

Л. Хомич, Є. Ігнатенко (Одеса, УКРАЇНА)

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СТАЛОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова, 65082, Одеса, вул. Дворянська 2, електронна пошта: khomich_onu@i.ua; ignatengkoevgeniy1989@gmail.com

Структура та стан транспортної інфраструктури в умовах інтенсифікації світового господарства є важливим чинником соціально-економічного розвитку приморських регіонів України, підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних та транзитних послуг. Мережа транспортної інфраструктури виконує надзвичайно важливу функцію опорного каркасу в моделі територіальної організації господарства та населення приморських регіонів.

Приморські регіони в силу особливостей економіко-географічного положення, природно-ресурсного потенціалу, структури та спеціалізації господарства відіграють значну роль у забезпеченні зовнішньоекономічних, транспортно-розподільчих та транзитних функцій в економіці України.

Загальна конфігурація транспортної мережі та системи розселення в приморських регіонах має переважно приморсько-фасадний тип організації території з вираженою атрактивністю берегової зони, підвищеною конфліктністю господарських функцій та диференціацією рівня антропогенного навантаження, що потребує зваженого підходу щодо просторового планування приморських регіонів та інтегрованого управління приморською зоною України для забезпечення умов для сталого розвитку цих територій.

Транспортна інфраструктура приморських регіонів, як і в цілому по Україні, має важливе значення для внутрішнього регіонального соціально-економічного розвитку. Зокрема стан транспортної інфраструктури впливає на якість життя населення, його мобільність та доступність послуг. Стан та якість транспортних мереж впливають на ефективність реалізації проектів з об'єднання територіальних громад, з реформування медицини, освіти, тощо.

Під транспортною інфраструктурою ми розуміємо збалансовану та економічно обґрунтовану сукупність всіх наявних транспортних комунікацій, а також обслуговуючих їх споруд, всіх видів транспорту, що використовуються для забезпечення стабільного вантажо- і пасажиропотоку, для задоволення матеріальних і нематеріальних потреб населення та сучасного суспільного розвитку [1]. До транспортної інфраструктури відносяться комунікації всіх існуючих видів транспорту та об'єкти їх обслуговування, що мають свої техніко-технологічні характеристики.

Коротко охарактеризуємо окремі показники сучасного стану транспортної інфраструктури приморських регіонів України без врахування тимчасово окупованої території АР Крим та частини Донецької області. Так, за даними 2016р. експлуатаційна довжина залізничних колій склала 4766км (22,7% від загальної довжини по Україні), експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів – 339,7 км (21,2%), довжина автомобільних доріг – 33,2 км (20,4%), з них з твердим покриттям – 32 671,5 тис.км

(20,5%), в тому числі I-ї категорії – 650,2 км (24,0%), II-категорії – 3311,7км (27,1%), III-ї категорії – 4821,7км (18,2%), IV-ї категорії – 23049,4км (22,1%), V-ї категорії – 838,5км (6%). Щільність експлуатаційної довжини залізничних колій – 34,2 км/1000км² (в Україні 36км/1000км²), щільність експлуатаційної довжини річкових судноплавних шляхів – 2,03км/1000км² (в Україні 3км/1000км²), щільність автомобільних доріг з твердим покриттям – 233км/1000км² (в Україні 264км/1000км²) [6]. На узбережжі Чорного та Азовського морів України розташовано 18 морських торгових портів з 63 терміналами різної спеціалізації, 330 морських вантажних причалів загальною довжиною 43 км. Крім того, обробку вантажів здійснюють 12 морських причалів підприємств. Також Чорноморський та Маріупольський морські рибні порти у зв'язку з різким скороченням надходження рибної продукції майже цілком переключилися на переробку тих же вантажів, що і торгові порти.

Так, у приморських регіонах частка зайнятого населення в транспортній сфері за даними 2016р. знаходиться в межах 2,1% (Херсонська область) – 10,7% (Одеська). Частка зайнятих в Одеській області - це найвищий показник в Україні) [7, с.58].

Важливо відмітити, що транспортна інфраструктура приморських регіонів України відіграє ключову роль і для зовнішніх економічних зв'язків, як важлива складова транзитно-транспортного потенціалу регіону та країни в цілому. Транзитно-транспортний потенціал регіону можна визначити як сучасні та потенційні можливості транспортного комплексу території забезпечувати транзитні вантажо- та пасажиропотоки, які зумовлені сукупністю: переваг ЕГП та наявних просторових ресурсів території, організаційно-економічним та техніко-технологічним станом транспортної системи та обслуговуючої її супутньої транспортно-логістичної інфраструктури, які в комплексі здатні забезпечувати економічно ефективні, безпечні, безперебійні транзитні перевезення через дану територію із наступною інтеграцією з транспортними системами сусідніх територій.

Так, завдяки наявній транспортній інфраструктурі у 2016р. приморськими регіонами (без врахування тимчасово окупованої АР Крим та частини Донецької області) за рахунок експорту транспортних послуг було отримано майже 1 млрд. дол. США, що становило 48,7% від експорту всіх транспортних послуг в Україні. В експорті транспортних послуг серед приморських регіонів найбільша частка Одеської області (34,6%) [7].

В сучасних гео економічних та геополітичних умовах основні перспективи розвитку транспортної мережі України, в тому числі і приморських регіонів, пов'язані з європейською стратегією формування системи міжнародних транспортних коридорів (МТК). У 2011 році Європарламент ухвалив Резолюцію щодо Стратегії ЄС для Чорноморського регіону [4]. В Стратегії передбачено необхідність посилення синергетичного ефекту між різними політиками ЄС, особливо між Структурним Фондом, Рамковою Програмою дослідництва і розвитку і Транс'європейською транспортною мережею з метою забезпечення сталого розвитку.

На сьогоднішній день, територією приморських регіонів України проходять такі МТК: Пан-європейський №7 (*Дунайський водний*), Пан-європейський №9 (Гельсінкі (Фінляндія) – Александруполіс (Греція)), TRASECA (Європа – Кавказ – Азія), Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море). [3]. Ще одним елементом

системи європейських МТК став маршрут «Вікінг» Чорноморськ (Україна) – Київ(Україна) – Мінськ(Білорусь) – Вільнюс(Литва) – Клайпеда(Литва), який у залізничному сполученні забезпечує перевезення контейнерів та автопоїздів між Балтикою та Чорним морем. Цей маршрут з'єднує МТК №9 з Євразійським транспортним коридором. За ініціативою України, Грузії та Азербайджану формується *Транскавказький МТК*, що через Одесу з'єднує Західну і Центральну Європу із Закавказзям.

Під питанням сьогодні є реалізація в запланованому вигляді міжнародного проекту єдиної транспортної системи країн Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС). В той же час окремі заходи в межах цього проекту все ж реалізуються. Так, в 2018 році планується завершити будівництво автомобільної дороги в обхід м. Рені, що об'єднує відремонтовану трасу «Одеса – Рені» з КПП на українсько-молдовсько-румунському кордоні, що є частиною МТК-ЧЕС.

Залучення України та її приморських регіонів до проектів МТК – це залучення додаткових транзитних вантажопотоків, створення робочих місць та модернізація вже існуючої транспортної інфраструктури, що в кінцевому результаті може позитивно вплинути на соціально-економічний розвиток прилеглих територій.

Найважливішими елементами транспортної інфраструктури приморських регіонів є морські порти, яким належить важлива роль полюсів росту у економічному розвитку цих регіонів. Ефективність функціонування портів сьогодні визначається з одного боку здатністю порту оперативного реагувати на зміни кон'юнктури ринку портових послуг, здатністю до постійного розвитку, оновлення та модернізації портової інфраструктури, а з іншого боку — державною зовнішньо економічною, тарифною, податковою, митною, транспортною, амортизаційною політикою, яка має бути направлена на підвищення конкурентоздатності українських портів у Чорноморському регіоні.

Аналіз розвитку портового господарства протягом останніх десятиліть дає можливість визначити ряд важливих тенденцій у організації та функціонуванні портової діяльності та формуванні припортових зон. По-перше, відбуваються зміни в територіальній організації портового господарства шляхом розвитку нової виробничої складової припортових зон, створення пов'язаних з портом промислово-складських та портово-промислових зон, «сухих портів» (проект «Сухий порт» в Одеському порту), портопунктів, аванпортів. Розвиток інфраструктури портів відбувається у напрямку переходу від універсальних портів до спеціалізованих комплексів та терміналів.

Якісний розвиток портів супроводжується організацією системи інтермодальних та мультимодальних перевезень (як приклад Чорноморський порт) диверсифікацією портової діяльності в сфері надання додаткових транспортно-логістичних послуг. Порти стають ядром формування сучасних портово-логістичних центрів та сприяють інтеграції глобальних, національних та регіональних транспортно-логістичних систем. Портово-логістичні центри можуть бути представлені головним чином великими морськими портами або групами портів, що забезпечують реалізацію континентально-морських зв'язків та координацію руху логістичних потоків і є вузловими елементами комунікаційного каркасу інтегрованої транспортно-логістичної системи.

Отже, сучасні порти мають забезпечувати мультимодальні перевезення, повністю інтегрувавши логістику порту із залізничними та автомобільними дорогами, що сьогодні є найбільш складним завданням для транспортного комплексу України.

Є передумови для формування на основі груп портів морських (транспортних, транспортно-індустріальних) кластерів та інтеграції навколо порту значної кількості підприємств-партнерів. Морські кластери здатні відігравати роль полюсів економічного зростання для приморських регіонів та країни. Слід відзначити, що найбільш активно реалізуються нові інвестиційні проекти у чотирьох найбільших морських портах України, а саме в Одеському, Чорноморському, Южному, Маріупольському.

Підводячи підсумок слід виділити ряд проблем, які сьогодні знижують ефективність використання транспортної інфраструктури та потребують вирішення. До таких проблем відносяться: моральна зношеність основних об'єктів транспортної інфраструктури; низька швидкість залізничних перевезень, що зумовлена станом колій; незадовільний стан автомобільних доріг з твердим покриттям особливо місцевого значення; краща розвиненість транспортної інфраструктури приморських регіонів в меридіональному напрямку до столиці і в той же час низький рівень розвитку транспортної інфраструктури в широтному напрямку; існування окремих відрізків транспортних мереж з низькою пропускнуою здатністю, що знижує ефективність функціонування транспортних мереж в цілому; незадовільний рівень застосування сучасних екологічних технологій у ході модернізації транспортної інфраструктури.

Для приморських регіонів, які мають значний транзитно-транспортний потенціал, значну частку зайнятих в сфері транспорту, є лідерами у експорті транспортних послуг та мають всі передумови для створення морських кластерів та портово-логістичних центрів, розвиток транспортної інфраструктури є надзвичайно важливою умовою забезпечення їх сталого соціально-економічного розвитку.

Список використаних джерел

1. Ігнатенко С. В. Аналіз сутності поняття «транспортна інфраструктура // Міжнародна наук.-практ. конф. студентів, аспірантів і молодих вчених «Регіон – 2013: суспільно-географічні аспекти». (18-19 квітня 2013 р., Харківський національний університет, Харків – 2013, с. 66-69.
2. Морські порти України: час активних реформ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.balticukraine.com/ua/index.php/post/292/>
3. Національна мережа міжнародних транспортних коридорів в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>
4. Повідомлення Комісії для Ради та Європейського Парламенту синергія Чорноморського регіону – нова пропозиція регіонального співробітництва. Брюссель, СОМ(2007) — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/com07_160_uk.pdf
5. Регіони України 2017 Ч.1 Державна служба статистики. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
6. Транспорт і зв'язок України 2017р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Транспортна інтероперабельність та мультимодальні рішення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/4_Transport_Interoperability_and_multimodal_solutions
8. Khomich L., Ignatenko I. Direction of port development of the coastal regions of Ukraine // *The economic Transformation of the Cities and Regions in the Post-communist Countries. Poznan, 1-3 september 2014, Edited by C.Mandry and D.Dirin, Bogucki Wydawnictwo Naukowe: Poznan, 2014. – P.109-115.*