

**Міністерство освіти і науки України**  
**ВСП « Ковельський промислово-економічний фаховий коледж**  
**Луцького національного технічного університету»**



**ТРАНСПОРТНА ГЕОГРАФІЯ**

Методичні рекомендації до виконання самостійної позааудиторної роботи з  
дисципліни «Транспортна географія»  
для здобувачів освітньо-кваліфікаційного рівня фаховий молодший бакалавр  
денної форми навчання

Ковель, 2023

УДК 911.656.13(07)

Т 65

Затверджено до видання методичною радою ВСП «КПЕФК ЛНТУ»,

протокол № \_\_\_\_ від «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2023 року.

Голова методичної ради ВСП «КПЕФК ЛНТУ» \_\_\_\_\_ Ігор ІЛЮШИК

Розглянуто і схвалено на засіданні циклової комісії з автомобільного транспорту та транспортних технологій ВСП «Ковельський промислово-економічний фаховий коледж ЛНТУ»,

протокол № \_\_\_\_ від «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2023 року.

Голова комісії \_\_\_\_\_ Андрій СТРИЛЬЧУК

Електронна копія друкованого видання передана до книжкового фонду бібліотеки ВСП «Ковельський промислово-економічний фаховий коледжу ЛНТУ»

Завідувачка бібліотеки \_\_\_\_\_ Неля ТЕЛЮЧИК

Укладач: \_\_\_\_\_ Людмила ЧАЙКА, викладач ВСП «КПЕФК ЛНТУ»

Рецензент: \_\_\_\_\_ М.М. Мельнійчук, кандидат географічних наук

Відповідальний за випуск: \_\_\_\_\_ Леся ПРОКОПЧУК, методист ВСП «КПЕФК ЛНТУ»

Т 65 Транспортна географія [Текст]: Методичні рекомендації до виконання самостійної позааудиторної роботи для здобувачів освітньо-кваліфікаційного рівня фаховий молодший бакалавр денної форми навчання/уклад. Л.П.Чайка – Ковель: ВСП «КПЕФК Луцького НТУ», 2023. –54 с.

Видання містить короткий виклад тем, що передбачені для самостійного вивчення, завдання для самоконтролю та рекомендовану літературу, вид, форму виконання самостійної позааудиторної роботи.

Призначене для здобувачів освітньо-кваліфікаційного рівня фаховий молодший бакалавр денної форми навчання.

© Л.П. Чайка, 2023

## *Вступ*

Програмою курсу «Транспортна географія» передбачається послідовне вивчення географії транспорту країн, характеру взаємодії і особливостей розвитку автомобільного транспорту та інших видів транспорту.

Транспорт — одна з найважливіших галузей господарства, яка дає змогу матеріалізувати географічний поділ праці та звести в єдине ціле господарський комплекс світу.

Знання географії автомобільних доріг та інших шляхів сполучення необхідні для вирішення економічних питань перевезень, перспективного планування на транспорті, для визначення народногосподарських потреб у перевезеннях, напрямів і розмірів перевезень вантажів та пасажирів.

Для картографічного відображення транспортних подій і транспортно-економічних показників географія транспорту використовує картографію.

Метою самостійного вивчення рекомендованих тем курсу «Транспортна географія» є формування у студентської молоді правильного розуміння економіко-географічних факторів формування перевезень і їх структури в країні, географії автомобільних доріг, умови, яким відповідають міжнародні автомагістралі.

Методичні рекомендації підготовлені для полегшення вивчення тем, відведених на самостійне опрацювання.

## ТЕМА. Фактори формування перевезень.

НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ТАКІ ПИТАННЯ:

1. Масштаб, його значення.
2. Види масштабу.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА:

1. П.О.Масляк, Я.Б.Олійник. Географія: навчальний посібник – К. : Знання, 2008 – 508с.
2. Інформаційні ресурси

<a href="http://www.nbuv.gov.ua">www.nbuv.gov.ua</a>	Національна бібліотека України ім. І.І. Вернадського
<a href="http://www.britannica.com">www.britannica.com</a>	Он-лайн енциклопедія «Британіка»
<a href="http://www.uk.wikipedia.org">www.uk.wikipedia.org</a>	Україномовна версія он-лайн енциклопедія «Вікіпедія»

ВИД САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ:

підготовка до поточних аудиторних занять та підсумкового контролю.

ФОРМА ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ ПОЗААУДИТОРНОЇ РОБОТИ: опрацювання тексту підручників з подальшим його конспектуванням в зошит для самостійної позааудиторної роботи.

ФОРМИ КОНТРОЛЮ:

1. Перевірка конспекту питань самостійної позааудиторної роботи.
2. Обговорення опрацьованих матеріалів.

### Короткий виклад інформації

Слово масштаб німецького походження й означає «мірна паличка». Яку роль відіграє масштаб під час складання карти?

Зрозуміло, що під час складання планів місцевості, а особливо карт великих територій, без зменшень не обійтися. Адже нікому не потрібна карта, яка за площею дорівнює зображеній на ній місцевості. Скласти її важко й у кишеню не покладеш, а головне, осягнути її поглядом неможливо. Тому коли креслять карту, відстані на місцевості зменшують. Однак зменшують не «на око», а в певну кількість разів.

**Масштаб** — це ступінь зменшення довжин ліній на карті (плані, глобусі) порівняно з їх дійсними розмірами на земній поверхні. Масштаб показує, у скільки разів відстань на плані чи карті менша за відстань на місцевості.

На плані, карті чи глобусі обов'язково зазначений масштаб. Без нього важко розібратися з відстанями на карті. Існує кілька способів запису масштабу.

**Види масштабів.** Розрізняють числовий, іменований і лінійний масштаби.

Числовий масштаб — це відношення чисел. Наприклад, відношення 1:5000 показує, що на плані всі лінійні розміри зменшені в 5000 разів. Користуючись числовим масштабом, вимірювання можна проводити в будь-яких лінійних вимірах. З курсу природознавства ви знаєте, що лінійних мір є кілька. Наприклад, якщо на карті масштабу 1:25 000 вимірний відрізок має довжину 1 см, то йому на місцевості відповідає лінія довжиною 25 000 см. Якщо ж на цій карті виміряти відрізок довжиною 1 дюйм (2,54 см), то на місцевості йому відповідатиме 25 000 дюймів.

Ми часто чуємо вислови: більший масштаб, менший масштаб, дрібномасштабні й великомасштабні карти.

Числовий масштаб — це дріб, чисельник якого — одиниця, а знаменник — число, що показує, у скільки разів на плані чи карті зменшені справжні (дійсні) відстані. Чим більше число у знаменнику при незмінному чисельнику (а він у масштабі завжди одиниця), тим менший дріб, і, навпаки, чим менший знаменник, тим більший дріб. Порівняємо два масштаби: 1:50 000 і 1:250 000. Якщо знак ділення (відношення) після одиниці замінити рисою дробу, то знаменниками в цих дробах будуть числа 50 000 і 250 000. Зрозуміло, що в тому масштабі, де знаменник більший (250 000), дріб буде менший, отже, як не дивно, на перший погляд, і масштаб буде менший, хоча кількість цифр у ньому більша, ніж у масштабі 1:50 000. Відповідно до величини масштабу карти поділяють на дрібномасштабні, середньомасштабні та великомасштабні.

Крім числового, використовують також іменований масштаб, який дає можливість без додаткових перетворень наближено визначати розміри об'єктів і відстані між ними. В іменованому масштабі завжди є словесне пояснення величини масштабу. Наприклад, якщо числовий масштаб 1:50 000, то іменований записують так: в 1 см — 500 м. Це означає, що відрізок довжиною 1 см на плані відповідає відстані 500 м на місцевості.

Для точніших і швидких вимірювань на планах і великомасштабних картах застосовують лінійний масштаб. Основа масштабу — відрізок прямої лінії, поділений на рівні частини (найчастіше сантиметри). Біля кожної поділки написані числа, що відповідають відстані на місцевості. Позначка «0» міститься на одну поділку праворуч від початку відрізка, перший відрізок поділений на менші частини. Зробивши нескладні розрахунки, можемо дізнатися, якій відстані на місцевості відповідають ці малі частинки.

Для вимірювання відстаней за допомогою лінійного масштабу використовують циркуль-вимірювач (мал. 27). Якщо відстань між об'єктами не перевищує довжини лінійного масштабу, то послідовність роботи така:

1. Ставимо ніжки циркуля так, щоб голки були в центрі умовних знаків (відстань між голками відповідає довжині відрізка на плані між цими об'єктами).

2. Прикладаємо циркуль до лінійного масштабу, поставивши голку лівої ніжки на поділку 0 м. Права голка вимірювача покаже відстань на місцевості. Проте здебільшого права голка циркуля не потрапляє на поділку, а отже, для точнішого вимірювання потрібно скористатися дрібнішими поділками, які ліворуч від позначки «0».

3. Переставляємо циркуль ліворуч так, щоб права голка точно стала на найближчу поділку лінійного масштабу. Ліва голка переміститься ліворуч від позначки «0» і покаже відповідну кількість малих поділок.

4. Знаючи кількість метрів у малих і великих поділках, визначимо відстань між об'єктами.

Якщо відстань між об'єктами більша за довжину лінійного масштабу або вимірюють криву лінію, то спочатку ніжками циркуля вибирають на масштабі відрізок основи масштабу. Потім одну голку циркуля ставлять у початкову точку відрізка і, повертаючи циркуль відносно однієї з голок, «крокують» маршрутом. Загальна довжина відрізка дорівнюватиме кількості кроків, помноженій на величину основи масштабу, плюс залишок, який вимірюється за лінійним масштабом.

### *Практичні завдання*

Розв'язування задач із використанням різних видів масштабу. Визначення масштабів планів і карт за даними про відстані на місцевості та відрізками на карті, що відповідають цим відстаням

Числовий масштаб карти (наприклад, 1:1 000 000) показує, що довжина відрізків на ній порівняно з їх довжиною на місцевості зменшена в 1 000 000 разів і 1 см на карті відповідає 1 000 000 см на місцевості. Ми маємо навчитися переводити числовий масштаб в іменованій. Наприклад, числовий масштаб — 1:50 000, а іменованій — в 1 см — 50 000 см = 500 м. Отже, іменованій масштаб треба записати так: в 1 см — 500 м.

1. Переведіть числові масштаби в іменовані.

А 1:20 000 Б 1:75 000 В 1:4000 Г 1:100 000

2. Який числовий масштаб відповідатиме іменованому масштабу в 1 см - 40 км?

А 1:400 Б 1:40 В 1:400 000 Г 1:4 000 000

3. Переведіть іменованій масштаб у числовий.

А в 1 см — 5 км

Б в 1 см — 300 км В в 1 см — 600 м Г в 1 см — 300 м

За даними про відстані на місцевості та відрізками на карті, що відповідають цим відстаням, можна визначати масштаби планів і карт.

Наприклад, вулиця завдовжки 2 км на карті зображена лінією 8 см. Який масштаб карти?

З умови задачі ми бачимо, що відрізок на карті довжиною 8 см відповідає відстань на місцевості завдовжки 2 км. Для запису числового або іменованого масштабу нам потрібно знати, яка відстань на місцевості відповідає відрітку 1 см на карті. Щоб дізнатися про це, можна скласти пропорцію.

Отже, масштаб карти становить: в 1 см — 250 м, або 1:25 000.

4. Якої довжини має бути лінія на карті масштабу 1:200 000, якщо на карті масштабу 1:500 000 вона дорівнює 40 см?

5. Визначте числові масштаби карт, якщо відомо, що 1 см<sup>2</sup> на карті відповідає на місцевості 1 га; 100 га.

6. Відстань на місцевості від Києва до Одеси приблизно дорівнює 450 км. На карті вона становить 7,5 см. Який числовий масштаб карти?

7. Визначте, у скільки разів розміри на плані зменшено порівняно із справжніми, користуючись планом місцевості. Яким масштабом потрібно користуватись і чому?

8. Визначте, у скільки разів зменшені справжні розміри на плані, якщо відомо, що масштаб в 1 см — 250 м.

9. Оберіть масштаб, у якому можна було б зобразити на аркуші зошита план шкільного подвір'я.

10. Запишіть числовий та іменованій масштаби, якщо місцевість на ньому зменшена у 200 разів; у 500 разів; у 1000 разів.

11. У скільки разів зменшена відстань на планах із масштабами 1:25, в 1 см — 50 м? На плані з яким масштабом об'єкти зображені найбільш чітко?

12. Визначте числовий масштаб плану, на якому відстань від будинку до стадіону дорівнює 5 см, якщо на місцевості ця відстань становить 100 м.

## ТЕМА. Транспортно-економічні зв'язки.

НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ТАКІ ПИТАННЯ:

1. Значення транспорту у світовому господарстві.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА:

1. П.О. Масляк, Я.Б. Олійник. Географія: навчальний посібник – К. : Знання, 2008 – 508с.
2. Л.П. Чайка. Транспортна географія: конспект лекцій — Ковель, 2016 – 92с.
3. Інформаційні ресурси

<a href="http://www.nbu.gov.ua">www.nbu.gov.ua</a>	Національна бібліотека України ім. І.І. Вернадського
<a href="http://www.britannica.com">www.britannica.com</a>	Он-лайн енциклопедія «Британіка»
<a href="http://www.uk.wikipedia.org">www.uk.wikipedia.org</a>	Україномовна версія он-лайн енциклопедія «Вікіпедія»

ВИД САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ :

підготовка до поточних аудиторних занять та підсумкового контролю.

ФОРМА ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ ПОЗААУДИТОРНОЇ РОБОТИ: опрацювання тексту підручників з подальшим його конспектуванням в зошит для самостійної позааудиторної роботи.

ФОРМИ КОНТРОЛЮ:

1. Перевірка конспекту питань самостійної позааудиторної роботи.
2. Обговорення опрацьованих матеріалів.

### *Короткий виклад матеріалу*

Транспорт—одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, що забезпечує потреби господарства й населення в усіх видах перевезень. Він має такі особливості: 1) наслідком роботи транспорту є не новий продукт, а певний корисний ефект, що полягає у переміщенні вантажів і людей; 2) на транспорті використовуються не сировина, а лише засоби виробництва й допоміжні матеріали; 3) своєю діяльністю транспорт продовжує виробничий процес промисловості й сільського господарства у сфері обігу. Для нього

характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства.

Продукція транспорту не може нагромаджуватись, а ефективність його розвитку залежить від формування вантажо- й пасажиропотоків. Внаслідок цього відбувається взаємодія розміщення транспорту й продуктивних сил. Формуючи економічні, культурні, рекреаційні та інші зв'язки, транспорт прискорює соціально-економічний розвиток суспільства. Завдяки обслуговуванню різних форм суспільної організації виробництва (спеціалізація, концентрація, кооперування й комбінування) він впливає на підвищення ефективності розміщення різних галузей виробництва. Транспортно-географічне положення зумовлює розміщення окремих галузей виробництва (наприклад, у портових містах розвиваються рибна промисловість, суднобудування й судноремонт, металургійні комбінати, що орієнтуються на імпорт сировини та палива).

Транспортні витрати враховуються в загальних витратах виробництва двічі: 1) на стадії процесу виробництва, коли транспорт доправляє необхідні види сировини, палива, матеріалів, а транспортні витрати входять у витрати виробництва; 2) на стадії процесу обороту — доставляння готової продукції споживачам.

## ТЕМА. Місце України на політичній і економічній карті світу.

### НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ТАКІ ПИТАННЯ:

1. Економіко-географічне положення України.
2. Геополітичне положення України.
3. Адміністративний поділ.
4. Україна на карті світу.

#### *Короткий виклад матеріалу*

*Економіко-географічне положення* (ЕГП) — це положення певного економіко-географічного об'єкта щодо інших об'єктів, які мають для нього господарське значення (транспортних шляхів, державних кордонів, населених пунктів, джерел сировини та енергії). Увів це поняття в науку М. М. Баранський.

Україна — держава Центрально-Східної Європи, яка лежить між 45° і 53° пн. ш. Її площа становить— 603,7 тис. км<sup>2</sup>, населення — 46,83 млн. чол. (на 01. 04. 2006 р.). За інформацією інституту демографії (2023р) за найбільш оптимістичним варіантом у 2033 р. нас буде 35 млн. (Поясніть причини такої ситуації)

Площа України не змінювалася з 1954 року, а з 1991 р., після проголошення її незалежності, відбулося уточнення на місцевості державного кордону України із країнами СНД (Росією, Молдовою, Білоруссю). З 2014 року триває відстоювання територіальних меж кордону України

*Кордони держави* — лінії, що визначають межі території держави, встановлюються за домовленістю між сусідніми державами. Поділяються на сухопутні й водні.

Морські кордони держави — відділяють територіальні води держави від відкритого моря або територіальних вод інших держав.

Територіальні води — прибережна смуга моря, якою прилегла держава володіє як своєю територією. Ширина територіальних вод 12 морських миль (1 миля = 1,85 км).

Лінії кордону наносяться на географічну карту.

Довжина сухопутного державного кордону України становить 5637,982 км, морського — 1355 км. (по Чорному морю – 1056,5км; по Азовському морю – 249,5 км; по Керченській протоці – 49 км). Загальна протяжність українського кордону — 6992,982 км. Південний кордон України проходить зовнішньою межею

українських територіальних вод. По морю Україна межує з Румунією і Росією. Українсько-румунський кордон на заході продовжується з лінії на суходолі в Чорне море на віддаль 33 кілометри від берега, далі, (доколи не поверне на північ, обгинаючи на півдні острів Зміїний), він є межею українських територіальних вод і румунської економічної зони. Повернувши на північ, наш морський кордон є межею між державною територією (доцільніше сказати акваторією) та винятковою економічною зоною України, він огинає контури українського узбережжя аж до Керченської протоки, дотримуючись віддалі в 22224 метри від берега. В східній частині Чорного моря південніше Керченської протоки він зустрічається з межею російської економічної зони в Чорному морі.

Українсько-російський кордон починається з точки, де зустрічаються економічні зони і територіальні води України і Росії, далі йде в напрямку на північ (до південних рубежів протоки), де є межею територіальних вод України і Росії (22,5 км). Далі продовжується українсько-російським державним кордоном в Керченській протоці (49 км) і Азовському морі (249,5 км) — тут розмежовує внутрішні води обох держав до точки кордону на узбережжі. Загальна довжина морського кордону України становить 1355 км, з них по Чорному морі — 1056,5 км, по Азовському морю — 249,5 км, по Керченській протоці — 49 кілометрів. Проте вона на заході значно відхиляється на південний схід в бік територіальних вод Румунії, що зумовлено наявністю острова Зміїний поблизу кордону.

Через протоку Босфор і Дарданелли має вихід у Середземне море. Густа залізнична мережа, нафто- і газопроводи зв'язують Україну з Росією, Казахстаном, країнами Азії й Закавказзя. Це надає певні економічні переваги (транзит вантажу). По річці Дунай Україна здійснює зовнішньоекономічні зв'язки із країнами Центральної Європи. Гори Карпати не перешкоджають розвитку автомобільних шляхів.

<b>Країни, з якими Україна має кордони на суші</b>	<b>Протяжність кордонів, км</b>	<b>Столиці країн-сусідів</b>
Росія	2295,04, у т.ч	Москва

	морська 321	
Білорусь	975,2, у т.ч річкова 325,9	Мінськ
Польща	542,39, у т.ч. річкова 187,3	Варшава
Словаччина	97, 85, у т.ч. річкова 2,3	Братислава
Угорщина	136,7, у т.ч річкова 85,1	Будапешт
Румунія	613,8, у т.ч річкова 292,2 і морська 33	Бухарест
Молдова	1222, у т.ч річкова 267, Придністров'я 452	Кишинів

Таким чином, Україна має вигідне ЕГП, однак, залежність країни від поставок енергоносіїв з Росії з 1991р, значна протяжність державного кордону із Росією, Білоруссю впливає на нього негативно.

З півночі на південь територія України простягається на 893 кілометри, із заходу на схід – на 1316 кілометрів. Україна є найбільшою країною, кордони якої не виходять за межі Європи.

### **Крайні точки території України:**

На півночі – с. Петрівка (Чернігівська область).  
 На півдні – мис Сарич (Автономна Республіка Крим),  
 На заході – м. Чоп (Закарпатська область).  
 На сході – с. Червона Зірка (Луганська область).

Географічний центр України знаходиться біля смт Добровеличківка Кіровоградської області.

**Загальна площа України становить 603628 км<sup>2</sup>**, що складає 5,7% території Європи і 0,44% території світу.

Площа виключної (морської) економічної зони України становить 72658 км<sup>2</sup>.

Географічний центр Європи знаходиться на території України, неподалік міста Рахова Закарпатської області. Це місце, яке було визначено ще у 1887 р. фахівцями Австро-Угорщини, позначене стеллюю і геодезичним знаком. Латинською мовою тут викарбувані слова: “LOCUS PERENNIS. Diligentissime cum libella librationis guae est in Austria et Hungaria confecta cum mensura gradum meridionalium et paralleloumierum Europeum. MD CCC LXXXVII” , які в перекладі означають: “Постійне, точне, вічне місце. Дуже точно, із спеціальним апаратом, який виготовлений в Австрії і Угорщині, з шкалою меридіанів і паралелей, встановлений Центр Європи. 1887”.

Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Міжнародних транспортних коридорів, зокрема

- Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9;
- коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10
- транспортного коридору Європа — Кавказ — Азія (ТРАСЕКА).

Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Геополітичне положення

Геополітичне положення країни — положення держави щодо інших країн з погляду її загальнополітичних, економічних і воєнно-стратегічних інтересів, їхньої масштабності, стабільності, надійності, перспективності. Цей термін уживається як тотожний поняттю політико-географічне положення (ППП).

Україна на заході межує із постсоціалістичними країнами Європи.

У той же час Україна є «буферною зоною» між Західною Європою й Росією, що не завжди має позитивне значення. Питання щодо кордону з Росією в межах акваторії Азовського моря, розподіл Чорноморського флоту, маяків теж несприятливо впливають на безпечний розвиток країни, тому геополітичне положення України є складним.

Відповідно до Конституції, Україна є унітарною державою, парламентсько-президентською республікою. Вищим органом законодавчої влади є Верховна Рада України. Голова держави — Президент України. Вищий орган виконавчої влади — Кабінет Міністрів України.

### **Адміністративний поділ**

Адміністративно-територіальний устрій — поділ території держави на частини, зумовлений її суттю, завданнями та функціями. Його мета — ефективна організація і функціонування державного механізму, особливо органів місцевого самоврядування.

Межа одиниці АТУ – це умовна замкнена лінія на поверхні землі, що відокремлює одну одиницю АТУ від інших та визначається виключно у межах та у спосіб, які визначені чинним законодавством.

17.07.2020р. Верховна Рада України прийняла Постанову № 3650 «Про утворення та ліквідацію районів». Згідно законопроекту 3651 тепер в 136 райони, старі 490 парламент ліквідував. (Волинська область має чотири райони: Луцький, Ковельський, Володимирський, Камінь-Каширський. 54 територіальні громади. Населення 1034, 6 тис осіб (стат. дані 2020р), площа становить 20,14 тис км<sup>2</sup>.

Одиниці адміністративно-територіального устрою України

<b>Адміністративні області</b>	<b>Автономна республіка</b>	<b>Адміністративні райони</b>	<b>Міста зі спеціальним статусом</b>
24	Автономна Республіка Крим	136	Київ Севастополь

Система АТУ України представлена 27 регіонами (2023р), трьома рівнями:

1. 24 області та АР Крим, міста зі спеціальним статусом: Київ, Севастополь.
2. Адміністративні райони.
3. Міста, селища та села.

Україна належить до країн, криза перебудови господарства яких затягнулася. Тривала економічна криза та непослідовність економічних реформ, незаконне заволодіння територією іншою державою сприяли та сприяють зниженню рівня економічного розвитку країни.

### *Україна на карті світу*

За площею Україна посідає 1-е місце в Європі та 40-е у світі; за чисельністю населення — 6-е місце в Європі та 25-е у світі.

Україна — індустріально-аграрна країна із значними економічними ресурсами. Частка нашої держави у світовому виробництві промислової і сільськогосподарської продукції перевищує 1%. Водночас кількість її населення становить менше 1% від населення планети.

Україна посідає перше місце в світі за збором цукрових буряків і соняшнику.

Україна посідає провідне місце за обсягами таких видів продукції:

I місце у світі за запасами природної сірки й озокериту;

II місце в Європі за запасами ртуті та з виробництва вугілля (після Великобританії); у світі — з виробництва соняшникової олії (після Росії); з валового збору цукрового буряка (після Франції);

III місце у світі з виробництва марганцевих руд;

V місце у світі з виробництва сталі й мінеральних добрив (після США, Китаю, Японії, Росії); літакобудування;

VI місце — з ракетобудування; у світі — за запасами урану;

VII місце — з виробництва пшениці (після Китаю, США, Індії, Росії, Франції, Канади); з виробництва залізної руди.

Україна є лідером з розробок нових технологій (вирощування монокристалів, синтез алмазів тощо).

З початку повномасштабного вторгнення відбувається переорієнтація діючих підприємств на зміцнення обороноздатності країни, створення нових спеціалізованих підприємств із виготовлення та обслуговування військової техніки.

Посідає 74 місце серед 162 країн світу за індексом людського розвитку.

Україна — член ООН, ЮНЕСКО, Ради Європи, Організації з безпеки та співробітництва у Європі, член СНД й інших міжнародних організацій.

Отже, є всі передумови для того, щоб Україна зайняла належне місце у світовому економічному співтоваристві.

Слід звернути увагу на різке посилення негативних аспектів геополітичного положення України, зумовлених появою тимчасово окупованих територій. Утворення нового вогнища небезпеки та

загрози стабільності в Європі на частині території на півдні (анексія 21.03.2014 р. Російською Федерацією Кримського півострова) та сході України (утворення самопроголошених невизнаних міжнародною спільнотою та іншими державами світу псевдодержав на частині території Донецької і Луганської областей у 2014 р.), докорінно змінює геополітичну ситуацію в цій частині світу.

Необхідно вказати на те, що анексію Кримського півострова Російською Федерацією було засуджено резолюцією Генеральної асамблеї ООН «Про підтримку територіальної цілісності України»

№ 68/262 від 27.03.2014 р. Проти цього рішення проголосували лише: Росія, Білорусь, Болівія, Венесуела, Вірменія, Зімбабве, КНДР, Куба, Нікарагуа, Сирія й Судан. Країни-члени ЄС одностайно підтримали цю резолюцію. Від 06.03.2014 р. почали діяти перші санкції з боку ЄС, США, Канади, Японії проти Російської Федерації. Суттєвий вплив на геополітичне положення Росії мало прийняття рішення про скасування саміту Великої вісімки 04.06.2014 р. у м. Сочі (Російська Федерація) та відновлення Великої сімки на саміті у м. Брюссель (Бельгія), що проходив у цей самий час. Росія брала участь у цьому форумі з 1997 по 2014 рр., активно впливаючи на рішення великих держав світу з головних питань міжнародної політики та економіки. Нині її позбавлено можливості впливу на спільну позицію великих держав світу з важливих питань сьогодення.

Анексія Кримського півострова унеможливила розмежування територіальних вод і виключних економічних зон в акваторії Азовського і Чорного морів між РФ й Україною. Тим самим значно ускладнено ведення господарської діяльності у цих морях (промислового вилову риби, видобування з морських платформ нафти та природного газу, проведення геолого-пошукових робіт тощо).

Під час сучасного політико-географічного аналізу наслідків анексії Кримського півострова РФ слід наголосити на тому, що окремими політичними діячами та журналістами помилково поширюється теза про те, що до складу материкової України не входить вказаний півострів. Виходячи з позицій фізичної географії, Кримський півострів є невід'ємною частиною власне материкової України, адже півострів є продовженням материка, а до острівної частини державної території України слід відносити, на окупованій частині її території, острів Коса Тузла, окремі скелі та острівці вздовж морського узбережжя Кримського півострова. На

неокупованій частині території — острови у Дніпро-Бузькій затоці та частково у Сиваші й Азовському морі, острови Джарилгач і Тендрівська коса, Зміїний.

В адміністративно-територіальному устрою України слід акцентувати увагу на тих змінах, які відбулись, починаючи з 2014 р. на півдні та сході держави.

Відповідно до положень Закону України «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України» № 1207-VII від 15 квітня 2014 р. сучасний політико-адміністративний статус Автономної Республіки Крим та міста Севастополь — «тимчасово окупована частина території України».

Слід указати на зміни у розміщенні обласних державних адміністрацій у Донецькій (від 13.10.2014 р. до м. Краматорськ) і Луганській областях (від 19.09.2014 р. м. Северодонецьк), зумовлених тимчасовою окупацією частини їх території, яка містить їхні обласні центри — міста Донецьк і Луганськ.

Окремі райони Донецької та Луганської областей, які не підконтрольні українській владі, контролюються так званими «ДНР» і «ЛНР», які 16.05.2014 року Генеральною прокуратурою України визнано терористичними організаціями [[http://www.gp.gov.ua/ua/actual.html?\\_m=publications&\\_c=view&\\_t=rec&id=139737](http://www.gp.gov.ua/ua/actual.html?_m=publications&_c=view&_t=rec&id=139737)].

Відповідно до Закону України «Про особливий порядок місцевого самоврядування в окремих районах Донецької та Луганської областей» від 16.09.2014 р. № 1680- VII та Постанови Верховної Ради України «Про визначення окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей, у яких запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування № 252-VIII від 17.03.2015 р. подано перелік відповідних населених пунктів та одиниць адміністративно-територіального устрою України у Донецькій і Луганській областях, у яких запроваджується відповідний особливий статус місцевого самоврядування.

Керуючись цими нормативно-правовими документами, слід вміти показати на карті України відповідні межі тимчасово окупованих територій і міст, у яких розміщені військово-цивільні обласні державні адміністрації, та роз'яснити специфіку їх адміністративного управління та режиму місцевого самоврядування.

Політичні та військові події 2014 – 2017 рр., 2022 - ... безумовно, по-різному вплинули на розвиток економіки окремих регіонів держави. Найсуттєвіші зміни відбулись на тимчасово окупованих територіях України.

На цих територіях було закрито всі філії українських банків, припинила діяти система міжнародних переказів та міжнародна електронна платіжна система. На відповідні частини території держави не прибувають організовані групи іноземних туристів та відсутнє міжнародне авіаційне, залізничне, морське сполучення, припинено регулярні рейси вітчизняних транспортних компаній.

В Автономній Республіці Крим встановлення режиму тимчасово окупованої території зумовило зміну спеціалізації низки традиційних галузей АПК. Можна стверджувати про ліквідацію виноробства і виноградарства, традиційної галузі міжнародної спеціалізації господарства АР Крим, адже лише за один рік площа під виноградниками скоротилась з 16,2 (2013) до 12,1 тис. га (2014), а його валовий збір впав з 95,2 (2013) до 46,2 тис. т [Сільське господарство України. 2013 р.: стат. сб. – К., 2014. – С. 274, 276; <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst35/DBInet.cgi>]. Так само слід сказати і про ліквідацію такої важливої галузі сільського господарства АР Крим, як виращування рису. 2014 р. у регіоні під цією культурою було посіяно всього 10 га, на яких було зібрано 111,46 ц. Фактично ліквідовано і таку традиційну галузь господарства АР Крим, як рибальство. Суб'єктами господарювання на цій території було виловлено всього 6,0 тис. т риби [Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015 г. Официальное издание. — М., 2015— С. 761], тоді як 2013 р. вони виловили понад 21,2 тис. т [Регіони України. 2014 р.: стат. зб. — К., 2015. — т. II. — С. 244].

Тимчасова окупація Криму негативно впливає на залучення іноземних інвестицій, унеможлиблює відвідання цієї території регулярними рейсовими автобусними, залізничними, морськими і авіаційними транспортними засобами, що зумовило різке зниження його туристичної привабливості. Кількість іноземних туристів із далекого зарубіжжя скоротилось з 118 тис. осіб (2013) до 17 тис. осіб (2014) [<http://www.sobytiya.info/public/16/59281>]. Фактично регіон перетворився на місце відпочинку громадян Російської Федерації та осіб, які мешкають у невизнаних державах на теренах СНД.

Відмова від регулярних пасажирських потягів, що раніше курсували між кримськими містами та містами України, Білорусі,

Росії, та від вантажних поїздів негативно вплинула на роботу кримських морських торговельних портів і провідних промислових підприємств.

Місто Севастополь різко змінило спеціалізацію не лише у промисловості, ставши центром із виробництва продукції харчової промисловості, на центр військової промисловості, а й у сфері транспорту — військово-морською базою.

У результаті ведення бойових дій та тимчасової окупації частини території зазнає значних економічних втрат Донецька область. На непідконтрольній території залишилось такі важливі промислові центри, як Донецьк, Горлівка, Єнакієве, Макіївка, Харцизьк.

Ситуація ускладнюється через втрату основних зовнішніх ринків збуту — країн Євразійського економічного союзу, а також відмовою іноземних замовників від укладання контрактів на виготовлення продукції у зв'язку із проведенням на території області бойових дій. Тому фактично не працюють:

ПАТ «Азовмаш» (м. Маріуполь), що виробляє вантажні вагони; ПАТ «Концерн Стирол» (м. Горлівка), ПрАТ «Донецький електрометалургійний завод», ПАТ «Донецький металопрокатний завод», ПАТ «Донецьккокс» (усі у м. Донецьк) та інші. Вугільна промисловість Донецької області є фактично збитковою.

Поза контролем Уряду України перебуває 8,56 тис. км<sup>2</sup> території Луганської області. Обсяг всієї реалізованої промислової продукції у 2014 р. становив 46,1 млрд. грн. (3,9 % до всієї реалізованої продукції України). На підконтрольній Уряду України частині території регіону залишилось лише 83 підприємства переробної промисловості і «на неокупованій території працюють 4 шахти ПАТ «Лисичанськвугілля» і ДП «Первомайськвугілля». Унаслідок ведення бойових дій на території, неконтрольованій українською владою, залишилося 7 підприємств, обсяг видобутку вугілля на яких становить 96 % від обласного.

Провідні промислові підприємства регіону: ПрАТ «Северодонецьке об'єднання «Азот» », ТОВ «Рубіжанський трубний завод», ДП «Хімічний завод «Південний»» (м. Рубіжне), РКХЗ «Зоря» (м. Рубіжне), ТОВ НВП «Зоря» (м. Рубіжне), ТОВ ВТФ «Шарм» (м. Лисичанськ), ТОВ «Смалій» (м. Рубіжне), ТОВ «Рубіжанська панчішна мануфактура», ПАТ «Рубіжанський картонно-тарний комбінат», ВП «Луганська ТЕС» ТОВ ДТЕК «Східенерго» (м. Щастя

Новоайдарського району), ДП «Севєродонецька ТЕЦ». Понад 83,0 % всієї електричної енергії області вироблено на ВП «Луганська ТЕС» (м. Щастя Новоайдарського району), де «в робочому стані лише 3 із 6 блоків» (Стратегія розвитку Луганської області до 2020 року.)

У містах: Луганську, Антрациті, Красному Лучі, Алчевську, Краснодоні, Свердловську, Первомайську, інших населених пунктах з липня 2014 року взагалі не працюють банківські установи і, як наслідок, повністю відсутня оплата за спожитий природний газ. При цьому значна частина виробничої інфраструктури розміщена на непідконтрольній Уряду України частині території (наприклад, 37 газорозподільних станцій і ВП «Луганська ТЕС»).

Основні виробники м'яса птиці та яєць у Луганській області (ПАТ «Червоний прапор», відділення у м. Алчевську ПрАТ «Лисичанська птахофабрика», СТОВ «Авіс», ТОВ «Агроукрптаха», ТОВ «Чорнухинські курчата») залишилися на окупованій території. Під час ведення бойових дій частина будівель зазнала руйнувань, знищено значну частину поголів'я худоби, що суттєво вплинуло на розвиток тваринництва та харчової промисловості

*Політичні та військові події мають свій вплив на розвиток населення і господарства всієї України.* Поява тимчасово окупованих територій на півдні та сході України, ведення бойових дій у Донецькій і Луганській областях зумовили суттєві зміни в розміщенні населення та в розвитку економіки не лише в цих регіонах держави.

Людський і господарський розвиток тимчасово окупованих територій на Кримському півострові значно відрізняється від відповідних процесів та явищ на окремих частинах території Донецької і Луганської області. Водночас можна виділити такі їх спільні ознаки:

спроба реалізації геополітичних проектів із відокремлення частини території України та створення нових вогнищ напруження в Європі;

через обмеження громадянських і культурних прав частини населення на цих територіях в Україні виник феномен внутрішньо переміщених осіб, облаштування та працевлаштування яких є важливою загальнодержавною проблемою;

унеможливлення нормального розвитку українського етносу у сфері навчання, отримання інформації, спілкування рідною мовою;

обмеження права на перебування та реалізацію прав людини і громадянина для осіб, які їх відстоюють на тимчасово окупованих частинах території України;

витіснення українських компаній з ринків на відповідних частинах території держави, що не підконтрольна Уряду України, захоплення їх майна і примусове вилучення прав власності на ключові підприємства...

Проведений аналіз розвитку населення і господарства на тимчасово окупованих територіях України дозволяє також констатувати виразні відміни в їх соціально-економічному розвитку.

У розвитку населення і господарства на Кримському півострові слід виділити такі основні процеси:

цілковите витіснення української мови зі сфери освіти, інформаційного поля, культури;

унеможливлення перебування на цій території відомих своєю проукраїнською позицією авторитетних діячів кримськотатарського народу;

припинення міжнародного транспортного сполучення та зведення до мінімуму економічних зв'язків з рештою території України;

дотаційність місцевих бюджетів, їх цілковита залежність від політики та субсидій з боку Уряду Російської Федерації;

мілітаризація суспільства через визнання пріоритетним розвиток підприємств військово-промислового комплексу та нарощування військової присутності збройних сил Росії на Кримському півострові;

занепад традиційних галузей АПК Криму — виноробства, рисівництва, рибальства;

кардинальні трансформаційні процеси у структурі економіки, спрямовані на мінімізацію господарських зв'язків та ринку збуту на решті території України;

припинення міжнародного транспортного сполучення та зведення до мінімуму економічних зв'язків з рештою території України;

переорієнтація транспортних зв'язків на обслуговування потреб з підтримання та посилення сполучення з іншими регіонами Росії;

ліквідація традиційного для Криму масового міжнародного туризму та його перетворення на місце відпочинку та оздоровлення переважно громадян Росії та невизнаних держав на теренах СНД.

Дії Росії відповідають ознакам агресії згідно з «Визначенням агресії», що затверджене Резолюцією 3314 (XXIX) Генеральної Асамблеї ООН від 14 грудня 1974 року, зокрема відповідають критеріям агресії, даним у Статті 3 цього документа. Військова агресія Росії засуджена міжнародним співтовариством, зокрема в резолюціях Парламентської асамблеї Ради Європи від 9 квітня 2014 р. та Парламентської асамблеї ОБСЄ від 1 липня 2014 р.

Російська Федерація в односторонньому порядку порушила норми і принципи міжнародного права, положення Договору про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Російською Федерацією 1997 року та Меморандуму про гарантії безпеки у зв'язку з приєднанням України до Договору про нерозповсюдження ядерної зброї від 5 грудня 1994 року.

Верховна Рада України у своїй Постанові від 27.01.2015 № 129-VIII, беручи до уваги зазначену Резолюцію ГА ООН 3314, визнала Росію державою-агресором, що всебічно підтримує тероризм та блокує діяльність Ради Безпеки ООН, чим ставить під загрозу міжнародний мир і безпеку.

### *Україна на перехресті геополітичних інтересів.*

24 лютого 2022 року життя мільйонів українців змінилося назавжди. На світанку президент Російської Федерації Володимир Путін оголосив про початок так званої «спеціальної операції», а вже через кілька хвилин жителі Києва та інших міст України прокинулися через звуки вибухів. Росія брутально порушила суверенітет України та зруйнувала її територіальну цілісність, знехтувала базовими нормами й принципами міжнародного права, поставила під питання існуючу архітектуру європейської безпеки й «вестфальську» модель світового устрою. Таким чином, проблеми національної безпеки України вийшли за межі її державних кордонів і набули регіонального та глобального виміру. Коли ворог атакував, усі як один стали на захист рідної землі – кожен на своєму фронті: у війську, на підприємстві, на дипломатичному чи в інформаційному просторі. Мобілізувалися тисячі волонтерів, діячів культури, бійців кібервійськ, звичайних українців – хлопців та дівчат. Щодня додається все більше історій, які увійдуть у підручники з військової

справи: Президент, який відмовився тікати зі столиці, сказавши, що йому потрібні боєприпаси, а не евакуація; солдати з острова Зміїний з відомою на весь світ відповіддю російському військовому кораблю; мирні жителі, які зупиняли російські танки голіруч тощо. Незважаючи на песимістичні прогнози про взяття Києва за три дні, вже понад 100 днів українці тримають удар і пішли в наступ на кількох фронтах. Україна отримала Лендліз, перемогла на Євробаченні та швидкими темпами наближається до вступу в Європейський Союз. Сьогодні Україна формує навколо себе нову систему світової безпеки, їй вдалося змусити світ запровадити санкції проти агресора, а Володимир Зеленський став чи не найвпізнаванішим Президентом на планеті. Багато хто не вірив, що можуть розпочатися справжні воєнні дії, але були ті, хто передбачав ці події задовго до вторгнення російських військ.

Знаходячись на перехресті різновекторних геополітичних інтересів у безпосередній зоні суперечливого стратегічного трикутника «США-ЄС-Росія», Україна відіграє важливу роль під час їхньої взаємодії та конфронтації. Для натівської Європи східні кордони України є лінією розлому між Європою і Росією, а Росія вбачає в західних кордонах України лінію розлому між НАТО та СНД. Наша держава знаходиться на межі двох світів, двох у багатьох аспектах самодостатніх і водночас потенційно конфліктних, як це доводить багатовікова історія, цивілізацій.

Нині тривають часи геополітичних змін в Україні.

## ТЕМА. Автомобільний транспорт. Комбіновані перевезення.

НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ТАКІ ПИТАННЯ:

1. Контейнери та роудрейдери.
2. Класифікаційна характеристика країн світу за протяжністю автомобільних доріг.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ:

1. З'ясуйте який вид транспорту є найбільш конкурентним для автомобільного.
2. Обґрунтуйте в яких країнах автомобільний вид транспорту займає домінуюче місце.
3. Історія розвитку автомобільного транспорту.
4. Назвіть основні автостради швидкісного сполучення.
5. Охарактеризуйте транспортні засоби.
6. В яких європейських країнах найдосконаліша система автошляхів.
7. Назвіть країни Європи, які мають найбільшу протяжність автомобільних доріг.

ФОРМИ КОНТРОЛЮ:

усне опитування, вибіркова перевірка конспектів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Є.П.Качан. Економічна і соціальна географія світу. Нав. посібник. Тернопіль, СМП «Астон», 1999, 368 стор. 146 –147.
2. В.Я. Савенко, В.А. Гайдукевич. Транспорт і шляхи сполучення. Підручник, К., «Арістей», 2005, 285, стор. 49 – 50.

### *Короткий виклад матеріалу*

Перевезення вантажів контейнерами та роудрейлерами виникли при взаємодії автомобільного транспорту із залізничним і відносяться до так званих комбінованих перевезень, коли вантаж на одному й тому ж транспортному засобі перевозиться кількома видами транспорту.

Контейнер (аббревіатура від англійського "container trailer" - "контейнер, який тягнуть") — це контейнер, обладнаний колесами з пневматичними балонами автомобільного типу, призначений для перевезення вантажів на залізничних платформах і переміщення їх по шосейних дорогах за допомогою автомобіля-тягача.

Вантажопідйомність контрейлерів становить 6—30 т. Перевезення здійснюються не лише безпосередньо у контрейлерах — їх можна використовувати у якості звичайних контейнерів і навантажувати на залізничні платформи, кораблі, автомобільні причепа, напівпричепа, автопоїзди.

Технологічний процес контрейлерних перевезень складається з таких операцій:

- навантаження контрейлера у вантажовідправник; перевезення на залізничну станцію автомобільним тягачем;
- встановлення контрейлера на залізничну платформу;
- транспортування контрейлера по залізниці до станції призначення;
- зняття з платформи;
- транспортування до одержувача сидельним тягачем; розвантаження контрейлера вантажоодержувачем.

Переваги контрейлерних перевезень полягають у ліквідації проміжних навантажувально-розвантажувальних робіт, скороченні перебування вантажів на станціях і в портах та збільшенні за рахунок цього швидкості доставки вантажу; збереженні вантажу та зниженні витрат на складське обладнання і зберігання вантажу. Все це зумовлює зниження собівартості перевезень.

Недоліки контрейлерних перевезень — пересування значної маси самих контрейлерів, а також необхідність створення й утримання парку спеціальних залізничних платформ для можливого вписування завантажених контрейлерів у залізничний габарит висоти.

Контрейлер з комбінованою ходовою частиною, призначений для руху як по автомобільних дорогах, так і по рейкових коліях, називається роудрейлером.

Роудрейлерні перевезення вантажів здійснюються у спеціальних напівпричепах-вагонах, що мають по дві пари коліс — автомобільні і залізничні, встановлені на двох осях, кожна з яких може самостійно підніматися та опускатися. В одному напівпричепі-вагоні транспортування здійснюється і по автомобільних дорогах, і по залізницях. Залізничний потяг формується тільки з таких напівпричепів, при цьому міжвагонне зчеплення роудрейлера, що стоїть спереду, є одночасно опорою для переднього кінця напівпричепа-вагона, що слідує за ним. Під час руху по шосе роудрейлер буксується звичайним сидельним тягачем. Місткість роудрейлера на 12% вища, ніж у звичайних контрейлерів.

Розробляються проекти роудрейлерів для перевезення навалочних вантажів, вантажів швидкого псування тощо.

У випадку, коли гуртові вантажоодержувачі не мають власних залізничних під'їзних колій, залізничні вагони перевозяться на причепах. При цьому на платформі напівпричепа встановлюються рейки, на які за допомогою тягача наочується вагон із звичайної рейкової колії. Доставлений на причепі залізничний вагон може бути залишений у вантажоодержувача на спеціально встановленій рейковій ланці задля зведення до мінімуму простою автомобілів-тягачів і причепів під час навантаження та розвантаження вагону. Для перевезення вагонів використовують причепи вантажопідйомністю до 60 т. Швидкість руху автопоїзда з вагоном становить 25–30 км/год. Даний метод перевезення широко використовувався в 30-ті роки у Західній Європі. До його недоліків слід віднести потребу у створенні парку потужних тягачів та складних важких трейлерів-причепів, необхідність створення обладнання для скочування вагонів з рейок на візки і навпаки, необхідність обладнання спеціальних обмінних майданчиків, а також переміщення вагонів по дорогах і вулицях населених пунктів, що потребує особливої уваги і є не завжди можливим з причини обмежень габаритів та загальної маси транспортних засобів.

Автомобільний транспорт перевозить вантажі і пасажирів по безрейкових шляхах. Особливо він зручний для перевезення вантажів на невеликі відстані. Тут автомобільний транспорт успішно конкурує із залізничним, адже вартість таких перевезень є відносно нижчою. Радіус вигідності переміщення вантажів автомобілями постійно зростає і може досягати 1000 й більше кілометрів.

Найбільш популярним автомобільний транспорт став напередодні Першої світової війни. Тоді у світі нараховувалося лише 1,8 млн автомашин, у 1937 р. їх було вже 40, у 1950 р. — 59, у 1980 р. — 404, в 1990 р. — 500 і в 1997 — 506,4 млн. Такому зростанню кількості автомашин сприяли послуги, які надавалися станціями заправки, майстернями з ремонту автомобілів, організованими стоянками, а також реконструкція старих і будівництво нових доріг. За останніх 40–45 років загальна протяжність автодоріг зросла майже вдвічі, становлячи понад 25 млн км, а доріг з твердим покриттям — утричі (22 млн км). Серед них виділяються автостради, що спеціально збудовані для швидкісного сполучення. Загальна протяжність автомобільних доріг, наприклад, у США — 6370 тис. км, в тому числі

автострад 73,1 тис. км, в Японії — 1153 і автострад 53,3 тис. км, тоді як у Західній Європі, зокрема у Франції — 974, в т.ч. автострад — 7,9 тис. км, у Німеччині — 656, в т.ч. автострад 11,1 тис. км, а у Центрально-Східній Європі: в Польщі — 377 тис. км, в т.ч. автострад 0,24 тис. км, в Чехії — 128, в т.ч. автострад 0,39 тис. км. В Україні покращені дороги становлять 159,1 тис. км.

Країни, що розвиваються, хоч і значно відстають за кількістю автомобілів і протяжністю доріг з твердим покриттям від розвинених країн, але і тут автомобільний транспорт домінує. Однак чи не найбільшою перешкодою дальшому розвитку автомобільного транспорту є відсутність сучасних доріг і висока вартість їх будівництва. Правда, в останні роки країни, що розвиваються, особливу увагу приділяють будівництву міжнародних трас (автобанів). В Америці прискорюється робота над проектом пан-американської дороги, що з'єднає Канаду з Аргентиною й Чилі. Інтенсивно йде будова трансамазонських доріг, що перетнуть території Бразилії, Перу, Колумбії, Венесуели й інших країн. В Азії розвиненою є система доріг, що з'єднує Індію з Туреччиною і європейськими країнами. В Африці збудована асфальтна дорога через Сахару, що з'єднує Алжир із країнами Гвінейської затоки.

Перспективними є проекти будівництва платного автобану Лісабон — Київ, із розгалуженням до Москви (???) і Харкова, а далі через Казахстан, Монголію аж до Китаю. Важливе значення матимуть дороги з Півночі на Південь, що з'єднають порти Балтійського, Адріатичного і Середземного морів із Чорним.

Реалізація цих та інших гігантських проєктів сприятиме не лише розвитку автомобільного транспорту, а й зміцненню міжнародних господарських зв'язків, культурному обміну і розвитку туризму.

## ТЕМА. **Розвиток автомобільного транспорту.**

### НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ОПРАЦЮВАННЯ ТЕКСТУ

*Європейської угоди про міжнародні автомагістралі (СМА)*

#### РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА:

літературні та Інтернет джерела за заданою темою.

#### ВИД САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ :

пошуково-аналітична робота.

#### ФОРМА ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ ПОЗААУДИТОРНОЇ

РОБОТИ: опрацювання тексту законодавчого акту.

#### ФОРМА КОНТРОЛЮ:

1. Обговорення опрацьованих матеріалів.
2. Усне тестування

#### *Короткий виклад матеріалу*

Європейська угода про міжнародні автомагістралі (СМА), К, 1992  
ст. 6 — 8, додаток 1,2.

Вивчаючи дану тему самостійно потрібно знати, що Європейська угода про автомагістралі була розроблена 15 листопада 1975 р. (1992, 2007). Міжнародна сітка «Е» представляє собою сітку основних доріг за якою дороги поділяються на

клас А: головні дороги з напрямками захід — схід,  
північ — південь;

клас Б (В): відгалуження та з'єднувальні дороги.

Автомобільні дороги згідно угоди позначаються дорожнім знаком «Е». Знак має чотирикутну форму і повинен бути відповідного розміру, щоб водій транспортного засобу, що рухається на великій швидкості міг легко розпізнати даний знак. Він представляє собою білий напис на зеленому фоні і може доповнювати інші знаки. Головні дороги, тобто дороги класу А позначаються двозначним числом, остання причому цифра означає в якому напрямку проходить дана дорога. Дороги з напрямком північ — південь мають цифри, які закінчуються на «5», а дороги з напрямком захід — схід позначаються цифрами, які закінчуються на «0». Дороги класу Б (В) позначаються трьохзначним числом, і в свою чергу мають закінчення на парну або непарну цифру в залежності від напрямку руху згідно з нумерацією головних доріг.

## Питання для самоконтролю

1. Коли була підписана Європейська угода про міжнародні автомагістралі?
2. Як класифікуються дороги за Європейською угодою про міжнародні автомагістралі ?
3. Яким дорожнім знаком позначаються дороги міжнародної сітки «Е»
4. Назвіть основні дороги за європейською угодою про міжнародні автомагістралі напрямку захід — схід.
5. Поясніть специфіку нумерації автомобільних доріг за Європейською угодою про міжнародні автомагістралі (СМА).

## ТЕМА. **Розвиток автомобільного транспорту.**

### НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ПИТАННЯ

*Транспортні тарифи та правила їх застосування*

#### РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА:

1.І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева. Транспортналогістика. – Навчальний поїбник, Київ, 2021, ст. 146-148

2. Інтернет джерела за заданою темою.

#### ВИД САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ :

підготовка до поточного та підсумкового контролю,  
пошуково-аналітична робота.

#### ФОРМА ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ ПОЗААУДИТОРНОЇ

РОБОТИ: опрацювання тексту навчального посібника з подальшим його конспектуванням..

#### ФОРМА КОНТРОЛЮ:

1. Обговорення опрацьованих матеріалів.
2. Усне опитування.

#### *Короткий виклад матеріалу*

Розрахунки за транспортні послуги здійснюються за допомогою транспортних тарифів.

Тарифи включають в себе:

- плату за перевезення вантажів (пасажирів);
- збори за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів (пасажирів);
- правила нарахування плати ти зборів.

Система тарифів на різних видах транспорту мають певні особливості.

На автомобільному транспорті для визначення вартості перевезення вантажів застосовують такі види тарифів:

- відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- тарифи перевезення вантажів на умовах платних автогодин;
- тарифи на погодинне користування вантажними автомобілями;

- тарифи з покiлометрового розрахунку;
- тарифи за перегiн рухомого складу;
- договiрнi тарифи.

На розмiр тарифної плати впливають наступнi фактори:

- вiдстань перевезення;
- маса вантажу;
- об'ємна вага вантажу, що характеризує можливість використання вантажопiдйомностi автомобiля. За даним показником усi вантажi, що перевозяться автомобiльним транспортом, подiляють на чотири класи. До першого класу належать вантажi з коефiциєнтом використання вантажопiдйомностi, що дорiвнює 1,0; другого – 0,8; третього – 0,6 i четвертого – 0,5. Значення класу впливає на коефiциєнт вартостi перевезення вантажу. Наприклад, вихiдна тарифна ставка першого класу – 1,0; для другого – 1,25 (1:0,8); для третього – 1,66; для четвертого класу – 2,0 (1:0,5);
- вантажопiдйомнiсть автомобiля;
- загальний пробiг;
- час використання автомобiля;
- район, в якому здiйснюється перевезення.

У кожному з тарифiв на перевезення автомобiльним транспортом враховуно не всю сукупнiсть факторiв, а лише певнi з них, що є найбільш суттєвими за умов конкретних перевезень.

Крiм того, на розмiр плати за використання автомобiля впливає район, в якому здiйснюється перевезення. Тарифну вартiсть коригують за допомогою поясних поправних коефiциєнтiв.

### **Питання та завдання для самоконтролю**

1. Що таке транспортнi тарифи?
2. Що включають до транспортних тарифiв?
3. Особливостi застосування транспортних тарифiв на автомобiльному транспортi.
4. Здiйснiть вибiр транспорту з урахуванням повної вартостi доставки вантажу:

Вартість доставки вантажу А (цінність – 500 тис.грн.) автомобілем становить 4 тис.грн. літаком - 10 тис.грн. Вибір зроблено на користь автомобільного транспорту. Проте проведений у подальшому аналіз повної вартості виявив необхідність здійснення наступних платежів: експедитору 2% від вартості вантажу за експедирування та охорону (при здійсненні перевезень літаком ці витрати відсутні); банку процент за кредит за умов річної банківської процентної ставки за кредит – 20 %.

Транспортування автомобілем – 14 днів, літаком – 1 день.

Здійсніть розрахунки та обґрунтуйте обраний вид транспорту.

## ТЕМА. Економіко-географічні особливості формування транспортної мережі.

НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ТАКІ ПИТАННЯ:

1. Головні фактори впливу на формування і склад транспортної мережі.
2. Класифікація районів, згідно яких транспортна сітка має різну густоту та малюнок.
3. Класифікація методів теорії трас за теоретичним дослідженням.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Є.П. Качан. Економічна і соціальна географія світу. Нав. посібник. Тернопіль, СМП «Астон», 1999, 368 стор. 64—71.
2. Л.Ю. Яцківський, Д.В. Зеркалов Загальний курс транспорту. Нав. посібник. К., «Арістей» 2007, — 480, стор. 36 — 40.

### ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. Які головні фактори впливу на формування і склад транспортної мережі?
2. Дати класифікацію районам, згідно яких транспортна сітка має різну густину та малюнок.

#### *Короткий виклад матеріалу*

Мережа шляхів сполучення — це сукупність усіх шляхів, що з'єднують населені пункти країни чи окремого регіону. Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Густота мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура

народного господарства та його територіальна організація, рівнинний рельєф, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту. До транспортної мережі шляхів відносяться залізничні лінії, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, повітряні лінії, трубопроводи.

Залізничні магістралі з'єднують в одне ціле окремі райони країни з різною спеціалізацією господарства, внутрішні території з портами й іншими країнами, великі промислові центри з сільськогосподарськими зонами і місцями відпочинку та лікування. Залізнична мережа України включає шість залізниць: Львівська, Південно-Західна, Донецька, Одеська, Придніпровська, Південна. Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування складає 22,3 тис. км, з них електрифіковано — 9,1 тис. км (41% від загальної довжини).

Найбільшу експлуатаційну довжину залізничних колій загального користування мають Донецька (7,3%), Дніпропетровська (7%) і Харківська (6,8%) області, найменшу — Чернівецька, що складає 1,9% від їх загальної довжини.

При середній густині залізничної мережі 37 км/тис. км<sup>2</sup> території найвищими показниками виділяються промислово розвинуті Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Харківська та Тернопільська області, а також Львівська, Закарпатська, Чернівецька і Вінницька, де висока густина залізниць обумовлена насамперед їх вигідним прикордонним розташуванням та галузевою структурою господарства. В цих областях густина залізниць коливається від 41 до 61 км/тис. км<sup>2</sup> території.

Довжина автошляхів загального користування становила у 2002 році 169,5 тис. км, у тому числі з твердим покриттям 163,8 тис. км.

Серед доріг з твердим покриттям 8% займають дороги державного та 92% місцевого значення. Довжина автомобільних доріг загального користування з цементобетонним та асфальтобетонним покриттям становить 3,5% до загальної довжини доріг з твердим покриттям, з чорним гравійним і чорним шосе — 43%.

Середня густина доріг з твердим покриттям в Україні складає 271 км/тис.км<sup>2</sup>.

У сільській місцевості важливе значення мають автошляхи місцевого і внутрішньогосподарського підпорядкування. Загальна довжина доріг з твердим покриттям місцевого значення складає 150,8 тис. км, майже 30% яких не мають твердого покриття і в період несприятливих погодних умов стають непридатними. Внаслідок цього народногосподарський комплекс України, зокрема галузі АПК, несуть великі матеріальні збитки.

Щоб досягти забезпеченості України автошляхами рівня європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км автошляхів, у тому числі 60% у сільській місцевості. У міждержавних зв'язках необхідне будівництво автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом.

Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування становить 2,4 тис. км, густина — 4 км шляхів на 1000 км<sup>2</sup> території.

Довжина магістральних трубопроводів загального користування в 2000 р. становила 43,2 тис. км, з яких 35 тис. км — газопроводи.

Транспортні системи країн Європи та СНД мають високі показники розвитку всіх видів транспорту. Транспортна мережа України поки що значно менша, ніж в розвинутих західноєвропейських країнах. Так у Франції та Німеччині, площа і кількість населення яких приблизно співпадає з Україною довжина автомобільних доріг відносно нижча в 4,8 і 3 рази. За якістю доріг та рівнем сучасного їх обслуговування західноєвропейські країни в десятки разів переважають Україну.

Показник довжини залізничних колій в Україні можна порівняти з Польщею — відповідно 22,5 та 23,2 тис. км.

Найвищий показник серед країн Європи має Німеччина — 38,1 тис. км, серед країн Східної Європи — Польща — 23,2 тис. км. Довжина електрифікованих залізничних колій в усіх країнах Європи зростає відповідно до протяжності залізничних колій, що пов'язане з розвитком європейських транспортних коридорів та пріоритетністю залізничного транспорту як екологічно чистого виду.

Найбільша густина залізничних колій (кілометрів на 10 тис. мешканців) спостерігається у країнах Східної Європи: Чехії, Угорщині, Словаччині. Україна має близькі значення до Болгарії, Румунії, а серед країн СНД — до Молдови та Вірменії.

Густота залізничних колій загального користування на 1 тис. км<sup>2</sup> найвища у Чехії, Німеччині, Угорщині. Україна має найнижчий показник серед країн Європи, але найвищий — серед країн СНД.

Світова транспортна система сформувалась у ХХ ст. Вона внутрішньо неоднорідна, і попервах у ній можна вирізнити транспортні системи економічно розвинених країн та країн, що розвиваються. Транспорт економічно розвинених країн має складну структуру і представлений усіма видами. Особливо високим рівнем розвитку транспорту відзначаються США, Японія, ФРН, Франція, Великобританія, Канада. На ці країни припадає 78 % загальної протяжності світової транспортної мережі та 85 % вантажообігу світу. У країнах, що розвиваються, транспортна система відображає територіальну структуру господарства — з'єднує райони видобування мінеральної сировини або райони плантаційного господарства і порти (експортна орієнтація економіки). Щільність транспортної мережі в економічно розвинених країнах становить 50—60 км на кожні 100 км<sup>2</sup> території, а в країнах, що розвиваються, — лише 5—10 км.

У світовій транспортній системі вирізняють декілька регіональних транспортних систем або підсистем. Найвищого рівня серед них досягла транспортна система Північної Америки — майже 30 % загальної довжини всіх світових шляхів. Регіональна транспортна система Європи за багатьма показниками поступається системі Північної Америки, але перевищує її щільністю мережі й частотою руху. Транспортні відмінності в Азії настільки великі, що в її межах вирізняють декілька транспортних систем, як-от: високорозвинену систему Японії, систему Китаю, систему Індії, систему країн Південно-Західної Азії. Те саме стосується Африки, де існують значні відмінності між Північною Африкою та Африкою на південь від Сахари, Латинської Америки. В Австралії склалася регіональна транспортна система. Єдина регіональна транспортна система характерна і для країн СНД.

## ТЕМА. **Маршрути на автомобільном транспорті.**

### НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ПИТАННЯ

1. *Маршрутне орієнтування на автомобільних дорогах.*
2. *Маршрути руху автомобільним транспортом.*

### РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА:

1. І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева. Транспортна логістика. – Навчальний посібник, Київ, 2021, ст. 164-184.
  2. Інтернет джерела за заданою темою, зокрема національний стандарт України: ДСТУ ХХХХ:20ХХ Безпека дорожнього руху
- ### МАРШРУТНЕ ОРІЄНТУВАННЯ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ

### ВИД САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ (ПРОЄКТ):

пошуково-аналітична робота.

### ФОРМА ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ ПОЗААУДИТОРНОЇ

РОБОТИ: опрацювання тексту законодавчого акту.

### ФОРМА КОНТРОЛЮ:

1. Обговорення опрацьованих матеріалів.
2. Поточний контроль

### *Короткий виклад матеріалу*

**1.** Система маршрутного орієнтування на автомобільних дорогах – система передачі інформації учасникам дорожнього руху за допомогою дорожніх знаків індивідуального проектування у поєднанні з дорожньою розміткою про їх місце знаходження, напрямок та відстань до проміжних і кінцевих пунктів на маршруті чи до державного кордону.

Система маршрутного орієнтування призначена для інформування учасників дорожнього руху про напрямок вибраного маршруту, відстань до пунктів, а також про місце розташування визначних місць (музеїв, стадіонів...)

Про функції маршрутного орієнтування на автомобільних дорогах та об'єкти маршрутного орієнтування на автомобільних

дорогах викладено у пункті 5.1.1. та пункті 5.3.1. ДСТУ ХХХХ:20ХХ  
Безпека дорожнього руху МАРШРУТНЕ ОРІЄНТУВАННЯ НА  
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ.

Основний принцип системи маршрутного орієнтування – безперервність надання інформації щодо напрямку руху до об'єкту. Порядок роботи системи маршрутного орієнтування, про підсистеми маршрутного орієнтування на автомобільних дорогах в населених пунктах висвітлено у пункті 6.2.; 6.3 та пункті 7 документу.

Розрізняють дві частини схеми маршрутного орієнтування:

1. Схеми маршрутного орієнтування на дорогах державного значення.
2. Схеми маршрутного орієнтування на дорогах місцевого значення та в населених пунктах.

Термін використання схеми маршрутного орієнтування – до зміни новими.

2. Маршрут руху – шлях проходження автомобіля при виконанні перевезення.

Довжина маршруту – шлях, що проходить автомобіль від початкового до кінцевого пункту маршруту.

Обіг автомобіля – рух автомобіля від початкового до кінцевого пункту і в зворотному напрямку.

Їздка – цикл транспортного процесу, рух від початкового до кінцевого пункту.

Довжина їздки з вантажем – відстань, на яку перевозиться вантаж за їздку.

Маршрути руху автомобіля можуть бути маятниковими та кільцевими.

Маятниковий маршрут – шлях проходження автомобіля між двома вантажопунктами нежноразово повторюється.

Кільцевий маршрут – маршрут руху автомобіля замкнутим контуром, що з'єднує кілька споживачів (постачальників). Різновидами кільцевих маршрутів є: розвізний, збірний та збірно-розвізний.

Розвізний маршрут – продукцію завантажують в одного постачальника і розвозять кільком споживачам.

Збірний маршрут – продукцію збирають у кількох постачальників і транспортують до одного споживача.

Збірно-розвізний маршрут – сполучення розвізного та збірного маршрутів.

Рекомендую оглянути схеми різних видів маршруту у навчальному посібнику І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева. Транспортналогістика. –Київ, 2021, ст. 165-166.

## ТЕМА. Географія автомобільних доріг і транспорту окремих країн

### НА САМОСТІЙНЕ ОПРАЦЮВАННЯ ВИНЕСЕНО ЗАВДАННЯ:

Користуючись картами атласу скласти коротку характеристику транспорту окремих країн (за вибором студентів). Більшу увагу звернути на географію автомобільних доріг.

При складаанні характеристики звернути увагу на такі моменти:

1. Де розташована країна та з якими країнами межує ?
2. Обґрунтуйте особливості природних умов країни .
3. Які особливості розвитку промисловості та сільського господарства країни ?
4. Дайте характеристику економічного розвитку країни .
5. Охарактеризуйте зовнішньоекономічні зв'язки з іншими країнами.
6. Яку продукцію країна експортує, а яку імпортує ?
7. Проаналізуйте транспортну систему країни.
8. Розкрити особливості економіко-географічного положення країни.
9. Визначте який вид транспорту є домінуючим в країні, яке місце серед інших видів займає автомобільний транспорт.
10. Який вид транспорту домінує у перевезенні вантажів, пасажирів?
11. Який вид транспорту домінує у внутрішніх/зовнішніх перевезеннях?
12. Охарактеризуйте дороги країни за сіткою Е.
13. До якого типу транспортної системи відноситься транспортна система країни, що аналізується.
14. Чи потребує транспортна система країни вдосконалення?

### ФОРМИ КОНТРОЛЮ:

усне опитування

## РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА:

1. П.О.Масляк, Я.Б.Олійник. Географія: навчальний посібник – К. : Знання, 2008 – 508с.
2. Географічні карти.
3. Інформаційні ресурси

<a href="http://www.nbuv.gov.ua">www.nbuv.gov.ua</a>	Національна бібліотека України ім. І.І. Вернадського
<a href="http://www.britannica.com">www.britannica.com</a>	Он-лайн енциклопедія «Британіка»
<a href="http://www.uk.wikipedia.org">www.uk.wikipedia.org</a>	Україномовна версія он-лайн енциклопедія «Вікіпедія»

## ВИД САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ:

аналітично-пошукова

## ТЕМА. **Розвиток автомобільного транспорту.**

### НА САМОСТІЙНЕ ВИВЧЕННЯ ВИНЕСЕНО ПИТАННЯ

*Розвиток транспорту в період війни*

#### РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА:

Інтернет джерела за заданою темою.

#### ВИД САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ :

пошуково-аналітична робота.

#### ФОРМА ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ ПОЗААУДИТОРНОЇ

РОБОТИ: пошуково-аналітична.

#### ФОРМА КОНТРОЛЮ:

1. Обговорення опрацьованих матеріалів.

### **Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану**

Ефективна відсіч російським загарбникам під час широкомасштабного вторгнення РФ на територію нашої країни значною мірою залежить від здатності вітчизняного транспорту оперативно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах задля задоволення потреб Збройних сил України та інших утворених відповідно до законів України військових формувань, національної економіки та цивільного населення. З метою стабілізації та забезпечення оптимальних умов функціонування транспортного сектору України органи державної влади на період дії правового режиму воєнного стану запровадили низку першочергових заходів.

#### **Автомобільний транспорт**

- З метою забезпечення достатньої кількості кваліфікованих водіїв спрощено процедуру підготовки та допуску до керування транспортними засобами, зокрема водіям, які мають посвідчення категорії В, Кабінет Міністрів України дозволив керувати вантажними автомобілями;
- спрощено порядок перетину державного кордону України: військовозобов'язаним водіям, як і працівникам підприємств залізничного транспорту, віком від 18 до 60 років, які здійснюють вантажні перевезення для потреб ЗСУ, інших утворених відповідно до законів України військових формувань, а також медичних вантажів та вантажів гуманітарної допомоги, надається відтермінування від призову на військову службу під час мобілізації;
- з 1 квітня 2022 р. скасовано ввізне мито, акциз та податок на додану вартість, що мали сплачуватися фізичними особами під час ввезення на митну територію України автомобільних транспортних засобів згідно з визначеним переліком, а також встановлено особливості пільгового розмитнення для юридичних осіб;

- на митну територію України для потреб ЗСУ та підрозділів Територіальної оборони станом на 24 березня 2022 р. завезено як гуманітарну допомогу декілька тисяч автомобільних транспортних засобів. Також Державна митна служба на потреби оборони передала понад одну тисячу конфіскованих автомобілів;
- тимчасово дозволено використання національного посвідчення водія України, строк дії якого закінчився;
- для широкого залучення власників автомобільного транспорту (як фізичних, так і юридичних осіб) до забезпечення логістики перевезень гуманітарних вантажів розгорнуто офіційну платформу гуманітарної допомоги «СпівДія»;
- задля забезпечення максимально оперативного надходження гуманітарної допомоги 14 європейських країн запровадили бездозвільний проїзд до України для перевізників гуманітарних вантажів;
- з урахуванням безпекових потреб воєнного стану для забезпечення ефективних пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом зменшено кількість блокувань на дорогах України, надалі цей процес триватиме.

### **Залізничний транспорт**

- П'ятьма залізничними коридорами відбулася безоплатна евакуація понад 3 млн осіб, переважно з Києва та Харкова. Майже 430 тис. осіб евакуйовані за кордон, насамперед до Польщі, Молдови, Угорщини, Румунії, Німеччини та Словаччини;
- створено низку логістичних хабів у західних регіонах України для спрощеного ввезення гуманітарної допомоги та її оперативного розподілення на території України. Ці хаби надають послуги з перевантаження гуманітарної допомоги з автомобільного транспорту на залізничний, здійснюють її складування та сортування. Загалом за період від 24 лютого 2022 р. до 24 березня 2022 р. АТ «Укрзалізниця» перевезла 1400 вантажних вагонів гуманітарної допомоги, а 7 тис. т вантажів перевезено пасажирськими вагонами;
- для інтенсифікації постачання гуманітарної допомоги в Україну Закарпатська обласна військова адміністрація у співпраці з органами державної влади Словацької Республіки 29 березня 2022 р. започаткувала роботу європейського гуманітарного хабу Закарпатської ОВА на території Словаччини. До його структури входять: пряма залізнична гілка до України, міжнародний аеропорт, розгалужена мережа автомобільних доріг міжнародного значення та розвинена транспортно-логістична інфраструктура;
- задля забезпечення функціонування українських підприємств, що перебувають у зоні активних бойових дій, відбувається їх релокація. До виконання цієї програми, зокрема транспортування на безоплатній основі майна підприємств, залучені АТ «Укрзалізниця» та АТ «Укрпошта». Загалом станом на 29 березня 2022 р. бажання здійснити релокацію своїх потужностей висловили 1164 компаній і підприємств;

- на виконання положень Закону України «Про основні засади примусового вилучення в Україні об'єктів права власності Російської Федерації та її резидентів» розпочато процедуру націоналізації залізничних вагонів країни-окупанта, що перебувають на території України. Загалом це близько 15 тис. вагонів, що пов'язані з РФ. На території РФ наразі перебуває 482 вагони, які належать Україні;

- АТ «Укрзалізниця» виступила в ролі державного оператора створення стратегічного запасу харчових продуктів, призначеного для забезпечення потреб населення у продуктах харчування на мінімальний строк в один місяць споживання. Задля цього, а також і закупівлі пального та ліків, Кабінет Міністрів України надав Укрзалізниці окреме фінансування. Станом на 21 березня 2022 р. було законтрактовано 26,5 т продовольства на суму 746,2 млн грн, до програми долучено понад 400 агровиробників

### **Робота портів**

Після широкомасштабного вторгнення російських військ на територію України, яке РФ розпочала 24 лютого 2022 р., обслуговування експортноімпортних, а також каботажних вантажних перевезень морськими портами України практично не здійснювалися, оскільки була втрачена можливість забезпечити безпеку судноплавства у Чорноморсько-Азовському регіоні. Вантажі у невеликих обсягах приймають та відвантажують порти на р. Дунай. З метою сприяння судноплавству в Дунайському регіоні та стимулювання використання залізничного рухомого складу для здійснення перевезень територією України Кабінет Міністрів України запровадив механізм відшкодування шкоди, заподіяної унаслідок широкомасштабної збройної агресії РФ та у разі відмови страхувальниками у наданні страхового покриття суднам, котрі перебувають в акваторії українських портів у Дунайському регіоні, а також власникам або операторам залізничного рухомого складу, що перебуває на території України.

### **Авіаційний транспорт**

Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України (ДП «Украерорух») 24 лютого 2022 р. призупинило надання послуг з обслуговування повітряного руху цивільним користувачам повітряного простору України через високий ризик авіаційній безпеці для цивільної авіації. А вже 28 лютого ДП «Украерорух» повідомило про настання форс-мажорних обставин через широкомасштабну воєнну агресію РФ проти України, унаслідок чого виконання договорів, контрактів, угод та інших актів у авіаційній сфері стало неможливим.

### **Постачання та розподілення паливно-мастильних матеріалів**

- З метою уникнення дефіциту палива на внутрішньому ринку України протягом дії воєнного стану уряд України своєю постановою від 16 березня 2022 р. вніс зміни до Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив. Завдяки такому рішенню уведено в обіг дизельне паливо та бензини екологічних класів Євро3 та Євро, а також спрощено митні процедури для здійснення операцій щодо їх постачання;

- у межах проєкту OPiR для покращення ефективності роботи АЗС та мінімізації черг створено загальноукраїнську онлайн-мапу, яка відображає АЗС, що працюють, та ліміти продажу пального споживачам. Перелік АЗС, які працюють, також доступний у мобільному додатку «Київ Цифровий»<sup>4</sup>;
- для стабілізації вартості паливних матеріалів на внутрішньому ринку України встановлено нульову ставку акцизного податку на моторні бензини, важкі дистилляти та скраплений газ, зменшено оподаткування ПДВ операцій із постачання на митну територію України цих ресурсів, а також сирих нафтопродуктів, із 20 до 7 % – для цивільного споживання, до нуля відсотків – для потреб державних і правоохоронних органів, а також Збройних Сил України;
- задля врахування мережами АЗС додаткових логістичних витрат, які виникли через переорієнтацію джерел постачання нафтопродуктів до України з країн ЄС замість РФ та Білорусі, затверджено зміни до формули розрахунку максимальної дозволеної ціни пального на заправках;
- зважаючи на зростання цін на пальне в роздрібних мережах, Кабінет Міністрів України зменшив граничний розмір торговельної надбавки до середньої ціни дизельного пального та бензину: із 7 до 5 грн/л та із 5 до 4,55 грн/л відповідно;
- для запобігання встановленню мережами АЗС необґрунтованих цін на автомобільне пальне здійснено обмеження додаткової вартості «преміального пального» у розмірі не більше ніж 5 % від вартості звичайного пального;
- задля забезпечення безперебійного постачання до України бензинів та дизельного пального в умовах, коли сталася руйнація наявних логістичних ланцюгів, тривають переговори з широким колом світових виробників пального. Вже досягнуті домовленості щодо постачання дизельного пального із США, перспективним також є налагодження постачання з Республіки Польща та Федеративної Республіки Німеччина. В умовах широкомасштабної війни РФ проти України ефективність функціонування транспортної системи значною мірою залежатиме від відновлення її цілісності: маршрутів пасажирських та вантажних перевезень з урахуванням попиту на транспортні послуги та потреб безпеки, організації мультимодальної взаємодії, поліпшення логістичної зв'язаності внутрішніх і міжнародних перевезень, відновлення безперешкодного руху автомобільного транспорту в регіонах, які перебували в зонах бойових дій.

Квітень 2022 р.

<sup>1</sup> СпівДія: в Україні запустили офіційну платформу гуманітарної допомоги / Міністерство розвитку громад та територій. 2022. 14 берез. URL: <https://www.minregion.gov.ua/press/news/spivdiya-v-ukrayini-zapustylyoficzijnu-platformu-gumanitarnoyi-dopomogy/>

<sup>2</sup> Садловська Л. Мінінфраструктури розповіло про «антиросійську транспортну коаліцію» / Кореспондент.net. 2022. 19 берез. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4458619-mininfrastruktury-rozpovilo-pro-antyrosiiskutransportnu-koalitsiui> (дата звернення: 10.04.2022).

<sup>3</sup> Дані автора на момент написання матеріалу. <sup>4</sup> Інтерактивна мапа Opir. URL: <https://opir.org>

**Список автомобільних доріг**

**Європейського значення, що проходять через територію України**  
Загалом через Україну проходить 19 європейських автошляхів.  
**Західно-східний напрямок**



*Схема найбільших автострад України та Польщі*

**Основні дороги**

**E40 E50**

**Проміжні дороги**

**E38 E58**

**Північно-південний напрямок**

**Основні дороги**

**E85 E95 E105**

**Проміжні дороги**

**E81 E87 E97 E101**

**Відгалуження, сполучні дороги**

**E372 E373 E381 E391 E471 E573 E583**

**Автомобільні пункти пропуску на кордоні**

Автомобільні пункти пропуску через державний кордон України:

- Росія — Бачівськ, Гоптівка, Ізварине, Новоазовськ;
- Білорусь — Нові Яриловичі;
- Молдова — Платонове, Кучурган, Мамалига;
- Польща — Ягодин, Устилуг, Краківець, Рава-  
Руська, Шегині, Смільниця (тільки л/а);
- Словаччина — Ужгород, Малий Березний;
- Угорщина — Тиса, Косино;
- Румунія — Дякове, Порубне, Рені.

## Автошляхи

**E38, Європейський маршрут E38** — автомагістраль, що проходить територією трьох держав: України, Росії та Казахстану. Шлях бере початок у Глухові (Україна), далі прямує через Курськ, Воронеж, Саратов, Уральськ, Актюбинськ, Карабутақ, Арал, Новоказалінськ і завершується у Чимкенті (Казахстан).

Загальна довжина маршруту — 3392 км.

 Україна:

**E40, Європейський маршрут E40** — найдовший європейський автошлях, довжиною 8500 км, що з'єднує французьке місто Кале через Бельгію, Німеччину, Польщу, Україну, Росію, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан і Киргизстан із казахським містом Ріддер біля кордону з Китаєм.

**E40** в Україні, в основному, має дві смуги.


Від Львова до Рівного деякі частини дороги мають бар'єр між проїжджими частинами. На рівненській окружній дорозі **E40** має 2 смуги. На всьому проміжку між Рівним і Житомиром **E40** має бар'єр. На житомирській окружній **E40** знову має 2 смуги.


Із Житомира до Києва **E40** має бар'єр, що розділяє проїжджі частини.


*Маршрут автошляху*


Шлях проходить через такі міста:

 Франція: Кале — Дюнкерк

 Бельгія: Верне — Остенде — Брюгге — Гент — Брюссель — Левен — Льєж

 Німеччина: Аахен—Кельн—Гуммерсбах—Ольпе—Зіген—  
Вецлар—Гісен—Бад-Герсфельд—Айзенах—Гота—Ерфурт—  
Веймар—Єна—Гера—Хемніц—Дрезден—Бауцен—Герліц

 Польща: Болеславець—Легниця—Вроцлав—Ополе—Глівіце—  
Битом—Катовіце—Явожно—Краків—Тарнув—Ряшів—Перемишль

 Україна: Львів—Дубно—Рівне—Житомир—Київ—Лубни—  
Полтава—Харків—Ізюм—Слов'янськ—Дебальцеве—Луганськ—  
Краснодон—Ізварине

- Автошлях **M11**
- Автошлях **M06**
- Автошлях **M03**
- Автошлях **M04**


Довжина шляху на території України — 1452 км.

 Росія: Каменськ-Шахтинський—Волгоград—Астрахань

 Казахстан: Атирау—Бейнеу


 Узбекистан: Кунград—Нукус

 Туркменистан: Дашховуз

 Узбекистан: Бухара—Навої—Самарканд—Джиззак—Ташкент

 Казахстан: Шимкент—Жамбил

 Киргизстан: Бішкек

 Казахстан: Алмати—Сариозек—Талдикорган—Ушарал—Аягоз—  
Усть-Каменогорськ—Ріддер

*Сучасність*

Через війну на Сході України рух автошляхом залишається частково заблокованим.

**Європейський маршрут E373** — європейський автомобільний маршрут, що проходить територією України і Польщі. Траса пролягає від Києва через Коростень, Сарни, Ковель, міжнародний пункт пропуску Ягодин - Дорогуськ, Холм, П'яскі до Любліна.

На території України збігається з автошляхом **M07** — автомобільний шлях міжнародного значення на території України, довжиною 487 км, **Київ** — **Ковель** — **контрольно-пропускний пункт «Ягодин»**. Народна назва — «**Варшавка**». 9 вересня 2010 відкрито новий, реконструйований мостовий перехід через річку Ірпінь у місці, де сполучаються території Бучі, Ірпеня та Гостомеля.

У грудні 2011 року Укравтодор відкрив рух на відремонтованій автомобільній дорозі загального користування **M07** Київ — Ковель — Ягодин.

Дорога задіяна до проведення чемпіонату з футболу Євро-2012 і є найкоротшим напрямком транспортного сполучення між Києвом та Варшавою.



З метою своєчасної підготовки дороги до Євро-2012, ремонтно-будівельні роботи у 2011 році велися одночасно у Київській, Житомирській, Рівненській та Волинській областях. Загальна протяжність відремонтованих у цьому році ділянок склала 248,4 км.

Під час ремонтно-будівельних робіт на автошляху Київ — Ковель — Ягодин особливу увагу дорожники приділили якості робіт, використанню новітніх технологій та матеріалів.

На території Польщі **E373** є частиною автодороги 12. Окрім того, на дільниці від П'ясків до Любліна траса збігається з **E372**.

У майбутньому (до 2020 року) діляниця від Любліна до Дорогуська буде частиною польського автобаму S12 (станом на 2012 рік збудовано лише 4,2 км цієї дороги).

Шлях проходить через такі міста:

-  Польща: Люблін, Холм
-  Україна: Ковель, Сарни, Коростень, Київ

Автошлях **E373** проходить територією Польщі та України.

## *Література*

1. В.Я. Савенко, В.А. Гайдукевич Транспорт і шляхи сполучення. Підручник, К., «Арістей», 2005, 285.
2. В.І. Маліченко. Транспортна географія: методичні рекомендації та навчальний матеріал для самостійної роботи студентів, Рівне, 2012.
3. Закон України «Про автомобільні дороги».
4. ПОСТАНОВА від 16 вересня 2015 р. № 712 Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення.
5. Державна служба автомобільних доріг України—УкрАвтоДор.
6. Автошляхи України — тематичний блог.

## *Зміст*

Вступ.....	3
Тема 1. Фактори формування перевезень. Масштаб.....	4
Тема 2. Транспортно-економічні зв'язки.....	8
Тема 3. Місце України на політичній та економічній карті світу.....	10
Тема 4. Автомобільний транспорт. Комбіновані перевезення.....	24
Тема 5. Розвиток автомобільного транспорту. Європейська угода про міжнародні автомагістралі.....	28
Тема 6. Транспортні тарифи	30
Тема 7. Економіко-географічні особливості формування транспортної мережі.....	33
Тема 8. Маршрути автомобільних доріг	37
Тема 9. Характеристика транспорту окремих країн.....	40
Тема 10. Розвиток транспорту в період війни.....	42
Додатки .....	46
Література.....	52

Транспортна географія [Текст]: Методичні рекомендації до виконання самостійної позааудиторної роботи для здобувачів освітньо-кваліфікаційного рівня фаховий молодший бакалавр денної форми навчання /уклад. Л.П. Чайка – Ковель: ВСП «КПЕФК Луцького НТУ», 2023. –54 с.

Комп'ютерний набір і верстка: Пастушок І.М., Чайка Л.П..

Редактор: Чайка Л.П.

Підп. до друку 2022. Формат 60x84/16. Папір офс. Гарн. Таймс.  
Ум. друк. арк.  
Обл.-вид. арк. Тираж \_\_\_\_\_ прим. Зам. .

ВСП «Ковельський промислово-економічний фаховий коледж  
Луцького національного технічного університету»  
45000 м. Ковель, вул. Заводська, 23  
Друк – ВСП «КПЕФК Луцького