



УДК 338.47(100:474.74)(045)

**ZONE OF INFLUENCE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS
IN THE ODESSA REGION****ЗОНА ВПЛИВУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В ОДЕСЬКІЙ
ОБЛАСТІ****Herasymenko O.V. / Герасименко О.В.**

ORCID: 0000-0003-0127-0953

Ph.D., Associate Professor/ к.п.н., доцент

Associate Professor of the Department of Geography and Teaching Methods, /

доцент кафедри географії та методики її навчання,

Uman State Pedagogical University named after Pavlo Tychyna /

Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

Анотація. Мета публікації – є дослідження стану розвитку транспортної системи Одеської області в умовах європейських інтеграційних процесів. Здійснено аналіз транспортних коридорів №№ 7,9 в межах Одеської області. Визначено головні його прояви на соціально-економічний розвиток громад. Виявлено, що в межах 15-ти кілометрової зони від важливих магістралей області посилений розвиток роздрібною торгівлі, малого підприємництва. Прилеглі території до міжнародних транспортних коридорів є інвестиційно привабливими та характеризуються розвитком урбанізаційних процесів.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транспорт, економічні зв'язки, об'єднані територіальні громади, економіка.

Вступ.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) відграють інтеграційну роль у розвитку економічних районів та слугують головним районоутворюючим чинником в територіальному поділу праці. Цьому сприяє комплекс наземних і водних транспортних доріг з відповідною інфраструктурою, допоміжними спорудами, під'їзними шляхами, прикордонними пунктами, пунктами обслуговування, вантажно-пасажирськими терміналами та обладнанням для організації руху для міжнародних транспортних коридорів.

Основний текст.

Питаннями розвитку транспортної системи України та регіонів займається досить велика кількість вчених, серед яких Ю.Є. Пащенко, Ю.М. Цветов, А.М. Новікова, А.М. Редзюк, Л.Н. Руднева, А.М. Кудрявцев, М.В. Ковбатюк, Т.Є. Масенко та інші. Актуальним є визначення впливу транспортної інфраструктури регіону на суспільно-географічні процеси.

Предметом нашого дослідження були критські транспортні коридори в межах Одеської області. Було використано історичний метод в частині аналізу транспортної мережі Одеської області, економіко-статистичний метод для аналізу пасажирських перевезень та вантажоперевезень в регіоні, здійснено географічну оцінку територіальних закономірностей розміщення транспортної інфраструктури.

Географічне положення Одеської області (близькість до Чорного моря, протікання уздовж кордонів нижніх течій найбільших річок Європи Дунаю та Дністра, рівнинний рельєф, прикордонне положення) сприяє формуванню різноманітних видів транспорту, включаючи автомобільний, залізничний,



морський, річковий. Таким чином область має різноманітну та добре розвинуту транспортну систему, що сприяє розвитку економіки та обласної інфраструктури, інтеграції регіону у світовий та європейський простори через МТК [6].

Згідно з Національною стратегією регіонального розвитку на 2021-2027 роки, сферою впливу МТК є частина території України в межах 15 кілометрів від важливих міжнародних магістралей країни. Вони є ключовими для забезпечення транзиту товарів і пасажирів через Україну та зв'язку з іншими країнами, створення транспортної, логістичної інфраструктури [2].

Через Одеську область пролягають європейські (критські) транспортні коридори №7, №9.

Пан'європейський транспортний коридор 7. (Дунайський). Країни-учасниці: Австрія, Угорщина, Словенія, Хорватія, Сербія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. Довжина: 1600 км, з яких 70 км простягаються в Україні. Він проходить через українські порти Рені та Ізмаїл. У таблиці 1 наведено перелік ОТГ Одеської області, через які проходить Пан'європейський транспортний коридор 7 (Табл.1) [3].

Таблиця 1 - Зона впливу пан'європейського транспортного коридору № 7 в Одеській області

<i>Назва ОТГ</i>	<i>Площа, км²</i>	<i>Населення, осіб</i>
Ізмаїльський р-н		
Вилківська	589,9	12 723
Ізмаїльська	50,4	70 731
Кілійська	713,7	33 699
Ренійська	521,4	35 637
Саф'янівська	995,1	42 588
Суворовська	370,9	11 916

Пан'європейський транспортний коридор №9. Маршрут: Гельсінкі - Виборг - Санкт-Петербург - Псков - Москва - Зальцбург - Любляна - Загреб - Калінінград - Київ - Любашівка (окремо) - Чичне Україна - Бухарест - Димитровград - Александруполіс. Країни-учасниці: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Довжина магістралі: 3400 км, з них в Україні: залізниці – 1496 км, автошляхів – 996,1 км (в т.ч. відгалуження – 152,4 і 242,4 км). Пролягає в межах Одеської області по трасі М-05 від кордону з Білоруссю через Чернігів і Київ до Одеси. Транспортні шляхи електрифіковані, крім ділянки Ізмаїл-Одеса. У таблиці 2 наведено перелік ОТГ Одеської області, через територію якої проходить Пан'європейський транспортний коридор № 9 (Табл.2) [3].

Основний напрямок вантажопотоку критських коридорів №№7,9 в межах України концентрується в межах області на найбільший транспортний вузол «Одеса». У 2021 р. підприємствами транспорту перевезено 38,16 млн т вантажів, що на 5,5% більше, ніж у 2020 році. Вантажообіг зменшився на 4,0% і становив 61,9 млрд.ткм. Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями) у 2021 р. перевезено



11,9 млн т вантажів, що на 34,9% більше, ніж у 2020 році, та виконано вантажообіг в обсязі 2,4 млрд.ткм, який збільшився на 14,7%.

Таблиця 2 - Зона впливу пан'європейського транспортного коридору № 9 в Одеській області

<i>Назва ОТГ</i>	<i>Площа, км²</i>	<i>Населення, осіб</i>
Подільський р-н		
Любашівська	834,7	21 484
Подільська	136,9	43 158
Березівський р-н		
Стрюківська	285,5	2 785
Ширяївська	324,9	9 861
Старомаяківська	305,2	4 518
Петровіврівська	293,3	4 847
Знам'янська	411,0	8 447
Одеський р-н		
Нерубайська	97,5	12 606
Дачненська	174,9	10 474
Одеська	161,2	1 015 826

У 2021 році послугами пасажирського транспорту скористалися 221,2 млн пасажирів, виконано пасажирообіг в обсязі 6,6 млрд.пас.км, що відповідно на 10,5% та на 22,6% більше, ніж обсяги 2020 р.. Послугами автомобільного транспорту скористалися 48,1 млн. пасажирів, що на 11,1% менше, ніж у 2020 році, та виконано пасажирообіг в обсязі 1,6 млрд.пас.км, який зменшився на 9,1%. Інформація за 2022 р. не оприлюднена, на сайті Головного управління статистики в Одеській області зазначено, що інформація «...буде поширена після завершення встановленого Законом України «Про захист інтересів суб'єктів подання звітності та інших документів у період дії воєнного стану або стану війни» терміну для подання статистичної та фінансової звітності...» [1].

Нами було проведено опитування 100 жителів прилеглих населених пунктів до МТК №№7,9. Респондентами було зазначено, що місцями працевлаштування жителів прилеглих до транспортних магістралей населених пунктів, є заправні станції Amic energy, ANP, WOG, Socar, ОККО, UPG, Shell. Motto, Sun Oil, БРСМ, Авіас та ін.; три підприємства авіаційного транспорту, 40 транспортних підприємств, 20 фізичних осіб-підприємців; регіональна філія «Одеська залізниця», 7 морських портів.

Окрім транспортних коридорів, визначених Пан'європейською конференцією, існує також створення міжнародних транспортних мереж у рамках дво- або багатосторонніх угод. Як наслідок, з 1998 р. в рамках двосторонніх відносин між Україною та Польщею функціонує та розвивається Балто-Чорноморський міжнародний транспортний коридор (Гданськ-Одеса, Ягодин-Одеса) [5].

У рамках розвитку економічних зв'язків між країнами Європи та Азії сформовано коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА) та його сухопутний коридор Балто-Чорне море на території України. Головним завданням плану є



створення міжнародного глобального транспортного коридору «Захід-Схід», який із Західної Європи через Чорне та Каспійське моря дістанеться до країн Центральної Азії та далі до Китаю. Однією з важливих ланок коридору Європа-Кавказ-Азія є Чорноморський шлях, що сполучає Україну і Грузію.

З 1996 р. тут працює поромна переправа Чорноморськ - Поті (Батумі), а з 1999 р. з ініціативи України була створена поромна переправа Чорноморськ-Поті (Батумі). Це дає можливість після підписання тристоронньої угоди між Україною, Грузією та Болгарією розпочати регулярне поромне сполучення за маршрутом Поті-Ільчівськ-Варна. З 2004 р. працює поромна переправа Ільчівськ-Дренжі (Туреччина)[4].

Висновки.

Нами проаналізовано, що міжнародні транспортні коридори, які простягаються через Одеську область, роблять її важливим центром для транспортної та логістичної діяльності, що сприяє розвитку економіки області і міжнародним торгівельним відносинам України. Разом з тим, з початку повномасштабного вторгнення постійно зазнають руйнувань інфраструктурні об'єкти області.

З метою подальшого розвитку, вивчення ефективності міжнародних вантажних перевезень та реалізації транзитного потенціалу України, плануємо провести більш детальне дослідження проблем міжнародних вантажних перевезень в реаліях України. З'являються перспективи подальших досліджень в частині комплексної характеристики критських коридорів та інтеграційної ролі України в світовому просторі.

Література:

1. Головне управління статистики в Одеській області. URL: <https://od.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 22.09.2023).
2. Державна стратегія регіонального розвитку. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020> (дата звернення: 12.09.2023).
3. Децентралізація. URL: <https://decentralization.gov.ua> (дата звернення: 20.09.2023).
4. New Trans-European Network maps to improve connectivity with Eastern Partnership countries. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-11-09-ten-t-maps-easternpartnership_en?fbclid=IwAR0QO3EGz17WpGkqpFzh4i4yLtrb3FiaipBmFpuSBA7nZ89G54yCcGpPsq (дата звернення: 12.09.2023).
5. Resolution on the pan-European transport policy. EUR-Lex. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334\(01\)&from=FI](https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334(01)&from=FI) (дата звернення: 12.09.2023).
6. Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL VII. TINA Office Vienna, December 1998. URL: <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf> (дата звернення: 12.09.2023).



Abstract. *The purpose of the publication is to study the state of development of the transport system of the Odessa region in the context of European integration processes. An analysis of transport corridors No. 7 and 9 within the Odessa region was carried out. Its main manifestations on the socio-economic development of communities are defined. It was found that within the 15-kilometer zone from the important highways of the region, the development of retail trade and small business has been strengthened. The adjacent territories to international transport corridors are attractive for investment and are characterized by the development of urbanization processes.*

Keywords: *international transport corridor, transport, economic relations, united territorial communities, economy.*