

Економічні науки

УДК 330

Войнова Христина Володимирівна

здобувач вищої освіти

Факультету управління і технологій

Державного університету інфраструктури та технологій

Войнова Кристина Владимировна

соискатель высшего образования

Факультета управления и технологий

Государственного университета инфраструктуры и технологий

Voinova Khrystyna

Higher Education Applicant of the

Faculty of Management and Technology of the

State University of Infrastructure and Technology

**ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНО-РОЗПОДІЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ
ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ
ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНО-РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОГО
ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНСКОГО ПРИДУНАВЬЯ В СИСТЕМЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
PROBLEMS OF TRANSPORT DISTRIBUTION POTENTIAL OF THE
UKRAINIAN TRANSDANUBIA IN THE SYSTEM OF INTERNATIONAL
TRANSPORT CORRIDORS**

Анотація. Проаналізовано транспортно-розподільчого потенціалу українського Придунав'я в системі міжнародних транспортних коридорів.

Ключові слова: Українське Придунав'я, міжнародні транспортні коридори, трансєвропейська транспортна мережа.

Аннотация. Проанализированы транспортно-распределительного потенциала украинского Придунавья в системе международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: Украинское Придунавье, международные транспортные коридоры, трансевропейская транспортная сеть.

Summary. The transport and distribution potential of the Ukrainian Transdanubia in the system of international transport corridors is analyzed.

Key words: The Ukrainian Transdanubia, international transport corridors, the trans-European transport network.

Постановка проблема. Регіон Придунав'я виділяється своїм особливим геополітичним і гео економічним положенням, де перетинаються різні інтереси не тільки України, Молдавії і Румунії, але і безлічі інших країн.

Останні геополітичні зміни в Чорноморському регіоні, а саме членство Румунії і Болгарії в Європейському союзі дали ЄС вихід до Чорного моря.

Для України це означає не тільки переваги близькості до Європейського союзу, але і припускає певні ризики. Основний ризик полягає в конкуренції між державами Чорноморського басейну, і в першу чергу за вантажопотоки.

Положення України в цій ситуації критичне. Перш за все, це пов'язано з тим, що впродовж багатьох років не приділялася належна увага такому стратегічно важливому регіону як Українське Придунав'я. Маючи значний транспортний-розподільний потенціал, цей регіон, завдяки виходу до річки Дунай, був і залишається нашим південним вікном до Європи.

Актуальність теми полягає в залученні портів Придунав'я до міжнародних транспортних коридорів.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми транспортно-розподільчого потенціалу українського Придунав'я в системі міжнародних транспортних коридорів висвітлена в працях таких вчених, як: Балобанов А.О., Гончаров М.Ю., Котлубай М.І., Котлубай О.М., Макушев П.А., Примачов М.Т., Постан М.Я., Степанов О.М., Тараканов Н.Л., Цветов Ю.М. Вінніков В.В., Гармаш Н.А. та ін.

Мета статті. Аналіз транспортно-розподільчого потенціалу українського Придунав'я в системі міжнародних транспортних коридорів і новий підхід до розвитку транспортної інфраструктури в ЄС, головна мета якого — створення трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T).

Виклад основного матеріалу. Європа зацікавлена в створенні якісних транспортних зв'язків і послуг, без яких торгівля між Заходом і Сходом не може нормально розвиватися. Перевантаженість традиційних маршрутів обґрунтовує необхідність розвитку що існують і формування нових логістичних маршрутів.

У цьому об'єктивно зацікавлені і країни Придунав'я. Щоб забезпечити в регіонах збалансоване економічне зростання, необхідне наступне:

- пов'язати периферійні зони регіону з економічними центрами Європи і Чорного моря;
- створити сучасну портову інфраструктуру і наземні зв'язки з автомобільними дорогами і залізницями;
- утримувати вартість перевезень на мінімальному рівні, оскільки низькі витрати на транспорт привернуть вантажоперевізчиків, а це сприятиме перетворенню портових систем Придунав'я на найважливіший транспортний вузол міжнародних перевезень.

Обсяги вантажопереробки портів Рені, Ізмаїл і Усть-Дунайськ складали в кінці 80-х років майже 20 млн. тонн, а вже в 2007 році менше 10 млн. тонн, тобто знизилися більш ніж в 2 рази. Сукупний виробничий потенціал портів Придунав'я використовується не більше ніж на 30-40%.

Найбільший резерв пропускної спроможності має Ренійській порт (до 14 млн. тонн).

Серед Придунайських морських портів Ізмаїл демонструє позитивну динаміку розвитку і через декілька років може вийти на плановану проектну потужність, яка складає майже 8 млн. тонн.

В середині XIX століття міжнародна організація - Європейська Дунайська Комісія (ЄДК) почала будівництво Сулінського судноплавного каналу, який дозволив би морським судам заходити до Дунаю. З цією метою було випрямлено 10 ділянок дуже звивистого Сулінського гирла і зрізано 27 закрутів, довжина штучних каналу складала 31 км., а сам Сулінський рукав став коротший на 21 км. і перетворився майже на прямолінійний. Головним об'єктом Сулінського судноплавного каналу стала кам'яна струянаправляюча гребля у мису Ізмаїльський чатал в місці, де Великий Дунай розгалужується на Килійське і Тульчинське гирла.

В результаті будівництва цих гідротехнічних споруд в румунські Сулінське і Георгіївське гирла був направлений додатковий потік дунайської води, відповідно, через Килійське гирло води протікати стало менше. Крім того, цей процес виявився не одноразовим і постійним, а довготривалим і наростаючим, що викликало швидке відмирання рукавів в нерумунській частині дунайської дельти - в Килійській дельті. В даний час їх залишилося всього 13 з 56 або 73. І цей процес продовжується, причому з наростанням. Прискорена деградація гирл Килійської дельти викликана, без жодного сумніву, будівництвом в румунській частині дунайської дельти другого судноплавного каналу - Георгіївського, який будується за зразком Сулінського. В результаті, в українську частку дунайської дельти стала поступати ще менше води. Якщо в середині XIX століття через Килійське гирло протікало більше 70%, а через Тульчинське - близько 30% води дельти Дунаю, то в 1960 році в українські гирла поступало 62,5%, а на сьогоднішній день - вже менше 50%.

Однією з умов стабільної і перспективної роботи галузі є існування глибоководного суднового ходу через дельту Дунаю. Основною проблемою розвитку транспортного комплексу українського Придунав'я є непослідовна політика держави і вплив зовнішніх чинників. В цьому випадку оптимальним маршрутом є гирло «Швидке». За час функціонування глибоководного суднового ходу їм скористалася 957 судів, з них 48,4 під іноземним прапором. Проектна потужність першої черги склала 1750 судів, на повну потужність - 2550. Для порівняння: потужність нашого конкурента Сулімського каналу в Румунії обмежено 1500 судопроходами. Тариф проходження по Швидкому був 2,5 разу менше, ніж у конкурента. Крім того, через природне гирло «Швидке» є можливість здійснювати проводку судів цілодобово і одночасно в обох напрямках, що є індикатором конкурентоспроможності даного маршруту, а значить і його перспективності.

В той час, як в Європі успішно розвивається внутрішній водний транспорт, Україна, на жаль, до цих пір не приєдналася до найважливішої для річкового транспорту Європейської угоди (1966 р.). По судноплавних каналах Рейн - Майн - Дунай і розгалуженій системі внутрішніх водних шляхів і гирлових портів Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца вантаж може бути доставлений внутрішнім водним транспортом практично по всій Європі. Для України перспективні внутрішні маршрути Одер - Вісла - Припять-Дніпро і Західна Двіна - Припять — Дніпро.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів — одна з умов інтеграції в ЄС, курс на який узяла і Україна, а також важлива форма реалізації її як транзитної держави.

Загальна ідея, принципи створення і функціонування міжнародної європейської мережі транспортних коридорів були сформульовані в деклараціях пан'європейських конференцій в 1991-2005 роках. Вони

створювалися для забезпечення торговельно-економічних і соціальних зв'язків між Європейським союзом і країнами Центральної і Східної Європи.

Через Україну проходять і сполучають її з транспортними мережами Західної Європи наступні транспортні коридори:

- МТК №3 — з Польщею і Німеччиною, забезпечуючи вихід до країн Бенілюкс, Франції і Великобританії;
- МТК №5 через Угорщину, Словаччину і Хорватію — з Італією, Францією, Іспанією і Португалією;
- МТК №7 річковий, проходить по Дунаю - з 11 країнами південної Європи;
- МТК №9 проходить з півночі на південь - з Фінляндією, країнами Балтії, Білорусією, Молдовою, Румунією. Болгарією і Грецією.

Останнім часом велика увага приділяється розвитку трансконтинентальних транспортних зв'язків, зокрема, євразійських.

У Чорноморському регіоні для України 7-й міжнародний (водний) транспортний коридор має пріоритетне значення, який включає до 10 пан'європейських транспортних коридорів. Він гармонійно ув'язується з іншими транспортними шляхами міжнародного значення, що діють. Особливо перспективними є його зв'язки із залізничними, водними і повітряними коліями України, Казахстану, Ірану і іншими східними країнами.

Відновлення української частки 7-го МТК сприяє інтеграційним процесам України з Європейським союзом; розвитку економічних зв'язків між європейськими і східними країнами; стратегічним і політичним інтересам України і її впливу на Причорноморський і Придунайський регіони.

Тому успішна інтеграція України в міжнародну економіку неможлива без стійкого розвитку національної транспортної системи і зростання обсягів транзитних перевезень.

Одним з найважливіших питань залишається повномасштабне включення в «План дій стратегічного розвитку Придунайського регіону» ЄС Придунав'я України. На жаль, в нім чітко визначені межі дії від Кельхайма (Німеччина) до меж чорноморського побережжя Румунії. План передбачає фінансування Придунайських регіонів без фактичного включення України. У нім широко і повно висвітлені перспективи розвитку і фінансування всіх сфер життєдіяльності народів, що населяють береги Дунаю в раніше певних межах. Вирішення ситуації, що створилася, починати потрібно з власних ресурсів і можливостей.

Сьогодні по приводу майбутнього України задається немало риторичних питань. До зовнішньої агресії і політичної кризи додалася криза економічний. У прийнятій програмі Кабінету міністрів України нової транспортної політики немає, що неприпустимо для країни, що володіє таким транзитним потенціалом. Очевидно, що сьогодні до порядку денного варто включити питання про розвиток транзитного потенціалу України. Це питання тим більше актуальне в світлі підписання Угоди про асоціацію між Україною і ЄС, в якому міститься ряд положень, що стосуються роботи морегосподарського комплексу.

Наприклад, розділом 7 глави 6 Угоди визначаються принципи лібералізації сектора транспортних послуг. Так, в області міжнародних морських перевезень встановлюється режим найбільшого сприяння судам, які ходять під прапорами України або країн-членів ЄС або ж знаходяться в управлінні провайдера послуг, зареєстрованого в даних державах. Це, зокрема, розповсюджується на такі сфери, як доступ до портів, використання інфраструктури і портових послуг, послуг з обробки морських вантажів, складських послуг. Правда, проблема в тому, що судів під прапором України залишилося не так і багато. За роки незалежності тоннаж вітчизняного флоту скоротився в дев'ять разів. І поки що для відновлення флоту і статусу морської держави не було зроблено нічого. Тоді як обсяги

світових морських перевезень зростають, в Україні роль морського транспорту катастрофічно падає. Питома вага морських перевезень в загальному вантажообігу складає 0,15%, а в пасажирських — 0,1%. Зрозуміло, що проблеми морського транспорту з'явилася не сьогодні, і вирішити їх за один рік не вдасться. Але якщо ми на ділі, а не на словах, прагнемо до інтеграції в ЄС, то нам слід звернути увагу на загальноєвропейські тенденції, зокрема на те, яку увагу Європа приділяє розвитку водного транспорту, як екологічного, безпечного і ефективного. До 2020 року ЄС планує збільшити існуючу частку ринку перевезень водним транспортом до 10%, що за розрахунками повинно забезпечити економію зовнішніх витрат більш ніж до 2 млрд. євро в рік. Це також повинно привести до значного зменшення забруднення атмосфери, що приведе до додаткової економії в 500 млн. євро.

До 2030 року планується перемкнути 30% вантажопотоків, здійснюваних на відстань більше 300 км., на залізничний і водний транспорт. ЄС висунув концепцію "морських автомагістралей", яка припускає комбіновані перевезення автомобільним і водним (поромним) транспортом. У жовтні 2013 року Європейська комісія представила новий підхід до розвитку транспортної інфраструктури в ЄС, головна мета якого — створення трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T). Основою для цього стануть дев'ять транспортних коридорів: два в напрямі Північ-Південь, три в напрямі Схід-Захід, а також чотири діагональні транспортні коридори. Дев'ять пріоритетних транспортних коридорів отримують фінансування на період з 2014 до 2020 року у розмірі 26 млрд. євро, яке здійснюватиметься через "Інструмент об'єднання Європи" (Connecting Europe Facility). Всі транспортні коридори закінчуються на межі з Україною. Наприклад, коридор Рейн-Дунай закінчується в румунській Тулчі, а не в українському Ізмаїлі. Сьогодні ми знаходимося тільки на початку процесу. Не секрет, що основну частину транзиту, що йде через

українські порти, складають вантажі з країн Митного Союзу, в першу чергу Росії. Ще до подій в Криму і на Донбасі Росією проводилася політика, направлена на те, щоб російські вантажі йшли через російські, а не українські порти.

Висновки з даного дослідження. Очевидно, що в нинішніх умовах російський транзит тільки скорочуватиметься, а не збільшуватися. Отже, перед країною повною мірою встає проблема залучення нових вантажопотоків, які можуть стати заміною російським. Якщо зараз не зайнятися проблемами флоту, новою привабливою тарифною і транзитною політикою, то Україна залишиться провінційною державою. У цьому контексті роль дунайського судноплавства несумірно висока. Маючи вихід до Дунаю, Україна може нарощувати обсяги мультимодальних перевезень з використанням залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту. Але Дунай має для України не тільки економічне, але і політичне значення. Ще в червні 2011 року Радою Європейського Союзу була затверджена Стратегія ЄС для Дунайського регіону (Дунайська стратегія). До її реалізації були запрошені не тільки розташовані в Дунайському басейні 9 країн-членів ЄС (Австрія, Болгарія, Чехія, Німеччина, Угорщина, Румунія, Словаччина, Словенія і Хорватія), але і потенційні кандидати на вступ в ЄС: Сербія, Чорногорія, Боснія і Герцеговина, а також дві країни-партнери в рамках "Східного партнерства" — Україна і Молдова. У контексті підписання Угоди про Асоціацію між ЄС і Україною Дунайська стратегія може стати тим інструментом, який прискорить процес імплементації Угоди і дасть можливість продемонструвати, що Україна і ЄС мають загальні інтереси на регіональному рівні, здатні працювати разом і вирішувати сумісні проблеми стійкого розвитку Дунайського регіону як невід'ємною складовою європейського простору. Зрозуміло, що в нинішніх умовах жорсткої економії говорити про які-небудь нові програми не доводиться. А значить,

необхідно знаходити нові інструменти для вирішення завдань. Наприклад, у дунайського судноплавства, у тому числі і в українській частці Дунаю, є значний резерв. Проте його розвиток стримується внутрішніми чинниками. Зокрема, до цих пір так і не реалізований проект будівництва автотраси Одеса—Рені по новому маршруту, а також не проведена електрифікація всієї ділянки залізниці Одеса—Ізмаїл. Але є і позитивні зміни. Кабінетом Міністрів схвалений проект угоди між Україною і Румунією про відкриття міжнародного пункту пропуску через українсько-румунський державний кордон між населеними пунктами Орловка (Україна) — Ісакча (Румунія). Передбачається, що ця поромна переправа істотно підвищить транзитний потенціал України і придунайського регіону, оскільки до цих пір існує парадоксальна ситуація, коли за наявності загальної межі з Румунією по Дунаю немає прикордонного переходу між двома країнами. Крім того, є стримуючі чинники, які вимагають спільних зусиль всіх країн Дунайського басейну. Частка дунайського судноплавства в загальному обсязі перевезень по внутрішніх водних шляхах Європи поки складає близько 10%, що говорить про наявність значних резервів. Проте дунайський судноплавний шлях часто не витримує конкуренції із залізничним і автомобільним транспортом унаслідок нерозвиненості інфраструктури, нерівномірності розвитку її окремих елементів, наявності перекатів, що міліють при не достатку дощів. Поставлені Дунайською стратегією завдання усунення існуючих вузьких місць, забезпечення цілорічного судноплавства і розвитку терміналів в дунайських портах для зв'язку внутрішніх водних шляхів із залізничним і автомобільним транспортом вимагають серйозних фінансових вливань, а значить, і підвищення координації діяльності урядів і парламентів країн дунайського регіону. Якщо немає державних коштів для фінансування інфраструктурних проектів, то необхідно шукати можливості для державно-приватного партнерства, залучення міжнародної допомоги і інвестицій. Як не парадоксально, але в результаті кризи відкрилися якісно

нові перспективи для співпраці з державами Дунайського басейну, зокрема з Румунією, відносини з якою до останнього часу були досить проблематичними. Ми і зараз залишаємося конкурентами по багатьом напрямам, проте в наших інтересах з'явилося більше загального. Румунська сторона активно використовує європейські механізми і фінансування з європейських фондів для розвитку своєї інфраструктури. Необхідно розуміти, що йдеться не про вузькорегіональну або вузькогалузеву проблематику, а про один із стратегічних напрямів інтеграції в європейський простір. Без належної уваги з боку держави у нас є ризик остаточно втратити позиції на Дунаї.

Якщо ці проблеми успішно вирішити, то вже через 5-10 років ситуація стабілізується, і Україна зможе підсилити свої позиції і статус морської країни.

Література

1. 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. 185 с.
2. Вісник економіки транспорту і промисловості, 2010. №30.
3. Журнал порти України 2008. № 6.