

Якщо взяти конкретний випадок, наприклад верстат ШЛПС, в аспіраційну систему якого поступає пилоповітряна суміш з концентрацією пилу 4 г/м^3 [5], то стає очевидним, що маса пилу за рахунок виділеної з повітря вологи, що конденсувалася на частинках пилу, може зрости у 2,2 раза, з покращенням при цьому умов коагуляції. Таким чином, в інерційному пиловідділювальному апараті, наприклад циклоні, очищення повітря від скоагульованого і зволоженого пилу відбудеться значно ефективніше. Для вловлювання сухого пилу циклони практично непридатні.

Описані в таких випадках режими можуть відрізнятися від реальних, однак тенденції, описані при різниці температури в приміщенні та за його межами, зберігаються. Свідченням цього є якісна робота циклонів на деревообробних підприємствах взимку та недостатньо ефективна – у літний період.

Висновки. Підсумовуючи описані процеси, можна зробити такі висновки:

- зниження температури повітря під час його подачі на очищення може супроводжуватися виділенням з повітря певної кількості вологи, що знімає статичні заряди з частинок пилу, підвищує масу частинок пилу та допомагає коагуляції пилу в інерційних пиловловлювачах.
- підвищення температури повітря під час подачі повітря на очисні установки (зокрема інерційні) негативно впливає на якість очищення. Як допоміжний захід можна рекомендувати фарбування трубопроводів та очисних споруд у білий (світловідбиваючий) колір для запобігання нагріванню сонячним промінням.
- осадженню деревного пилу може сприяти конденсація водяної пари під час подачі її безпосередньо в транспортний трубопровід у дозованих кількостях, що може поглинутись деревними відходами до досягнення рівноважної вологості.

Література

1. Соколов П.В. Сушка древесины. – М. : Изд-во "Лесн. пром-сть", 1968. – 364 с.
2. Озарків І.М., Білей П.В., Максимів В.М., Соколовський І.А., Сорока Л.Я., Ацбергер Й.Л. Теплові процеси деревооброблення. – Львів : РВВ НЛТУ України, 2008. – 262 с.
3. Кречетов И.В. Сушка древесины. – М. : Изд-во "Лесн. пром-сть", 1972. – 440 с.
4. Ивановський Е.Г. Резание древесины. – М. : Изд-во "Лесн. пром-сть", 1975. – 200 с.
5. Козориз Г.Ф. Пневматические транспортные системы дерево-обрабатывающих предприятий. – Львов : Изд-во "Выща шк." Изд-во при Львов. ун-те, 1985. – 128 с.
6. Иевлев Н.А. Пневматический транспорт на лесопильном заводе. – М. : Изд-во "Лесн. пром-сть", 1969. – 84 с.
7. Яворський Б.М., Детлаф А.А. Справочник по физике для инженеров и студентов ВУЗов. – М. : Изд-во "Наука", 1977. – 944 с.

УДК 332.32

*Асист. О.В. Князевська; студ. Г.В. Корецька;
студ. І.А. Подвальний – НУ "Львівська політехніка"*

ПІДСУМКИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Розглянуто транспортну галузь України, зокрема сектор автомобільного транспорту. Проаналізовано сучасний стан автотранспортних господарств і головні проблемні моменти державного рівня, що утруднюють розвиток галузі. Визначено основ-

ні цілі та завдання національної транспортної політики. Наголошено на тому, що для забезпечення перевірки ефективності функціонування системи правового регулювання ринку транспортних послуг має бути створено і ефективну систему контролю.

Ключові слова: автомобільний транспорт, транспортні послуги, транспортна політика.

*Assist. O.V. Knyazevska; stud. G.V. Koretska; stud. I.A. Podvalnyy –
NU "Lvivs'ka Politekhnik"*

Results and trends of automotive transport development in Ukraine

The article says about Ukrainian transport branch especially about motor transport. The automotive sectors and key problem issues on a state level which make difficulties for the branch progress are analyzed. The main goals and tasks of the national transport politics are determined. There is an accent that there should be an effective control system for transport services market legal system regulation operating effectiveness control support.

Keywords: motor transport, transport services, transport politics.

Постановка проблеми. Транспорт є ключовою ланкою спеціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки. Без ефективної роботи цієї галузі неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи [1].

Автомобільний транспорт є могутнім сектором української економіки, що обслуговує практично всі галузі господарства і всі верстви населення, сприяє розвитку транспортно-економічних зв'язків і якості життя населення. Керуючись цими завданнями, Міністерство транспорту та зв'язку України шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики формує ринок транспортних послуг. Сьогодні повністю забезпечують потреби народногосподарського комплексу і населення у перевезеннях, зокрема й на автомобільному транспорті. Головним завданням Міністерства транспорту є забезпечення роботи перевізників [4].

Виклад основного матеріалу. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створює всі потрібні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

Через Україну пролягають потужні трансконтинентальні трубопровідні магістралі: газопроводи "Союз" (з Уралу в країни Європи) та "Уренгой – Ужгород" (із Західного Сибіру в країни Європи), а також нафтопровід "Дружба" (Західний Сибір – країни Європи). За 2007 р. через територію України пройшло 1990 млн т транзитних вантажів, з-поміж яких переважають автомобільні перевезення, що становлять 1255 млн т, енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки, бітумні речовини та мінеральні воски становлять 196 млн т, залізничний – 514 млн т, морський – 9 млн т, річковий – 15 млн т та авіаційний – 0,1 млн т. Основні результати такої діяльності зображено на рис. 1 та 2.

Динаміка перевезення вантажів пов'язана з тенденціями у виробництві в базових галузях промисловості, зокрема в машинобудуванні (приріст ви-

робництва за січень – жовтень становив 27,4 %), виробництві іншої неметалевої мінеральної продукції (18,6 %), металургійному виробництві та виробництві готових металевих виробів (9,9 %), добувній промисловості (2,9 %) та динамікою ділової активності підприємств інших сфер економіки.

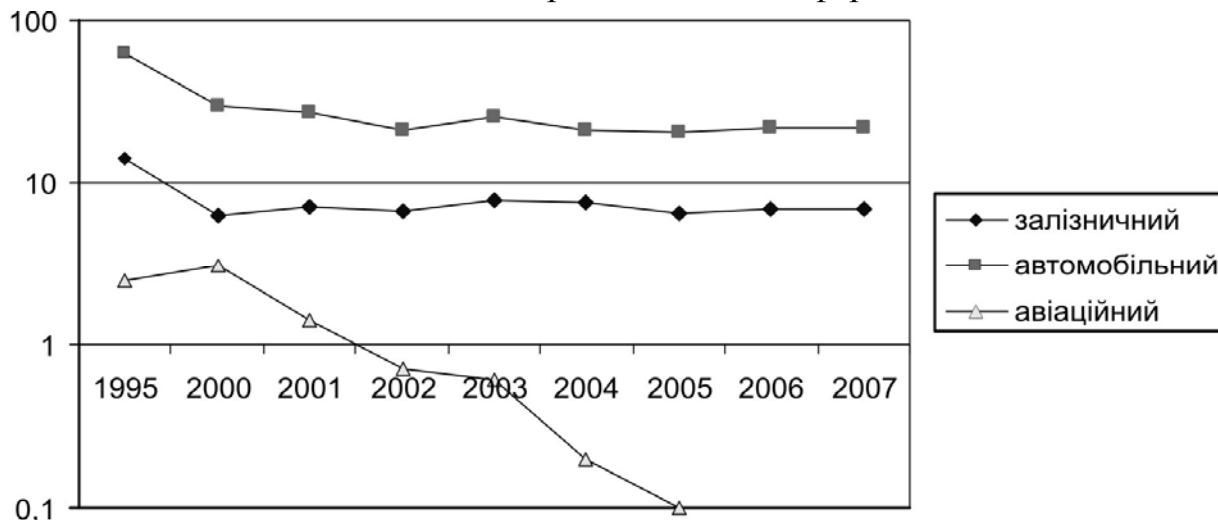


Рис. 1. Перевезення вантажів за видами транспорту

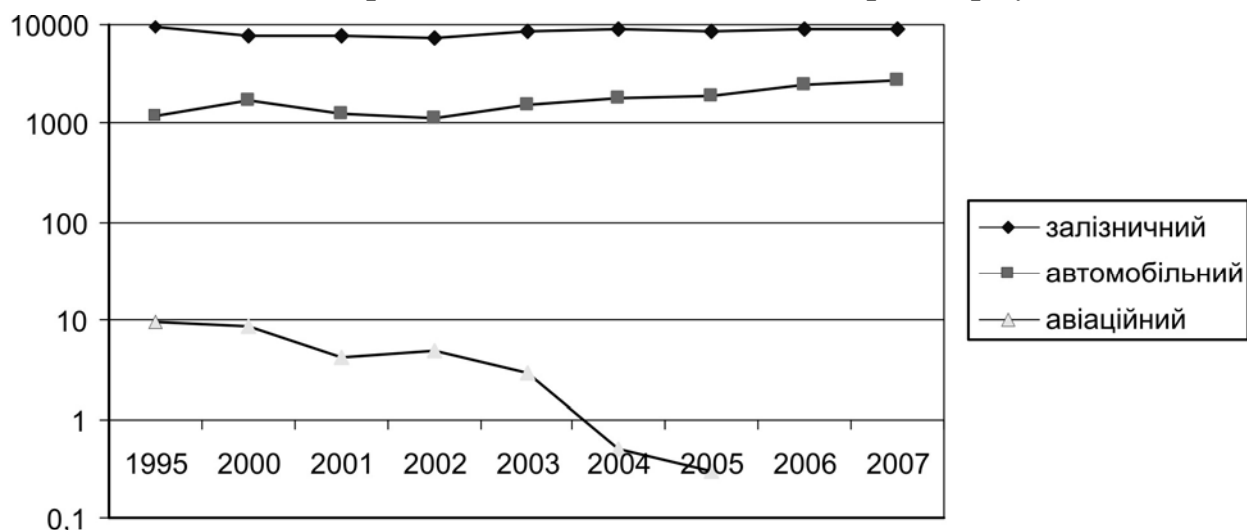


Рис. 2. Вантажообіг за видами транспорту

Високі темпи зростання перевезення вантажів на початку 2008 р. (січень – 114,3 %; січень – лютий – 113,7 %) були пов'язані одночасно з високим темпом приросту промислового виробництва (115,8 % та 113,4 %, відповідно) та низькою порівняльною статистичною базою минулого року (95,8 % та 97,0 % відповідно). Поступове уповільнення темпів зростання виробництва в металургії, виробництві іншої неметалевої мінеральної продукції та добувній промисловості, а також істотне зменшення виробництва в сільському господарстві (94,6 % за підсумками січня – жовтня), призвело до уповільнення темпів приросту перевезення вантажів [3]. Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом відображено на рис. 3.

На автомобільний транспорт (з урахуванням перевезень фізичних осіб-підприємців) у січні – жовтні простежено найбільше порівняно з іншими видами транспорту зростання. Так, обсяг перевезень вантажів зріс на 14,2 %.

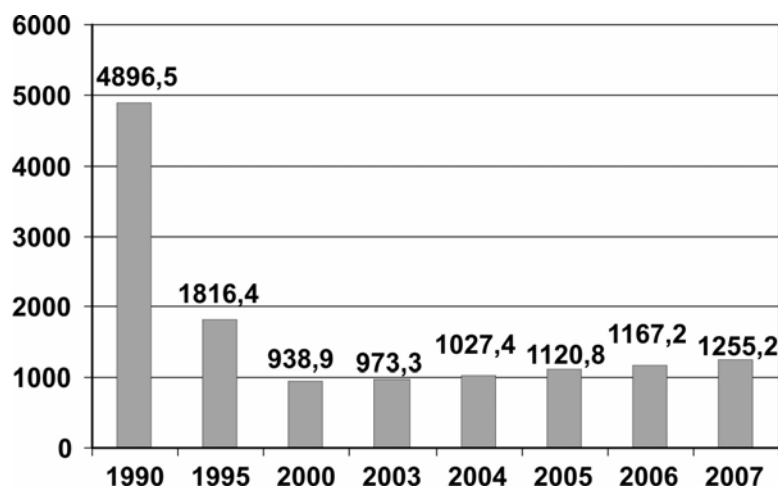


Рис. 3. Перевезення вантажів автомобільним транспортом

Варто також зазначити ріст вантажообігу – на 18,0 % (рис. 4). Це зумовлено зростанням промислового виробництва та активним залученням цього виду транспорту до перевезень вантажів як великими промисловими, так і малими приватними підприємствами завдяки його більшій відповідності вимогам замовників і вищій мобільності, порівняно з іншими видами транспорту. Збільшення кількості міжнародних перевезень відбулося за рахунок динамічного розвитку малого та середнього видів бізнесу, який активізував роботу з укладання договорів між українськими перевізниками й іноземними партнерами щодо надання послуг на міжнародних ринках перевезень і постійно зростаючим рівнем конкурентоспроможності вітчизняних перевізників [3].

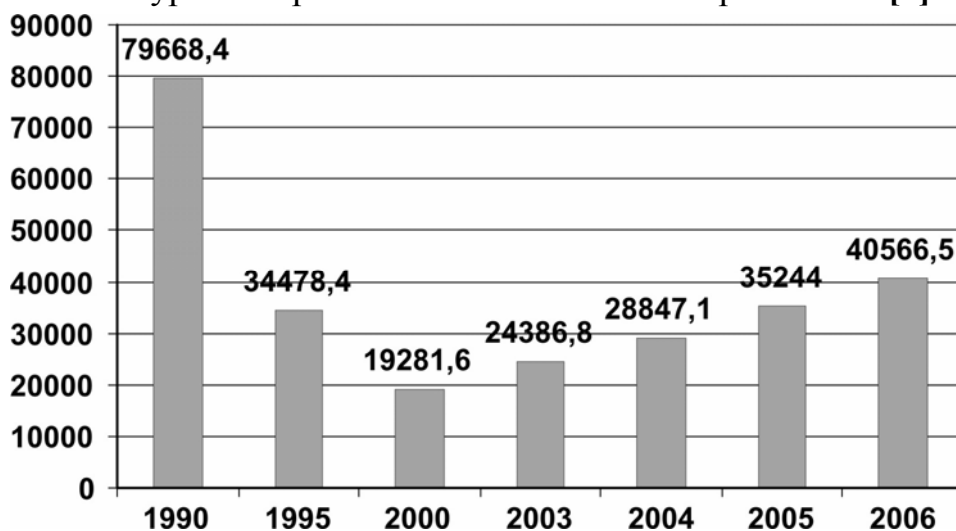


Рис. 4. Вантажообіг автомобільного транспорту в Україні

Ситуацію, що склалася в галузі, характеризують потребою оновлення рухомого складу за рахунок придбання автотранспортних засобів іноземного виробництва за відсутності українського виробника, який би задовольнив потреби перевізників. Практично, більшість автомобілів, які працюють на міжнародних перевезеннях, отримані українськими перевізниками як іноземні інвестиції або в оренду (лізинг) [4].

Сучасний етап розвитку економіки України відбувається під впливом кризової ситуації, що склалася у всьому світі. Це не може не відбитися на розвитку бізнесу в галузі транспорту та на українські підприємства, що фор-

мують сектор малого та середнього бізнесу. Кризові тенденції призводять до зменшення малого та середнього видів бізнесу. Укладання договорів між українськими перевізниками й іноземними партнерами щодо надання послуг на міжнародні перевезення поступово скорочуються. Придбання та оновлення нового рухомого складу українських перевізників характеризується спадом обсягів перевезень та витіснення з ринку транспортних послуг іноземних перевізників. Проте кількість зареєстрованих автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення постійно зростає.

Згідно з даними, які оприлюднив Міністр транспорту та зв'язку України Йосип Вінський, за 5 місяців 2008 р. завдяки підприємствам транспорту перевезено 290 млн т вантажів, що на 9 % більше, ніж у січні – травні 2007 р., зокрема транзитних вантажів залізничним транспортом – 31 млн т. Перевезено понад 2 млрд пасажирів, що на 7,2 % більше відповідного періоду минулого року. Порівняльна характеристика тенденцій розвитку за окремими видами транспорту наведено нижче у табл. 1.

Табл. 1. Питома вага окремих видів транспорту у загальному перевезенні вантажів, у %

	2000	2004	2005	2006	2007
Всього, зокрема	100	100	100	100	100
Залізничний	17,2	26,7	24,3	24,1	24,3
Автомобільний	82,8	73,2	75,7	75,9	75,7
Авіаційний	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Незважаючи на кризові явища світової економіки, загалом сучасний період розвитку ринку транспортних послуг характеризується високою інтенсивністю (рис. 5). Водночас спостерігається наростання структурних змін за рахунок тенденцій глобалізації. Найактуальнішими завданнями у сфері державного регулювання транспортної галузі є такі:

- визначення основної мети національної транспортної політики; розроблення і прийняття концепції розвитку ринку транспортних послуг в Україні;
- подальший розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів; кодифікація та гармонізація транспортного законодавства України тощо.

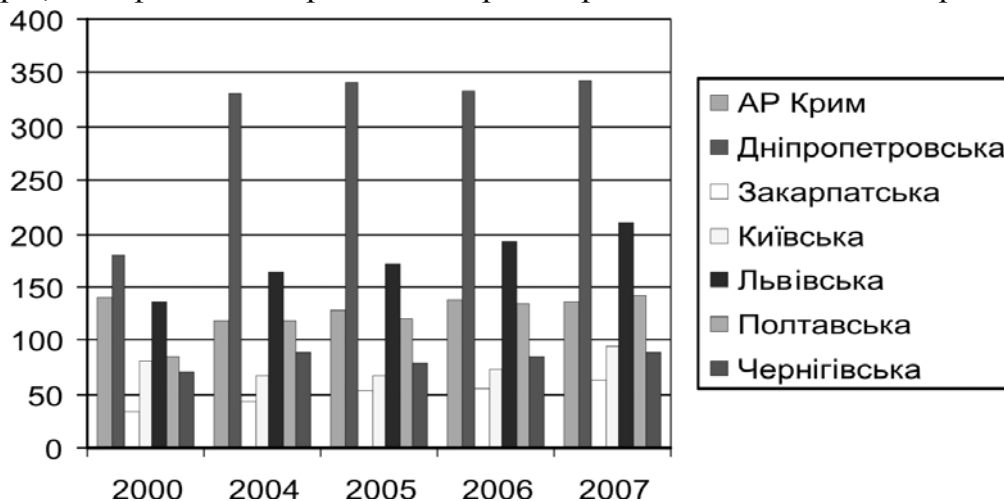


Рис. 5. Перевезення автомобільним транспортом (мільйонів)

Важливим у цьому аспекті є визначення поняття "транспортна політика", її місця в системі правової політики, а також співвідношення з категорією "економічна політика" держави. Так, транспортна політика – це діяльність не тільки державних органів влади, а й інших суб'єктів права (правників, науковців, економістів, юристів тощо), які можуть надавати свої консультації з приводу її формування, проте не бути державними службовцями. На підставі аналізу різних визначень транспортної політики вважаємо, що до основних завдань національної транспортної політики варто віднести такі:

- розвиток національного ринку транспортних послуг;
- розвиток загальнонаціонального ринку (внутрішньо-економічний чинник);
- подальший розвиток власне транспортної галузі;
- забезпечення участі держави у міжнародному товарообігу;
- правове забезпечення розвитку транспортної системи України [2].

Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. Відтак, доцільно визначитись, а що ж таке ринок з економічної точки зору, ринок з позицій законодавства і, насамкінець, що ж таке ринок транспортних послуг? Якщо узагальнити думки економістів з приводу визначення категорії "ринок", то можна виділити такі її аспекти:

- сукупність економічних відносин у сфері обміну, за допомогою яких здійснюється реалізація товарів;
- система економічних відносин, що виникають між виробниками у процесі реалізації ними товарів та послуг шляхом купівлі-продажу; відносини, які регулюються законами товарного господарства;
- увесь складний механізм руху благ та послуг у формі товарів та грошей у рамках суспільного відтворення на усіх рівнях економічної системи цього суспільства.

Згідно з п. 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363, транспортна послуга – перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів автомобільним транспортом.

У законодавстві України визначення ринку транспортних послуг немає. Проте є визначення фондового ринку, а також ринку фінансових послуг (ст. 2 ЗУ "Про цінні папери та фондовий ринок" від 23 лютого 2006 р.; п. 23 ст. 1 ЗУ "Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг" від 12 липня 2001 р.). Проаналізувавши ці визначення, схиляємось до думки, що:

- будь-який ринок передбачає наявність чіткого предмета купівлі-продажу – це можуть бути товари, роботи або послуги;
- ринок зумовлює наявність покупців і продавців товарів, робіт або послуг, а також посередників між ними (ринкова економіка хоча й базується на принципах саморегуляції, проте вимагає у певних випадках втручання держави, а тому держава в особі уповноважених державних органів також виступає учасником ринку);
- будь-який ринок у правовому аспекті не варто розглядати як сферу діяльності чи сукупність учасників; ринок – це, на нашу думку, система складних від-

носин між споживачами і продавцями, посередниками і продавцями, посередниками і споживачами, продавцями між собою, а також система відносин між усіма цими суб'єктами та державою;

- для ефективного функціонування ринку потрібне втручання держави, тому наявність владного, імперативного регулюючого впливу в певних питаннях забезпечення функціонування конкретного ринку – невід'ємна частина ринку.

Висновки. На підставі наведених міркувань ми вважаємо, що в найзагальнішому вигляді ринок транспортних послуг у господарсько-правовому контексті – це система відносин між перевізниками (експедиторами) та замовниками транспортних послуг, а також іншими учасниками та державою в особі уповноважених органів державної влади з приводу перевезення пасажирів і вантажів як на національному, так і на міжнародному рівні.

Для створення ефективної системи правового регулювання ринку транспортних послуг потрібно почати з формулювання і закріплення основних положень національної транспортної політики, а також на законодавчому рівні закріпити визначення основних понять "національна транспортна політика", "ринок транспортних послуг", "транспортні послуги" тощо. Проте для забезпечення перевірки ефективності функціонування системи правового регулювання ринку транспортних послуг має бути створено і ефективну систему контролю, оскільки регулювання і контроль тісно взаємопов'язані, повинні кореспондувати один одному, тобто окремим засобам правового регулювання відповідають певні засоби контролю.

Література

1. Стаття "транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку", журнал "економіст" № 6, червень 2007 р.
2. Економічна енциклопедія. – У 3-ох томах. – Т. 3. – К. : Вид-во "Академія", 2002. – 952 с.
3. Єдина-Україна. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до журн.: <http://diaspora.ukrinform.ua/news.php?id=39>
4. Бізнес-портал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до журн.: <http://www.business.if.ua/themes/business/material.asp?folder=1984&matID=2887>.
5. Управління у зв'язках із ЗМІ Секретаріату Кабінету Міністрів України 10.06.2008.
6. Закон України "Про цінні папери та фондовий ринок".
7. Закон України "Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг".

УДК 674.76.41

Ст. викл. Г.М. Лапідська; ст. викл. Г.М. Чайковська –
НЛТУ України, м. Львів

ТЕХНОЛОГІЯ ТА АВТОМАТИЗАЦІЯ ВИГОТОВЛЕННЯ ДЕРЕВ'ЯНОГО РЕЛЬЄФУ ПІД ЧАС ОЗДОБЛЕННЯ МЕБЛІВ

Розглянуто і проаналізовано багаторічний досвід успішного використання автоматичного обладнання для виготовлення дерев'яного рельєфу під час оздоблення меблів.

Ключові слова: фреза, різьблення, програмне управління, декоративні елементи.