

# Vysoká škola ekonomická v Praze

---

## FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ



Obor: Mezinárodní Obchod

## Začlenění Ukrajiny do dopravní struktury EU

(bakalářská práce)

Autor: Smolyanyuk Olha

Vedoucí práce: Alexej Sato

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a vyznačila všechny citace z pramenů.

V Praze dne 27.11.2009

.....

## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. Ing. Alexeju Sato, CSc. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěla k vypracování této bakalářské práce.

## Obsah

|                                                                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Úvod .....                                                                                                                       | 4  |
| 1 Doprava a sociálně-ekonomický rozvoj společnosti .....                                                                         | 6  |
| 1.1 Úloha dopravy v národním hospodářství .....                                                                                  | 6  |
| 1.2 Fáze rozvoje dopravního systému .....                                                                                        | 7  |
| 1.3 Základní pojmy ekonomické geografie dopravy .....                                                                            | 10 |
| 2 Ekonomicko-geografická charakteristika dopravního systému na Ukrajině v současné etapě .....                                   | 12 |
| 2.1 Charakteristika hlavních druhů dopravy .....                                                                                 | 12 |
| 2.1.1 Železniční doprava .....                                                                                                   | 12 |
| 2.1.2 Námořní doprava .....                                                                                                      | 17 |
| 2.1.3 Říční doprava .....                                                                                                        | 19 |
| 2.1.4 Silniční doprava .....                                                                                                     | 21 |
| 2.1.5 Doprava potrubní .....                                                                                                     | 23 |
| 2.1.6 Letecká doprava .....                                                                                                      | 25 |
| 3 Rozvoj dopravního systému Ukrajiny a jeho začlenění do evropských dopravních struktur .....                                    | 27 |
| 3.1 Účast Ukrajiny v Mezinárodních dopravních koridorech .....                                                                   | 27 |
| 3.2 Spolupráce Ukrajiny a EU v odvětví dopravy .....                                                                             | 29 |
| 3.2.1 Normativně-právní zásady vztahů mezi Ukrajinou a EU .....                                                                  | 29 |
| 3.2.2 Účast Ukrajiny v tematických programech a agenturách EU .....                                                              | 31 |
| 3.2.3 Rozšíření trans-evropských dopravních sítí do sousedních zemí .....                                                        | 33 |
| 3.2.4 Přizpůsobení národní legislativy do norem a standard EU a připojení do mezinárodních úmluv v oblasti dopravy .....         | 34 |
| 3.3 Vnější pomoc EU .....                                                                                                        | 34 |
| 4 Euro 2012 a jeho dopad na integraci Ukrajiny do dopravní struktury EU .....                                                    | 36 |
| 5 Problémy a perspektivy rozvoje dopravního systému Ukrajiny v podmínkách jeho začlenění do evropských dopravních struktur ..... | 38 |
| Závěr .....                                                                                                                      | 41 |
| Zdroje .....                                                                                                                     | 43 |
| PŘÍLOHA .....                                                                                                                    | 43 |

## Úvod

Doprava je nejdůležitějším prvkem v hospodářských vztazích, jeden z předních odvětví materiální výroby. Ten se podílí na vytváření produktů a dodávce těchto produktů ke spotřebiteli, zajišťuje spojení mezi výrobou a spotřebou, mezi různými průmyslovými odvětvími, mezi zeměmi a regiony. Doprava je nezbytná pro zahájení a rozvoj intenzivní výměny zboží mezi jednotlivými oblastmi ,které jsou zapojené do této divize. Rozšíření územní dělby práce , její zlepšení, zejména vznik nových , účinnějších forem do značné míry závisí na úrovni rozvoje dopravy.

Doprava je soubor, který se skládá ze samostatných druhů: železniční, námořní, říční, silniční, potrubní a letecká. Tyto mezi sebou vzájemně působí a tvoří dopravní systém.

Úroveň rozvoje dopravního systému státu je jeden z nejdůležitějších prvků technologického pokroku a civilizace. Potřeba vysoce rozvinutého dopravního systému je ještě zesílená z důvodu její integrace do evropské a světové ekonomiky, dopravní systém se stává základem pro efektivní vstup Ukrajiny do světového společenství a postavení Ukrajiny na místě, které odpovídá úrovni vyspělého státu .

Otázky dopravního systému byly zdůrazněny v dílech různých autorů, včetně V.E Parunakyana, J.M. Tsvyetova, I.Y. Aksenova, L.M. Sokolova, B. Karpinskeho a dalších, stejně jako časopisy, "Ekonomika Ukrajiny "" Regionální perspektivy "a další.

Objektem této práce je dopravní systém Ukrajiny, a předmětem je její umístění a vývoj v evropském společenství.

To znamená, že hlavním cílem je charakterizovat dopravní systém Ukrajiny, identifikovat významné problémy průmyslu a identifikovat perspektivní řešení, určit současné vztahy Ukrajiny a Evropy v oblastí dopravy .

K dosažení tohoto cíle je třeba vyřešit tyto otázky: zvážit etapy dopravy a základní pojmy z ekonomické geografie dopravy; charakterizovat strukturu dopravního systému; identifikovat hlavní druhy dopravy a jejich funkce v některých

hospodářských oblastech Ukrajiny a nastítnit hlavní problémy dopravního systému a jeho integrace v oblasti dopravních struktur v Evropě.

V souvislosti s tímto vzniká naléhavá potřeba vyvinout nové přístupy k procesu racionálního územního rozdělení dopravního systému a jeho vývoj. Projednání nových aspektů tohoto procesu vyvolává velký teoretický i praktický význam.

# 1 Doprava a sociálně-ekonomický rozvoj společnosti

## 1.1 Úloha dopravy v národním hospodářství

Doprava je jednou z hlavních součástí průmyslové infrastruktury Ukrajiny. Její efektivní fungování je nezbytné pro stabilizaci, zvýšení strukturální transformace ekonomiky, rozvoj vnějších ekonomických oblastí činnosti, zlepšení životní úrovně obyvatelstva, zajištění národní bezpečnosti státu.

Doprava patří do oblastí materiální výroby, je čtvrtou pobočkou (po těžbě, výrobě a zemědělství) a pokračuje skrz ní výrobní proces, dodáváním produktů od místa výroby do místa spotřeby. Produktem dopravy je právě proces přemístění, který je uskutečněn pomocí dopravních prostředků v oblasti výroby a také v oblasti oběhu.

To ovlivňuje rozvoj hospodářství také jak spotřebitele kovu, energie, dřeva, gumy a dalších produktů. Ve svém portfoliu má většinu základních výrobních fondů a průmyslově-výrobního personálu.

Specifičnost dopravy, jako odvětví hospodářství je, že sama ne vyrábí produkce, a že podílí na její tvorbě, zajištěním výroby surovinami, materiály, zařízením, a přepravuje hotové výrobky do spotřebitele. Přepravní náklady jsou zahrnuty do ceny produktů.

Doprava je důležitou součástí infrastruktury trhu, protože vytváří podmínky pro vznik národních a místních trhů.

Význam dopravy pro jakoukoliv zemi, která má velká teritoria, je velmi velký. Doprava má ve státě důležitou ekonomickou, obrannou, společensko-politickou a kulturní roli.

Ekonomická úloha dopravy se projevuje především v tom, že je nedílnou součástí každé výroby, zajišťuje non stop dodávku všech druhů surovin, paliv a produktů z místa výroby k zákazníkům, a také uskutečňuje dělbu práce, specializace a kooperaci výroby. Bez dopravy je nemožné racionálně rozmístit výrobu, získat

nové území a přírodní zdroje. Doprava je tak důležitý faktor hospodářské integrace zemí a mezinárodního obchodu.

Společensko-politické funkce dopravy jsou v její schopnosti výměny materiálních a duchovních hodnot mezi okresy, městy, území, a to pomáhá jim spojit v jeden stát. Zajišťuje nákladní dopravu, vnitrostátní a cestovního dopravní přemístění, a také zdravotní péči o lidi, usnadnění fyzickou práce.

Různorodý a důležitý kulturní význam dopravy, především, je, že umožňuje komunikaci mezi kontinenty, zeměmi, městy a lidmi, a pomáhá plnit jejich estetické potřeby a kulturní výměnu.

Obranná role dopravy byla vždy zdůrazňovaná. Po celou dobu byla považována za jeden z nejdůležitějších faktorů defenzivní schopností státu. Jeho funkcemi je přemístění vojáků a zbraní, zajištění objektů zázemí a vojenské výroby. On je také důležitou součástí mnoha typů vojenských zbraní. [1, s. 10,11]

Úplné a kvalitativní uspokojení potřeb zemí v rámci dopravy může být dosaženo pouze v případě, kdy všechny dopravní prostředky budou fungovat a rozvíjet ve vzájemném vztahu, jako jediný organický element celého národního hospodářství.

## **1.2 Fáze rozvoje dopravního systému**

Historie rozvoje dopravy je neoddělitelná od historie lidské společnosti. Důvodem je to, že bez pohybu objektů a nástrojů práce a člověka není možná produkce a spotřeba nebo jakákoliv jiná cílevědomá činnost.

Doprava se objevila hluboko ve starověku. V prvobytném společenství přepravní potřeby byly minimální. V tomto období se vyznačují nejjednodušší dopravní prostředky: soumary, plováky, čluny a další.

Další rozvoj dopravy byl v otrokářském společenství, kde díky rozvoji zemědělství a chovu zvířat, objevu metody získávání a zpracování kovů, zahájilo se zvýšení pracovní produktivity, a zároveň rozdělení práce. Zvýšení objemu výroby

už tehdy vyžadovala vývoj dopravních prostředků. Se vznikem soukromého vlastnictví a rozdělení lidí do tříd, začali rozvíjet se státy, což vedlo ke zvýšení dopravních potřeb.

Přesídlení lidí v rozsáhlých oblastech, zejména podél řek a moří, budování měst, vybírání daní a pocta, šíření výměny a obchodu, dobyvatelné a obranné války - to vše přispělo k poměrně rychlému rozvoji loďařství a vodní dopravy.

Jedním z největších vynálezů člověka, je kolo. Za prvé proto, že nemá analoga v přírodě, a jednak proto, že kolová posádka slouží lidstvu už mnoho staletí a zůstává základem všech moderních typů pozemní dopravy. V Mezopotámii v 3 tisíciletí př. nl byli známí vozy.

Dalším logickým krokem v rozvoji pozemní dopravy bylo vytvoření umělých pozemních silnic. Byl to zázrak v lidských dějinách, protože tyto dráhy lze prorazit do každého místa pevniny.

Feudalismus (5-14 stol.) stanovil nové podmínky pro rozvoj materiální výroby, a tím i dopravního systému. Zvyšuje se veřejná dělba práce, a namísto měst-bašt vlády, se začaly rozvíjet se města-centra řemesel a obchodu.

Distribuce těžby kovů a nerostů, vylepšení techniky, rozvoj zemědělství a vznik zbožové výroby značně zvýšila potřebu dopravy. Vzrostl objem přepravy v dopravní síti, probíhala práce na vývoji námořních a říčních komunikací, výstavba kanálů. V námořní dopravě se objevila plachetnice, které mohly přeplout oceán.

Proces rozkladu feudalismu a vzniku kapitalistických vztahů (15-16 stol.) byl urychlen objevením nových zemí a nových teritorií, obchodních cest. Toto období je známé jako období velkých geografických objevů a období vzniku koloniálního systému.

Další dělba práce, vývoj techniky, umění, růst měst a obchodu, velké množství volných rukou přispěl ke vzniku malých průmyslových podniků (manufaktur), založených na ruční práci pro výrobu různých výrobků. Rozvoj manufaktur a specializace výroby způsobil jako následek značné zvýšení produktivity práce a objemu výroby. V důsledku ruční manufakturní výroba byla vytlačena stroji, a to

zejména po vynálezu tkacích strojů, doprřadacích strojů (18 stol., Anglie), a pak parního stroje (18 stol., Anglie, Rusko). [2, s. 64-65]

Technická revoluce, která se přehnala Evropou a je nazývaná "průmyslovou revolucí" významně ovlivnila rychlost výroby a obchodu. Ale doprava v podobě různých plováků, člun, některých soumar a povozů nebyla schopna zajistit potřeby strojního průmyslu. Proto s rozvojem průmyslu se zároveň začala rozvíjet také doprava, novým základem a hybnou silou dopravy se stal parní stroj. On mohl vytvořit dopravní jednotku, která by se mohla pohybovat samostatně a která není závislá na počasí. Během krátké doby (konec 18 - začátek 19 stol.) se objevily a byly široce rozšířeny parníky, parní lokomotivy a pozemní posádky. Nový impuls pro rozvoj dopravního systému dal vynález spalovacích motorů (konec 19. - počátek 20. století) .

Při kapitalistickém způsobu výroby, postupně při rozvoj a vytváření podniků, komplikovalo se zařízení a technologie výroby, a tedy zvyšoval se objem produkce . Místní trhy se transformovaly se v národní a mezistátní. Za těchto okolností bylo majitelem podniků těžké udržet si své vlastní dopravní hospodářství, racionálně využívat dopravní prostředky. Proto od této doby začal postupně osamostatnění odvětví dopravy, která provádí přepravu nákladu a cestujících pro každého zákazníka za zvláštní úhradu .To znamená, že průmyslový obor se začal šířit také na dopravu, což poprvé umožňuje jednak urychlit pokrok a rozvoj dopravy samotné, a navíc uvolnit velkou strojní výrobu.

V podmínkách kapitalistické výroby tak doprava prodělala drastické změny: začalo široké využití mechanického motoru, byly značně rozšířeny dopravní komunikační sítě, doprava stala zvláštní oblast ekonomiky, a co je velmi důležité dopravní prostředky stáli diferencované, objevili se následující typy dopravy: námořní, říční, železniční, silniční a letecké.

### 1.3 Základní pojmy ekonomické geografie dopravy

Existují tyto druhy dopravy: pozemní (železniční, silniční, potahová doprava a soumarsky), vodní (námořní, říční), letecké a potrubní. Všechny jsou úzce propojené a vzájemně podporované. Některé druhy dopravy nefungují úplně izolovaně, jsou součástí jednotného dopravního systému.

Dopravní systém – teritoriální kombinace navzájem spojených druhů dopravy, plně vyhovující potřebám hospodářství a obyvatelstva v přepravě nákladu a cestujících.

Práce všech druhů dopravy zajišťuje dopravní infrastruktura - ekonomicky vyvážený souhrn cest komunikací, vozových parků, prostředků řízení a komunikace, různých technických vybavení. [3, s. 201]

Jedním z primárních forem prostorové koncentrace dopravy jsou dopravní uzly, body. Dopravní uzel – komplex dopravních objektů v bodě, kde sbíhají, protínají nebo rozvětvují se alespoň tři řádky jednoho nebo dvou druhů dálniční dopravy, které ve spolupráci slouží místním a tranzitním přepravám nákladu a cestujících. V závislosti na druhy dopravy, které se potýkají, jsou rozděleny do uzlů železničně-silničních, železničně-vodně-silničních a vodně- automobilových.

V ekonomické geografie dopravy jsou rozlišované tyto typy dopravy:

- doprava obecného používání –slouží obchodu (převáží zboží) a obyvatelstvo (doprava cestujících)
- hlavní doprava - často se jedná o veřejnou dopravu;
- doprava ne obecného používání- oborová doprava, která slouží jenom svému oboru a není povinna vyhovět potřebám ostatních klientů;
- průmyslová doprava - oborová doprava průmyslových podniků;
- univerzální doprava - doprava, které může vykonávat téměř všechny druhy přeprav: nákladní, osobní. Železniční, vodní, silniční, letecká doprava jsou univerzální;

- neuniverzální doprava - speciální doprava, která je určena pro konkrétní typ přepravy (nákladní či osobní), nebo pro přemístění jenom jednoho typu nákladu. Pro tento druh dopravy patří potrubí a kontejnery;

- diskrétní (cyklická) doprava - označuje jakoukoli dopravu, ve které objekty přepravy jsou přemístěny po dopravních komunikacích jednotlivě nebo zvláštními skupinám pomocí nezávisle pohyblivých dopravních jednotek;

- nepřetržitá doprava - doprava, kde objekty přepravy pohybují se v nepřetržitém proudu pomocí pružných pásů, lan, eskalátory a potrubí;

- osobní doprava - automobily, motocykly, jízdní kola, čluny, atd.. [1, s. 25-26]

Rozlišujeme několik hlavních druhů dopravních sítí podle jejich konfigurace: radiální, ve které hlavní silnice jsou rozptýlené paprskovitě z jednoho nebo více hlavních uzlů; síť kde dominují více či méně paralelní dálnice, šířkové, meridianové nebo ta a ta – ortogonální; stromovité konfiguraci, která je podobná obrázku říční síť.

Podle typů spojení a charakteru obsluhy rozlišují mezinárodní a vnitrostátní spojení. Vnitrostátní mohou být mezi regiony, uvnitř regionů, místní, významné služby cross-Rodney a interní komunikaci. Domácí jsou mizhra-ion, vnutrishnorayonni, místní, vnitro městské a meziměstské. [4, s. 201]

Doprava je jeden z nejdůležitějších sektorů národního hospodářství, který zabezpečuje potřeby hospodářství a obyvatelstva ve všech druzích přepravy. Doprava hraje velkou roli v ekonomickém, sociálně- politickém, obranném a kulturním životě každého státu.

Pro dopravní systém Ukrajiny je typické lineární umístění a univerzálnost průmyslových vazeb s ostatními odvětvími ekonomiky. Vyčlenění dopravy do samostatné oblasti výroby došlo s rozvojem kapitalizace ekonomiky, s růstem směny, s prohloubením sociální dělby práce, s přechodem na tovární systém výroby. Rozvoj dopravy na Ukrajině je podmíněn její geografickou polohou, konkrétně v srdci Evropy. Takže teď je Ukrajina zastoupená všemi druhy dopravy: železniční, námořní, říční, silniční, potrubní, letecké a městské hromadné.

## **2 Ekonomicko- geografická charakteristika dopravního systému na Ukrajině v současné etapě**

### **2.1 Charakteristika hlavních druhů dopravy**

Ukrajina má silný dopravní systém, který zahrnuje železniční, silniční, říční, námořní, leteckou a potrubní dopravu. Podle těchto univerzálních druhů dopravy obecného používání funguje průmyslová doprava, která uspokojuje potřeby v technických přepravách podniků, staveb a organizací. Rozvíjí se speciální druhy dopravy, zejména, dopravníkový, pneumo-dopravníkové dráhy, a další.

#### **2.1.1 Železniční doprava**

Železniční doprava hraje důležitou roli ve fungování a rozvoji národního hospodářství země a její ekonomických oblastí. Zajišťuje vnitřní komunikace v systému materiální výroby, a také zahraničních ekonomické vztahy s cizími státy.

Dnes má Ukrajina rozvinutou síť železnic, provozní délka je přes 22 tisíc kilometrů. Dvě třetiny ukrajinských železničních linek jsou nákladonapjatými, jsou vybaveny moderními prostředky řízení, dispečerskou centralizací a automatickým blokováním.

Ukrajinské železnice přímo sousedí a spolupracují s železnicemi z Ruska, Běloruska, Moldávie, Polska, Rumunska, Slovenska, Maďarska a spolupracují se čtyřiceti mezinárodními železničními přechody, a také obsluhují 18 ukrajinských přístavů Azovského-Černého bazénů.

Řídící orgán železniční dopravy je státní správa železniční dopravy Ukrajiny (UŽ), která byla založena v prosinci roku 1991. Do okruhu řízení UŽ patří Doněcka, Lvovská, Oděská, Jižní, Jihozápadní a Pridněprowskaya železnici a dalších podniky a organizací jediného průmyslově-technologického komplexu, který poskytuje přepravu nákladu a cestujících.

UŽ uskutečňuje centralizované řízení provozu přepravy v domácí a v mezistátních spojeních, řídí průmyslově-hospodářskou činnosti železnic.

### **Osobní železniční doprava**

Jedním z nejdůležitějších směrů zlepšování kvality osobní dopravy, ekonomické efektivnosti a konkurenceschopnosti železniční dopravy je zavedení rychlostní jízdy.

Geografické rozmístění regionálních a průmyslových center na Ukrajině (vzdálenost mezi nimi je 400-650 km) umožňuje uspořádat rychlostní jízdu cestujících, kdy čas cestujícího v tranzitu bude do 4-5 hodin.

Podle aktuálního rozvrhu osobní vlaky už jezdí denně z Kyjeva do Charkova, Dněpropetrovska, Lvova, Mogileva-Podolskeho, Kremenčuga, Poltavy, Chmelnickeho, Kamenec-Podolskeho. Kromě toho, 8 pár osobních vlaků jezdí mezi velká města: Charkov, Doněck, Dněpropetrovsk, Simferopol, Lvov, Rivne a další.

Zvláštní pozornost ukrajinské železnice je zaměřena na přípravu k přepravám cestujících v průběhu konání na Ukrajině mistrovství Evropy ve fotbale v roce 2012(EURO 2012). UZ k roku 2012 plánuje:

- příprava destinací Kyjev-Poltava-Krasnohrad -Lozova-Doneck, Krasnohrad-Dněpropetrovsk, Kyjev-Lvov- Žmerynka pro zavedení rychlostních osobních vlaků;
- komplexní modernizace směru Poltava-Burty-Korystivka pro přesměrování na něho jízdy nákladních vlaků a separace nákladního a osobního spojení;
- výstavba železničně-silničního mostového přechodu přes řeku Dněpr v Kyjevě;
- pořízení moderních kolejových vozidel pro osobní dopravu, včetně rychlostních vlaků;
- opravy nádraží v městech kde bude konat Euro 2012.

### **Nákladní železniční doprava**

Jednou z prioritních činností ukrajinské železnice je rozvoj tranzitní nákladní přepravy.

V roce 2008 ukrajinské železnice přepravily přibližně 70 milionů tun tranzitních nákladů, a obrat nákladní dopravy překročil 69 miliard tkm. Je to na 1,8% v více než obsah tranzitu v roce 2007.

Analýza tranzitu v rámci států dle vzniku a účelu ukazuje, že více než 90% nákladu jde z Ruska, Kazachstánu, Běloruska a Moldavska.

Základem tranzitu nákladního proudu jsou takové náklady jako uhlí, ropa a ropné produkty, železné rudy a manganu, barevné kovy, hnojiva, chemické látky, obilí. Uvedené náklady zahrnují až do 90% celkových tranzitu.

Objem vývozních přeprav v roce 2008 zvýšili se o 7,2 milionu tun, nebo 6,6% a dosáhly výše 116,9 milionu tun. Dovážené přepravy klesly o 0,9% a celkově činily 34,4 milionu tun. 55% dováženého zboží pocházelo z Ruska, 8,3% - z Kazachstánu, 4,6% - z Polska, 4,5% - z Běloruska, 2,5% - z Rumunska. Objem domácí přepravy v roce 2008 činil 277,4 milionů tun, což je o 7,9% nižší ve srovnání s rokem 2007-m.

Z roku 2010 se předpokládá stabilizace hospodářství Ukrajiny - očekává mírný nárůst objemu přepravy v roce 2013 (v průměru o 3-5% ročně).

V současných podmínkách UŽ kladé pro sebe zadání přilákat další objemy přepravy v konkurenčních segmentech dopravního trhu, a to je primárně organizace kontejnerové a kontejnerové dopravy. Prvním krokem v tomto směru byl renovace kontejnerové dopravy. Kontejnerový vlak "Jaroslav" poprvé přepravil velko-nákladní vozidla přes ukrajinsko-polské hranice v roce 2003 a za tři roky přepravil 3,2 tisíc autovlaků. Později kvůli růstu sazeb autopřepravce ztratili zájem o destinaci.

Integrace železnice do euroasijského dopravního systému - priorita anti-krizové strategie státní správy železniční dopravy Ukrajiny.

Ředitele evropských železnic oznámili o rozhodnutí zvýšit obrat zboží mezi Evropou a Asií, přispěv k závěru, že v důsledku toho budou minimalizované ztráty způsobené finanční krizí.

S ohledem na životní prostředí a boj proti zácpám na drahách, Evropa skutečně spoléhá na železniční dopravu. Zvýšit kapacitu přepravy pomocí vozidel je obtížné. Co například stojí projít velko-nákladním vozidlem v ukrajinském terénu, a nebo na asijských terénech v Číně. A ti, co budou obchodovat s východními zeměmi, které stávají silnějšími, nemohou brát v úvahu prozatímní, opravní, celní a jiné náklady na cestu.

Problém by se řešil sám sebou, pokud by evropská železniční síť a síť bývalého SSSR byly vzájemně integrované. Ale na Ukrajině s Evropou mají různou šířku kolejí, a jiných zabezpečovacích systémů, pohon, řízení pohybu. V průběhu jednoho dne to nelze řešit. I když jsou varianty. Zkušenost široké koleje v Polsku do Katovic, kam UŽ dodává rudy a jiné náklady, potvrzuje správnost myšlenek ruských kolegů o vytvoření široko-kolejových koridorů do Bratislavy a pak do Vídně. V důsledku toto pomůže ještě mobilizovat náklady z Koreje, Číny a Japonska. Vzhledem k tomu, že euroasijská trasa bude samozřejmě procházet Ukrajinou, projekt je velmi výhodný pro železnice v Rusku a na Ukrajině. Proto železnice Ukrajiny už vyjádřily ochotu podílet se na jeho realizaci tak jako Rusko, Slovensko a Rakousko.

Zatímco všechny účastníky projektu - Rusko, Ukrajina, Slovensko a Rakousko - rozvíjejí to na paretních podmínkách. Tento problém není jednoduchý, neboť vyžaduje podrobných výpočtů. Připravují se technicko-ekonomické odůvodnění, diskutují se otázky přidělování půdy, podílu ve vlastnictví, a technickou podporu.

Kombinované přepravy zboží (auto - železnice - vodní doprava - auto) bez přetěžování nákladů za principem dodání zboží “od dveří ke dveřím” zvyšují potenciál logistiky. Tento efekt je umocněn pomocí zjednodušení postupu při překračování státních hranic.

Vzhledem k zájmům národních spotřebitelů, jsou organizované kontejnerové vlaky pro urychlené dodání zboží v těžkotonážních kontejnerech uvnitř zemi, kde je vytvořena "síť suchých přístavů".

Ve velkých průmyslových centrech na Ukrajině (Kyjev, Dněpropetrovsk, Doněck, Oděsa, Lugansk, Charkov), jsou vytvořeny logistické centra s jednotným systémem fungování železniční a silniční dopravy, který umožňuje kompletní dopravní servis poskytování jedním operátorem s dodáváním zboží “od dveří ke

dveřím”, optimalizovat logistické schémata, termíny dodávek nákladů a snížení nákladů na dopravu.

### ***Investiční politika UŽ***

Ukrajinské železnice mají determinované tyto prioritní směry investování: modernizace hlavních silnic, rozvoj mezinárodních dopravních koridorů, obnova parku osobních a nákladních vagonů, elektrických a motorových vlaků, lokomotiv, kolejové techniky.

UŽ úspěšně spolupracuje s mezinárodními finančními institucemi (MFI) z projektů, zaměřených na zvýšení průchodných kapacit železnic a rekonstrukce jejich majetku.

UŽ také má pozitivní zkušenosti ze spolupráce s Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj (EBRD). Od roku 1999 do roku 2005 státní správa železniční dopravy, spolu s EBRD pracovali na projektu "Rozvoj železnic Ukrajiny". Úvěru byl použitý k nákupu 27-mí moderních strojů. Celkové náklady projektu - 92,57 milionu.USD. Projektu poskytla půjčka EBRD na základě státní záruky ve výši 51,88 milionu.USD. Ukrajinské část byla 39,26 milionu.USD, technická pomoc TACI - 1,43 milionu. USD.

Ve fázi realizace z EBRD se nachází projekt "Implementace rychlostních osobních vlaků na železnicích Ukrajiny" Úvěr . EBRD (\$ 120 milionů. USA), který byl poskytnutý UZ na nákup kolejové techniky a na výstavbu nového dvoukolejového tunelu v sekce Beskydy-Skotarske Lvovské železnice (část mezinárodního dopravního koridoru číslo 5).

UŽ v lednu 2009 podepsala Uvěrovou smlouvu o půjčce s EBRD ve výši 62,5 milionu.USA na komerční projekt "Nákup motorových vozidel pro potřeby železniční dopravy na Ukrajině", jehož cílem je pořízení moderních nákladních vagonů.

Pro zvýšení průchodných kapacit železnic směrem k přístavům Černého moře, zajištění energetické účinnosti přeprav a snížení její výrobní ceny a také snížení vlivu železniční dopravy na životní prostředí UZ dosáhla souhlasu s EBRD o financování projektu "Modernizace železničního směru Poltava-Kremenčug-Burty-Korystivka z cílem zajištění energie při přepravách po železnicích dopravě, celková hodnota projektu

je 315 milionů eur (včetně výstavby druhé koleje), z nichž úvěrové prostředky EBRD činí - 90 mil. eur, ukrajinský podíl je - 225 milionů eur ( peníze železnice).

Ve fázi přípravy se nachází společný projekt se Světovou bankou "Posílení propustní kapacity železničního směru " Znamjanka-Lolynska-Nikolaev-Cherson-Jankoy", celkové náklady projektu - 1160 milionů. dol. USA. Světová banka zvažuje financování v hodnotě 500 milionů dolarů. USA, zbytek (660 milionů dolarů. USA) - vlastní prostředky železnice.

### 2.1.2 Námořní doprava

Velmi důležité postavení námořní dopravy na Ukrajině je určeno dlouhým pobřežím, přítomností mořských cest, po kterých jsou uskutečněny dopravní spojení ekonomických oblastí a mezinárodních přeprav. Od univerzálních prostředků dopravy se liší nízkou cenou a vysokou produktivitou práce. Námořní doprava je hlavním druhem dopravy, který zajišťuje dopravu vnějších obchodních nákladů. Je na třetím místě z ohledu největšího obrátu nákladů, po potrubí a železniční dopravě, ale podle počtu přepravy nákladů, má mírné místo (asi 1%).

Na námořní dopravu připadá  $\frac{1}{4}$  náklado-obratů Ukrajiny. Tato doprava je soustředěna pouze na jižním pobřeží Černého a Azovského moře, takzvané Černo-Azovskému bazénu, které přes úžinu Bosporu a Dardanely spojení se Středomořím, a pak - se světovým oceánem. [3, s. 205-206]

Jsou tři druhy námořní dopravy:

- a) malý kabotáž - přeprava mezi přístavy jednoho státu, jednoho moře;
- b) velký kabotáž - přeprava mezi přístavy jednoho státu různých přístavů;
- c) zahraniční přepravy.

Organizačně se námořní doprava Ukrajiny skládá ze třech plavebních společností: Černomořského, Azovského a Ukrajinského - Dunajského. Celková přepravní kapacita dopravní flotily na Ukrajině tvoří více než 5 milionů tun a osobních lodí - téměř 10 tisíc míst, je to jedna z největších v Evropě. [5, s. 366]

Celková délka linky mořského pobřeží, které prakticky nemrzne, je více než 1000 km. Existuje mnoho vhodných mořských zálivů, které přispěly k vytvoření 18 přístavů, z nichž nejdůležitější jsou Oděsa Illichivsk, Ismail, Pivdennyj, Nikolajev, Sevastopol, Jalta, Feodosia, Kerč na pobřeží Černého moře a Mariupol a Berďansk na břehu Azovského moře. Kromě toho existují 8 loděnic, kteří staví malé čluny.

V struktuře nákladních námořních přeprav se nejvíce dominují nejhromadnější náklady, které zauímají významné místo v struktuře exportně-importních dodávek Ukrajiny. To jsou rudy železných a neželezných kovů, uhlí, koks, ropy a ropných produktů, minerálních a stavebních materiálů.

Kabotážní přepravy jsou nepatrné v celkovém obsahu přeprav. Vzhledem k tomu, že se provádí na krátkou vzdálenost (v průměru ne více než 130-150 km), jejich podíl na obratu nákladů je malý. Zejména v Azovské mořské plavební společnosti ve struktuře dopravy dominují rudy železa y Kerči, který dováží se v hutní závod v m. Mariupol a v opačném směru - doněcké uhlí a koks. U kabotážních přeprav převažují minerální stavební materiály.

Exportní-importní přepravy nákladů se uskutečňují námořní dopravou v průměrné vzdálenosti až 8 tisíc kilometrů a více, což vede k tomu že jejich podíl na námořní dopravě přesahuje 95%.

Největší počet mezinárodních přeprav uskutečňují černomořské přístavy Oděsa, Illičivsk a Pivdennyj.

Na Odessky přístav připadá více než jedna pětina z celkového obsahu nákladních přeprav Ukrajiny. Hlavními náklady tady jsou rudy, ropa a ropní produkty, stavební materiály, obiloviny, cukr, citrusové plody a další. Illičivsky přístav se nachází 20 km od Oděsy a je její náhradníkem. Pracuje on především na zajištění exportních dodávek. V obratu nákladů přístavu je vysoký podíl kovů, uhlí, stavební materiálu, železné a manganové rudy. Přístav Pivdennyj především obsluhuje závod v přístavu a specializuje se na zajištění exportu čpavku.

V Černomořské plavební společnosti značné množství nákladních manipulace provádí Mykolaiv, Cherson, které specializující se na podání železní a manganové rud, stavebních materiálů. Od přístavu Nikolajív dováží se bauxitu. Od listopadu do

března tyto porty ukončují navigace z důvodu zmrazení Dněprovského a Buzkého limanů.

Přístavy Azovské plavební společností - Mariupol, Berďansk a Kerč se specializují hlavně na vývoz železné a manganové rudy, barevných kovů, uhlí, cementu.

Přístavy Ukrajinské-Dunajského plavebního společenství - Reni, Izmail, Kilo, Vylkove hrají důležitou úlohu při podpoře hospodářských vztahů se státy zahraniční Evropy, zejména Dunajského bazénu.

Přes přístavy se vyváží kamenné uhlí, koks, železné a manganové rudy, barevné kovy, chemické výrobky, včetně amoniaku, cement, cukr, některé typy strojů a jiného zboží. Ukrajina dováží se stroje a zařízení, nerostné suroviny, včetně bauxit, fosfáty, a zemědělské produkty, atd.

Potřeba Ukrajiny (kromě tankerů a metanovoziv) se pohybuje kolem 120 nových lodí nákladní dopravy pro přepravu více než 1 milion tun a 10-12 osobních lodí na 5 tisíc pracovních míst. S vlastním dobře vyvinutým-loďařským průmyslem, může Ukrajina každoročně obnovit své flotily. Spolu s tímto potřebné modernizace a rekonstrukce přístavů, včetně Odessa, sdílení, Southern, Nikolaev, Mariupol a další.

Intenzivnější využívání trajektů Illichivsk - Varna, Oděsa - Batumi, přes Kerčského průlivu posílí schopnost obchodní flotily na Ukrajině a na Ukrajině poskytující dopravní služby do dalších zemí. Cestující u sebe 17 námořních přístavů. Ale význam námořní dopravy pro přepravu cestujících je malý a mírně snižuje

Hlavním problémem námořní dopravy je zvýšení podílu měrné váhy lodí, technický stav, který nesplňuje moderní požadavky, což vede ke konfliktům, přírodním katastrofám, zhoršení životního prostředí v mořských vodách a přístavních měst.

### **2.1.3 Říční doprava**

Říční doprava zatím nehraje významnou roli v určování objemu nákladní a osobní dopravy, ale převyší všechny ostatní druhy dopravy za úrovní příjmů z její

činnosti, především – za úroveň příjmů zahraničních převozu nákladu. Geografie fungování říční dopravy zformovala se a hlavně omezila se bazény řek Dněpra a Dunaje, a také pobřežními vodami Černého moře, což umožňuje dodávat náklady a cestujících v říční a námořní přístavy z několika zemí ve střední a jihovýchodní Evropě. V systému dopravních komunikací je říční doprava více než ostatní druhy dopravy ovlivněná přírodními sezónními změnami, proto její činnost by měla být úzce koordinována s prací na silniční a železniční dopravě.

Říční doprava Ukrajiny je spojená systémem kanálů s řekami sousedních zemích: Běloruska a Polska (bazén Dněpra spojen s bazénem Visly, Dněpro-Buzkyj kanál), který spojen s Baltským mořem.

Základní nákladní a výkladní práce jsou prováděné v těchto říčních přístavech: Kyjev, Dněpropetrovsk, Charkov, Dněpropetrovsk, Kremenčug, Oděsa, Nikopol, Černigov a Cherson, Nikolaev, Reni, Izmail, Kilo, Vylkovo. V těchto přístavech je říční doprava v úzkém vztahu s železniční a námořní dopravou. Prostřednictvím využívání lodě typu řeka-moře se náklady přepravují po Dněpru, Černému moři, Dunaju a dál v říční přístavy Rumunska, Bulharska, Maďarska, Rakouska, Německa; po Černém a Středozemním moři – do námořních přístavů Turecka, Řecka, Itálie, Francie, Izraelu a ostatních středomořských zemí.

Ve struktuře přepravy nákladů převažují nerostné suroviny (písek na budování a pevné krystalické materiály), cement, ruda, kovy a šrot, uhlí, zemědělské produkty. Největší objem nákladních přeprav je v Kyjevě, Dněpropetrovsku, Záporoží a v Chersonském kraji.

Celková délka splavných řek je na Ukrajině více než 4 tisíce kilometrů. Hlavní vodní tepny - Dněpr a její přítoky Pripjat' a Desna, Dněstr, Jižní Bug. Jako magistralní říční cesty používají se také úseky Dněstrovského limanu v celkové délce více než 30 km a také ústí Dunaje délkou 152 km, z nich s mořským vybavením - 140 km.

Všechny ostatní splavné řeky - Desná (severně od Černigova), Styr, Gorin, Dněstr, Samara, Jižní Bug, Severní Doněc, Ingulec, Vorskla, Psyol, Orel – co do dopravního využití náleží do malých řek. Celková délka splavných úseků řeky Desné - 575 km. Desna hraje důležitou roli v přepravě zboží Chernihivského regionu. Při

zvětšení zaručení hloubky v dolním proudu r.Desna může mít velký význam pro hospodářské vztahy regionu s regiony vysokého a nízkého toku r. Dněpra. Reky Styr (splavné plochy - 280 km) a Gorin (210 km) slouží pro přepravu Volynské a Rivnenské oblastí.

Dněstr (splavní plochy větší než 120 km) splavný v rozmezí Vinnycké, Ivano-Frankivské, Ternopilské, Chmelnické a Chernivetské oblastech.

V Dněpropetrovské oblasti pro plavbu používají převážně malé řeky - Orel a Samara, v Poltavské oblasti - Sulu a Psyl, v Charkovské a Luhanské - Siverský Doněc.

Malé řeky jsou využívány hlavně pro přepravu stavebních materiálů, některých zemědělských produktů, ale zásadní úlohu při přidělování výrobních sil nehrají.

Základem říční dopravy na Ukrajině je akciové splavní společnost «Ukrričflot», který se skládá z hlavního podniku a 290 strukturálních jednotek.

Pro další rozvoj říční dopravy je třeba zvýšit měrnou váhu specializovaných plavidel typu řeka-moře, což přispěje k rozšíření zahraničních hospodářských vztahů, a také velko-nákladních plavidel pro vnitrozemské přepravy velkých nákladů; prohloubit plavební dráhy řek, zejména r.Desna; zmírnit faktory sezónní nerovnoměrností přepravy pomocí prodloužení exploatační doby a organizací celoroční navigace na jihu; odstranit s provozů fyzicky a morálně zastaralé lodí s jejich nahrazení novými.

#### **2.1.4 Silniční doprava**

V přepravách na krátkou vzdálenost je silniční doprava mimo soutěž. Její výhodou je, že téměř není závislá na přírodních podmínkách a může dodat zboží “od dveří ke dveřím”, slouží tak průmyslovým, stavebním, zemědělským, obchodním, a obecně- komunálním podnikům, a také poskytuje široko-dimenzní přepravu osob. Podle dálnic z pevným pokrytím Ukrajina drží první místo mezi zeměmi SNS.

Silniční doprava má významné místo v osobní a nákladní přepravě. Za objemem přepravy nákladů ona stabilně převyšuje železniční dopravu v 4,5-5 krát, a za objemem osobní přepravy - v 5-6 krát [6, s. 224]

Délka silnic - asi 170 tisíc kilometrů. (155 tisíc. km. mají pevné pokrytí), jejich kvality podle evropských měřítek - špatná. Nedokonalý autopark, nedostatek nutného servisu na cestách a vysoké ceny benzínu dělají autodopravu jednou z nejdražších druhů dopravy. [3, s. 204]

Kromě nákladní a osobní přepravy silniční doprava plní mnoho jiných funkcí: poskytuje služby ambulance, požární ochrany, orgánů veřejného pořádku, a tak dále. Doprava hraje významnou roli v poskytování služeb a zemědělského zboží a cestujících v těžko dostupné oblasti.

Postupně při vytvoření mezistátních dálnic hodnota silniční dopravy pokračuje růst v provádění mezinárodních vztahů, zejména s Ruskem, Běloruskem, Moldavou, a zemí Evropy.

Rozvoj silniční dopravy a jeho územní organizace závisí na odvětvové struktuře ekonomiky, její územní organizace, podmínkách životního prostředí, včetně topografie. Výše uvedené faktory určují směr a hustotu silnic.

Ukrajinské nejdůležitější dálnice: Kyjev - Poltava - Charkov - Rostov-na-Donu, Kyjev - Moskva, Kyjev - Petrohrad, Kyjev, Ukrajina - Oděsa, Moskva - Kyjev - Kyjev - Simferopol, Kyjev, Ukrajina - Žytomyrský - Přesně tak - Lvov - Užhorod, Kyjev - Dněpropetrovsk - Doněck - Mariupol a další. Asi jedna třetina zpevněných cest na Ukrajině jsou hlavní typ pojistného krytí, především na státní silnice a mezistátních význam. Je dominantou přechodného typu krytu (štěrk, silnice, asfalt, dlažba).

Ve venkovských oblastech jsou důležité silnice místní a vnitřní ekonomického podřízení. Téměř 30% těchto silnic nejsou zpevněné a za nepříznivých povětrnostních podmínek jsou slabě průchozí. V důsledku toho národní hospodářský komplex Ukrajiny, zejména odvětví zemědělství mají velké materiální škody.

K dosažení zabezpečení Ukrajiny silnicemi evropské úrovně je zapotřebí vybudovat a aktualizovat asi 200 tis. kilometrů silnic, z toho 60% ve venkovských

oblastech. V mezistátních vztazích je třeba výstavba dálnic světové úrovně s betonovým nebo asfaltovým povrchem a mnohořadovým pohybem. Zkušenosti ve Spojených státech, Německu a Japonsku ukazují, že během hospodářských krizí výstavba silnic získala primární význam vzhledem k možnosti vytvoření nových pracovních míst a vysoké efektivnosti investic.

Silniční doprava na Ukrajině vyžaduje značné technické aktualizace. Je nutné zvýšit podíl dieselových vozidel domácí výroby, zlepšit systém technických služeb a oprav automobilů pomocí rozvoje sítě servisních služeb, vytváření nových a modernizace starých auto- opravárenských závodů.

### **2.1.5 Doprava potrubní**

Potrubní doprava se liší od jiných druhů doprav nejnižšími náklady a je určena k přepravě ropy, ropných produktů, zemního plynu a některých chemických produktů (zejména amoniaku). Je jedna z nejúčinnějších, protože v porovnání s železniční a silniční dopravou je třikrát levnější. Výhodami tohoto druhu dopravy je to, že funguje v průběhu celého roku, vysoká produktivita práce, poměrně malý počet zaměstnanců, minimální ztráty během přepravy, možnost kladní potrubí na co nejkratší vzdálenost bez ohledu na terén, kontinuální proces dopravy, a také její ekologická čistota.

Potrubní doprava na Ukrajině je jednou z nejvíc rozvinutých typů dopravy a skládá se ze dvou částí - plynovodu a ropovodu. Pokud jde o obsahu tranzitu, plynovod je první.

V současné době je Ukrajina největším světovým přepravcem zemního plynu. Systém potrubí, které jsou v provozu "Naftogaz Ukrajiny", ruský zemní plyn dodává se do západní, střední a východní Evropy. Tyto systémy jsou technologicky spojené s podobnými plynovody z Ruska, Běloruska, Moldávie, Rumunska, Maďarska, Slovenska a Polska, a skrze něj - s plynovody z celého evropského kontinentu. Přenosová kapacita ukrajinského plynovodu je u vchodu 290 miliard m<sup>3</sup>, a výstupní (do států západní, střední a východní Evropy, a také Moldavska a na jih Ruska) - asi 170 miliard m<sup>3</sup> ročně.

Plynovodní doprava je nejen nejúčinnější, ale ve skutečnosti jediným druhem dopravy na Ukrajině pro přepravu zemního plynu. Celková délka plynovodu v Ukrajině je 38 tisíc kilometrů.

Obrázek 1.



<http://www.ukrtransgas.naftogaz.com/>

Na obrázku 1. je vidět, že plynovodní systém Ukrajiny, se stále vyvíjí, stavěním nových plynovodů, což umožňuje efektivnější přepravu plynu přes Ukrajinu.

Základem jsou magistralní plynovody, postavené v 50. a 60. letech pro vývoz plynu z Ukrajiny: Dashava - Kyjev - Moskva, Shebelinka - Brjansk, Shebelinka - Ostrogozhsk - Moskva, Dashava - Minsk - Vilnius - Riga. První tři v současné době používají plyn na dodávky plynu na Ukrajinu z Ruska a Turkmenistánu. Pro plynifikaci země byly postaveny tyto plynovody: Dashava - Drohobyč, Dashava - Stryj, Dashava - Dolyna - Lviv, Ugorsk - Ivano-Frankivsk, Shebelinka - Charkov, Shebelinka - Dnepropetrovsk - Krivoy Rog - Oděsa - Kišiněv, Shebelinka - Kyjev - Krasyliv - západní regiony Ukrajiny. Z Prykarpattya potrubí jdou v Polsko,

Nová výstavba a rekonstrukce plynovodů a kompresních stanic zvýší výkon a spolehlivost stávajícího systému tranzitu zemního plynu, zajistí budoucí potřeby naší země v tranzitních dodávkách plynu do roku 2010 a pro budoucnost.

Na této mapě (obr. 2) jsou označeny hlavní plynovody a směry přepravy plynu, podzemní zásobníky plynu, kompresorové stanice, stanice měření plynu a plynových ložisek.

Důležitou roli při zajišťování osobní a nákladní přepravy, a také přepravy zvláště nálehavých nákladů na Ukrajině, hraje letecká doprava. Letecká doprava je mimo konkurenci, s jinými druhy dopravy nemůže soupeřit, je absolutně nejrychlejší na rychlost dodání zboží a dopravy cestujících a spěšných nákladů na dlouhé vzdálenosti (průměrná vzdálenost dovezení jediného cestujícího leteckou přepravou je o 10-15 krát větší než podobný index u nejbližšího konkurenta - železniční dopravy - a

má tendenci k růstu). Nicméně v dopravě cestujících a nákladů je její podíl menší než 1%. Dnes prakticky ve všech regionálních centrech a velkých městech jsou letiště, které poskytují podmínky pro pravidelné lety.

Letecká doprava je jedna z nejmladších druhů spojení. Její výhodou jsou rychlost, fungování v průběhu celého roku, schopnost dodávat zboží do obtížně přístupných míst. Letecká doprava vykonává většinu mezikontinentálních přeprav cestujících a zboží s malou lhůtou uskladnění na značné vzdálenosti. Nevýhody: vysoké náklady, závislost na přírodních podmínkách. [3, s. 211]

Pro leteckou přepravu na Ukrajině je charakteristické velká, v porovnání s ostatními druhy dopravy, sezónní nerovnoměrnost: její objem se zvětší od dubna do srpna včetně. Průměrná vzdálenost leteckých přeprav je přes 1 tisíc km.

Letecká doprava hraje důležitou roli v uskutečnění mezinárodního spojení Ukrajiny, zejména na západě, východě a jihu, stejně jako v národním dopravní síti, zejména ve směru západ - východ (Lvov - Charkov, Lvov - Kyjev). Specifika tohoto druhu dopravy (rychlost, pohodlí, atd.), určuje priority její dalšího vývoje.

Hlavní letiště - Boryspil a Zhulyany v Kyjevě, Oděsa, Simferopol, Charkov, Lvov a Dněpropetrovsk. Ukrajina má asi 100 letišť, z toho 32 - civilní letectví. Na Kyjev připadá téměř 1 / 6 veškeré osobní letecké přepravy v zemi.

Díky rychlosti letecké přepravy je výhodně přepravovat zboží podléhající rychlé zkáze. Největší letiště na Ukrajině, jsou: "Borispil", "Zhulyany" (Kyjev), "Centrální" "Zastáva" (Oděsa), "Simferopol", "Zavodský" (Simferopol), Charkov, Lvov, Dněpropetrovsk, Doněck.

Hlavní ukrajinský letecký dopravce - společnost "Ukrajinské mezinárodní aerolinie". Více než 10 jiných leteckých společností z Ukrajiny také provádějí pravidelné a charterové letecké přepravy cestujících uvnitř země i do zahraničí. S cílem určit nejvhodnější letecké cesty pro zahraniční turisty na Ukrajině, letecké společnosti neustále organizují různé marketingové výzkumy.

### 3 Rozvoj dopravního systému Ukrajiny a jeho začlenění do evropských dopravních struktur

#### 3.1 Účast Ukrajiny v Mezinárodních dopravních koridorech

Ukrajina vede aktivní politiku podpory evropských iniciativ ohledně mezinárodních dopravních koridorů (MDK), nabízí své možnosti koridorů Evropskému společenství.

Podle britského výzkumného ústavu "Rendel", koeficient tranzitu Ukrajiny vzal první místo v Evropě. Ale dnes stupeň použití dopravní infrastruktury Ukrajiny je velmi nízká. Vytváření dopravních koridorů a vstup jich do mezinárodního dopravního systému je uznáván jako preferovaný směr národního dopravního systému Ukrajiny. V současnosti Ukrajinou prochází 4 z 9 MDK (*priloha 1*)

V květnu 1993 v Bruselu na mezinárodní konferenci za účasti vedoucích osob 8 republik bývalého Sovětského svazu (Ázerbájdžánu, Kyrgyzstánu, Arménie, Tádžikistán, Gruzie, Turkmenistán, Kazachstánu, Uzbekistán) o plnění programu EU, zaměřený na rozvoj dopravního koridoru ze západní Evropy přes Černé moře, Kavkaz a Kaspické moře do střední Asii, byla předložena myšlenka vytvoření MDK TRACECA. Program TRACECA (TRANSPORT CORRIDOR EUROPEAN CAUCASUS ASIE - dopravní koridor Evropa - Kavkaz - Asie), je součástí mezinárodního programu Tacis. Tyto výše zmíněné země jsou zeměmi zakladateli TRACECA. Na poslední konferenci, která se konala v Aténách v říjnu 1996, do programu TRACECA začlenili Ukrajinu a Mongolsko. Na financování TRACECA podílí 16 zemí a EBRD a Světová banka. TRACECA je někdy nazývána "Velká hedvábná cesta XXI století", protože jeho architektura je určena pro přepravu ropy a bavlny. Podle odhadů, TRACECA musí zajistit tok 100 tisíc kontejnerů ročně.

Usnesením Kabinetu Ministrů Ukrajiny od prosince 16 roku 1996 No1512 definovaný seznam koridorů, jaké Ukrajina spolu s jinými bude nabízet začlenit jako doplněk k síti mezinárodních dopravních koridorů. Je to za prvé, dopravní koridor Oděsa-Gdaňsk (Baltské moře-Černé moře) (Polsko, Ukrajina). Za druhé, dopravní koridor "Evroasijsky" (EADK) Illichivsk (Odessa) - Poti (Batumi) - Tbilisi - Baku

(Ukrajina, Gruzie, Ázerbajdžán). Kromě toho, dopravní koridor "Evropa - Asie" (Německo, Itálie, Rakousko, Česko, Slovensko, Maďarsko, Polsko, Ukrajina, Rusko, Kazachstán, státy střední Asie a Číny). Podle ruských expertů (V. Yakunin), objem obchodu mezi Evropou a Asií dnes dosáhl 60 miliard dolarů. rok.

Vědecko-praktické zajištění rozvoji MDK, které vedou přes Ukrajinu, v souvislosti s programem rozvoji dopravy, navrženo EU, byla věnována mezinárodní konference dopraváků, která se konala v květnu 1997 v Kyjevě. Zúčastnili se jí ministři dopravy z 23 zemí. Důkladně prozkoumána byla otázka rozvoje dopravní sítě silničních, železničních, leteckých a vodních cest přes Ukrajinu v rámci evropské hospodářské a politické integrace. O rok později, v červnu 1998 v Kyjevě konala se další mezinárodní konference věnovaná problémům rozvoje MDK: "Černé moře-Kaspická oblast: podmínky a možnosti rozvoje". Na této konferenci, při účasti vědců, zástupců diplomatických kruhů Gruzie, Íránu, Ruska, Turecka, byly projednaný problém použití infrastruktury, zejména magistralní potrubní dopravy pro dodávky na Ukrajinu energetických médií a jeho tranzitu přes Ukrajinu.

Podle koncepce rozvoje dopravně-silničního komplexu (DSK) Ukrajiny na střednědobém výhledu, do roku 2020 předepsaná aktivizace integračních procesů DSK Ukrajiny do evropských a světových dopravních systémů. V roce 2000 se objem nákladní dopravy všemi druhy dopravy vzrostly o 4,3% oproti předchozímu roku, za 1 pololetí roku 2001 na 5,0% oproti analogickému period předchozího roku. Očekávaný každoroční růst poptávky po přepravních službách o 4 -5%, objem přepravy nákladů v roce 2005 se zvýšil o 27-28%, a cestujících - o 2,7% a v budoucnu do roku 2020 vzroste objem přepravy nákladu 1,5-2 krát, cestujících - 1,3-1,5 krát.

Je možné konstatovat, že v současné době dopravní systém Ukrajiny není plně připraven poskytnout dopravu v takovém množství. Vzhledem k nedostatku právního rámce a k nízkému objemu investic DSK, zvyšuje se opotřebení technického zařízení, jejich struktura se zhoršuje, nezajišťuje se dostatečná bezpečnost jízdy, tím se zvyšuje se negativní dopad činnosti dopravy na životní prostředí a lidské zdraví. To vše v prostředí dravé konkurence vede k vytěsnění ukrajinských dopravců na mezinárodních dopravních trzích, snížení kvality služeb tuzemských podniků a vytváří reálnou hrozbu pro ekonomickou bezpečnost států.

## 3.2 Spolupráce Ukrajiny a EU v odvětví dopravy

### 3.2.1 Normativně-právní zásady vztahů mezi Ukrajinou a EU

V průběhu deseti let - 1998 - 2008 - vztah mezi EU a Ukrajinou se řídí Dohodou o partnerství a spolupráci mezi Ukrajinou a EU (DPS).

Úplný seznam priorit spolupráce v různých oblastech, a to jak uvnitř, tak vně Dohody o partnerství a spolupráci, nastavení v akčním planu Ukrajina - EU, přijatým stranami v roce 2005. Opatření k provádění akčního plánu každoročně schvalují se Kabinetem Ministrů Ukrajiny. Podle řešení Rady o spolupráci mezi Ukrajinou a EU (březen 11, 2008, Brusel) termín platnosti akčního plánu byl prodloužen o další rok.

Podle podmínek DPS vytvořeno několika bilaterální orgánů pro otázky spolupráce mezi Ukrajinou a EU, a to:

- Rada pro otázky spolupráce, která sleduje splnění DPS (předsedou ukrajinské části Rady je premiér-ministr Ukrajiny, skládá se také z vedoucích ústředních výkonných orgánů Ukrajina). Společná schůze se koná každoročně v Kyjevě nebo Bruselu, považují se jakékoliv významné otázky vyplývající z této dohody a jakékoliv jiné dvoustranné nebo mezinárodní otázky společného zájmu;

- Výbor pro otázky spolupráci, který napomáhá Radě při plnění svých povinností (předseda ukrajinské části Výboru je vicepremiér Ukrajiny, se skládá také ze zástupců ředitelů ústředních výkonných orgánů, odpovědných za otázky evropské integrace) a analyzuje aktuální otázky spolupráce s cílem vymezení nejdůležitějších z nich na prozkoumání Radě. Společní zasedání Výboru konají jednou za rok, setkání ukrajinské části Výboru konají se podle potřeby;

- Podvýbory, na kterých se řeší aktuální otázky spolupráce mezi stranami v příslušných oblastech (Ministerstvo dopravy se podílí v Podvýboru № 4 “Energetika, doprava, jaderná bezpečnost a ekologie” a také v Podvýboru № 7 “Věda a technika výzkum a vývoje, vzdělávání, kultura , veřejné zdraví, informační společnost a media”). Společné zasedání Podvýborů se koná každý rok v Kyjevě nebo v Bruselu zasedání ukrajinské část Podvýborů se koná potřeb.

Za účelem vytvoření úplně nového rámce pro spolupráci mezi stranami, se v současné době jedná o uzavření dohody o asociace mezi EU a Ukrajinou (dále jen -

Dohoda ). Navíc v současné době Ministerstvu zahraničních věcí Ukrajiny vede konzultací s Evropskou komisí o struktuře nového praktického nástroje, který nahradí akční plán Ukrajina - EU, jehož cílem bude příprava a usnadnění realizace Ukrajinou ustanovení budoucí Dohody o asociace.

Představitelé Ministerstva dopravy jsou zapojené do oficiálních jednání o uzavření výše uvedené Dohody v rámci Pracovní skupiny pro ekonomické, odvětvové otázky a otázky týkající se rozvoje lidského potenciálu, v níž se zabývá problematikou dopravy a komunikací. V důsledku deseti kol jednání, zformování základního ustanovení části "Doprava" projektu Dohody v současné době odborníci Ministerství dopravy zpracovávají akty zákonodárství EU v oblasti dopravy, které Evropská strana navrhla zařadit do přílohy I části "Doprava" jako takové, které Ukrajina by měla implementovat do vnitrostátních právních předpisů v období platností Dohody.

Kromě toho odborníci Ministerstva dopravy se účastní v oficiálních jednáních mezi Evropským společenstvím a Ukrajinou o vytvoření zóny volného obchodu (ZVO), v rámci pracovní skupiny pro otázky obchodu službami.

Podle výsledků pěti kol jednání je zformované ustanovení kapitoly VI "Dopravní služby" týkající se přeprav námořní a vnitrozemskou vodní dopravou. V průběhu 5-ho kola jednání (27-30.01.2009, Kyjev) se strany shodly o nutnosti dalšího zpracování těchto ustanovení s přihlédnutím k návrhům ukrajinské strany.

V prosinci 2007 zahájila jednání o dohodě mezi Ukrajinou a EU o společném leteckém prostoru.

Účely a cíle uzavření Dohody, založené na principech postupné liberalizaci trhů, používání společných pravidel ve všech aspektech leteckých operací, spolupráce Ukrajiny a leteckých struktur Společenství a podporu průmyslové a operativní spolupráci, byly zaznamenány ve Společném prohlášení učiněného po prvním kole jednání, které se konalo v Kyjevě 3 prosince 2007 na základě splnění rozhodnutí jedenáctého Summitu EU - Ukrajina.

V současné době spolupráce mezi Ukrajinou a členskými státy EU uskutečňuje se v souladu s systémem mezinárodních smluv uzavřených v letech 1992-2005, který se skládá z 27 dvoustranných mezivládních dohod o leteckých spojeních mezi

Ukrajinou a členskými státy EU, Dohody mezi Ukrajinou a EU o aspektech leteckého spojení, od 01. prosince 2005 roku ( "horizontální dohody").

Uzavření rozsáhlé dohody mezi Ukrajinou a EU o společném leteckém prostoru předpokládá sdružení trhů letecké dopravy Ukrajiny a EU, což bude podporovat efektivnější využití trhu leteckých přeprav a zlepšení kvality služeb, rozvoji tranzitního potenciálu Ukrajiny, integrace Ukrajiny do evropských leteckých struktur a posílení autority Ukrajiny jako evropského leteckého státu. To pak přispěje k výraznému růstu v letecké dopravě mezi Ukrajinou a EU. Dnes podíl cestujících, kteří pravidelně cestují na linkách tuzemských i zahraničních leteckých společností, mezi městy Ukrajiny a státy EU dosáhl 47-48% z celkových mezinárodních pravidelných proudů cestujících přes letiště Ukrajiny.

Budoucí Dohoda o Společném vzdušném prostoru musí zajistit další kooperování s předchozím systémem mezinárodních dohod v oblasti civilního letectví do té doby, až zmizí v EU pojetí , jako například "kompetence Společenství" a "národní kompetence členského státu EU".

Předpokládá se, že dosažení kritérií, jež se týkají společného leteckého prostoru se bude konat postupně. Konkrétní opatření a termíny přechodných období dosud nejsou nedohodnuté. To je předmětem jednání s EU a závisí na stavu a obsahu právních předpisů EU v oblasti letectví, které jsou průběžně aktualizované a jsou předmětem pravidelných rozborů úkolů z přizpůsobení národních právních předpisů.

### **3.2.2 Účast Ukrajiny v tematických programech a agenturách EU**

V souvislosti s otevřením pro Ukrajinu "jak jedné z partnerských zemí evropské politiky sousedství" možností účastnit se v agenturách a programech Evropské unie, které až dosud byly k dispozici pouze pro státy ucházející se o přistoupení k EU (podle Komunikace Evropské Komise od prosince 4, 2006 a na základě závěrů Rady EU dne 5. 2007), Ministerstvo dopravy začalo pracovat na zlepšení spolupráci s těmito programy a s agentury v EU:

- Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA);
- Evropská agentura pro bezpečnost na moři (EMSA);

- Evropská železniční agentura (ERA);

- Program podpory politiky v oblastí informačních a komunikačních technologií (ICT), který je součástí Rámcového programu konkurenceschopnost a inovace (CIP);

- Program "Marco Polo" (program na podporu opatření ke snížení dopravních zácep na silnicích, zlepšení ekologických ukazatelů dopravního systému pomocí přemístění části automobilových přeprav na jiné druhy dopravy);

- Program výzkumů z organizace letecké přepravy v Společném Evropském Nebě (SESAR) a účast na pracích společného podniku z realizace programu výzkumů z organizace letového provozu ve Společném Evropském Nebě (SESAR Joint Undertaking).

Odpovědný za koordinaci práci ohledně zlepšení spolupráce Ministerstva dopravy s výše uvedenými programy a agentury EU, je náměstek ministra Igor Urbanský.

S cílem vylepšení spolupráci s Evropskou agenturou pro bezpečnost na moři (EMSA) v únoru 2008 zástupci ministerstva navštívil sídlo Agentury v Lisabonu. V důsledku návštěvy byla obdržena informace o činnostech jednotlivých oddělení Agentury, odpovědných za sledování pohybu lodí, státní kontrolu v přístavech, kontrolu a sledování životního prostředí (program "CleanSeaNet") a další otázky. Zástupci Agentury také potvrdil svou připravenost organizovat kurzy a vzdělávací programy pro ukrajinské odborníky v oblasti námořní bezpečnosti v případě obdržení finančních prostředků z fondů nebo program EU (zejména pomocí program TAIEX).

Na Ministerstvu dopravy se probírala otázka podpisu technické dohody mezi Státní leteckou správou a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA). Očekává se, že tato otázka bude vyřešena v rámci jednání s EU a prostřednictvím vytvoření zvláštní Přílohy k Dohodě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy a Ukrajinou o společném leteckém prostoru.

S cílem vylepšení spolupráci s Evropskou železniční agenturou (ERA) v rámci mezinárodního projektu technické pomoci "připojení Ukrajiny ke klíčovými úmluvami a dohodám" národního akčního plán na začátku prosince roku 2008, odborníci

Ministerstva dopravy uskutečnili poznávací návštěvu do sídla agentury v Paříži, Francie. Během návštěvy, přezkoumal I strukturu a základní funkce Agentury, a také obdrželi informace o podmínkách získání členství Ukrajiny v ní.

### **3.2.3 Rozšíření trans-evropských dopravních sítě do sousedních zemí**

S cílem splnění jednoho z hlavních úkolů naší vlády - začlenění Ukrajiny do Evropské unie, Ministerstvo dopravy a spojů Ukrajiny snaží vytvářet všechny nezbytné podmínky v zemi, pro připojení národní odvětví dopravy do evropského dopravního systému.

Budování národní sítě mezinárodních dopravních koridorů, zlepšení jejich kondice a zvýšení přepravní kapacity, zlepšení technologií mezinárodních přeprav na zásadách mezinárodních logistický systém, to všechno se uskutečňuje v souladu s Programem rozvoje národní sítě mezinárodních dopravních koridorů na Ukrajině na období 2006-2010, který schválila vláda Ukrajiny v dubnu 2006 rok.

Podle Programu se realizuje politiku vlády vzhledem k:

- integrace dopravního systému Ukrajiny do trans-evropského způsobem vylepšení ukrajinský dopravní sítě do norem a standardů EU;
- efektivní dopravní zajištění zahraničních ekonomických vztahů;
- začlenění tranzitních toků zemí Evropě a Asii přes území Ukrajiny;
- zvýšení příjmů státního rozpočtu z vývozu dopravních služeb.

Ukrajina plně podporuje aspirace EU zajistit soulad právních předpisů, standardů a technických specifikací zemí, zapojených v přepravách Evropou normám EU, a tak zajistit plnění Lisabonských rozhodnutí způsobem posílení obchodu, udržitelného růstu a sociálních vazeb.

### **3.2.4 Přizpůsobení národní legislativy do norem a standard EU a připojení do mezinárodních úmluv v oblasti dopravy**

Za účelem dosažení shody právního systému Ukrajiny a legislativy Evropské unie Ministerstvem neustále probíhá práce ohledně připojení Ukrajiny k mnohostranným mezinárodním dohodám v oblasti dopravy:

Během roků 2007-2008, Ukrajina přičlenila se k:

- Dohodě o mezinárodních přepravách rychle zkazitelných potravin a o speciálních dopravních prostředcích, určených pro jejich přepravu (nařízení prezidenta Ukrajiny od 02.04.2007 № 262/2007);

- Úmluvě o mezinárodním celním tranzitu v průběhu přepravy zboží po železnici použitím nákladního listu Ministerství vnitřních záležitostí (podepsané v prosince 24, 2007 v sídlí OSN v New Yorku, podle nařízení prezidenta Ukrajiny od 18.12.2007 № 303/2007);

- Úmluvě Mezinárodní organizace práce № 153 “ o délce pracovní doby a doby odpočinku v silniční dopravě “ (zákon Ukrajině od 06.03.2008 № 129-VI).

Trvá práce ohledně přistoupení Ukrajiny k Dohodě Interbus o mezinárodních nepravidelných přepravách cestujících autobusy.

## **3.3 Vnější pomoc EU**

Akční plán Ukrajina - EU v rámci nových perspektivy pro partnerství, ekonomické integrace a spolupráce jako jeden z hlavních prostředků podpory adaptace legislativy do norem a standardů EU je používání instrumentu Twinning (výměna zkušeností mezi státní úředníky). Projekty Twinning se realizuje prostřednictvím systému státní služby v rámci spolupráci dvou analogických státních orgánů, účastní v nich úředníci dvou zemí.

V současné době v Ministerstvu dopravy probíhá práce na třech projektech Twinning v oblasti dopravy:

- 1) "Podpora bezpečnosti osobní a nákladní silniční dopravy na Ukrajině";
- 2) "Harmonizace norem a standardů legislativy Ukrajiny s normy a standardy legislativy EU v oblasti civilního letectví";
- 3) "Podpora rozvoje a zavedení dopravní politiky na Ukrajině".

S cílem přípravy a implementace komplexního plánu pro dopravní sektor na podporu připojení ukrajinského dopravního sektoru k Evropským normám a standartům v létě roku 2007 v rámci nacionálního akčního planu Tacis se zahájila realizace mezinárodního projektu technické pomoci "Připojení do/a implementace Ukrajinou mezinárodních dohod a úmluv v oblasti dopravy".

Spolu s tímto se navíc budou provádět podle Národního akčního plánu Tacis pro Ukrajinu roku 2005 a Každoroční Program Instrumentů Evropské Politiky Soužití pro rok 2009 organizační opatření pro přípravu k zahájení projektu technické pomoci "Podpora integrace dopravního systému Ukrajiny k Trans-evropské dopravní síť" .

V roce 2006 v rámci Evropské politiky sousedství se Ukrajina stala první mezi zeměmi Tacis, příjemce evropského instrumentu institucionálního vývoje TAIEX (Technical Assistance Information Exchange), který poskytuje krátkou dobou technickou pomoc v otázkách sbližování národní legislativy do norem a standard EU a jejich následné účinné realizace.

Během období zavedení instrumentů TAIEX na Ukrajině (září 2006 - říjen 2008) k účasti v akcích, které byly organizovány v rámci programu TAIEX v zahraničí, byli pozváni představitelé Ministerstva dopravy a spojů na Ukrajině a představitelé státní letecké správy.

## **4 Euro 2012 a jeho dopad na integraci Ukrajiny do dopravní struktury EU**

Mistrovství Evropy ve fotbale 2012 se bude konat v Polsku a na Ukrajině v období od 7.června do 1. července 2012.

Evropská unie poskytuje Ukrajině technickou podporu v rámci projektu "Podpora integrace dopravního systému Ukrajiny k Trans-evropské dopravní síť" .V poslední době se v Ministerstvu dopravy a spojů se konalo už druhé zasedání Řídícího výboru z realizace projektu. Realizace projektu je zaměřena na 29 měsíců, tak pro Euro-2012 Ukrajina výrazně zlepší dopravní spojení se zeměmi EU.

Evropa má zájem o spolupráci s Ukrajinou, protože čtyři z devíti tranzitních koridorů, trans-evropské dopravní sítě, jsou v Ukrajině. Ministerstvo dopravy a spojů obdrží na realizace strategie a akčního plánu integraci dopravy do Trans-evropské dopravní sítě 6 milionů eur.

Práce na integraci dopravního systému Ukrajiny k Trans-evropské dopravní síť již probíhá v plném proudu. Hlavními oblastmi jsou dopravní politika, železniční doprava, silniční infrastruktura, silniční doprava, námořní a vnitrozemská vodní doprava, letiště a letecká doprava. Evropané chtějí rychle a bezpečně přepravovat jejich náklady přes Ukrajinu všechny druhy dopravy. Není pochyb o tom, že z integrace prospěch budou mít také zahraniční fanoušci, kteří budou cestovat na Ukrajinu, na zápasy Euro-2012.

V rámci projektu pracovníci Ministerstva dopravy, Statní služba silnic, Ukrajinské Železnic a dalších dopravních organizací, zlepší jejich kvalifikace. Tréninkový program, vytvořený evropskými odborníky, byl zahájen letos v říjnu a bude pokračovat až do února 2010.

Akční plán Ukrajina - EU, přijaty v únor 21, 2009, otevírá pro Ukrajinu perspektivy pro partnerství, ekonomickou integrace a spolupráce. Na toto upozornil Ministr dopravy a spojů Ukrajiny Josef Vinsky na Startovním jednání o realizaci na Ukrajině projektu Twinning "Podpora vývoje a implementace dopravní politiky na Ukrajině", které se konalo 31. března v Ministerstvu dopravy.

Ministr zdůraznil následující strategické možnosti, jak vzájemně otevření ekonomických systémů Ukrajiny a zemí Evropy a další snižování počtu obchodních bariér. Nutným předpokladem pro to je adaptace legislativy Ukrajiny k normám a standardům EU. *"Klíčová politika ministerstva spočívá v tom, aby dopravní systém Ukrajiny byl maximálně přizpůsobený standardům a normám platným v EU"*<sup>1</sup>- říká Joseph Vinsky.

Hlavními úkoly projektu Twinning je zlepšení řízení dopravní infrastrukturou a její financování, zdokonalení tarifkace v odvětví dopravy, vytváření institucionální reformy, hodnocení a zlepšování stávající legislativní baze.

Ministr poznamenal řadu postojů ohledně strategie rozvoje odvětví, kterou Ministerstvo zavádí v rámci program činností vlády "Ukrajinský průlom: pro lidi, ne politici". Hlavními cíly v dopravním komplexu do roku 2012, podle Josefa Vinského je zvýšení efektivnosti státního řízení odvětví, vypracování koncepce formování dopravní politiky a cílových programů zaměřených na rozvoj odvětví, zvýšení bezpečnosti přepravy všemi druhy dopravy, intenzivní obnova základních výrobních fondů, zlepšování legislativy v otázkách rozvoje dopravního komplexu, realizace tranzitního potenciálu Ukrajiny. *"Hlavně, chci zmínit že příprava objektů dopravního komplexu pro Euro 2012, je úkol, který má zásadní význam pro nás"*<sup>2</sup>- řekl Josef Vinsky.

<sup>1,2</sup>- "K EVRO-2012 Ukrajina integruje svůj dopravní systém do EU"/ Informační centr «Ukrajina-2012»/ <http://euro2012.ukrinform.ua/> 05.10.2009

## **5 Problémy a perspektivy rozvoje dopravního systému Ukrajiny v podmínkách jeho začlenění do evropských dopravních struktur**

Úroveň rozvoje dopravního systému státu - jeden z nejdůležitějších prvků technologického pokroku a civilizovaností. Potřeba v vysoce rozvinutém dopravním systému je ještě zesílená při integraci do evropské a světové ekonomiky, dopravní systém se stává základem pro efektivní vstup Ukrajiny do světového společenství a umístění na místě, které odpovídá úrovni vyspělého státu.

Od roku 1990 se v Ukrajině rozšířila vážná obecná ekonomická krize, charakterizovaná změnami v dopravo-ekonomických vazbách, změnou komoditní struktury zahraničního obchodu, stárnutím dopravních prostředků, neuváženou celní politikou týkající se tranzitu.

Snížení poptávky po dopravních službách uvolnilo přepravní a propouštěcí možnosti dopravními komplexu, a přispělo ke stabilizaci objemu práce v dopravním systému, co by nepotřebovalo "zbytečných" investic. Ale opotřebení základních fondů ve všech druzích dopravy překročilo všechny možné hranice. Technický stav dopravy se stává kritický.

Jedním z hlavních problémů na Ukrajině, pokud jde o její začlenění do jednotného evropského železničního systému, je přechod šířky ukrajinské železniční koleje (1524 mm) do evropské normy (1435 mm) jako v Polsku, Slovensku, Maďarsku, Rumunsku a další. Nyní na hranici s těmito zeměmi jsou složité systémy přenosu lokomotiv a pohyblivých souprav vlaků z koleje na koleje, což výrazně snižuje efektivitu práce železniční dopravy, zejména v čase. Musíte také zaručit do evropského programu výstavbu rychlostních železničních magistrál (rychlost 200-300 km / h). [5, s. 364]

Značnou část zařízení železniční infrastruktury je nutné uznat jako zastaralé, jelikož nesplňují moderní požadavky pro výkon jejich základních funkcí. Za prvé se jedná o nádraží stanic, hotely, prostředky komunikace a řízení provozu vlaků. Technicko-ekonomické provozní charakteristiky železnice se také snižují z důvodu rozdílu ukrajinské koleje od západně-evropské koleje, což má zvláště negativní dopad

na zahraniční a tranzitní přepravy. Jako opatření ke zlepšení efektivnosti železniční dopravy jsou nutné rekonstrukce a modernizace, částečný přechod, postupné vyřazování přebytečných a výstavba nových zařízení.

Problémy rozvoje námořní dopravy se vztahují zejména k významnému morálnímu a fyzickému opotřebení plavidel a přístavních zařízení (zejména prostředků zpracování nákladů). Průměrný věk plavidel obchodního zaměření je vyšší než 15 let, a některé přístavy západních zemí zakazují vstup takových plavidel z takovým termínem provozu. Přístavní infrastruktura není určena pro nové technologie přístavních prací, což výrazně snižuje produktivitu portů (do 50% produktivity přístavů v západních zemích) a jiných druhů dopravy (především železniční), spojených s zpracováním nákladů. [2, s. 18]

Obrovská část plavidel obchodních flotily je nízko nákladová. Průměrný výtlak ukrajinských lodí je o 3-5 krát menší, než je výtlak v zemích, jako jsou USA, Japonsko, Řecko, atd. .. Je třeba všimnout si, že strukturální změny flotily směrem k zvětšení průměrného výtlaku v budoucnu podmíní nutnost řešení řady problémů, které vyžadují značné investice.

V současné době hlavním omezujícím faktorem intenzivního využívání říční dopravy v oblasti evropské integrace je zastaralá materiálně-technická báze, nízká úroveň mechanizace manipulačních prací, velké fyzický a mravní opotřebením plavidel, malá část uzavřených nákladů v celkovém objemu, nedostatek přeprav pomocí systému "tlačný remorkér/vlečnick". Říční doprava v statě má pomocní povahu, se zaměřením na velké zásilky nákladů (hlavně stavební materiály) a nemůže soutěžit o ceny a služby s železniční dopravou. Efektivita říční dopravy na Ukrajině je mnohem nižší (kolem 20%) ve srovnání s vyspělými zeměmi, které mají podobné zdroje tohoto druhu dopravy.

V případě silniční dopravy silnice na Ukrajině nesplňují evropské standardy v mnoha ukazatelích, včetně například: rychlost přepravy, tlak na nápravu, zabezpečení moderními dopravními znaky a značeními, potřebným počtem stanic technické a lékařské pomoci, výživy a odpočinku, tankování, telefonování a další. Prakticky absence silnic (dálnic) kategorie 1 s několika-řadovým silničním provozem na vysokých rychlostech. Významného zlepšení vyžaduje materiálně-technická základná organizací, které zabývající se vývojem a údržbou sítí autodopravy.

Přítomnost mezinárodních dopravních koridorů na Ukrajině klade svůj otisk na fungování celé dopravní sítě státu. Je třeba poznamenat, že realizace projektů týkajících se dopravních koridorů, vyžaduje značných investic. Pouze v mezích Ukrajiny na začátečních etapách tyto projekty potřebují více než 2 miliardy dolarů. O rozsahu těchto problémů napovídá ten fakt, že pouze na potrubí uvedeného spojujícího ropovodu je zapotřebí více než 0,4 milionu tun kovu.

Komplexně je třeba uvést problémy, spojené s vývojem dopravního systému, identifikovat úkoly a způsoby jejich řešení, poskytnout jim dostatečnou podporu (finanční, materiálně-technickou, zdrojovou, organizační, právní, atd.), organizovat a realizovat proces vyplnění úkolů a opatření je možné pouze za podmínek vývoje a implementaci Státního programu vývoje dopravního systému Ukrajiny.

Proto pro zajištění vnějších obchodních vztahů Ukrajiny, udržení a posílení pozici domácích dopravních společností a podnikatelů na mezinárodních dopravních trzích, pro postupnou integraci dopravního systému Ukrajiny v Evropské a světové dopravní systémy je nutno splnit řadu výše uvedených cíle.

Jedním z určujících systémů, které poskytují nákladní a osobní přepravy na Ukrajině, je dopravní systém, na který jsou v tržních podmínkách stanovené vysoké požadavky na kvalitu, pravidelnost a spolehlivost dopravních spojení, bezpečností nákladu a bezpečnosti přepravy cestujících, termínů a ceny dodání. Podle tohoto stav dopravních komunikací na Ukrajině musí splňovat požadavky evropské integrace.

## Závěr

Doprava je jedna z nejdůležitějších infrastrukturních odvětví materiální výroby, která zajišťuje výrobní a nevýrobní potřeby hospodářství a obyvatelstva ve všech druzích přepravy. Stabilizace ekonomiky, její vzestup a strukturální reformy, rozvoj zahraničních oblastí činnosti, zlepšení životní úrovně obyvatelstva závisí v určité míře na efektivním fungování dopravy.

Formace na Ukrajině národně-ekonomického systému tržního typu, úsilí v budoucnu vstoupit do Evropského hospodářského systému staví před hospodářstvím požadavky reorganizaci dopravních a ekonomických vazeb, zvýšení základních technických a ekonomických ukazatelů výkonnosti všech druhů dopravy. Snížení nákladů na dopravu a zvýšení jakostních a kvantitativních ukazatelů přepravy je jedna z hlavních problémů v reorganizaci dopravního systému Ukrajiny.

I když na Ukrajině se rozvíjí všechny druhy dopravy, má hlavní roli v dopravních a hospodářských vazbách železnice. V ní podílí více než polovina oběhu nákladů, jejichž podíl se na celkovém obsahu nákladů v posledních letech snížil z důvodu urychlení vývoje nových druhů přeprav. Současné zaměření urgentních přeprav zboží a cestujících hlavně na letecké a silniční druhy dopravy zvyšuje výdaje a komplikuje otázku zlepšení efektivity fungování celého dopravního systému, vede k výraznému nárůstu specifických pracovních a palivo-energetických výdajů. To zase negativně ovlivňuje výrobní cenu přeprav a vyžaduje větších kapitálových investic do rozvoje tohoto sektoru národního hospodářství.

V současné době se stav dopravního systému Ukrajiny nelze považovat za uspokojivý. Většinu infrastrukturních objektů dopravy je třeba uznat jako zastaralou, a takovou, které nesplňuje moderní požadavky z ohledu plnění svých základních funkcí. Především se jedná o železniční a silniční dopravu. Zejména silniční tahy nesplňují Evropské normy v mnoha ukazatelích. Problémy v námořní a říční dopravě jsou spojené s významným fyzickým a morálním opotřebením prostředků.

Na Ukrajině jsou k dispozici potřebné počáteční podmínky pro vznik moderního systému dopravních komunikací, které by byly v souladu s evropskými standardy. Jedná se zejména o: o potřebě radikální změny technického vybavení

odvětví a významné organizační změny ve všech druzích dopravy; dostatečná surovinová základna a úroveň rozvoje techniky a technologie; přítomnost kvalifikovaného pracovního potenciálu a předních vědecko-technologických projektování; příznivé přírodně-klimatické a geografické charakteristiky území; konkurenceschopné vědecké projekty, které prošli expertizou a jsou připraveny k realizaci; zájem zahraničních investorů o alokaci kapitálu na Ukrajině; trend směrem k mezinárodnímu uznání Ukrajiny Světovým společenstvím, jako evropského státu, se kterým je žádoucí mít stabilní obchodní vztahy na široké a dlouhodobé základně a který v budoucnu bude mít vliv na klíčové otázky evropské politiky.

Kromě toho je ještě jeden problém, jehož řešení se musí provést v blízké budoucnosti, tj. možnost vstupu do evropského dopravního systému. To vyžaduje především vytvoření rychlostních dálnic a hlavních železničních vedení, rozvinuté turistické infrastruktury, soulad vozového parku s ekologickými podmínkami.

Doprava Ukrajiny vyžaduje jakostní aktualizaci s cílem zlepšení kvality dopravních služeb, maximalizování úspor paliva, zajištění bezpečnosti dopravy, životního prostředí a pohodlí přepravy.

Analýza jen nejzávažnějších problémů ve fungování různých druhů dopravy, které čekají na naléhavé řešení, svědčí o jejich složitosti při stanovení hodnoty celkového rozvoje ekonomiky Ukrajiny. Jejich realizace vyžaduje velkých investic a obtížných organizačních rozhodnutí. Objektivně se stalo, že nyní se musí řešit problémy, které mají zásadním způsobem ovlivňovat organizační, technickou, technologickou stranu politiky v odvětví dopravních komunikací.

## Zdroje

1. Obecný kurs dopravy: učební pomůčka/Paranukyan.V.E/2004/138 stranek.
2. Koncepce reformování dopravního sektoru Ukrajiny/Cvjetov Y.N./Sokol L.M/Fedjushyn J.N/2007/67 stranek.
3. Rozmístění produktivních sil/Tarangul L.A/Gorlenko.I.O/2005/264 stranek.
4. Vstup do ekonomické a sociální geografie/Golykov A.P/2008/320 stranek.
5. Sociálně-ekonomická geografie Ukrajiny: učební pomůčka/redakce Šabliji/2005/608 stranek.
6. Rozmístění produktivních sil Ukrajiny: učebně-metodická pomůčka pro samostatné studium disciplín/Doroguncev S.I/Pitjurenko J.P/Olijnyk J.B/2006/364 stranek.
7. Mezinárodní dopravní koridory na Ukrajině/časopis #1/2003
8. <http://www.mintrans.gov.ua>
9. <http://www.uz.gov.ua/>
10. <http://www.ukraine-international.com/ua/main.html>
11. [http://www.qclub.org.ua/energy\\_issues/energy\\_transportation/gas/](http://www.qclub.org.ua/energy_issues/energy_transportation/gas/)
12. <http://www.ukrtransgas.naftogaz.com/>
13. <http://euro2012.ukrinform.ua/>