

УДК 656:332.145(447)

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ МИКОЛАЇВСЬКОЇ
ОБЛАСТІ

STRATEGIC PRIORITIES FOR TRANSPORT COMPLEX AREA
MYKOLAIV

Кухарчик В.Г.
Valentina Kukharchuk

У статті розглядаються питання функціонування транспортного комплексу Миколаївської області. Розглянута затверджена стратегія розвитку транспортного комплексу Миколаївської області. Визначені напрямки її трансформації з урахуванням вимог розвитку транспорту згідно з світовими стандартами та Стратегією розвитку транспорту ЄС до 2050 року.

З посиленням процесу міжнародного розподілу праці, все більше зростає значущість транспортних комунікаційних систем. При цьому переважна більшість світових торговельних перевезень (97%) здійснюється морем. Прагнення економічно розвинених країн забезпечити ефективне, екологічне та техногено безпечне пересування вантажів, привело до організації на базі існуючих магістралей транспортно-технологічних систем (ТТС), які формуються вже не за галузевими ознаками, маючи на увазі вид транспорту, а за товарними і територіальними принципами.

Питання удосконалення функціонування національної транспортної системи розглядаються в наукових працях вітчизняних вчених: Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М., Дмитрієва В.А., Загорулько В.М., Зайончика Л.Г., Кутаха Л.А., Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., В.М. Лившица, М.В. Макаренко, А.А. Мітаїшвілі, І.В. Морозової, В.О. Персіанова, О.П. Петрова, М.Т. Примачова, Н.К. Роздобудько, Е.М. Сича, Т.С. Хачатурова, Ю.М. Цвєтова, В.Г. Чекаловца, Б.І. Шафіркіна, В.Г. Шинкаренко та інших [1;2;4;5].

Постанова проблеми. Можливо говорити про недостатню увагу до проблем ефективного використання транспортного потенціалу України. Відсутнє наукове обґрунтування категорії транспортно-технологічна система (ТТС). Відсутні розробки щодо ефективного використання транспортного потенціалу України щодо функціонування ТТС за регіонами країни.

Формування цілі. Обґрунтування напрямків та перспектив розвитку транспортного комплексу Миколаївської області.

Дослідження. Транспортно-технологічна система (ТТС) це спосіб просування вантажу від «відправника до одержувача» за допомогою наземних та водних транспортних магістралей з відповідно розвинуеною інфраструктурою на

визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів від відправника до замовника різними видами транспорту на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства. ТТС - це комплекс транспортних комунікацій, постійних пристроїв, рухливого складу, системних об'єктів, сервісного обслуговування, використовуваних в цілях отримання законної і невоєнної вигоди від зміни розташування товарів і людей по визначеній технології, а також ТТС це закінчені мультимодальні та інтермодальні виробничі цикли переміщення вантажу у змішаному наземно-водному сполученні.

Основні принципи формування ТТС: комбінування різних видів транспорту при перевезенні вантажів; розділення транспортних засобів на складові частини (вантажних приміщень, енергетичних установок, ходових частин, допоміжних приміщень); використання нових підходів до організації руху з метою підвищення швидкості доставки вантажів; укрупнення вантажних одиниць для підвищення інтенсивності вантажних операцій і зменшення матеріальних і трудових витрат.

ТТС, як транспортно-технологічна система являє собою: об'єднані спільністю домінантної ознаки системні об'єкти (комплекси), що реалізують комунікаційні послуги на певній транспортній вісі або їх сукупності із застосуванням таких технологій переміщення, які найбільш доцільні у даний час і у даному місці. ТТС передбачає наявність транспортних вісей; регіонів безпосереднього тяжіння; логістичних центрів, транспортних вузлів, магістральних ділянок ТТС; фідерних ділянок ТТС; наземних ділянок ТТС; розташування центрів завантаження. «Транспортна вісь» - це впорядкована сукупність опорних точок (пунктів, вершин) і дуг, що зв'язують їх, на якій забезпечується усунення перешкод на шляху вільного просування товарів та людей, стійкість надання комунікаційних послуг і їх потенційна затребуваність споживачами. Для забезпечення техногенної безпеки перевезення, екологізації транспорту та виконання міжнародних угод необхідно створити національну комісію з регулювання діяльності транспорту, яка би контролювала техногенну безпеку ТТС та Державні адміністрації за видами ТТС по наступним напрямкам: контейнерні перевезення; наливні перевезення, у тому числі нафтоналивні, крім транспортування трубопроводами; перевезення зернових насипом; перевезення навалочних вантажів; перевезення скрапленого газу; трубопровідне транспортування; пасажирські перевезення. Таким чином, існування ТТС передбачає використання на конкретному напрямку кількох видів транспорту, а також обов'язкову наявність високо насиченої інфраструктури для їхнього обслуговування, зв'язку та сервісу.

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку транспортно-технологічних систем у міжнародній транспортній мережі, а також поява нових організаційних форм консолідації зацікавлених сторін, наприклад у транспортній логістиці з'явилась організаційна форма логістичної інфраструктури, яка передбачає збільшення площі складських об'єктів, це хаби. Це обумовлено фактора-

ми глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами. Хаб — це об'єкт індустріальної нерухомості значного масштабу (іноді площею до декількох мільйонів квадратних метрів) з раціональною транспортною розв'язкою, доступністю різних видів транспорту, центром концентрації і перерозподілу вантажопотоків, а також повним комплексом логістичних послуг. Іншими словами, це великий за розмірами та високоорганізований «мультиmodalний комплекс» [1].

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки Миколаївської області. Він обслуговує потреби народного господарства та населення і є важливим фактором реалізації значного і вигідного геостратегічного потенціалу області. В Миколаївській області сконцентрувалися всі потенційно привабливі умови для розвитку транспортної інфраструктури: географічне положення регіону; могутня багатогалузева промисловість; розгалужена транспортна система; розвинене портове господарство, які обумовлюють її стратегічне значення для розвитку економіки області та України в цілому.

Унікальне географічне розташування області на півдні України на перехресті міжнародних транспортних коридорів, як одного із важливих центрів міжнародних економічних і транспортних зв'язків, через який проходять залізничні, автомобільні і трубопровідні міжнародні коридори, обумовлює необхідність першочергового розвитку магістральних шляхів сполучення. У перспективі інтенсивність цих зв'язків значно зростатиме. Розвиток мережі сучасних шляхів сполучення дозволить отримати значний економічний ефект завдяки скороченню відстані транспортування вантажів, зменшенню витрат на перевезення, активізації зовнішньоекономічних зв'язків. Область має розгалужену транспортну систему, в структурі якої функціонує 1 міжнародний аеропорт, 4 морських торговельних порти, 1 річковий порт, підрозділи залізниці, кілька тисяч автоперевізників різних форм власності, які працюють на ринку автотранспортних перевезень. Протяжність мережі автомобільних доріг загального користування становить 4810,2 км, з них державного значення - 563 кілометри. Протяжність доріг з твердим покриттям - 4786,2 кілометра. Скрізь область пролягають такі міжнародні автомобільні транспортні коридори: Євразійський із проходженням по Україні: Одеса — Миколаїв — Херсон — Джанкой — Керч; Чорноморське економічне співробітництво із проходженням по Україні: Рені — Ізмаїл — Одеса — Миколаїв — Херсон — Мелітополь — Бердянськ — Маріуполь — Новоазовськ; Балтійське море — Чорне море з проходженням по Україні: Ягодин — Ковель — Луцьк — Тернопіль — Хмельницьк — Вінниця — Умань — порти Чорного моря.

Скрізь територію області проходять такі автомобільні шляхи державного значення: Київ - Одеса, Кіровоград - Платонове (на Кишинів через Любашівку) - М-13, Одеса-Мелітополь - Новоазовськ (на Таганрог) - М-14, Улянівка - Миколаїв (через Вознесенськ) - М-23, Дніпропетровськ - Миколаїв (через Кривий Ріг) - Р-06, Олександрівка — Кіровоград - Миколаїв - Р-16. В Миколаївській області перевезення пасажирів здійснюються на: 299 міжміських внутрішньообласних маршрутах; 167 приміських маршрутах, з них 58 навколо

обласного центру; 35 приміських внутрішньорайонних маршрутах. Для перевезень використовується понад 6614 автобусів.

До складу залізничного транспорту входять локомотивне та вагонне депо, 53 залізничні станції, підпорядковані Одеській залізниці, в тому числі 4 найпотужніших вузли – Миколаїв, Миколаїв-Вантажний, Вознесенськ, Первомайська-Бузі, Колосівка, Снігурівка, Ольшанське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту. Експлуатаційна довжина магістралей залізничних колій загального користування становить 0,7 тис. кілометрів.

Трубопровідний транспорт області представлений Миколаївським управлінням магістрального аміакопроводу "Укрхімтрансаміак" (довжина у межах обслуговування - 444 км, з технічною можливістю для транспортування рідкого аміаку – до 3 млн. тонн на рік.

Географічне положення області, наявність судноплавних артерій сприяють розвитку водного транспорту. Могутнім портовим містом не тільки області, а й України, є м. Миколаїв, де функціонують чотири морські й один річковий порти, які входять до єдиного Дніпро-Бузького морського транспортного вузла (ДБМТВ), зокрема: державне підприємство "Миколаївський морський торговельний порт"; державне підприємство "Дніпро-Бузький морський торговельний порт"; Дніпро-Бузький морський порт, що входить до складу відкритого акціонерного товариства „Миколаївський глиноземний завод”; спеціалізований морський порт "Октябрськ"; Миколаївський річковий порт.

Крім того, порти ДБМТВ зв'язані водними шляхами з Придунайськими країнами і портами Каспійського моря, що сприяє розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України, Росії і Казахстану. Географічне положення портів ДБМТВ, близькість основних експортерів виробленої в Україні продукції, наявність проходження міжнародних транспортних коридорів, розвинута мережа водних, залізничних, автомобільних і авіаційних комунікацій створює сприятливе середовище для збільшення транзитних вантажів.

Обласне комунальне підприємство "Міжнародний аеропорт "Миколаїв" входить до числа великих аеропортів Півдня України. У концепції розвитку єдиної транспортної системи України й області аеропорт "Миколаїв" планується зробити провідним міжнародним вантажо-пасажирським аеропортом Півдня України, що працює за схемою "море – повітря – земля" на країни Прибалтики, Західної Європи, Середньої і Південно-Східної Азії.

Наявність у м.Миколаєві великого навчального авіаційного центру і великого авіаремонтного заводу військово-повітряних сил дозволяє створити на їх базі комплексний міжнародний центр військово-повітряних сил і цивільної авіації та забезпечити ремонт цивільних літаків, що будуть прибувати через аеропорт "Миколаїв".

Однією з найгостріших проблем для усіх видів транспорту є високий рівень зношеності основних виробничих фондів, передусім рухомого складу, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, недостатні обсяги інвестицій у техніко-технологічну модернізацію та розвиток галузі.

Зношеність рухомого складу негативно впливає на кількісні та якісні показники галузі, безпеку руху, екологічний стан навколишнього середовища, стримує розвиток внутрішніх перевезень і транзиту.

Рівень зношеності основних фондів у дорожньому господарстві становить 37,3%, доріг і дорожніх споруд - 43,7%. Щороку не охоплюється капітальним і середнім ремонтом близько 40 тис. км шляхів. На цей час термінового ремонту потребують близько 90% мереж автошляхів, капітального ремонту або перебудови - понад 60% автодорожніх мостів.

Основні проблемні питання транспортної інфраструктури, які потребують вирішення органами влади всіх рівнів: зношеність основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, технічний рівень яких не відповідає сучасним вимогам, що можливо подолати шляхом інвестування, лізингу тощо; заборгованість місцевих бюджетів з компенсації транспортним підприємствам збитків від перевезень пільгових категорій пасажирів; недостатнє фінансування дорожнього господарства відповідно до норм Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України".

Стратегічні пріоритети та задачі щодо їх реалізації у Миколаївській області наведені у таблиці 1.

Таблиця 1

Стратегічні пріоритети та задачі щодо їх реалізації
(Миколаївська область)

| Регіони Миколаїв-ської області | Цілі і пріоритети | Завдання для транспорту | Інструмен- ти рішення |
|--|---|--|---|
| 1.Центральний еко- номічний район Первомайськ, Южноукраїнськ, Вознесенськ, Нова Одеса, Миколаївський район, Очаків- зна промислово-го розвитку Очаків-розвинена тільки харчова промисловість і рекреація | Залучення інвес- тицій в будівниц-тво зерно- ховищ, зерноперероб- них комплексів сільськогосподарського виробництва, розвиток тваринництва, розви- ток сільськогосподарського виробництва, відповідної інфра- структури і наземного, транспорту, подальший розвиток промислово- гокомплексу, розвиток промислово портової зони. Будівництво уні- версального переван- тажувального компле- | Автомобільний транспорт Автома- гістралі: Е-58 не- обхідно реконстру- ювати дорогу з твердим покриттям 1 катего- рії. Необхідний відвід земель для дороги, яка буде спрямовувати ван- тажопотоки з райо- ну порту Ок- тябрськ на об'їзну трасу навколо Ми- колаєва. У бік Одеси необ- хідно будівництво моста через Пів- | Адміністр- тивні (ціно- ві, цілесп- рямоване землевідве- дення) Економічні (спеціальні методи опо- даткування, держгаран- тія за кре- дитами) Концесій- ні механізми , Держав- но-приватне партнерство Програмно- |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>ксу в Миколаївському порту Під юрисдикцію «Укроборонпрому» потрапили 3 проблемних миколаївських підприємства:</p> <p>Суднобудівний завод ім. 61 комунара, Миколаївський авіаремонтний завод «НАРП», Миколаївський ремонтно-механічний завод – необхідно провести комплекс заходів щодо виведення їх з кризового стану.</p> | <p>денний Буг, який дозволить розвантажити Миколаїв від транзитного автотранспорту. Залізничний транспорт. Очаків - необхідно побудувати приблизно 70 км залізничних шляхів та ж / д станцію, при ухваленні рішення про будівництво порту Очаків, як альтернативи поглиблення БДЛК (Бузько-Дніпровський лиманський канал) до 15 метрів. Від о.Березань 44 міль до порту, глибина 11,2 м. Миколаївська ж/д дорога неелектрофікована (тепловізори ходять а електровози не ходять), тому в Одеський порт вантажі доставляти дешевше. Електрифікація залізничних шляхів: Фастів-Житомир-Новгород Волинський, Знам'янка-Долинська-Миколаїв-Херсон-Джанкой залізні дороги, що належать державній адміністрації «Укрзалізниця» і пов'язані з Одеською залізницею.</p> | <p>цільові (розробка інфраструктурної частини для кожного проекту)</p> |
|--|---|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>Водний транспорт. Основні водні артерії області - річки Південний Буг та Інгул. Портами Чорного моря(Миколаївська область) є Миколаїв та Очаків. Очаків - можливість будівництво великого універсального порту перш за все для роботи з рудними вантажами в напрямку Китаю та Південно-Східної Азії, а також будівництво контейнерних терміналів при умові днопоглиблення до 15 метрів. Необхідно на берегах Південного Бугу побудувати 4 великих елеватора з терміналами, провести розчистку річки і днопоглиблювальні роботи до Вознесенська, що дасть можливість доставити на морський термінал «Нібулона» 1 млн.тн.зерна на рік, минаючи автодороги. Передбачено створення власного флоту компанією «Нібулон» -57 несамохідних і самохідних</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | суден, 44 морських і річкових буксира, 17 елеваторів, 10 з яких річкові термінали вздовж Дніпра, Південного Бугу. | |
| 2.Восточний економічний район Арбузинка, Братське, Єланець, Новий Буг, Казанка, Баштанка, Березнегувате, Снігурівка, Жовтневий район | Розвиток в сформованому напрямку виробництва: зернових, овочів, кормових і технічних культур, будівництво зернохосовищ, розвиток консервної промисловості Розвиток в сформованому напрямку виробництва зернових, овочів, кормових і технічних культур. | Розвиток існуючих автомобільного та залізничного сполучення на основі будівництва магістралей європейського рівня з постійними пристроями. В даний час «Нібулон» добудовує термінал у Новій Одесі і заморозив будівництво зернових терміналів | Адміністра-ти-вні (ці-нові, ці-леспрямова-не землевід-ведення) Економічні (спеціальні ме-тоди оподатку-вання, дер-жгарантія за кредита-ми) Конце-сійні ме-ханізми, Дер-жавно-прива-тне партнер-ство Про-гра-мноцільові (розробка інфраструк-турної час-тини для кожного проекту) |
| 3.Західний економічний район Кривее озе-ро, Владіївка, Доманівка, Возне-сенськ, Веселинове, Березанка | Розвиток в сформо-ванному напрямку ви-робництва зернових, овочів, кормових і технічних культур | Розвиток автодоріг місцевого значення, що зв'язують автомагістраль з районами області. | |

Висновки. До стратегічних пріоритетів розвитку транспортної галузі відносяться:

- розвиток Миколаївського транспортного вузла в забезпеченні транзитних вантажних перевезень, зокрема: будівництво мостового переходу через річку Південний Буг у місті Миколаєві. Мета проекту — забезпечення будівництва мостового переходу на трасі транспортного коридору Західна Європа — Азія на північ від міста Миколаєва, реалізація якого дозволить збільшити пропускну

здатність на трасі Європейського та Чорноморського економічного співробітництва - міжнародних автомобільних транспортних коридорів (транспортна магістраль Ростов-на-Дону – Одеса), розвантажити наявні мости міста Миколаєва через річки Південний Буг та Інгул, поліпшити екологічну ситуацію в місті. Реалізація зазначеного проекту передбачається за рахунок міжурядової позики по лінії Офіційної Допомоги Розвитку (ОДР) Уряду Японії (строк кредитування - 30 років, відсоткова ставка – 1,5 %). Для початку реалізації проекту необхідно остаточне рішення японської сторони про фінансування будівництва;

- розвиток портового комплексу м. Миколаєв шляхом модернізації існуючих і будівництва нових потужностей, а також модернізації існуючих залізничних під'їзних шляхів та передбачення створення потужностей по перевалці контейнерних вантажів з метою досягнення можливостей перевалки морськими портами миколаєвської області до 60 млн. т вантажів на рік;

- здійснення поглиблення Дніпро - Бузького каналу до відмітки 13,5 м, з метою забезпечення заходження до портів великих морських суден;

- технічне переоснащення і оновлення основних виробничих фондів транспорту та дорожнього господарства переважно транспортними засобами вітчизняного виробництва із застосуванням сучасних способів їх придбання (оренда, лізинг тощо);

- підвищення технічного рівня та якості будівництва і ремонту автомобільних шляхів, мостів, аеродромів, залізниць та приведення їх у відповідність з євростандартами транспортної інфраструктури із запровадженням сучасних технологій транспортування;

- розвиток і вдосконалення мереж регулярних транспортних сполучень;

- підвищення швидкості, якості та надійності транспортних перевезень та послуг;

- удосконалення державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у галузі транспорту, у тому числі з питань формування тарифної політики та ліцензування транспортних послуг;

- підвищення рівня безпеки транспорту (шляхом будівництва та реконструкції автомобільних шляхів як міжнародного, так і місцевого значення), у тому числі екологічної;

- повний перехід на адресну грошову допомогу населенню на транспортні послуги.

Література

1.Іванова В.Н. Ринок логістичних послуг: детермінанти розвитку в умовах відновлення економіки України// Н.В. Іванова, Чернігівський державний технологічний університет [Електронний ресурс] // Режим доступу:http://www.nbu.gov.ua/Soc_Gum/Vcndtu/2011_48 /18.htm

2.Упрощение организационных процедур в использовании транзитного потенциала Украины/А.М.Котлубай, А.А.Липинская/- Одесса:ИПРЭИ НАН Украины,2008.- 132с.

3.Транспорт і зв'язок України за 2009р./ за ред. Н.С. Власенко; відп. за вип. І. В. Калачова //Держкомстат України - К: Інформаційно-аналітичне агентство,2009. -266с.

4.Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины /Ю.В.Цветов и др. - К.ОАО "ИКТП-Центр",2000.- 581с.

5.Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні/ О.М.Котлубай - Одеса: ІПРЕЕД НАН України,2004. -453с.

6.Справочник «Порты Украины»/под ред.К.Ильницкого. - Одесса:ИАЦ «BST»,2010. - 664с.

Abstracts

Kukharchyk V.

Strategic priorities for transport complex area Mykolaiv

The article deals with the functioning of the transport complex in Mykolaiv region. Considered approved strategy of transport sector Mykolaiv region. The directions of its transformation to meet the requirements of transport in accordance with international standards and EU transport development strategy until 2050.