

НООСФЕРНИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ NOOSPHERIC WAY OF DEVELOPMENT OF RIVER TRANSPORT OF UKRAINE

У статті розглянуто концепцію впровадження ноосферного шляху розвитку річкового транспорту України в контексті створення нового економічного і екологічного простору і мислення, ноосферних промислово-транспортних комплексів, опанування нових ефективних річкових транспортних засобів.

Ключові слова: річковий транспорт, ноосферний шлях розвитку, річковий флот, промислово-транспортний комплекс, апарати на повітряній подушці, наземно-повітряні амфібії, екраноплани, водотоннажні судна, водні шляхи, судноплавні ділянки, транспортні послуги, вантажоперевезення.

В статье рассмотрена концепция внедрения ноосферного пути развития речного транспорта Украины в контексте создания нового экономического и экологического пространства и мышления, ноосферных промышленно-транспортных комплексов, освоения новых эффек-

тивных речных транспортных средств.
Ключевые слова: речной транспорт, ноосферный путь развития, речной флот, промышленно-транспортный комплекс, аппараты на воздушной подушке, наземно-воздушные амфибии, экранопланы, водоизместительные суда, водные пути, судходные участки, транспортные услуги, грузоперевозки.

The article discusses the concept of the introduction of noospheric way of development of river transport of Ukraine in the context of creating a new economic and ecological space and thinking, the noosphere of industrial-transport complexes, development of new efficient river transport vehicles.

Key words: river transport, the noospheric way of development, the river fleet, industrial and transport sector, vehicles hovercraft, ground-air amphibian, wig, water system vessel, waterway, shipping stations, transportation services, trucking.

УДК 351.813.1

Аніщенко О.В.

аспірант приватного вищого навчального закладу
«Міжнародний університет бізнесу і права»

Постановка проблеми. На сучасному етапі і в найближчій перспективі обмежуватися в національній економіці тільки виробничою складовою недостатньо. Виробнича складова повинна бути доповнена людським фактором, що можливо досягти через ноосферний шлях розвитку суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження по даній тематиці здійснювалося такими вченими, як М. Адаме, Д. Бауерсокс, Д. Бенсон, Е. Джей, М. Дональдсон, О. Уайт, М. Рафел, М. Портер.

Формулювання цілей статті. Для підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту в Україні вкрай необхідні нові економіко-регулятивні підходи, зокрема ноосферний підхід та використання нових видів річкового транспорту. Саме дослідження даних питань і стало метою статті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Областю активного життя на Землі є біосфера, що охоплює нижню частину атмосфери, гідросферу і верхню частину метосфери. Інтенсивний розвиток виробництва чинить негативний вплив на стан біосфери. На початку ХХ століття В. І. Вернадський вперше звернув увагу на безпосередній зв'язок стану біосфери з ноосферним розвитком суспільства, вважаючи, що цей розвиток є найкращим способом збереження біосфери.

Особливість ХХІ століття полягає у швидкому розвитку високопродуктивних технологій, електронного зв'язку та інформатики, наукомісткої продукції і раціональному управлінні, заснованому на колективному інтелекті, сучасних технічних засобах і творчій науці. У цих умовах виявляються

затребуваними основні принципи ноосферного розвитку в усіх галузях господарського комплексу.

Ноосферний розвиток являє собою складну керовану систему, яка здійснює розумну взаємодію суспільства з навколишнім середовищем при повному задоволенні потреб населення без шкоди інтересів майбутніх поколінь і негативного впливу на природу.

У період децентралізації управління економікою в рамках поточних ринкових перетворень особливо рельєфно виступають проблеми людського фактору, екології та духовного відродження в загальній системі розвитку господарського комплексу України. Реалізація цих проблем найбільш ймовірна на шляху переходу суспільства на ноосферний шлях розвитку, створення економічного і екологічного простору і мислення.

Такі дослідження в останні роки отримують широкий розвиток, в тому числі і на транспорті. Зокрема пропонується здійснити перехід до ноосферного шляху розвитку через новостворені регіональні чи басейнові ноосферні промислово-транспортні комплекси, що представляють собою сукупність технологічних і економічно взаємопов'язаних з урахуванням ноосфери, виробництв, підпорядкованих різним відомствам, зосередженим в регіоні, і які використовують його ресурси і єдину інфраструктуру.

Метою створення ноосферних промислово-транспортних комплексів України є подолання відомчої роз'єднаності виробничих і транспортних підприємств на основі фінансової зацікавленості всіх ланок виробництва на шляху досягнення найбільшої ефективності в господарському розвитку регіонів.

Найважливішою складовою цього розвитку є взаємодія людини і природи. Відкриття корисних копалин, освоєння нових територій, створення виробництв, організація господарської діяльності неминує приводять до негативного впливу на навколишнє середовище. Таким чином, одним із завдань ноосферного розвитку суспільства є зниження або нейтралізація цього впливу, забезпечення гармонійного розвитку суспільства та природи.

Безліч проблем ноосферного шляху розвитку транспортних систем, умовно можна згрупувати у два великих напрямки.

1. Впровадження в роботу транспорту досягнень науково-технічного прогресу на базі розвитку технічних засобів доставки вантажів і пасажирів.

2. Удосконалення системи управління перевезеннями, роботи транспортних і перевантажувальних засобів.

Перший напрямок, в основному пов'язаний з розробкою екологічно чистих видів транспорту. Зокрема, однією з пропозицій є впровадження в транспортній системі апаратів на повітряній подушці (АПП, екранопланів). Наразі розроблені проекти для будівництва екранопланів другого покоління - наземно-повітряних амфібій (НПА) трьох типорозмірів по злітній масі: 10 тонн (річковий клас), 220 тонн (озерний клас) та 1000 тонн (морський клас).

Проблема широкого використання НПА для перевезень вантажів і пасажирів, особливо актуальна для районів газової та гірничодобувної промисловості (кам'яне вугілля, кольорові і рідкісні метали, мінерально-будівельна сировина), лісової та рибної промисловості. Запаси вугілля, газу, гідроенергії складають потужну базу паливних і енергетичних ресурсів

Сьогодні в державі існує порівняно висока вартість перевезень залізничним і автомобільним транспортом, низька швидкість доставки, багатовступінчастість перевалки вантажів до споживача, обмежені габарити суднового ходу на внутрішніх водних шляхах.

Крім цього економічна криза та складна ситуація військового конфлікту на сході України додали до існуючих складнощів додаткові — різко (в кілька разів) скоротилися перевезення вантажів і пасажирів, в результаті постійно збільшується парк суден, що перебувають на холодному відстої і старіють фізично й морально, брак коштів у підприємств оновлювати і поповнювати свою матеріально-технічну базу, дотаційні фінансові потоки від державних інститутів істотно скоротилися, а інвестиційна політика виявилася невідпрацьованою.

У зв'язку з цим завдання полягає в тому, щоб найкращим чином використовувати водні шляхи, як природні шляхи сполучення. Враховуючи обмежені глибини на більшій частині річкових шляхів доцільно використовувати транспортні засоби, які мало залежать від глибини річкового русла.

Поставлена задача може бути вирішена при використанні нетрадиційних видів транспорту, у першу чергу апаратів на повітряній подушці.

Впровадження нетрадиційних видів транспорту для перевезення вантажів і пасажирів вирішує проблему розвитку транспортної мережі на території України, оскільки для їх експлуатації не потрібно суттєвих інвестицій у будівництво дорожнього комплексу, а також усувається сезонність роботи річкового транспорту.

При обґрунтуванні нових типів транспортних засобів істотне значення мають три складові: швидкість руху, сезонність роботи і ступінь впливу на навколишнє середовище.

Швидкість доставки вантажів і пасажирів розглядається як один з найважливіших параметрів транспортної системи.

Основний обсяг перевезень вантажів виконується по водним шляхам, які можуть використовуватися тільки в теплий період.

Ідея використання екранопланів (ЕП) фактично вирішує багато проблем для сучасного розвитку суспільства. Швидкість руху таких апаратів на порядок вище швидкості водотоннажних суден, а при подальшому їх удосконаленні вона може бути істотно збільшена. Період експлуатації цих транспортних засобів не обмежується порою року, не вимагає особливих умов, які пред'являються до дорожнього комплексу. Негативного впливу на опорну поверхню з боку НПА практично не існує. Це вплив прирівнюється до тиску середньостатистичного лижника, коли середній питомий тиск на квадратний сантиметр площі поверхні дорівнює 0,05-0,07 кілограм.

При встановленні сфери застосування ЕП в транспортній системі України необхідно враховувати цілий ряд факторів, що визначають експлуатацію цих перевізних засобів. Основні з них такі.

1. Стан дорожньо-транспортного комплексу.
2. Конструктивні та техніко-експлуатаційні параметри перевізних засобів.
3. Номенклатура перевезених вантажів та мета поїздки пасажирів.
4. Відстань перевезень.

Експлуатація екранопланів передбачає використання в якості екрану відносно рівної поверхні води, боліт, піску, снігу, льоду і т. п. Найбільший інтерес представляють водні шляхи, які цілий рік можуть служити опорною поверхнею при русі екранопланів.

При визначенні місця ЕП у перевезеннях по внутрішніх водних шляхах слід враховувати, що річковий транспорт традиційно орієнтований на перевезення масових вантажів в значних кількостях і тому галузі, з одного боку, необхідно мати флот підвищеної вантажопідйомності, помірної потужності та відносно недорогий в експлуатації.

Мережа водних шляхів України досить велика, її судноплавна частина відносно невелика. Значна

частина річкових потоків недоступна для роботи водотоннажних суден із-за обмежених габаритів суднового ходу, але може розглядатися як надійний природний шлях для руху екранопланів. Звідси, очевидно, що ЕП в першу чергу слід розглядати як доповнення до основних транспортних засобів річкового флоту для роботи в районах недоступних для водотоннажних суден (верхів'я річок, несудноплавні притоки другого і третього порядків, протоки, озера тощо), що значно розширює сферу використання водних шляхів як транспортних комунікацій.

Конструктивні та техніко-експлуатаційні параметри нових транспортних засобів орієнтовані в першу чергу на пасажирські перевезення у важкодоступних в транспортному відношенні районах, а також на доставку дрібних вантажів.

Підвищена швидкість руху ЕП спрямована на задоволення в основному «ділових» пасажирів, хоча не виключаються, принаймні, в початковий період експлуатації нових перевізних засобів, екскурсійні поїздки. Крім цього екраноплани можуть бути спеціалізованого призначення (медичні, пожежні, патрульні і т. п.).

Немає сумніву в тому, що такі перевізні засоби необхідні народному господарству і в, першу чергу, в важкодоступних районах. Проте широкому впровадженню у виробництво запропонованих проектувальниками екранопланів в сучасній ситуації перешкоджає вкрай висока будівельну вартість, а за відсутності інвестицій у нове будівництво їх промислове виробництво залишається проблематичним. Можна поправити становище за рахунок диференціації тарифів на перевезення в залежності від швидкості руху.

Крім збільшення швидкості доставки, усунення сезонності та забезпечення необхідної екологічної чистоти, ЕП вирішують безліч інших не менш важливих завдань. Основні з них наступні:

- виключається або істотно скорочується багатоступінчастість перевалки вантажів, що прямують від відправника до споживача, а також пересадки пасажирів з одного виду транспорту на інший;

- розширюються межі обслуговування споживачів, у тому числі у верхів'ях малих річок, де річкові судна експлуатуватися не можуть, а інших транспортних зв'язків немає;

- відпадає необхідність штучного підтримання необхідних глибин для забезпечення безпеки судноплавства та навігаційного стану судноплавних шляхів.

Крім цього, суттєве скорочення часу обороту ЕП порівняно з водотоннажними суднами при-

зводять до значного зменшення в робочому ядрі кожного судноплавного підприємства потреби в транспортних засобах для виконання однієї і тієї ж кількості перевезень.

Таким чином, з впровадженням НПА в систему річкового транспорту в широкому масштабі можна говорити про суттєву, якісну зміну ролі і місця дорожньо-транспортного комплексу у розвитку продуктивних сил регіонів та в цілому національної економіки України.

Висновки з проведеного дослідження. У результаті викладеного матеріалу можна зробити наступні висновки:

- Ноосферний розвиток являє собою складну керовану систему, яка здійснює розумну взаємодію суспільства з навколишнім середовищем при повному задоволенні потреб населення без шкоди інтересів майбутніх поколінь і негативного впливу на природу.

- Метою створення ноосферного промислово-транспортного комплексу України є подолання відомчої роз'єднаності виробничих і транспортних підприємств на основі фінансової зацікавленості всіх ланок виробництва на шляху досягнення найбільшої ефективності в господарському розвитку регіонів.

- З впровадженням нових ноосферних транспортних засобів в систему річкового транспорту в широкому масштабі можна говорити про суттєве, якісне покращення економіки та розвитку річкового транспорту як складової національної економіки України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Адамі, М. Професійні продажі і комерційні переговори / М. Адамі ; пер. з англ. А. Н. Лазень. - Мінськ : Амалфея, 1998. - 224 с.
2. Анікін, Б. А. Комерційна логістика: підручник / Б. А. Анікін, А. П. Тяпухін. - М : ТК Велби, Проспект, 2005. - 432 с.
3. Боутеллір, Р. Стратегія і організація постачання / Р. Боутеллір, Д. Корстен ; пер з німець, під ред. Н.Ф. Титюхіна. - М. : КІА центр, 2006. - 128 с.
4. Булов, А. А. Формування організаційної структури управління на водному транспорті : навч. посібник / А. А. Булов. — Л.: ЛІІВТ, 1982. - 148 с.
5. Дональдсон, М. К. Вміння вести переговори для «чайників» / М. К. Дональдсон, М. Дональдсон; пер з англ. - М. : Вільямі, 2000. - 224 с.
6. Котлер, Ф. Основи маркетингу : підручник / Ф. Котлер; пер з англ. — М. : Росінтер, 1996. - 736 с.
7. Хопкінс, Т. Мистецтво торгувати / Т. Хопкінс; пер з англ. — М. : Агенство «ФАІР», 1998. - 464 с.