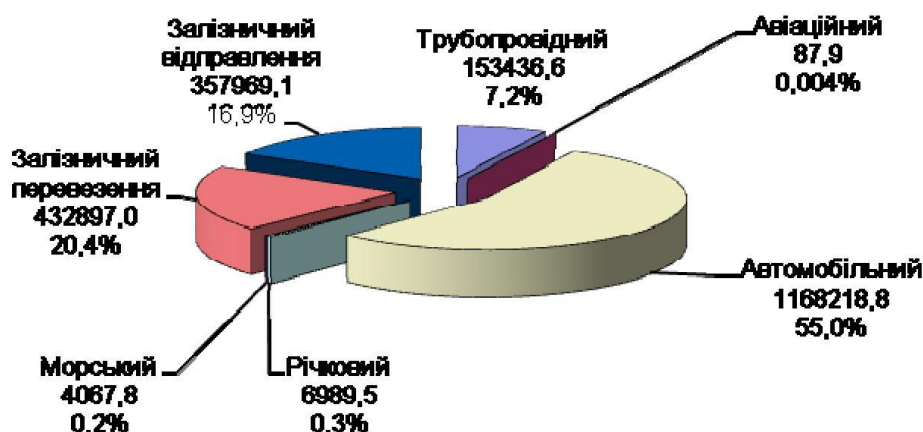


Рис. 3.7 Структура транспортної галузі України за 2010 рік

Перевезення вантажів у сфері особистого користування пов'язані із задоволенням потреб населення в перевезенні вантажів, які отримали назву – транспортно-експедиційне обслуговування населення.

Перевезення в сфері обігу поділяються на перевезення у сфері споживання і сфері виробництва. Обсяг перевезених вантажів у сфері споживання обмежений, головним чином, предметами особистого споживання і пов'язаний з переміщенням готової продукції, товарів від місця виробництва до торгової мережі. Характерною особливістю для цієї сфери є максимальна швидкість транспортування, що дозволяє скоротити час перебування товарів у процесі перевезення, зменшити запаси товарів у торговій мережі, скоротити норматив у днях обороту і норматив оборотних коштів. У сфері виробництва виконується основний обсяг перевезень вантажів. Сьогодні все більша кількість підприємств бере участь у виробництві якого-небудь продукту, що приводить до розширення транспортних зв'язків і втягує все більшу масу матеріалів у сфері переміщення. Якщо для вантажів сфери споживання характерною



особливістю є забезпечення максимальної швидкості транспортування, то для сфери виробництва – перевезення вантажу у встановлений термін, який забезпечує нормальну виробничу діяльність підприємства – одержувача вантажу, чи обігу від постачальника до замовника [3, 4].

Технологічні перевезення (промисловий транспорт) – призначені для обслуговування всередині виробничих процесів, переміщення сировини, напівфабрикатів та готової продукції. Вони поділяються на перевезення зі складу в цех, із цеху в цех, всередині цеху, із цеху на склад тощо. До економічної реформи в країні, без урахування роботи промислового транспорту, основний обсяг перевезень вантажів майже на 90% виконувався у сфері виробництва.

Якщо розглядати динаміку роботи автомобільного транспорту, то доцільно проаналізувати показники у табл. 3.7 [5].

Таблиця 3.7

Показники роботи автомобільного транспорту міста Луганська

Роки	Перевезено вантажів, тис. т	у % до попер. року	Вантажообіг, тис.ткм	у % до попер. року
1	2	3	4	5
2004	4596,9	-	748,6	-
2005	3797,5	82,6	796,2	106,4
2006	3261,7	85,9	762,2	95,7
2007	3544,7	108,7	753,5	98,9
2008	3609,8	101,8	818,2	108,6
2009	2183,9	60,5	593,5	72,5
2010	2086,1	95,5	541,3	91,2

Наведені дані свідчать про зниження темпів росту у період з 2004 по 2006 роки та незначне зростання з 2007 по 2008 рр. Але, на жаль, неможна казати про значний розвиток вантажних перевезень у м. Луганську, загальна тенденція

характеризує плавну динаміку спаду галузі. Значне збільшення імпорту товарів в Україні не сприяє стрімкому розвитку цього виду діяльності.

В умовах економічної кризи в Україні транспортній галузі доводиться зіткнутися з низкою проблем: неякісний стан дорожнього покриття, митна інфраструктура, залежність від інших галузей, тарифна політика, при формуванні ціни на свій продукт, зношеність рухомого складу (рис. 3.8).

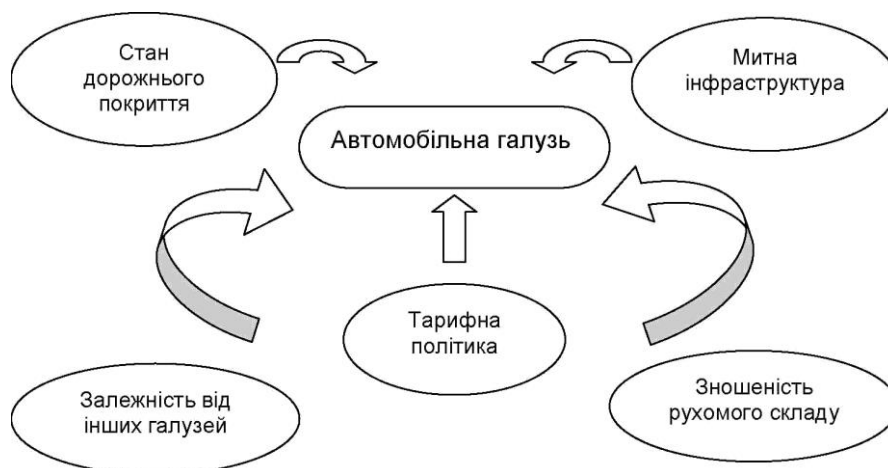


Рис. 3.8 Фактори впливу на автомобільну галузь

Досліджуючи ситуацію з дорогами не тільки в Луганській області, а й взагалі по Україні, відразу доцільно розрахувати кошторис ремонту транспорту. Вартість ремонту основних засобів значною мірою впливає на вартість перевезень. Окрім поточного ремонту, вантажні автомобілі потребують і капітального ремонту, який ще удорожчує вартість рухомого складу. Після аналізу даних автотранспортних підприємств міста Луганська можна зробити висновки, що значна частка вантажних автомобілів знаходиться поза своїм терміном корисного використання, а капітальних інвестицій не достатньо для повного оновлення парку. У табл. 3.8 наведено деякі дані стосовно ступеня зносу вантажних автомобілів та розміру капітальних інвестицій у основні фонди, а саме транспортні засоби.

Від стану справ на транспорті багато в чому залежать успіхи в інших галузях економіки. При дефіциті рухомого складу навіть в умовах ринку споживач позбавлений можливості вибрати найбільш дешеві й ефективні для себе види транспорту, що призводить до зростання витрат у товаровиробників,

збоїв в економічному і соціальному стані країни, регіону, міста. Надлишок провізних можливостей може, з одного боку, в чомусь прискорювати та підштовхувати інші галузі до розвитку, а з іншого - збільшувати витрати на перевезення, таким чином і собівартість продукції. Тому транспортна галузь вимагає свідомої підтримки певної пропорції між провізною можливістю і суспільною потребою у перевезеннях.

Аналізуючи показники роботи основних засобів транспортних підприємств [1,2,5], бажано навести такі дані на прикладі міста Северодонецька у табл. 3.8.

Таблиця 3.8

Показники роботи транспортних засобів міста Луганська

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Наявність вантажних автомоб. у господарстві на кінець року	5116	5466	5266	5048
Автомобіле-дні перебування в господарстві, тис	1863,6	1971,9	1907,0	1876,4
Автомобіле-дні в роботі, тис.	981,9	1047,3	951,2	938,7
Загальний пробіг, тис.км	141340,2	138999,8	118190,5	129755,3
Коефіцієнт використання парку, %	40,6	53,1	49,9	50,0
Ступінь зносу осн.засобів, %	77,1	77,4	74,6	76,8

Переглянувши табл. 3.8, можна зрозуміти, що транспортний парк міста Луганська значно зношений. Кожне автомобільне підприємство має виробничу потужність, під якою розуміється максимально можлива кількість продукції (в даному випадку послуг з перевезення вантажів), яку може виробити підприємство за заданий період (рік) при заданому обсягу і структурі основних фондів, технології та організації підприємства. На підприємствах вантажних перевезень міста Луганська виробниче завантаження лише на рівні 50 відсотків

від можливого, кількість автомобілів значно не змінювалась, тобто річ про розширення підприємств цієї галузі не йде.

На тарифну політику автотранспортного підприємства (АТП) також впливає значна кількість факторів. Важливу роль при цьому має спеціалізація підприємства на перевезеннях певного виду вантажів. Це дозволяє отримувати економічний ефект, збільшувати пропускну здатність, завдяки використанню певного рухомого складу для певного виду вантажу [6].

Однією з основних складових ціни на перевезення є ціна на паливе. За останні кілька років її стрімке зростання значною мірою вплинуло на обсяги перевезень у бік зменшення. Вантажний автомобіль витрачає в середньому на 100 км близько: 20 літрів бензину; 31,6 літра дизпалива; 24,3 зрідженого газу; 22,8 куб. м. стисненого газу (дані 2010 р. по м. Луганську).

Одним з негативних факторів впливу на міжнародну діяльність АТП є митна інфраструктура України, але в сукупності з відсутністю розвинених транспортних комунікацій, складністю митного контролю на кордоні, неузгодженими антимонопольною, торгово-тарифною, податковою політиками ускладнює та затримує процес міжнародних вантажних перевезень. Що в свою чергу впливає на доходність підприємств цієї галузі [7,8].

Таким чином, проаналізував деякі з основних факторів впливу на розвиток та функціонування транспортної галузі, на прикладі підприємств вантажних перевезень, їх можна поділити на такі, що:

- залежать від керівників підприємства – внутрішні (тарифна політика, зношеність рухомого складу, залежність від інших галузей);
- не залежать від керівників підприємства – зовнішні (стан дорожнього покриття, митна інфраструктура, залежність від інших галузей).

В умовах тривалої економічної кризи вирішення таких питань дуже ускладнене. Але, незважаючи на це, можна виділити деякі напрямки розвитку:

- ✓ розвиток логістики як на автотранспортних підприємствах, так і в цілому міжгалузевої. Це допоможе узгодити технологічні та економічні інтереси учасників транспортного процесу, забезпечить єдині системи

					РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		44

планування;

- ✓ спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду або ж, навпаки, використання при можливості широкого спектру послуг як за основним видом діяльності, так і додаткові супутні послуги. Наприклад, технічне обслуговування автомобілів інших підприємств, менших за розміром, надання складських та гаражних приміщень в оренду;
- ✓ інвестиції власних коштів у сучасні винаходи науки і техніки. Наприклад, придбання станції з переробки відпрацьованих мастил та шин – для отримання за їх допомогою пального, що значною мірою зменшить витрати;
- ✓ вдосконалення організації виробництва і праці, систематична підготовка та підвищення кваліфікації працівників, зайнятих не лише експлуатацією нової техніки, а й технічним обслуговуванням і поточним ремонтом;
- ✓ забезпечення комплексного контролю над перевезеннями, оснований на широкому використанні сучасних інформаційних та комунікаційних, електронних технологій;
- ✓ розробка та використання нових технологій та способів перевезень (піддонів, контейнерів, пакування вантажів...);
- ✓ якісне планування портфеля замовлень, використання управлінського обліку витрат та системи контролінгу діяльності підприємства в цілому;
- ✓ спрощення митного оформлення документів, для підприємств міжнародних автомобільних перевезень, на рівні державного управління. Кожного дня в Україну в'їжджає 4-5 тисяч автомобільних фур, і всі потребують документального оформлення – додатковий час на оформлення документів призводить до додаткових накладних витрат [7];
- ✓ освоєння нових коридорів міжнародних перевезень на транспортному ринку.

Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата

РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ

Арк.

45

### 3.3 Особливості організації вантажних перевезень на території Луганської області в міжнародному сполученні

Серед сприятливих факторів для розвитку транспортної системи на досліджуваній території, найбільше значення має їх розміщення на шляху важливих транзитних транспортних коридорів. Відповідний рівень забезпечення регіону транспортною інфраструктурою впливає на обсяг взаємних відносин на міжнародному рівні [11, 12].

Про використання прикордонної інфраструктури свідчить не лише кількість прикордонних пунктів пропуску, особливо загального призначення, але також стан їх розбудови, який обумовлює їх технічну пропускну здатність. До найбільш істотних проблем, які вимагають практичного вирішення слід віднести швидке вдосконалення якості транспортної інфраструктури, зокрема через здійснення уніфікації цієї інфраструктури і створення європейської сітки транспортних доріг.

Для Луганської області проблема оптимізації вантажопотоків, перш за все транзиту, важлива ще і тому, що транспортні комунікації на протяжності усього державного кордону мають велику розгалуженість і багато з них потребує реконструкції і розвитку.

Розвиток транспортно - логістичної інфраструктури територій прикордонних регіонів області обумовлено багатьма ідентичними процесам областей Російської Федерації, що є сусідами, - Ростовською, Воронежською і Білгородською областями які граничать з Луганською областю.

Необхідність постійного вдосконалення транспортно - логістичної інфраструктури вказаних територій нині обґрунтовується ще і динамікою розвитку сучасних інтеграційних процесів, високим рівнем виробництва у вугільній, економічній і металургійній галузях промисловості областей. До того ж, розвиток цих галузей на рівні взаємодії максимально залежить від наявності енергоресурсів і сировини, об'ємів їх поставок, а також рівня цін на світових

					РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		46

ринках і надійності зовнішньоекономічних, передусім торгових зв'язків. Ці чинники для промислово розвинених регіонів будь-якої з країн прийнято вважати домінуючими.

Показники роботи транспорту і його інфраструктури істотно залежать від особливостей загальної конфігурації дорожньо-транспортної системи області, зокрема, експлуатаційна довжина залізничної колії залишається практично незмінною з 2006 р. і складає нині 1084,6 км; протяжність автомобільних доріг загального користування з 2006 р. збільшилася лише на 60 км і досягає нині 5874,4 км, у тому числі доріг з твердим покриттям - 5802,5 км.

Виходячи з того, що ця територія, точніше - увесь схід України є нині потенційною точкою росту і інтеграції в міжнародну транспортну систему, владні регіональні структури повинні використовувати цей чинник для прискореного розвитку прикордонних регіонів. Луганська область є найбільш великим транспортним суб'єктом в Харківському - Донецькому прикордонному регіоні, що має сучасну транспортно - логістичну інфраструктуру, яка адекватна по оснащенню рівню транспортно - комунікаційних споруджень навколишніх країн і здатною придбати міжнародний статус загально регіонального транспортного вузла, що набагато важливіше за просту лінійну участь в проходящих по території області трьох транспортних коридорів.

Нині чинна модель функціонування транспортної системи східних територій країни виконує передусім два завдання - забезпечення внутрішніх перевезень і здійснення довгострокової стратегії експорту (імпорту) паливно - енергетичних ресурсів. У сучасних умовах найбільш перспективним слід вважати формування як загальнодержавної так і регіональної конкурентоздатної транспортно- логістичної інфраструктури.

Таким чином, аналіз особливостей розвитку і основних якісних характеристик транспортно-логістичної інфраструктури прикордонних районів області, що динамічно формується впродовж останніх років, свідчить про розвиток цього процесу, виникнення усе більш істотних чинників, що впливають на рівень трансграничної взаємодії і об'єктивної необхідності -

					РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		47

активної участі окремих регіонів в євразійському торговельно-економічному обміні.

Територія Луганської області, як частина України, тісно взаємозв'язана з найбільш промислово розвиненими областями країни - Харківською і Донецькою, а транспортні комунікації по усьому периметру межі є зручними і доступними для власників іноземних транзитних вантажів, слідуючих в системі Європа - Азія - Європа. По території області проходить міжнародний транспортний коридор Європа - Азія з численними відгалуженнями транспортних магістралей.

Саме це зумовлює успішність створення і поетапної інтеграції транспортно-комунікаційної, логістичної системи Луганської області в систему життєзабезпечення україно-російського прикордоння.

Транспортно-логістична система Луганської області максимально адаптована до системи міжнародних транспортних коридорів.

В якості базових елементів, її інфраструктура включає ланки залізнодорожньої магістралі по напрямках:

- . Северодонецьк - Старобельск - «Лантратовка» (Укр.) - Валуйки (РФ)
- . Куп'янск - Сватово - Лисичанськ - Северодонецьк, з можливістю виходу на систему магістральної російської залізничної мережі по осях Північ - Південь і Захід - Схід.

Автомагістралі, що входять в систему Європейських міжнародних маршрутів :

- . Е 40, що бере початок на кордоні з Польщею, пограничний пункт пропуску (далі - ПП) «Шегени» (Львівська область); міжнародна магістраль М 04 (ПП «Шагени» - Львів); М 06 (Львів - Київ); М 03 (ділянка Київ - Харків)
- . Е 50, що бере початок на кордоні із Словаччиною (ПП «Ужгород», Закарпатська область), далі співпадає з міжнародними автомагістралями М 08 (Стрий - Тернопіль - Вінниця - Кіровоград – Знам'янка), М 04 (Знам'янка - Дніпропетровськ - Донецьк - Дебальцеве і М 03 (ділянка Дебальцеве - Антрацит - ПП «Довжанський (Укр.) - Новошахтинськ» (РФ) або Антрацит -

					<b>РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ</b>	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		48



Ровеньки - Свердловськ - ПП «Червонопартизанськ (Україна) - Гуково» (РФ), далі російська автомагістраль М 04 «Дон»; Автомобільні магістралі, що пролягають з країн Південної Європи і Причорноморських регіонів у напрямі Росії і далі на схід проходять з використанням ділянок автодоріг Е 87, Е 58 (Рени, Болград, Одеса) і далі у напрямі Миколаїв - Херсон - Маріуполь - Новоазовськ (Укр.), з виходом на територію Ростовської області (Таганрог) або Маріуполь - Дебальцеве і далі з використанням М03, М04 у напрямі російської магістралі М21.

Автомагістралі національного і регіонального значення, у тому числі:

- . автомобільна дорога Н-21 (Старобельськ - Луганськ – Красний Луч - Макіївка - Донецьк і далі - до прибережних Чорноморських портів);
- . автомобільна дорога Р-07 (Чугуїв - Старобельськ - Мілове (Укр.) - Чертково (РФ));
- . автомобільна дорога Р-66 (ПП «Демино - Олександрівка », Троїцьк - Сватово - Лисичанськ - Луганськ з наступним виходом на Е 40, Е 50, М 04, М 03).

Транспортно-логістична система області є підсистемним елементом єдиної системи МТК Європа-Азія, який пролягає через територію кожної з трьох областей Єврорегіону в напрямі Волгоград - Астрахань - Махат - Бейнеу, а потім в Туркменістан, Іран, забезпечує за рахунок транспорту стійкі інтеграційні зв'язки, тому її розвиток впливає на трансграничну взаємоспівпрацю народів різних країн.

У першому півріччі 2011 року, наприклад, в місцях міжнародних ПП «Довжанський», «Червонопартизанськ», «Ізварино», «Красна Таловка» перетнули межу 372 тис. автотранспортних засобів, у тому числі в середньому щодоби - 53 транзитних вантажних автомобіля.

Взаємодія Донецької (Укр.) і Ростовської (РФ) областей в межах суші здійснюється в основному за рахунок функціонування міжнародних магістралей в напрямі: Новоазовськ (Укр.) - Весело - Вознесенська (РФ); Успенка-(Укр.) - Матвіїв Курган (РФ); Степове (Укр.) - Волошино (РФ). За 2010

					РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		49

і перше півріччя 2011 року у вказаних пунктах пропуску межу перетинали щодня від 855,6 до 1029,1 транспортних засобів, включаючи 35 одиниць вантажного транспорту.

На досягнення основних цілей Концепції спрямовано рішення наступних завдань:

- збільшення об'єму наповнюваності транзитних транспортних потоків і їх рівномірний розподіл з урахуванням місцезнаходження одержувачів вантажів;
- створення умов для включення в трансграничну взаємоспівпрацю нових учасників зовнішньоекономічної діяльності з числа місцевих виробників, торгово-комерційних фірм, організацій і окремих підприємств;
- вдосконалення прикордонної, пограничної і митної інфраструктури, створення умов для її ефективного використання;
- розширення транспортно-комунікаційної інфраструктури за рахунок територіальних переваг прикордонних районів;
- створення на основних напрямках транзиту і в місцях формування партій товарів умов для вантаження, перевантаження і відправки їх на адресу конкретних одержувачів, за рахунок будівництва і використання транспортно-логістичних терміналів, складських комплексів з інтермодальними функціями і розвиненою технологією;
- швидка реакція на вимоги споживачів по обидві сторони межі, особливо споживачів малодоступних, віддалених від адміністративних центрів сільських районів;
- оперативна обробка і видача інформації господарюючим суб'єктам, окремим підприємствам, зацікавленим в експорті продукції і пошуку партнерів;
- досягнення високої системної гнучкості кожної транспортної ланки, інфраструктури в цілому, її максимальній адаптації в умовах МТК і трансграничної взаємоспівпраці;

					РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		50

- створення регіональних (місцевих) інтегрованих російсько-українських транспортно-логістичних підсистем, інформаційних центрів, взаємодіючих в сферах виробництва, науки, освіти, охорони здоров'я а також логістики, реклами, екології, забезпечення безпеки і мінімізації зовнішньоекономічних, інших ризиків.

#### ВИСНОВКИ ПО РОЗДІЛУ

У данному розділі були розглянуті особливості організації вантажних перевезень в Луганській області. Насамперед проаналізовані дані транспортної системи області. Так, У січні–квітні 2013р. підприємствами транспорту області перевезено 9,3 млн.т вантажів, що на 13,3% менше, ніж у січні–квітні 2012р. Вантажооборот зменшився на 5,5% і становив 1321,4 млн.ткм. Залізничним транспортом за січень–квітень 2013р. перевезено 5,5 млн.т вантажів, що на 21,4% менше обсягу перевезень у січні–квітні 2012р. Відправлення кам'яного вугілля зменшилося на 20,4%, зерна і продуктів перемолу – на 17,4%, хімічних і мінеральних добрив – на 6,4%, коксу – на 3,5%, будівельних матеріалів – на 1,0%. Відправлення нафти і нафтопродуктів майже не відбувалося. Водночас перевезення брухту чорних металів збільшилося на 41,1%, чорних металів – на 11,4%. Вантажооборот зменшився на 6,5% і становив 638,3 млн.ткм. Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) доставлено замовникам 3,8 млн.т вантажів, що на 1,8% більше, ніж у січні–квітні 2012р. Вантажооборот становив 683,1 млн.ткм і зменшився на 4,5% у порівнянні з січнем–квітнем 2012р.

У розділі представленні перспективи вдосконалення системи вантажних перевезень. Було визначено, що врахування факторів впливу на функціонування та подальший розвиток, дослідження напрямів розвитку діяльності підприємств автомобільної галузі, на прикладі підприємств вантажних перевезень, на сучасному етапі дасть можливість визначити стратегію і напрямки збільшення економічної результативності діяльності підприємств вантажних автомобільних перевезень.

					РКБ.ТЛ-441.008.ПЗ	Арк.
Змн	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		51