

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМ. І.І. МЕЧНИКОВА
ІНСТИТУТ ІННОВАЦІЙНОЇ І ПІСЛЯДИПЛОМНОЇ ОСВІТИ**

Кафедра економіки та моделювання ринкових відносин

Спеціальність 7.03050901 «Облік і аудит»
Освітньо-кваліфікаційний рівень спеціаліст

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

**ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ [на рус. яз.]**

Студента 6 курсу
заочної форми навчання
Барановська О.В. Олена Валеріївна
Науковий керівник
проф. Осіпов В.І. 

Рецензент:
начальник ПФВ
ОНУ імені І.І. Мечникова
Лазарєва Л.В.

Рекомендовано до захисту:
Протокол засідання кафедри
№ від « » 2013р.
Завідувач кафедри:
Журавльова Т.О.

Захищено на засіданні ДЕК № _____
Протокол № _____ від « » _____ 2013р.
Оцінка _____
Голова ДЕК _____

Одеса 2013

644560

План

стр.

Введение.....	3
Раздел 1. Транспортные сети Черноморского региона.....	6
1.1. Организация Черноморского экономического сотрудничества...	6
1.2. Международные транспортные коридоры Черноморского региона.....	22
Раздел 2. Транспортная инфраструктура Черноморского региона....	29
2.1. Порты Черноморского региона.....	29
2.2. Паромные переправы на Черном море.....	47
2.3. Железнодорожная инфраструктура.....	51
Раздел 3. Развитие транспортной инфраструктуры Черноморского региона.....	62
3.1. Развитие портовой инфраструктуры.....	62
3.2. Формы и условия инвестирования портов.....	78
3.3. Перспективы развития бимодальных перевозок в Черноморской сети МТК.....	85
Заключение.....	93
Список использованной литературы.....	98

Введение.

Черноморский регион - это огромный торгово-экономический потенциал, возможность привлечения международных транспортных потоков и использование собственного транзитного потенциала.

Использование транспортного потенциала нашего государства для увеличения объемов экспорта транспортных услуг, объединения транспортных коммуникаций в единую европейскую систему является одним из основных и перспективных направлений.

Транспортный комплекс Украины включает 22,3 тыс. км железных дорог, 167 тыс. км автомобильных дорог, около 3 тыс. км внутренних водных путей, 19 морских и 10 речных портов, 36 аэропортов. По ее территории проходит четыре Критских международных транспортных коридора (№ 3, № 5, № 7(водный), № 9), а также коридоры Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА) и Балтийское море - Черное море (Гдыня/Гданьск -Одесса/Ильичевск), Евроазиатские коридоры Организации содружества железных дорог, в том числе коридор Европа - Азия, который выходит на Транссибирскую магистраль Российской Федерации.

Необходимо проработать ряд задач по повышению уровня конкурентоспособности транспортно-дорожного комплекса Украины, адаптации к нормам международного права, повышению технического состояния и параметров качества работы к мировым требованиям.

Последовательно реализуется Комплексная программа утверждения Украины как транзитного государства. В развитие международных транспортных коридоров за последние годы (1998-2003 гг.) инвестировано около 3,4 млрд грн.

На железных дорогах внедряется скоростное движение пассажирских поездов, поезд Киев - Краков курсирует на тележках с раздвижными колесными парами, что позволило решить технические проблемы, связанные с переходом с национальной на европейскую колею и значительно сократило время пересечения государственной границы.

С целью создания современного рынка контейнерных и контейнерных транспортных перевозок организовано движение поездов комбинированного транспорта «Викинг» по маршруту Ильичевск - Клайпеда (Литва) и «Ярослав» по маршруту Киев - Славкув (Польша).

На маршруте международного транспортного коридора № 9 ведется строительство скоростной современной автомагистрали Киев - Одесса. Продолжается строительство на концессионных основах автодорог в направлениях Львов - Краковец, Львов - Броды.

Реализуется проект строительства судоходного канала Дунай - Черное море, что позволит активизировать деятельность украинских транспортных предприятий на международном транспортном коридоре №7.

Ведется работа по усилению связей Украины с другими государствами в развитии транспортных коридоров, созданию эффективной системы международных коммуникаций на наиболее перспективных направлениях грузопотоков, в частности, на евроазиатском. Решаются вопросы продления МТК № 5, дальнейшего развития сети критских коридоров и коридора Европа - Кавказ - Азия. Ведется работа по присоединению Украины к международному транспортному коридору «Север - Юг».

Деятельность Украины по развитию международных транспортных коридоров дала существенные результаты. Важнейший из них - это увеличения

объемов транзитных перевозок. По отношению к 1997 году они возросли почти в полтора раза. Только за 2003 год объемы транзитных перевозок возросли на 16,6 % и составили свыше 57 млн тонн.

Наращивают объемы переработки грузов морские порты. В 2003 году морскими торговыми портами переработано 110,6 млн тонн грузов.

На протяжении последних лет важным направлением в работе Министерства транспорта было усиление транспортных связей Украины с другими странами в развитии транспортных коридоров. С этой целью в г.

Киеве были проведены Первая и Вторая международные Черноморские транспортные конференции и Международная конференция по вопросам развития инфраструктуры международного транспортного коридора №5.

Начиная с 2003 года, Украина председательствует в руководящем комитете Панъевропейской транспортной зоны Черного моря.

Но останавливаться на уже достигнутых результатах нельзя.

Я надеюсь, что данная дипломная работа позволит нам обсудить и наметить пути дальнейших действий по улучшению работы транспорта в регионе Черного моря, определить главные, наиболее актуальные проблемы, на решении которых в ближайшем будущем будет необходимо сконцентрировать внимание и имеющиеся ресурсы.

На мой взгляд, это прежде всего проблемы пересечения государственной границы, особенно в контексте нашего нового статуса как государства - соседа Евросоюза, адаптации транспортного и таможенного законодательства к европейским аналогам, гармонизации стандартов и технологий, модернизации инфраструктуры, дальнейшего развития сети международных транспортных коридоров, координации деятельности стран - участниц ЧЭС, TRACECA, РЕТГА и др.

На первый план в настоящее время выходят вопросы качества транспортных услуг. Их решение, как отмечено Европейской Комиссией при утверждении транспортной политики ЕС до 2010 года, требует оптимизации транспортной системы в целом.

Заключение.

Экономический эффект, полученный в результате формирования транспортной инфраструктуры, будет огромным, но несмотря на это, региональный опыт организации транзитных перевозок по различным транспортным коридорам, соединяющим Европу и Азию, доказывает всю сложность их координации и необходимость государственного регулирования всех составляющих данных процессов.

В первую очередь сложность обусловлена перевозками грузов на различных видах транспорта и особенно множественным пересечением границ многих стран с отличающимся друг от друга законодательством, таможенными и пограничными процедурами. Естественное, что вследствие этого возникают определенные барьеры и множество финансовых вопросов: порядок осуществления платежей, согласование тарифов и т.д. Однако самое главное заключается в том, что эти вопросы должны решаться не в ущерб конкурентоспособности транспортного коридора.

Необходимо приветствовать и поощрять развитие конкуренции между альтернативными транспортными коридорами, что приводит к снижению издержек потребителя и улучшению качества их обслуживания. В этом случае начинают конкурировать между собой не только отдельные экспедиторские компании и морские линии в рамках каких-либо конкретных маршрутов, но и национальные железные дороги и порты, стремящиеся привлечь как можно больше грузов на пролегающие через территорий их стран маршруты.

Следствием этих процессов является развитие международной торговли, снижение стоимости товаров и положительное влияние на экономические развитие всех регионов.

На пересечении одной из таких транспортных артерий, соединяющих отдельные регионы нашего огромного континента находятся страны Черноморского бассейна, которые в силу своего геополитического положения на рубеже тысячелетий вновь обрели функции транзитных

стран. И следует отметить, что это транзит в наиболее широком понимании этого слова - транзит грузопотоков, информации, культурных традиций и т.д.

Исходя из этого, позвольте обратить Ваше внимание на необходимости регулярного проведения конференций и симпозиумов консультативного характера, что даст мощный толчок определению главных направлений и созданию фундаментальных основ для формирования транспортной инфраструктуры Черноморского Региона.

Принимая во внимание важность сотрудничества национальных транспортно - коммуникационных систем, основательные принципы и рекомендации в области транспортной политики, первостепенной задачей является совместное рассмотрение, разработка и утверждение следующих задач:

1. Тесное сотрудничество с Организацией Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС), Европейской Экономической Комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейской Комиссией, Европейской Конференцией Министров Транспорта (ЕКМТ), Межправительственной Комиссией ТРАСЕКА и другими международными организациями;
2. Четкое следование и выполнение основных принципов и норм Декларации, принятой в г. Киеве, 5-6 Марта, 2002 года на Второй Международной Черноморской Транспортной Конференции, в частности:
 - Разработка конкретной программы и плана мероприятий, предусматривающих проведение согласованной тарифной политики стран нашего региона;
 - Обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;
 - Отсутствие дискриминационной политики в двусторонних и многосторонних отношениях;

- Создание условий для справедливой конкуренции;
- Координация деятельности с целью обеспечения стабильности и эффективности функционирования международных транспортных коридоров;
- Гармонизация и упрощение таможенного оформления и осуществление процедур пропуска через границу и т.д.;

3. Уважение и внедрение в концепцию Транспортно - Коммуникационной Политики наших стран фундаментальных основ «Меморандума о взаимопонимании по развитию Черноморской Пан - Европейской Транспортной Зоны» принятого также в г. Киеве, 5-6 Марта, 2002;

4. Присоединение к основным транспортным конвенциям Международного Сообщества;

5. Гармонизация национального законодательства с основными международными соглашениями в области транспорта;

6. Повышение эффективности транспортных связей для дальнейшего расширения перевозок пассажиров и товаров по этому международному транспортному коридору;

7. Более активное содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта;

8. Содействие увеличению объемов международных перевозок пассажиров и товаров через территории стран Черноморского Региона;

9. Создание постоянно действующей системы информационного обеспечения данной программы, на первом этапе, путем обмена контактными реквизитами национальных транспортных информационных систем для формирования совместной базы данных по предварительно согласованным основным технико-экономическим показателям грузоперевозок. С целью успешной реализации вышеуказанных приоритетных задач и направлений, Грузия возлагает огромную надежду

на динамичное развитие многостороннего сотрудничества в рамках Основного Многостороннего Соглашения по развитию транспортного коридора ТРАСЕКА, которое было подписано Президентами 12 стран, среди которых практически абсолютное большинство представляют страны Черноморского Региона.

Должен отметить, что за прошедший год с небольшим деятельности Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, удалось серьезно продвинуться вперед с точки зрения подготовки условий для решения существенных задач.

Например, для более четкого прохождения грузов по Транс - Кавказскому коридору осуществляется множество разных проектов: в 2001 году началась реализация проекта «Гармонизация пограничных процедур», благодаря которому значительно расширится компьютеризация таможенных процедур. Всего на сегодняшний день ТРАСЕКА профинансировала 10 инвестиционных проектов по реабилитации транспортной инфраструктуры и 28 исследований технического содействия.

В ближайшем будущем планируется введение т.н. «Визы ТРАСЕКА» как новой формы сотрудничества. Она будет унифицированным транспортным документом, для идентифицирования движущихся грузов в коридоре.

На сегодняшний день, транспортный коридор ТРАСЕКА успешно функционирует и дает соответствующий экономический эффект. Например: Средствами ЕС была построена железнодорожная паромная переправа в порту Актау (фактический железная дорога Казахстана соединилась с железнодорожной сетью Южного Кавказа). В 2001 году в эксплуатацию вступила железнодорожная паромная линия Констанца-Батуми, можно сказать, что между портами Черного Моря установилась связь. Фактически в Черноморском Регионе создались транспортно-технологические «треугольники», с одной стороны Поти-Иличевск-Варна, а с другой Батуми-Констанца-Самсун.

Еще раз хотелось бы напомнить, что в условиях жесткой конкуренции при выборе маршрута транспортировки грузов все решается в рамках известного коммерческого треугольника: "Сервис, Время, Тариф". Если мы не приведем тарифы в соответствие с потребностями и возможностями сегодняшнего транспортного рынка, концепции формирования транспортной сети Черноморского региона довольно трудно будет адаптироваться в условиях обостряющейся конкуренции. Кроме этого, если нами не будет проведен глубокий анализ транспортного маркетинга существующих коридоров и не представим рекомендации национальным транспортным администрациям стран Черноморского Региона, то все усилия будут тщетны.

Список использованной литературы:

1. Быков В. И. Ильичевский порт в м/н транспортной сети.-Интер Транс Порт, 2002.стр.35-37
2. Борисенко В. А. М/н контейнерные перевозки.- Одесса 210, 2001. стр. 134-136
3. Воробьев Ю. А. Стратегия формирования Украинского сектора Евро-Азиатской транспортной системы.- Одесса 210, 2002. стр. 160-165
4. Гринивецкий С. Р. Одесская область в транспортной сети Черноморского региона.- Интер Транс Порт, 2001. стр. 143-144
5. Григорашенко А. Порт Южный – ваш надежный портнер.- Весь транспорт, «1-2 февраль, 2005. стр.32-33
6. Грязев А. Морские порты Украины.- Весь транспорт, №1-2 февраль, 2005. стр. 44-50
7. Гладилин О. В. Ильичевский порт в международной транспортной сети Черноморского региона.- BST, апрель-июнь, 2004, стр. 31
8. Д-р Франс Гетс. Транспортная сеть Черноморского региона и расширение ЕС.- Интер Транс Порт, 2002, стр. 32-34
9. Д-р Франс Гетс. Стратегия развития портов Украины в транспортной сети Черноморского региона.- Интер Транс Порт, 2003, стр. 26-30
10. Дергачев В. А. Черноморский район экономического сотрудничества.- Одесса, 1992, стр. 192
11. Еременко А. В. Взаимодействие портов Черноморского региона, важный фактор формирования региональной транспортной политики.- Интер Транс Порт, 2005, стр. 46-50
12. Егоров А. Одесский порт: контейнерный бум.- BST, агуст-октябрь, 2003, стр. 52-53
13. Зубков В. А. Порты Черноморского региона: основные направления развития, инвестиционные возможности портов, приоритетные направления развития инфраструктуры.- Интер Транс Порт, 2001, стр. 71-76

14. Ильницкий К. Успехи Эрдемира.- BST, январь-март 2004, стр. 16
15. Иванов А. Время профессионалов.-BST, август-октябрь 2003, стр. 52
16. Кирпа Г. Н. Развитие транспортной инфраструктуры.- Интер Транс Порт, 2003, стр. 20-21
17. Курлянд А. М. Паромные переправы на Черном море.- Интер Транс Порт, 2001, стр. 130
18. Кириченко А. В. Перевозка экспортно-импортных грузов.- Организация логистических систем, СПб: Питер, 2004, -506
19. Калинина И. Порт Констанца: работа только начинается.- Весь транспорт, №1-2 февраль, 2005, стр. 60-63
20. Кроль С. Соединение Черноморской и Трансевропейской транспортной сети.- Интер Транс порт, 2005, стр. 21-23
21. Курлянд А. М. Морехозяйственный комплекс Украины: интеграция в Европейские структуры или единое экономическое пространство.- Интер Транс Порт, 2004, стр. 43-46
22. Левитин И. Дороги России.- BST, апрель-июнь, 2004, стр. 31
23. Мямлин С. В. Разработка современного подвижного состава для мультимодальных перевозок.- Одесса 210, 2002, стр. 144-146
24. Мищенко М. И. Контрейлерные перевозки в условиях скоростного движения.- Одесса 210, 2002, стр. 115-117
25. Маркус Ш. Формы и условия инвестирования портов.- Интер Транс Порт, 2005, стр. 38
26. Нижарадзе . Взаимодействие национальных инфраструктур стран Черноморского региона.- Интер Транс Порт, 2001, стр.88-90
27. Подлесный П. И. Интеграция транспортных систем Черноморского региона.- Интер Транс Порт, 2003, стр. 53-55
28. Пшинько А. Н. Анализ и перспективы развития бимодальных перевозок.- Одесса 210, 2001, стр. 113-114
29. Папахов А. Ю. Оптимизация технологий взаимодействия морских портов с железнодорожным транспортом.- Одесса 210, 2001, стр. 118

30. Рукша В. Порты России: работа на опережении.- BST, апрель-июль 2004, стр. 31
31. Стецюк В. Проект развития порта Поти.- BST, апрель-июль 2004, стр. 42
32. Токман Г. Морские порты как ключевые соединительные пункты транспортной сети Черноморского региона.- Интер Транс порт, 2001, стр. 84-87
33. Токман Г. Порты Черноморского региона в новой стратегии развития транспортных коммуникаций между Европой и Азией.- Интер Транс порт, 2005, стр. 39-43
34. Токман Г. ЕС и транспорт Украины.- Порты Украины, №1, 2001, стр. 64-65
35. Чечелашвили В. ОЧЕС предлагает «ноу-хау».-BST, апрель-июнь 2004, стр. 16-18
36. Черниевский В. Переправа Ильичевск-Батуми становится на рельсы.- Порты Украины, №1, 1999
37. Энтони Рирз. Развитие инфраструктуры магистралей вокруг Черного моря.- Интер транс Порт, 2001, стр. 81-83