

Секция: Региональная экономика

ГОБЛИК ВОЛОДИМИР ВАСИЛЬОВИЧ

*Д.е.н., доцент, перший
проректор Мукачівського
державного університету*

ЩЕРБАН ТЕТЯНА ДМИТРІВНА

*Д.психол.н., професор
Ректор Мукачівського державного університету
м. Мукачево, Україна*

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ У ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНАХ

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Скандинавських країн в Середземноморський регіон, збільшення інтенсивності обміну товарами і послугами між країнами, створює передумови для інтеграції України в міжнародну транспортну систему.

У контексті функціонування європейської транспортної мережі прикордонні регіони України, що мають спільний кордон з Європейським Союзом, залучені до інфраструктурного забезпечення трьох міжнародних транспортних коридорів: № 3 "Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ"; № 5 "Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Львів – Київ", а також міжнародного транспортного коридору "Гданськ – Одеса" або "Балтика – Чорне море".

Головною проблемою функціонування п'ятого транспортного коридора на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір. Особливо це стосується проходження залізничного транспорту, зокрема в одноколіїному Бескидському тунелі, який побудовано ще за часів Австро-Венгрії в 1886 році і на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. За більшістю

інших параметрів інфраструктура транспортного коридора № 5 відповідає загальноєвропейським стандартам, його залізнична колія (крім вищезгаданого тунелю, який обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність усього коридора і перешкоджає зростанню обсягів перевезень) є двоколіійною, повністю електрифікованою та обладнаною пристроями автоблокування.

Бескидський тунель – перший значний елемент транзитної транспортної інфраструктури України, що створюється за роки незалежності із залученням іноземних фінансових ресурсів. Проектом передбачено будівництво нових під'їзних шляхів і створення нового двоколіійного залізничного тунелю поряд з діючим, завдовжки 1822 м і площею поперечного перетину 115 м².

У січня 2016 року, "Укрзалізниця" завершила перший етап будівництва Бескидського тунелю. Позаду найскладніша частина роботи – пройдений верхній уступ тунелю. Бюджет першого етапу будівництва становив 39,71 млн доларів кредитних коштів ЄБРР. Загальна довжина нового тунелю становить 1764 м. Він пролягатиме на глибині 180 м від поверхні Бескидського хребта. Очікується, що будівельні роботи завершаться в четвертому кварталі 2017 року, а перший поїзд поїде по новому тунелю в другому кварталі 2018 року. Після завершення будівництва пропускна здатність тунелю збільшиться з 47 до 100 пар поїздів на добу, а швидкість проходження зросте з 15-40 до 60-70 км / год.

Для Закарпаття перспективою розвитку пан'європейського транспортного коридора № 5 є можливість його сполучення на ділянці "Львів-Рівне" з міжнародним транспортним коридором "Гданськ-Одеса" (Балтика – Чорне море), що має протяжність у межах України близько 900 км залізничного та 950 км автомобільного шляхів і з'єднує чорноморський порт "Одеса" з балтійським Гданськом, проходячи територією України –

через Шепетівку, Рівне, Ковель і Ягодин, а також Польщі – через Люблін і Варшаву з відгалуженням на Стальову Волю та Катовіце. Меморандум про взаєморозуміння щодо пан'європейського транспортного коридора № 5 було підписано в грудні 1996 року. Його протяжність становить 1595 км, у тому числі територією України: залізнична ділянка – 266 км, автодорожня – 338,7 км. (включаючи відгалуження – 47,2 км). Слід зазначити, що вузькими місцями є відсутність огорожень швидкісних магістралей, які перетинаються з іншими дорогами у двох рівнях, маючи обмежену кількість в'їздів. Це означає, що одним із першочергових пріоритетів удосконалення транспортної інфраструктури прикордонних територій нашої держави має стати розбудова мережі внутрішніх автомагістралей за прикладом сусідніх країн ЄС, а також під'їзних шляхів до них.

Для реалізації всіх переваг, які дає функціонування транспортних коридорів потрібно вирішити низку проблем їх інфраструктурного забезпечення: швидкості проходження вантажів, технічного розвитку транзитних центрів, функціонуванні об'єктів транспортно-митної інфраструктури. Крім того, дослідники звертають увагу на низьку якість дорожнього покриття автомобільних доріг, незадовільну пропускну спроможність автомагістралей, недостатню кількість автошляхів із двома й трьома смугами руху. До того ж, майже всі автомобільні магістралі, що проходять територією прикордонних областей Західної України, пролягають через населені пункти, що не відповідає вимогам міжнародних транспортних коридорів. Це призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту. Суттєво відрізняються вітчизняні автодороги від західноєвропейських і низькою розвиненістю дорожньої інфраструктури, зокрема кількістю автомобільних стоянок і пунктів сервісу, готелів і кемпінгів, пунктів зв'язку та харчування [1,2,3].

Для підвищення ефективності функціонування транспортних систем транскордонних регіонів, а також з огляду на перспективу зростання обсягів транзитних перевезень через їхню територію, необхідно створити розвинену мережу транспортно-логістичних центрів, що здійснюють найширший спектр логістичних, інформаційних та сервісних послуг, пов'язаних з організацією перевезень вантажів. Розвиток транспортного коридору поряд з покращенням транспортного обслуговування має важливе значення для соціально-економічного розвитку прилеглих територій до кордону з Європейським Союзом.

Література:

1.Пасічник А.М. До питання розбудови української мережі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Пасічник, О.М. Клен [Електронний ресурс]. – Режимдоступу : http://www.rusnauka.com/9_KPSN_2011/Tecnic/4_81452.doc.htm

2.Гоблик В. В. Моделі і механізми регулювання єврорегіонального співробітництва України: [монографія] / [І.В. Артёмов, О.М. Ващук, Д.В. Вітер, В.В. Гоблик та ін.] – Ужгород, 2013. – 612 с. .

3.Гоблик В. В. Спільні транскордонні регіони України та ЄС: зовнішньоекономічний аспект: [монографія] / В. В. Гоблик. – Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України. – 2012. – 305 с.