

енергозбереження в транспортному комплексі може дати суттєвий ефект.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Немировский И.А. Барьеры на пути энергосбережения // Энергосбережение Энергетика Аудит. – 2007. – №10. – С. 30-32

2. Закон України «Про енергозбереження» № 75/94-ВР від 01.07.1994 // Відомості Верховної Ради. – 1994. – № 30.

3. Галузева програма енергозбереження та впровадження альтернативних видів палива на транспорті на 2006-2010 роки. Затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 09.02.2006 № 114.

4. Кобзар С. Экономия энергоресурсов на железной дороге: реальность и скрытый резерв // Всеукраинский промышленно-инновационный журнал ЭСТА. – 2006. – №48.

Аннотація. В статье рассмотрены пути энергосбережения в национальном хозяйстве, приоритетные направления развития электроэнергетики и энергосбережения в транспортном комплексе Украины.

Ключевые слова: энергоресурсы, электроэнергетика, энергетическая стратегия, энергосбережение, транспортный комплекс.

Summary. In article power savings ways to a national economy, priority directions of development of electric power industry and power savings in a transport complex of Ukraine are considered.

Keywords: power resources, electric power industry, power strategy, the power savings, a transport complex.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.614.073.235

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ПРИЧЕРНОМОРЬЯ И ПРИДУНАВЬЯ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Винников В.В., д.э.н., профессор (ОНМА)

Розглянуто роль річкового транспорту в Причорномор'я й Придунав'я як фактор входження України в міжнародну європейську мережу транспортних коридорів в умовах європейської інтеграції, напрямку розвитку, основні проблеми й шляхи їхнього рішення.

Ключові слова: транспортні коридори, річковий транспорт.

Постановка проблеми. Регионы различные интересы не только Украины, Причерноморья и Придунавья выделяются своим особенным геополитическим и геоэкономическим положением, где стыкуются и пересекаются Турции, Российской Федерации (см. рис. 1).

© Винников В.В.



Рисунок 1 - Основные транспортные коридоры, проходящие через Украину

Последние геополитические изменения в Черноморском регионе, а именно членство Румынии и Болгарии в Европейском союзе дали ЕС выход к Чёрному морю.

Для Украины это означает не только преимущества близости к Европейскому союзу, но и предполагает определённые риски. Основной риск заключается в конкуренции между государствами Черноморского бассейна, и в первую очередь за грузопотоки.

Выделение нерешенных проблем. Следует отметить, что положение Украины в этой ситуации критическое. Прежде всего, это связано с тем, что на протяжении многих лет не уделялось должное внимание такому стратегически важному региону как Украинское Придунавье. Имея значительный транспортно-распределительный потенциал, этот регион, благодаря выходу к трансевропейской артерии – реки Дунай, был и остаётся нашим южным окном в Европу.

Изложение основного материала. Сегодня одним из важнейших вопросов для транспортников

стран Черноморского региона – как дальше будут развиваться паневропейские транспортные коридоры в связи с расширением Евросоюза. Следует отметить, что Черноморская транспортная зона для Европы всегда была важной. При этом возрастает необходимость сотрудничества и интеграции этой зоны с коридором TRACESA (Восточная Европа – Чёрное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия). Европа заинтересована в создании качественных транспортных связей и услуг, без которых торговля между Западом и Востоком не может нормально развиваться. Порты же Чёрного моря являются для Европейского союза воротами, через которые могут проходить в больших объёмах товары в Азию и из Азии. Перегруженность традиционных маршрутов, когда возникают новые регионы, генерирующие грузопотоки, такие как Западный Китай, Северная Индия и другие, обуславливают необходимость развития существующих и формирование новых логистических маршрутов (см. рис. 2).



Рисунок 2 - Перспективные транспортно-логистические маршруты

В этом объективно заинтересованы и страны Причерноморья и Придунавья. Чем активнее будет развиваться транспортная сеть, тем быстрее будет нивелироваться действующая региональная неравномерность. В Черноморском и Дунайском бассейнах она достаточно велика и по показателям

ВВП на душу населения, и по уровню безработицы.

Чтобы обеспечить в регионах социальную сплочённость и стабильность, сбалансированный экономический рост, необходимо следующее:

Проблеми транспортного комплексу України

- ув'язати периферійні зони регіону з економічними центрами Європи і Чорного моря;

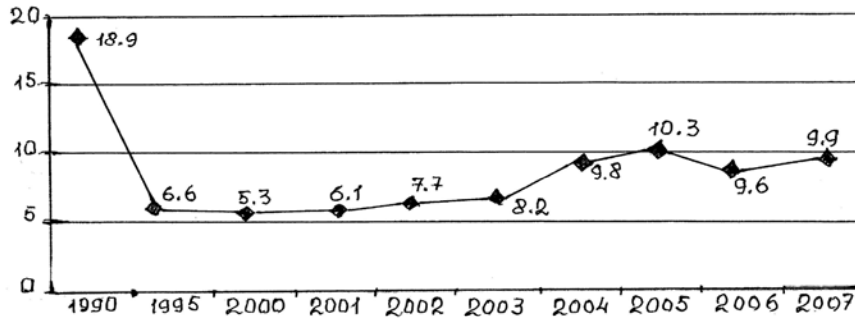
- створити сучасну портову інфраструктуру і наземні зв'язки з автомобільними дорогами і залізничними дорогами;

- утримувати вартість перевезень на мінімальному рівні, оскільки низькі затрати на транспорт привалять грузоперевозчиків, а це буде сприяти перетворенню

Причорномор'я і Придунав'я, і в частині їх портових систем, в найважливіший транспортний вузол міжнародних перевезень;

- за можливості розвивати внутрішні водні шляхи, особливо, такі як Дунай і Дніпр.

Слід особливо підкреслити, що стосовно останнього аргумента, то для України частка внутрішнього водного транспорту в загальному об'ємі перевезень є найнижчою, це підтверджує діаграма 1.

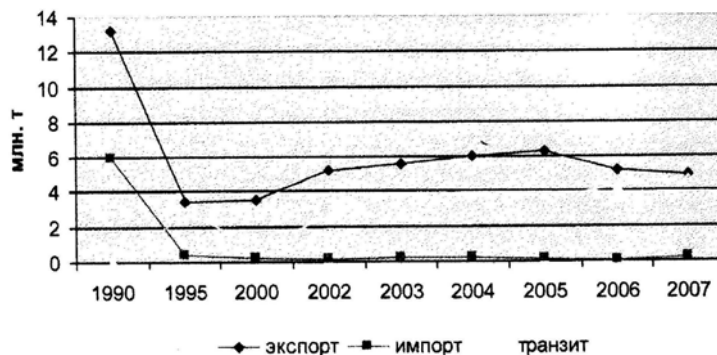


Діаграма 1 - Грузооборот морських торгових портів Українського Придунав'я в 1990-2007 роках, млн. тонн

Обсяги перевезень портів Рені, Ізмаїл і Усть-Дунайск становили в кінці 80-х років майже 20 млн. тонн, а вже в 2007 році менше 10 млн. тонн, т.е. зменшилися більш ніж в 2 рази. Сукупний виробничий потенціал портів Придунав'я використовується не більш ніж на 30-40%. Найбільший резерв пропускної спроможності має Ренійський порт (до 14 млн. тонн). Його ефективного використання може сприяти тільки будівництво залізничної дороги в Рені. Без надійного залізничного зв'язку неможливо існування порту Рені, так як його відсутність порушує технологічний цикл функціонування підприємства і ставить під сумнів перспективи його подальшого розвитку.

Серед Придунайських морських портів тільки Ізмаїльський демонструє позитивну динаміку розвитку і через декілька років може вийти на плановану проектну спроможність, яка становить майже 8 млн. тонн. При цьому слід врахувати, що пропускна спроможність залізничної гілки Одеса – Ізмаїл обмежена і потребує модернізації.

Загальна перевалка вантажів морськими торговими портами Українського Придунав'я з 1990 по 2007 рік зменшилася майже в 2 рази (див. діаграма 2).



Діаграма 2 - Перевалка вантажів портами Українського Придунав'я за видами плавання, млн. тонн

Найбільше падіння спостерігається в 2000 році за рахунок зменшення обсягу перевалки транзитних вантажів до 1,3 млн. тонн. В структурі

Следует отметить, что в 2004 году вырос объём транзита грузов на 44% в Дунайской группе портов по сравнению с 2003 годом за счёт открытия пути для прохода судов по украинской части дельты Дуная. Динамика грузооборота Дунайской группы портов по видам плавания говорит о том, что несмотря на то, что доля экспорта в общем объёме перевозки грузов составляет 50%, а импорта 2%, доля импорта с каждым годом возрастает, что влияет на рост негативного сальдо внешнеторгового оборота по области.

Так, за 2 года (с 2005 по 2007) объём переработки портами экспортных грузов снизился на 22%, импортных – увеличился в 3 раза.

Одним из условий стабильной и перспективной работы отрасли является существование глубоководного судового хода через дельту Дуная. Основной проблемой развития транспортного комплекса украинского Придунавья является непоследовательная политика государства и влияние внешних факторов. В этом случае наиболее оптимальным маршрутом является гирло «Быстрое». За время функционирования глубоководного судового хода (ГСХ) «Быстрое» (август 2004 г. – апрель 2006 г.) ним воспользовалась 957 судов, из них 48,4 под иностранным флагом. Проектная мощность первой очереди ГСХ составила 1750 судов, на полную мощность – 2550. Для сравнения: мощность нашего конкурента Сулинского канала в Румынии ограничена 1500 судопроходами. Тариф прохода по Быстрому был 2,5 раза меньше, чем у конкурента. Кроме того, через природное гирло «Быстрое» имеется возможность осуществлять проводку судов круглосуточно и одновременно в обоих направлениях, что является индикатором конкурентоспособности данного маршрута, а значит и его перспективности.

Роль речного транспорта в общей транспортной системе в значительной мере определяется географическим расположением его водных путей и сезонностью их использования. Сезонность несколько снижает эффективность работы водного транспорта, однако не следует забывать, что существует сезонность и в перевозках, а именно сезонность перевозок продукции сельского хозяйства, отсюда, какую роль может играть речной транспорт в развитии экономики Причерноморья и Придунавья в этот период.

Этот вид транспорта идеальный для перевозок массовых грузов, поэтому является конкурентоспособной альтернативой как железнодорожному, так и автомобильному транспорту. В структуре грузовых перевозок очень высокая часть минеральных и строительных материалов – около 42%, металлов (включая

металлолом) – более 13% и энергетических материалов – около 12% [3].

Дунай – вторая после Волги по протяжённости, водосборной площади и среднегодовому стоку река Европейского континента – берёт своё начало на территории Германии в горах Шварцвальда в месте соединения двух горных потоков Бреге и Бригах на высоте 678 метров над уровнем моря. В Чёрное море река впадает тремя основными гирлами: Килийским (северным), Георгиевским (южным) и расположенным между ними Сулинским гирлом.

Длина Дуная от места зарождения до Чёрного моря – 2783 км. Дунай протекает по территории девяти государств: Германии, Австрии, Словакии, Венгрии, Сербии и Черногории, Болгарии, Румынии и Украины. В бассейне реки общей площадью 817 тыс. км размещена часть территорий ещё 8 европейских государств.

Географическую границу бассейна формируют около 120 притоков Дуная, часть из них судоходная, однако для внешнеэкономических перевозок грузов практическое значение имеют притоки Сава, Тиса, Драва.

По территории Украины протекает Килийское гирло по всей его длине от устья до мыса Измаильский Чатал (длина 116 км) и участок основного русла Дуная от мыса Измаильский Чатал до украинско-румынской границы в устье р. Прут (35 км). Украине принадлежит левый, Румынии – правый берег Килийского гирла и основного русла Дуная в принятых границах.

С введением в эксплуатацию канала Майн-Дунай в 1992 г. Дунай стал частью трансевропейской воднотранспортной магистрали Рейн – Майн – Дунай, что соединил Чёрное и Северное моря. Суда придунайских стран, включая Украину, получили возможность выхода на Рейн и другие внутренние водные пути ещё пяти европейских стран – Нидерландов, Бельгии, Франции, Швейцарии, Люксембурга.

Следует отметить, что в то время как в Европе успешно развивается внутренний водный транспорт, Украина, к сожалению, до сих пор не присоединилась к важнейшему для речного транспорта Европейскому соглашению (1966 г.). По судоходным каналам Рейн – Майн – Дунай и разветвлённой системе внутренних водных путей и устьевых портов Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца груз может быть доставлен внутренним водным транспортом практически по всей Европе. Для Украины перспективны внутренние маршруты Одер – Висла – Припять – Днепр и Западная Двина – Припять – Днепр с устьевыми портами Рига – Херсон.

Развитие международных транспортных коридоров (МТК) – одно из условий интеграции в ЕС, курс, на который взяла и Украина, а также

важная форма реализации её как транзитного государства.

Общая идея, принципы создания и функционирование международной европейской сети транспортных коридоров были сформулированы в декларациях паневропейских конференций в 1991-2005 годах. Они создавались для обеспечения торгово-экономических и социальных связей между Европейским союзом и странами Центральной и Восточной Европы.

Через Украину проходят и соединяют её с транспортными сетями Западной Европы следующие транспортные коридоры:

МТК №3 – с Польшей и Германией, обеспечивая выход к странам Бенилюкс, Франции и Великобритании;

МТК №5 через Венгрию, Словакию и Хорватию – с Италией, Францией, Испанией и Португалией;

МТК №7 речной, проходит по Дунаю – с 11 странами южной Европы;

МТК №9 проходит с севера на юг – с Финляндией, странами Балтии, Белоруссией, Российской Федерацией, Молдовой, Румынией, Болгарией и Грецией.

В последнее время большое внимание уделяется развитию трансконтинентальных транспортных связей, в частности, евроазиатских:

1. Транссибирский: Европа – РФ – Япония, с развилками на Казахстан, Монголию, Китай, Корею.

2. TRACEKA: Восточная Европа – Чёрное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия.

3. Южный: Юго-восточная Европа – Турция – Иран, с ответвлением на Центральную Азию (Китай), Южную и Юго-восточную Азию.

4. «Север - Юг»: Северная Европа (МТК №9) – РФ, с ответвлением на Кавказ – Персидский залив, до Центральной Азии и через Каспийское море до Ирана.

В Черноморском регионе для Украины 7-й международный (водный) транспортный коридор имеет приоритетное значение, который включает до 10 паневропейских транспортных коридоров.

Аннотация. Рассмотрена роль речного транспорта в Причерноморье и Придунавье как фактор вхождения Украины в международную европейскую сеть транспортных коридоров в условиях европейской интеграции, направления развития, основные проблемы и пути их решения.

Ключевые слова: транспортные коридоры, речной транспорт.

Summary. The considered role of the river transport in Prichernomorie and Pridunavie as factor of the entering the Ukraine in international european network transport corridor in condition of the european integration, directions of the development, main problems and way of their decision.

Keywords: transport corridors, river transport.

Он гармонично увязывается с другими действующими транспортными путями международного значения. Особо перспективными являются его связи с железнодорожными, водными и воздушными путями Украины, Российской Федерации, Казахстана, Ирана и другими восточными странами.

Выводы. Возобновление украинской части 7-го МТК способствует:

- интеграционным процессам Украины с Европейским союзом;

- развитию экономических связей между европейскими и восточными странами;

- участию украинского речного флота в перевозках по Дунаю;

- устранению монополии одной страны с выходом Дунай – Чёрное море, для создания цивилизованных рыночных условий в перевозках грузов между Востоком и Западом по трассе VII-го МТК;

- стратегическим и политическим интересам Украины и её влияние на Причерноморский и Придунайский регионы.

Поэтому успешная интеграция Украины в международную экономику невозможна без стойкого развития национальной транспортной системы и роста объёмов транзитных перевозок.

Если эти проблемы успешно решить, то уже через 5-10 лет ситуация стабилизируется, и Украина сможет усилить свои позиции и статус морской страны с расширенным водным транспортом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Порты Украины – 2008. - №6.
2. Винников В.В., Гармаш Н.А. Экономические аспекты эффективного функционирования морских портов в системе международных транспортных коридоров. Монография/Одесская национальная морская академия. – Одесса, Автограф, 2008. – 182 с.
3. Статистичний щорічник України за 2003 рік/ Державаний комітет статистики України. – К.: Консультант, 2004. – 630 с.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.