



ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА – ВАЖЛИВИЙ ЧИННИК ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКОГО ПРОСТОРУ

Н. В. Бобрун

*Національний університет «Львівська політехніка»,
вул. С. Бандери, 12, м. Львів, Україна, 79013.*

E-mail: nadija1306@rambler.ru

Отримана 10 листопада 2010; прийнята 26 листопада 2010.

Анотація. У статті розглядається транспортна інфраструктура України як важливий чинник просторової інтеграції держави до загальноєвропейського простору. Вона поєднана з Європою спільними природними компонентами (є невід'ємною складовою європейської екологічної мережі), культурними традиціями (зокрема територіями етнічних груп), історичними факторами, економічними ресурсами. Маючи значний інтеграційний потенціал, територія України викликає великий інтерес серед іноземних туристів. Також вона являється важливим економічним партнером для деяких європейських країн. Об'єднуючим фактором в процесі інтеграції виступає транспортна інфраструктура, зокрема міжнародні транспортні коридори, які покращують комунікаційну досяжність, викликаючи ще більший інтерес до нашої держави. Україна лежить на перетині важливих комунікаційних шляхів, що поєднують Схід-Захід та Північ-Південь. Тому у статті виявляється інтеграційний потенціал за різними видами транспорту.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, інтеграція, міжнародний транспортний коридор.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ВАЖНЫЙ ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ В ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Н. В. Бобрун

*Национальный университет «Львовская политехника»,
ул. С. Бандеры, 12, г. Львов, Украина, 79013.*

E-mail: nadija1306@rambler.ru

Получена 10 ноября 2010; принята 26 ноября 2010.

Аннотация. В статье рассматривается транспортная инфраструктура Украины как важный фактор пространственной интеграции страны в общеевропейское пространство. Она соединена с Европой общими природными компонентами (является неотъемлемой частью европейской экологической сети), культурными традициями (в частности территориями этнических групп), историческими факторами, экономическими ресурсами. Имея огромный интеграционный потенциал, территория Украины вызывает большой интерес среди иностранных туристов. Также она является важным экономическим партнером для некоторых европейских стран. Объединяющим фактором в процессе интеграции выступает транспортная инфраструктура, в частности международные транспортные коридоры, которые улучшают коммуникационную доступность. Это вызывает еще больший интерес к нашей стране. Украина лежит на пересечении важных коммуникационных путей, которые объединяют Восток-Запад и Север-Юг. Поэтому в статье показан интеграционный потенциал Украины по разным видам транспорта.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, интеграция, международный транспортный коридор.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE IS AN IMPORTANT FACTOR OF UKRAINE INTEGRATION INTO EUROPEAN UNION

Nadiya Bobrun

*Lviv Polytechnic National University,
12, S. Bandery Str., Lviv, Ukraine, 79013.*

E-mail: nadija1306@rambler.ru

Received 10 November 2010; accepted 26 November 2010.

Abstract. The article deals with the transport infrastructure of Ukraine as an important factor of spatial integration into the European Union. It is connected with the Europe of common natural components (it is an integral part of European ecological network), of cultural traditions (in particular by territories of ethnic groups), of historical factors, economic resources. With its integration potential, the territory of Ukraine causes large interest among foreign tourists. It is also an important economic partner for some European countries. In the process of integration, a transport infrastructure is a unifying factor, in particular, international transport corridors improving the communication accessibility, causing greater interest to our state. Ukraine lies at the intersection of important communication ways uniting the East with the West and the North with the South. Thus, the article has shown the integration potential of Ukraine for various modes of transport.

Keywords: transportation infrastructure, integration, international transport corridor.

Вступ

Питання інтеграції до європейського простору для України найбільш актуально постало 1 травня 2004 р., коли до ЄС приєдналися сусідні країни — Польща, Словаччина, Угорщина, а у 2007 р. — Румунія. Так між Україною та Європейським Союзом утворився спільний кордон і вони стали безпосередніми сусідами. Європейський Союз отримав перспективи для розвитку економічної і торгівельної сфери завдяки покращенню транспортного з'єднання між Заходом і Сходом Європи. З 2005 р. європейська інтеграція стала стратегічною метою зовнішньої політики України.

Об'єднуючим фактором в процесі інтеграції виступає транспортна інфраструктура, зокрема міжнародні транспортні коридори. Причиною їх розвитку стала інтеграція європейських країн, в процесі якої полегшуються формальності пов'язані з перетином кордонів вантажним і пасажирським транспортом. Розглядаючи простір як систему вузлів — міст, що об'єднуються в різні адміністративні утворення, а ті в свою чергу в держави, комунікаційні шляхи, зокрема найпо-

тужніші з них — міжнародні транспортні коридори, поєднують ці вузли. Вони відіграють роль своєрідних «кровоносних» артерій, вздовж яких відбувається товарообмін між країнами, розвиток економічного сектору. Просторовим вираженням зовнішньої політики України займалися вчені Білоконь Ю. та Фомін І. [1, 2].

Основна частина

В кінці XIX ст. почав визрівати проект створення єдиної транспортної системи на основі об'єднання основних транспортних шляхів, що мають важливе значення для вантажних і пасажирських перевезень між континентами. Пріоритетним виявився зв'язок між Європою і Азією. Такі дії сприяли виробленню нової загальноєвропейської транспортної політики. Ця політика дуже швидко втілювалась в ряді документів. Її базові принципи були створені на 1-й Загальноєвропейській конференції по транспорту в Празі 1991 р. Вже на 2-й Загальноєвропейській конференції міністрів транспорту 23 європейських держав у березні 1994 р. було погоджено і затверджено маршрути перших 9 європейських міжна-

родних транспортних коридорів. Вони отримали назву «критських» за місцем їх затвердження: 1-й: Гданськ – Варшава – Мінськ – Москва; 2-й: Берлін – Варшава – Мінськ – Москва; 3-й: Берлін – Дрезден – Львів – Київ; 4-й: Прага – Будапешт – Бухарест – Софія – Александрополіс – Стамбул; 5-й: Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів; 6-й: Гданськ – Варшава – Краків; 7-й: (водний по Дунаю) Відень – Братислава – Будапешт – Белград – Рені – Ізмаїл – Усть-Дунайськ; 8-й: Тирана – Софія – Бургас-Варна; 9-й: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Москва – Київ – Одеса (Кишинів) Димитровград – Александрополіс.

Сучасна мережа транспортних комунікації України, порівняно з Польщею та Німеччиною, знаходиться на недостатньому рівні. У Німеччині вона майже у п'ять разів, а у Польщі в чотири рази більша за українську. Проте зараз Україна стає на шлях розвитку транспортної мережі і міжнародних комунікацій. На державному рівні затверджені Кабінетом Міністрів України постановою від 4 серпня 1997 р. та постановою від 20 березня 1998 р. Концепція і Програма створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, що передбачають принципи та функціонування національної мережі міжнародних коридорів України на період до 2015 р., а також комплекс першочергових заходів на період до 2005 р. Відповідно до програми розбудови пан-європейської мережі транспортних коридорів, в яку також увійшла територія України, через нашу державу проходить 4 міжнародних транспортних коридори:

- Коридор № 3: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;
- Коридор № 5: Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів;
- Коридор № 7: Дунайський (водний);
- Коридор № 9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Димитровград – Александрополіс [4].

Україна входить до програми розбудови пан-європейської мережі транспортних коридорів, тому було розглянуто та проаналізовано інтеграційний потенціал транспортної інфраструктури держави за різними видами транспорту.

Протяжність автомобільних доріг України загального користування складає 169 501,6 км [3], в той час як Польщі цей показник є більшим приблизно в 2 рази і складає 383 213 км.

Щільність автомобільних доріг України має низький показник порівняно з країнами Європи і складає 29,2 км / 100 км². Для порівняння щільність автомобільних доріг сусідньої Польщі є 119 км / 100 км², майже в 4 рази більша за нашу. За 2009 р. автомобільним транспортом України було перевезено 16,5 млн. тон вантажів (вантажобіг склав 4,6 млрд. т/км), 3 394,74 тис. тон транзитних вантажів, 590,1 млн. пасажирів (пасажиробіг склав 8,1 млрд. пас.-км). В Польщі за 2008 р. ці показники були такими: вантажобіг 174,2 млрд. т/км, пасажиробіг 26,7 млрд. пас.-км. Отже, в порівнянні з країнами Європи в Україні автомобільний транспорт розвинений на низькому рівні. Однак Україна має потенціал для його розвитку, оскільки через її територію проходить 8 міжнародних автомобільних транспортних коридорів (рис. 1).

Найбільш розвинутим в Україні є залізничний транспорт. Загальна довжина залізничних шляхів загального користування становить 22,7 тис. км [3], із них 8,3 тис. км, або 37 %, електрифіковано, 8,0 тис. км, або 35 %, є дво- і багатокільніми. Довжина залізничних шляхів Польщі практично не відрізняється від нашої і становить 23,4 тис. км, Німеччини – більша в 2 рази – 45, 5 тис. км, Італії – 19,5 тис. км. Основними вантажами є вугілля (перевезено за 2008 р. 129 млн. тон), чорні метали (52 млн. тон), руда (86 млн. тон), нафта та нафтопродукти (30 млн. тон). Роль залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється тим, що через її територію пролягають основні транспортні трансєвропейські коридори. Це дає можливість швидкісного залізничного сполучення майже між всіма державами Європи. Найважливішою проблемою для України при її інтеграції у європейську єдину залізничну систему є звуження ширини української залізничної колії (1 524 мм) до європейського зразка (1 435 мм), як у сусідніх Польщі, Словаччині, Угорщині та Румунії. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Трубопровідний транспорт в Україні є одним з найрозвинутіших і складається з двох частин: газопроводу та нафтопроводу.

За обсягом транзиту трубопровідний транспорт є першим. На сьогодні Україна є найбільшим у світі транзитером природного газу. Системами магістральних газопроводів, які перебувають у користуванні НАК «Нафтогаз України», російський природний газ надходить до країн Західної, Центральної та Східної Європи. Ці системи технологічно зв'язані з аналогічними магістральними газопроводами Росії, Білорусі, Молдови, Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі, а через них — і з газопроводами всього Європейського континенту. Довжина газопроводів України складає 37,0 тис. км., в тому числі магістральних газопроводів 22,2 тис. км. Пропускна здатність газотранспортної системи на вході становить 288 млрд. куб. м на рік, на виході — 178 млрд. куб. м. на рік, в тому числі у країні Європи 142 млрд. куб. м. на рік. За 2008 р. трубопровідним транспортом України було перекачано 187 млн. тон

вантажів, в тому числі газу 143,2 млн. тон, нафти і нафтопродуктів 41 млн. тон [3].

Головна спеціалізація повітряного транспорту — перевезення пасажирів, вантажів, пошти, санітарних перевезень. Територією нашої країни проходять важливі міжнародні авіалінії. Понад 60 % повітряних перевезень припадає на міжнародні авіарейси. Найбільшими авіаційними компаніями в Україні є: «Авіалінії України», «Аеросвіт», «Міжнародні авіалінії України». Повітряний транспорт України об'єднаний у «Авіалінії України», до яких належить 27 авіагонів, 105 аеродромів, а також підприємства для ремонту авіатехніки. Найбільші авіапорти — Бориспіль (Київ), Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Вінниця, Львів, Луганськ, Запоріжжя, Сімферополь, Чернівці, Херсон, Миколаїв, Івано-Франківськ. В 2008 р. авіаційним транспортом України було перевезено

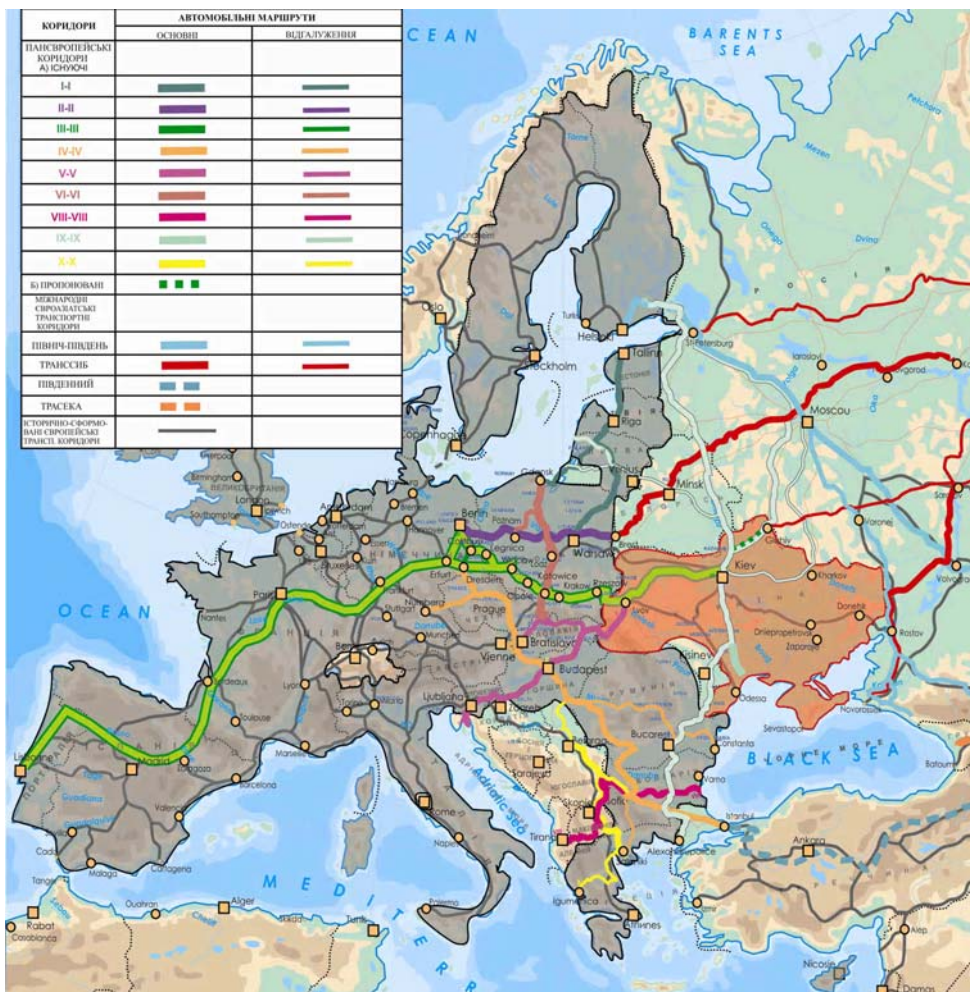


Рисунок 1. Автомобільні міжнародні транспортні коридори Європи.

0,1 млн. тон вантажів та 6 млн. пасажирів. Того ж року польським авіаційним транспортом було перевезено 5,5 млн. пасажирів та 0,05 млн. тон вантажів; австрійським для порівняння 24,8 млн. пасажирів та 0,2 млн. тон вантажів. Отже, Україна інтегрована в європейську систему повітряних шляхів та має потенціал для подальшого розвитку авіаційного транспорту.

Водний транспорт України представлений морським та річковим транспортом. Найважливішими морськими портами є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч та ін. Великі портові міста на берегах Азовського моря: Маріуполь, Бердянськ тощо. Через порти Чорного й Азовського морів здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки країни. Порти Азовського пароплавства Маріуполь, Бердянськ і Керч спеціалізуються переважно на експорті залізної та марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавства Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль в економічних зв'язках з країнами Європи, особливо Дунайського басейну. Через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руда, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, продукцію сільського господарства тощо. У перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, зріджений газ. Але їх імпорт стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів. Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії. Основні водні артерії України Дніпро з притоками Прип'ять і Десна, а також Дністер, Південний Буг. Річковий транспорт України системою каналів зв'язаний з річками Білорусі та Польщі, що дає вихід у Балтійське море. Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в річкових портах Києва, Дніпропетровська, Запоріжжя, Дніпродзержинська, Кременчука, Черкас, Нікополя, Чернігова, Херсона, Миколаїв, Рені, Ізмаїла, Кілії, Вилкова. У структурі пере-

везень домінують мінеральні будівельні матеріали (будівельний пісок і тверді кристалічні матеріали), цемент, руда, метали і металобрухт, вугілля, продукція АПК. Найбільший обсяг вантажних перевезень здійснюють Київська, Дніпропетровська, Запорізька і Херсонська області. За 2008 р. водним транспортом України було перевезено 19 млн.тон вантажів та 9 млн. пасажирів [3].

Висновки

Об'єднуючим фактором в процесі інтеграції України до загальноєвропейського простору є транспортна мережа, зокрема міжнародні транспортні коридори. Згідно з програмою розбудови пан-європейської мережі транспортних коридорів територією України проходить 4 міжнародних транспортних коридори.

Найрозвинутішим транспортом України є залізничний. Він майже нічим не поступається сусідній Польщі. Однак існує проблема різної ширини колій української та європейської залізниці. Поступається в розвитку залізничному автомобільний транспорт. Якщо порівняти комунікаційну автомобільну транспортну систему з країнами Європи, то автомобільний транспорт України розвинений на низькому рівні. У Польщі він в 4 рази розвинутіший за український. Проте зараз Україна стає на шлях розвитку транспортної мережі і міжнародних комунікацій. Значний потенціал має трубопровідний транспорт України. На сьогодні вона є найбільшим у світі транзитером природного газу. Україна інтегрована в систему повітряного транспорту Європи. З неї можна долетіти в будь-яку країну світу на пряму або з пересадкою. Також в Україні розвинутий водний транспорт, який здійснює значний обсяг перевезень вантажів та пасажирів.

Отже, хоч транспортна інфраструктура України розвинута на недостатньому рівні, однак має перспективи для розвитку. Оскільки лежить на перетині важливих комунікаційних шляхів, зокрема міжнародних транспортних коридорів.

Література

1. Білоконь, Ю. М. Місце України в планувальних концепціях організації європейського простору / Ю. М. Білоконь // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональна політика:

- досвід Європейського Союзу та його адаптація до умов України : зб. наук. праць. В 3-х ч. Ч.ІІІ. / За ред. Долішного М. І. — 2003. — Вип. 5 (XLIII). — Львів : НАН України, Ін-т регіональних досліджень. — 2003. — 372 с.
2. Белоконь, Ю. Пространственное выражение внешней политики Украины / Белоконь Ю., Фомин И. // Зеркало недели — 1999. — 13 февраля (№ 6). — С. 20.
 3. Україна у цифрах 2008. Статистичний збірник / за ред. О. Г. Осауленка. — К. : ДП «Інформаційно-аналітичне агенство», 2009. — 260 с.
 4. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [Електронний ресурс] : Постанова від 04 серпня 1997 р. N 821 / Кабінет Міністрів України. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=821-97-%EF#top>.
 5. Туризм в Україні. Статистичний збірник / Державний комітет статистики України. — К. : Державний комітет статистики України, 2008. — 176 с.
 6. Бакаєв, О. О. Міжнародні транспортні коридори - пріоритет української економічної перспективи / О. О. Бакаєв, С. І. Пирожков, В. Л. Ревенко // Соц.-екоп. дослідж. в перехід. період. Україна в ХХІ ст.: концеп. та моделі екоп. розв. : Щорічник наук. пр. — 2001. — Вип. 23. — С. 474–491.
 7. Будівництво нової концесійної автомобільної дороги Львів — Броди, Львівська область (Гол. інж. ін. Стецура, ГПП Шарван, пров. інж. Дяків, н. контр. Шарван), інститут «Західдпрошлях».
 8. Схема нової концесійної автомобільної дороги Львів — Краковець (ГПП Шарван, авт. розд. Яропуд, гол. спец. Мохнатюк, пров. арх. Кароль, н. контр. Мохнатюк), інститут «Західдпрошлях».
 9. Транскордонні території України (Проблеми розвитку) / Ред.-упорядн. Ю. Білоконь, О. Фомін. — К. : Укрархбудінформ, 1999. — 265 с.
 10. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/tyr/tyr_u/hotel_05u.html.

Бобрун Надія Володимирівна — аспірантка, асистент Національного університету «Львівська політехніка», інститут архітектури, кафедра містобудування. Наукові інтереси: інтеграція простору (зокрема європейська інтеграція), міжнародні транспортні коридори, територіальний розвиток зони впливу міжнародного транспортного коридору, туристична інфраструктура в зоні впливу МТК, містобудування.

Бобрун Надежда Владимировна — аспірантка, асистент Національного університету «Львовская политехника», інститут архітектури, кафедра градостроительства. Научные интересы: интеграция пространства (европейская интеграция), международные транспортные коридоры, территориальное развитие зоны влияния международного транспортного коридора, туристическая инфраструктура в зоне влияния МТК, градостроительство.

Nadiya Bobrun — a postgraduate, a teaching fellow of the National University «Lviv Polytechnics», the Institute of Architecture, the Town-Planning and Construction Department. Research interests: integration of space (in particular, European integration), international transport corridors, territorial development of zone of influence of international transport corridor, tourism infrastructure in the zone of influence of ITC, urban development.