



## Зиновій БРОЙДЕ,

*радник голови облдержадміністрації,  
директор ДНТЦ «Екоресурс», кандидат  
технічних наук*

# ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ТРАНЗИТ ЧИ БУКОВИНСЬКИЙ ТУПИК?

**Чернівецька область має розвинену мережу автомобільних доріг, щільність якої в 1,3 рази перевищує середньо-український показник та становить 354 км/1000км.кв. території (III місце в Україні після Львівської обл.- 382 км і Тернопільської - 367,5 км).**

Саме по цій найбільш автодорожньо-насиченій території України Буковину перетинає міжнародна магістраль Е-85, що поєднує II, III, V, VI, VII, VIII і IX Пан'європейські (TEN-T) коридори за найкоротшим історичним рівнинним шляхом «з варяг у греки», який обминає Карпати зі сходу.

В зоні кордону з Румунією (з 01.01.07 – найдовшої сухопутної ділянки східного кордону ЄС) існує розгалужена мережа транскордонних доріг від міжнародних до лісових, в центрі якої знаходиться головний міжнародний автомобільний пункт пропуску на українсько-румунському кордоні «Порубне — Сірет» (поряд з головним залізничним МПП «Вадул-Сірет»).

Неподалік знаходяться ще два основні пункти пропуску «Красноільськ» і «Дяківці», сукупність яких забезпечує стратегічні можливості реалізації транзитного потенціалу у Балтійсько-Середземноморському напрямку та зі Сходу до Південної Європи. Ще три місцеві пункти пропуску забезпечують прикордонні сполучення населення, розвиток сучасного прикордонного руху, транскордонної торгової, туристично-рекреаційної діяльності тощо.

Розбудова цілісної системи автодорожніх і залізничних сполучень через Північну і Південну Буковину у II половині XIX — I чверті XX ст. забезпечує можливість транзиту у напрямку Е-85 по румунській території повз Бухарест, Яси та Галац уздовж IX TEN-коридору

до VI, VII і VIII TEN-коридорів і далі до східного Середземномор'я (Греції та Туреччини) і Близького Сходу.

Водночас до кордону підходять й шляхи зі Сходу (вздовж дороги Н-03 у напрямку V TEN-коридору), які через Південну Буковину і Трансільванію по найкоротшому і зручному шляху через Карпати (що перетинає IV і X TEN-коридори) проходять надалі повз Белград і Загреб до портів Адріатики (від Трієсту до Греції). На додаток до більш задіяних сьогодні можливостей Закарпаття це подвоює транзитний потенціал України у напрямку Схід – Південна і Центральна Європа («шовковий шлях»).

За дорученням Кабінету Міністрів України у 2007 році була здійснена попередня техніко-економічна оцінка доцільності, орієнтовної вартості та окупності проектів з відновлення та подальшого розвитку вищезазначеного транзитного потенціалу сполучень через Буковину, що відповідатиме завданням послання Єврокомісії від 31.01.07 «Розширення основних транс'європейських транспортних осей до сусідніх країн. Настанови щодо транспорту в Європі та сусідніх регіонах».

Незадовільний стан мережі міжнародних доріг на українській території, зокрема автомобільних доріг на маршруті Рава Руська – Львів – Тернопіль – Тереблече – Чернівці призводить до значних соціально-економічних втрат.

Незважаючи на це, інтенсивність руху за вищезазначеним маршрутом за останні 7 ро-

ків збільшилась у 3,3 рази, що свідчить про високий індекс транзитності території та доцільність розвитку зазначеного маршруту для здійснення транзитних перевезень.

З метою приведення існуючого стану автодороги до вимог та стандартів ЄС визнано за доцільне реалізувати інвестиційний проект „Відновлення автомобільної дороги Рава Руська – Львів – Тернопіль – Чернівці – МПП «Порубне»”. Загальна вартість робіт становить 483 млн. доларів США. Термін реалізації проекту орієнтовно становить 9 років. Строк окупності капіталовкладень - близько 4 років.

Реалізація проекту дозволить здійснювати перевезення пасажирів та вантажів через Польщу, Румунію і територію України за маршрутом Гданськ (Прибалтика, Калінінград) – Варшава – Люблін – Рава-Руська (Перемишль) – Львів – Тернопіль – Чернівці – МПП «Порубне-Сірет» (і також вищезазначені додаткові МПП) – Сучава – Бухарест – Софія (Констанца, Варна, Бургас) – Александрополіс - Стамбул.

У порівнянні з амбітним проектом східних країн ЄС — будівництвом транс'європейського автобану S-19 (що обминатиме Україну, двічі перетинаючи Карпати), зазначені пропозиції забезпечують коротший і безпечніший рівнинний шлях трансконтинентальних сполучень.

Про необхідність невідкладного політичного рішення з цього питання свідчить той факт, що у 2007 р., при продовженні загальногo зростання вантажопасажирського потоку через кордон, після вступу Румунії до ЄС різко

зменшується автовантажний транзит через між країнами ЄС через територію України, що неухильно зростає упродовж попередніх років.

У разі відсутності домовленостей і спільних проектів з Румунією та іншими країнами ЄС ця тенденція може стати незворотною.

Розбудова залізничних сполучень через Буковину відбувалась за тими ж принципами, що й автодорожніх, із залученням у XIX – XX ст. значних європейських (зокрема британських) капіталовкладень.

Її щільність сьогодні в 1,4 рази перевищує середньо-український показник (36км/1000 км.кв.) і становить 52 км (III місце в Україні після Донецької області – 61 км і Львівської - 59 км).

Побудова залізниць відбувалась одночасно у двох площинах:

а) Розбудова міжнародних сполучень з Австро-Угорщиною, Російською імперією та Румунією за нищенаведеною схемою по роках;

Напрямок залізничного руху	Роки побудови
Перемишль – Львів – Чернівці	1861—1866
Чернівці – Сучава – Ясси (Румунія) – Галац – Констанца	1868—1870
Чернівці – Новоселиця (колишній російський кордон)	1884
Дебрецен (Угорщина) – Марамуреш – Сучава	1880-ті—1900-ті
Цольнок (Угорщина) – Орадія-Клуж – Сучава	1880-1920-ті
Чернівці – Коломия – Рахів – Чоп	1890-1900-ті
Чернівці – Тернопіль – Підволочиськ (колишній російський кордон)	1880-ті—1900-ті

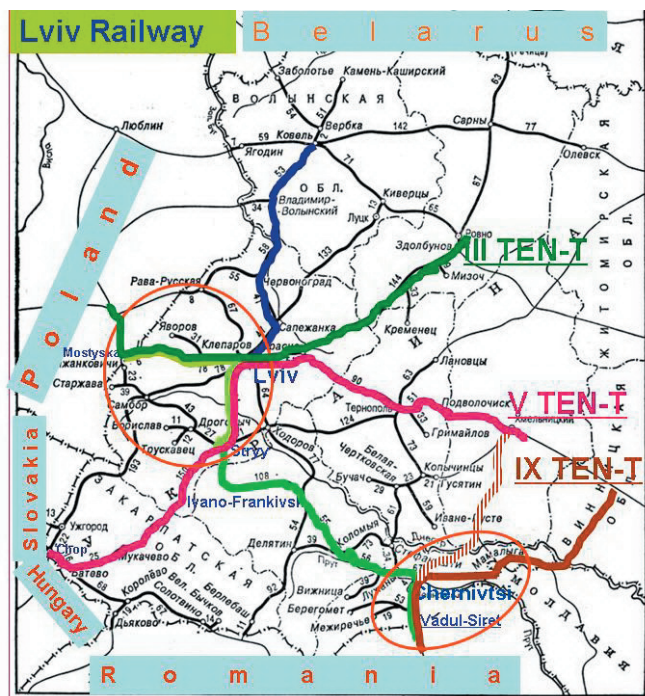
б) Розбудова місцевих сполучень (понад 400 км приватних залізниць у коронній землі Буковина на початку XX ст.).

За результатами консультацій з румунською стороною в ході підготовки та здійснення візиту Прем'єр-міністра України в січні 2002 р., діяльності Групи високого рівня ЄС в 2005 р., візитів Президента України до Румунії в квітні 2005 р. і жовтні 2007 р., візитів Президентів Румунії в Україну у вересні 2002 р. і лютому 2006 р. та ряду зустрічей з компетентними представниками Мінтрансу Румунії, а також за протоколами намірів, укладеними на міжрегіональному рівні 24.01.04 та 15.02.07, інтереси української та румунської сторін співпадають за наступними напрямками (аналогічними автодорожнім):

Розвиток транс'європейських сполучень у Балтійсько-Середземноморсько-Чорномор-



3. Бройде з доповіддю на круглому столі «Транскордонне співробітництво в контексті спільної операційної програми Румунія-Україна-Молдова 2007-2013»



ському напрямі розпочався у XIX ст. будівництвом залізниць, що обходять Карпати зі сходу через Перемишль (Рава-Руську) – Львів – Івано-Франківськ – Чернівці – Вадул-Сирет - Сучаву).

Основним пріоритетом за цим напрямком має стати повернення можливості руху територією України по залізничній колії європейського зразка (1435 мм.) на основі діючої залізниці між Перемишлем (Рава-Руською) та Вадул-Сиретом, що забезпечить швидкісний прохід вантажних і пасажирських потягів українською територією (біля 420 км) без перевалки. До 1980 року за цим маршрутом успішно (незважаючи на перевалку) курсували потяги Софія – Берлін і Варшава – Бухарест, а вже за часів незалежності України: Софія - Москва, Москва – Варна (Бургас), Київ – Стамбул, Санкт-Петербург – Софія, Мінськ – Варна.

Значний інтерес до цього рішення був проявлений польською стороною, оскільки дозволяє подвоїти значущість вводу на територію України III TEN- коридору.

Водночас це створює для України та межуючих країн ЄС додаткові можливості сполучень вздовж східних кордонів ЄС, оскільки подальше використання визначеного за часів СРСР основного ходу IX TEN-коридору через Кучурган – Тираспіль – Кишинів стикається з довготривалими складнощами проходження

через Придністров'я.

Проходження через українсько-румунський кордон додаткового шляху в напрямку V TEN-коридору, оскільки від Сучави діє електрифіковане залізничне сполучення через Карпати, Трансільванію (Клуж, Арад, Орадю), Угорщину та країни колишньої Югославії до портів Адріатичного узбережжя.

Обидва ключові напрямки повністю відповідають останнім напрацюванням Карпатської конвенції, розробленим на основі досвіду Альпійської конвенції, щодо максимально-можливого обходу гірської зони транспортними потоками, зменшення питомих навантажень і рівня техногенно-екологічної небезпеки, зокрема шляхом надання переваг залізничним перевезенням через Карпати перед автодорожніми.

Реалізація цих можливостей з українського боку вимагає невідкладного розв'язання альтернативи:

- відновлення спільно з Республікою Молдова основного ходу через Новоселицю – Ларгу – Окницю – Могилів-Подільський – Бар – Жмеринку (узгоджено розбудованого Австро-Угорською і Російською імперіями), де вантажний транзит скоротився за роки незалежності більш ніж у 10 разів, а пасажирський рух припинено зовсім;

- будівництва найбільш оптимального сполучення від Чернівців через Хотин до діючої залізниці в районі Кам'янець-Подільського (біля 100 км), яке не було реалізоване при побудові вищезазначеної мережі через побювання австрійського уряду щодо Брусилівського прориву, здійсненого у 1916 р.

За попереднім ТЕО (2007 р.) на виконання доручення Уряду, залізнична дільниця Чернівці – Хотин – Кам'янець-Подільський визначатиметься в мережі залізниць України рівнем транспортного обслуговування прилеглому району тяжіння, а також можливістю пропуску транзитного вантажопотоку.

Будівництво зазначеної ділянки залізничної лінії дозволить скоротити загальну відстань прямування вантажів з Донбасу і Придніпров'я до Вадул-Сирету на 200 – 250 км та, відповідно, собівартість перевезень цих вантажів на 2 - 3 долари США за тону.

Вартість будівництва ділянки становить близько 835 млн. доларів США. Термін окупності за умови збільшення інтенсивності транзиту складатиме близько 10 років.

Щодо розбудови та реконструкції міжнародних пунктів пропуску (пунктів контролю) через українсько-румунський кордон - існуюча інфраструктура Чернівецького залізничного вузла має достатню пропускну та переробну спроможність. Додаткове облаштування залізничних пунктів пропуску (пунктів контролю) через державний кордон з доведенням їх до європейських норм та стандартів обумовлено вимогами ЄС.

Орієнтовна вартість робіт, пов'язаних з дооблаштуванням кордону, становить – 1,1 млн. доларів США.

У разі принципового погодження спільно-

го використання означених можливостей з румунською стороною цей потенціал може бути використаний для забезпечення потреб проведення Євро-2012.

Водночас упродовж найближчих 1-2 років за кошти нових Операційних і Південно-Східної програм Європейського Інструменту Сусідства і Партнерства на 2007-2013 рр. (до 90 % вартості проектів за умов співфінансування решти українською і румунською сторонами, включаючи й приватні капітали) мають бути розроблені необхідні ТЕО і проектно-кошторисна документація та розпочата реконструкція інфраструктури для забезпечення відродження та подальшого розвитку зазначених транзитних можливостей України з використанням пільгових кредитів та можливостей Структурних фондів ЄС.

#### СТАТИСТИКА, ФАКТИ, ПОДІЇ

### Активізується інноваційне середовище на Буковині

Про це повідомляє управління зовнішніх зносин та зовнішньоекономічної діяльності облдержадміністрації. Зокрема, внаслідок низького рівня інноваційності більшості підприємств регіону, щороку студенти, закінчивши навчання у ВУЗах краю, не завжди мають можливість знайти роботу в регіоні за спеціальністю. Крім того, низький рівень інноваційності підприємств області викликаний і тим, що незважаючи на велику кількість винаходів та розробок, створених у вузах регіону, вони не знаходять свого практичного втілення із-за відсутності кваліфікованих працівників на підприємствах та необізнаності керівництва цих компаній щодо цих розробок. В управлінні зовнішніх зносин та ЗЕД ОДА зазначають, що реалізація проекту передбачає підбір технологій та тренінги з їхньої передачі, заснування та функціонування інноваційних лабораторій в м. Чернівцях та м. Сучаві, адаптацію європейських стандартів та інструментів інноваційного менеджменту до регіональних особливостей, тренінги для місцевих консультантів та підприємців, створення «інноваційного інкубатору», роботу з інвесторами та регіональний маркетинг проекту. До березня 2009 року проект перебував на підготовчому етапі - тривало погодження

та підписання контрактів, налагодження комунікацій між партнерами, відбір та закупівля обладнання, вирішення інших технічних питань. Наразі ж триває практичний етап проекту, який завершиться восени 2010 року. Так, наприкінці березня в Конференц-залі готелю «Черемош» вже відбулася перша міжнародна конференція Буковинського інноваційного центру, в якій взяли участь провідні науковці, представники органів влади та представники підприємств України та Європейського союзу. Наступним кроком проекту стане відкриття при Чернівецькому національному університетові інноваційної лабораторії, в якій будуть тестуватися нові ідеї, розроблятися нові технології, та на їх основі виготовлятимуться прототипи для передачі підприємствам. Загалом проект фінансується через транскордонну програму співробітництва «Румунія-Україна» і в Чернівецькій області реалізовується Буковинською державною фінансовою академією спільно з Чернівецькою обласною державною адміністрацією, Чернівецьким національним університетом імені Юрія Федьковича, Чернівецьким інститутом термоелектрики та Університетом Штефан Чел Марє в м. Сучаві (Румунія).

*Прес-служба ОДА*