

ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОНСТАНЦЫ

Аннотация. Исследование транспортной инфраструктуры и взаимодействия города и порта Констанца - 2-го порта по грузообороту в Черном море после Новороссийского и 4-го в Европе, было проведено в июле 2018 года.

Ключевые слова: Констанца, порт, инфраструктура, набережная, вантовый мост.

Вступление

Как влияет порт на развитие города? Этот вопрос кажется тривиальным и ответы на него чаще такие: «порт дает рабочие места» – но мы видим, что автоматизация в портах снижает потребности в человеческих ресурсах; «порт создает экономическую добавленную стоимость» - а это может быть интересно. Основной причиной, по которой нам нужны порты, является содействие торговле и развитию производств. Плохие порты создают барьеры; хорошие порты гарантируют, что фирмы не потеряют время, деньги или груз.

История порта Констанца

Удачное расположение для порта объясняет его многовековую историю, здесь, с 500 года до н.э. вели торговлю греки. В 29 г. до н. э. район был захвачен римлянами. В 8 г. именно сюда был сослан Августом поэт Овидий, который здесь умер 8 лет спустя. Впервые под названием Constantia город упоминается в 950 году в составе Болгарского царства. Впоследствии, город-порт неоднократно был завоеван и менял национальный состав, пока в результате сепаратного мира после Первой мировой войны не вошел в состав Румынии, получившей, волею случая, огромные территории Австро-Венгерской и Российской империй. Кроме западных и центральных земель в состав вошла Бессарабия - в современных границах это Молдова и Южная часть Одесской области до Днестровского лимана. Современный период порта начался в октябре 1896 года под командованием короля Кэрола I, когда первые зернохранилища были построены и соединены по железной дороге с остальной Румынией. В настоящее время мультимодальные коридоры связывают порт с семью странами и более 50 миллионами жителей. Порт имеет естественную связь с Дунайским бассейном через Дунайско-Черноморский канал.

Одним из драйверов для развития порта послужил тот факт, что Констанца находится на пересечении торговых путей. Близость к реке Дунай позволяет румынскому порту выступать в качестве основных транзитных ворот для Сербии, Венгрии, Болгарии и Австрии.

Начиная с 1967 года, порт был расширен на юг. Строительство Дунайско-Черноморского канала, который эксплуатируется с 1984 года, сыграло важную роль в развитии порта. После открытия канала порт рос очень быстро, и через два десятилетия он оперирует 140 причалами общей протяжённостью 28,5 км, имеет территорию в 1313 га и акваторию в 2613 га. Два волнолома огибают акваторию, создавая самые безопасные условия для деятельности порта. Текущая длина Северного волнолома, защищенного с морской стороны бетонными тетраэдрами, составляет 8 344 м, а южный волнорез - 5 560 м. Для сравнения, акватория порта Одессы составляет 220 га, Черноморска - 480 га, порта Южный - около 600 га. Протяженность причальной линии в Одессе - лишь 9 км, в Ильичёвске - 5 км, в Южном - 5 км (Рис. 1.).



Рис. 1. Сравнение территории и акватории портов Констанцы и Одессы

9-й трансъевропейский транспортный коридор ТЕН-Т

Одним из благоприятных моментов для развития порта Констанцы стало его вхождение в систему трансъевропейской транспортной сети ТЕН-Т (Рис. 2.). ЕС принял амбициозный план, в соответствии с которым инвестиции сосредоточены на ограниченном числе основных трансъевропейских транспортных путей. В частности, план направлен на интеграцию транспортных сетей новых стран-членов ЕС, тем самым способствуя укреплению Единого Рынка.



Рис. 2. Трансъевропейский транспортный коридор ТЕН-Т

Порт Констанца связан со всеми видами транспорта, наиболее важным из которых является река Дунай (через Дунайско-Черноморский канал). Строительство автострады между Бухарестом и Констанца началось в коммунистическую эпоху во время режима Николая Чаушеску. Основное шоссе – современная автомагистраль А2, открытая в 2013 году, обеспечивает 2-часовую автомобильную связь с Бухарестом. Общее расстояние между Бухарестом и Констанца на автомагистрали составляет приблизительно 206 км. Существует один платный проезд по маршруту, в Фетешти (Рис. 3.), где взимается налог за пересечение Дунайских мостов. Для легкового автотранспорта он составляет 3 Евро.



Рис. 4. Железнодорожный мост (1895) над Дунаем. Инженер Ангел Салиньи. Фото автора.

Кроме того, модернизированная железная дорога связывает порт с основными железнодорожными линиями страны и отсюда с внутренними районами. Трубопроводы из нефтяного терминала связаны с национальной сетью, а два аэропорта в радиусе 25 км и собственный вертодром обеспечивают быструю передачу легких и тяжелых воздушных грузов.

В настоящее время существует четыре оператора контейнерных терминалов, общая мощность которых составляет около 2 млн TEU. Основной проблемой является загрузка этих терминалов с избыточной мощностью.

Управление портом

В Румынии неоднократно поднималась волна политических дискуссий на тему того, в чьей собственности должно находиться предприятие – городских властей Констанцы или государства. В октябре 2012 администрация города в лице мэра Раду Мазаре объявила, что уже фактически решен вопрос о передаче 60% государственных акций порта городу.

Администрация порта привлекает предприятия «зеленой» энергетики, сборки и нефтеперерабатывающие предприятия. На терминалах порта можно наблюдать огромное количество крупноблочных деталей ветряков, часть из которых установлена на холмах вокруг города. На нескольких площадках идет сборка газодобывающих платформ, для освоения шельфа Черного моря (Рис. 5.). Все эти предприятия создают добавленную стоимость в экономике и притягивают высококвалифицированный персонал.



Рис. 5. Сборка платформ для добычи газа на шельфе Черного моря. Фото автора

В начале 1990-х годов, в начале процесса приватизации, рынок портовых услуг был разделен на 12 крупных компаний, каждый из которых занимал сегмент грузовых перевозок. В 2010 году, спустя более двух десятилетий после процесса приватизации, 7 из 12 компаний все еще работают с профилем деятельности, который у них был в начале 1990 года. Но помимо этих компаний в результате приватизации государственных предприятий возникло 800 новых частных компаний, большинство из которых занимаются предоставлением различных логистических услуг.

Объекты транспортной инфраструктуры

Основным конкурентным преимуществом порта Констанца является его близость к Дунаю – основной внутренней водной транспортной артерией в комплексе с Рейном, с которым он соединен каналами. После окончания строительства Дунайско-Черноморского канала в 80-е годы морской порт Констанца увеличил свои интермодальные функции и стал принимать в акваторию речные суда и баржи. В настоящее время возникла необходимость подключения порта к шоссе Бухарест-Констанца в обход города и обеспечить прямую связь между северным и южным районами порта Констанца без транзита через город. Вантовый мост через 0км Дунайско-Черноморского канала стал самым крупным в Румынии (Рис. 6.).



Рис. 6. Вантовый мост на 0 км Дунайско-Черноморского канала. Фото автора

Он имеет общую длину 360 метров, центральный пролет 200 метров, а ширина моста составляет 17,4 метра, что обеспечивает движение по четырем полосам. Проход под мостом на оси Дунайско-Черноморского канала составляет 18,4 метра. Опоры вантового моста возвышаются на 66 метров над уровнем моря. Проект стоимостью 40 млн евро финансировался из структурных фондов ЕС (85%) и государственного бюджета (15%) [1].

С такой же пропорцией (85%/15%) за счет средств ЕС и госбюджета финансируются проекты строительства объездных автомобильных дорог, железнодорожной инфраструктуры, строительства волноломов и терминалов.

Влияние порта на город

По планировочной структуре город разделен на несколько секторов. Центральная историческая часть города находится на плато, как и в Одессе, возвышающееся на 40 метров относительно уровня моря имеет закрытую гавань для пассажирских кораблей, обширную марину и песчаные пляжи. Севернее города располагается курортная часть города Мамаи, на пересыпи между озером и морем. На южной стороне от центра располагаются портовые и промышленные территории. Роза ветров Констанцы показывает, что преобладают восточные ветра, а морские течения идут с севера на юг. Вероятно, что вредное влияние порта на город минимально. Вокруг города и порта ведется активное строительство транспортной инфраструктуры. Окружная дорога с великолепными развязками соединяют северную курортную часть города с

южной, портово- промышленной территорией. Город с населением в 300 тысяч человек, растянут, как и Одесса на 30 км по побережью, но за счет удобных автодорог и развязок грузовой транспорт фактически в жилую застройку не попадает.

14 августа 2018 года, день нашего обследования транспортной инфраструктуры, совпал с празднованием в Констанце 100-летия образования Румынии. Он сопровождался морским парадом, пролетом авиации и учебными стрельбами с корабельных орудий. Для жителей Констанцы важна связь с морской историей города, это отражается в дизайне набережной, большой экспозиции морского музея и в проведении тематических праздников.

Естественно, что у города есть множество проблем. Роскошная архитектура в стиле ар-нуво соседствует с безобразными бетонными постройками времен Чаушеску. Историческая ценная застройка требует реставрации. Пассажирский морской туризм практически не развит. В связи с событиями в Сирии круизные суда практически не заходят в Черное море. Немногочисленные речные круизы по Дунаю не восполняют эти потери.

Выводы

Порт Констанца, как мы видим, начал свою эволюцию с V века до н.э. и с каждым днем становится лучше не только из-за географического положения, но и совместных европейских проектов, которые каждый день достигают главной цели – создают порт с множеством взаимосвязанных предприятий на инфраструктурном каркасе. Именно это продуцирует экономическую добавленную стоимость - главное конкурентное преимущество современного портового города. Для портовых городов Украины необходимо учитывать как положительный, так и отрицательный опыт портовых городов Черноморского бассейна. Основными конкурентами для портов Большой Одессы (Южного, Одесского и Черноморского) является румынский порт Констанца и Новороссийск.

Литература

1. <http://www.portofconstantza.com>

Abstract. The study of the transport infrastructure and the interaction of the city and port of Constanta - the 2nd port in terms of cargo turnover in the Black Sea after Novorossiysk and the 4th in Europe, was conducted in July 2018.

Key words: Constanta, port, infrastructure, waterfront, cable-stayed bridge.

Анотація. Дослідження транспортної інфраструктури та взаємодії міста та порту Констанца - 2-го порту по вантажообігу в Чорному морі після Новоросійського і 4-го в Європі, було проведено в липні 2018 року.

Ключові слова - Констанца, порт, інфраструктура, набережна, вантовий міст.