DOI: [10.32702/2307-2105-2020.11.12](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.11.12)

УДК 332.13:338.47"450.8"(477)

Х. М. Притула,

д. е. н., старший науковий співробітник, завідувач сектору транскордонного співробітництва, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»

ORCID ID: 0000-0003-3846-2393

Я. Я. Калат,

молодший науковий співробітник сектору транскордонного співробітництва, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України»

ORCID ID: 0000-0003-0390-6986

І.М. Кирик,

аспірант, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»

ORCID ID: 0000-0001-6795-4755

ЗОНИ ВПЛИВУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ЯК НОВИЙ ОБ'ЄКТ ДЕРЖАВНОЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД ДО 2027 РОКУ

Kh. Prytula

Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher, Head of cross-border cooperation sector, SI "Institute of Regional Research named after M.I.Dolishniy of NAS of Ukraine"

Ya. Kalat

Junior Research Fellow of cross-border cooperation sector,

SI "Institute of Regional Research named after M.I.Dolishniy of NAS of Ukraine"

I. Kyryk

Postgraduate student,

SI "Institute of Regional Research named after M.I.Dolishniy of NAS of Ukraine"

AREAS OF INFLUENCE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AS A NEW OBJECT OF THE STATE REGIONAL POLICY OF UKRAINE FOR THE PERIOD UP TO 2027

У статті проаналізовано інституційно-правове забезпечення створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні та запропоновано шляхи його вдосконалення та розвитку. Досліджено еволюцію Пан'європейської транспортної політики, в рамках якої було сформовано концепцію створення транспортних коридорів. Наведено характеристику чотирьох Пан'європейських транспортних коридорів, які проходять територією країни. Досліджено систему транспортних коридорів в Україні. Наголошено на важливості чіткого визначення переліку міжнародних транспортних коридорів та їх маршрутів, інтегрованих у національну мережу транспортних коридорів, та приведення у відповідність з цим всіх чинних документів, які регулюють процеси формування та функціонування міжнародних транспортних коридорів. Проаналізовано одну з ділянок Пан'європейського транспортного коридору № 5 на території Закарпатської області та наведено характеристику об'єднаних територіальних громад у Закарпатській області, які перебувають у зоні впливу Пан'європейського транспортного коридору № 5. При розробці механізмів, інструментів та заходів державної підтримки територій, які потрапляють у зону

впливу міжнародних транспортних коридорів, запропоновано враховувати особливості розвитку цих територій залежно від рівня управлінських рішень (ОТГ, регіон, країна). Обґрунтовано використання диференційованого підходу при оцінці зони впливу міжнародного транспортного коридору.

The article analyzes the institutional and legal support for the creation and functioning of a national network of international transport corridors in Ukraine and suggests ways to improve and develop it. The evolution of the Pan-European Transport Policy, which formed the concept of creating transport corridors, has been studied. The characteristics of the four Pan-European transport corridors that run through the country are given. The system of transport corridors in Ukraine is studied. The importance is emphasized of clearly defining the list of international transport corridors and their routes integrated into the national network of transport corridors and bringing in line all current documents governing the formation and operation of international transport corridors. The regions are grouped by the number of international transport corridors that pass through their territory. One of the sections of the Pan-European Transport Corridor № 5 in the Transcarpathian region is analyzed and the characteristics of the united territorial communities in the Transcarpathian region, which are in the zone of influence of the Pan-European Transport Corridor № 5, are given. When developing mechanisms, tools and measures of state support of territories that fall into the zone of influence of international transport corridors, it is proposed to take into account the peculiarities of the development of these territories depending on the level of management decisions (UTC, region, country). The use of a differentiated approach in the assessment of the zone of influence of the international transport corridor is substantiated. If at the level of the country and the region decisions can be made on the development of transport infrastructure and major infrastructure and innovation facilities (transport interchanges, bridges, airports, industrial parks and logistics centers, etc.), then at the level of UTC can address the impact of corridors on pollution environment of territories, issues of business development through the development of roadside infrastructure (catering establishments, hotels, motels, gas stations, service stations, etc.), development of tourist routes and construction of transport interchanges that will connect the international transport corridors with the local transport network.

Ключові слова: державна регіональна політика; міжнародні транспортні коридори; зони впливу міжнародних транспортних коридорів; Пан'європейська транспортна політика; транзитний потенціал.

Keywords: state regional policy; international transport corridors; zones of influence of international transport corridors; Pan-European transport policy; transit potential.

Постановка проблеми. Згідно з Державною стратегією регіонального розвитку на 2021-2027 роки (далі Стратегія), затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695, об'єктами державної регіональної політики стали певні типи територій, які характеризуються «специфічним набором соціальних, просторових, екологічних та економічних особливостей». Такими є регіон і функціональні території, які розвиватимуться «шляхом залучення усіх суб'єктів розвитку та використання потенціалу ключових активів регіону/території як умови надання фінансової підтримки з державного бюджету». В основу реалізації Стратегії покладено комплексний територіальний підхід, який передбачає «застосування особливих механізмів та інструментів державної підтримки» залежно від типу функціональної території.

У Стратегії визначено типи територій, що потребують особливої уваги з боку держави та застосування спеціальних механізмів та інструментів стимулювання їх розвитку: агломерації; великі міста; середні міста; малі міста; монофункціональні міста; сільські території у несприятливих умовах; гірські території Українських Карпат; макрорегіон “Азов-Чорне море”; **зони впливу міжнародних транспортних коридорів**; прикордонні регіони; прикордонні території у несприятливих умовах; тимчасово окуповані території України; природоохоронні території та об'єкти.

У документі зазначено, що зони впливу міжнародних транспортних коридорів (МТК) – це частина території України **в межах 15-кілометрової доступності до міжнародних автомобільних доріг загального користування державного значення**. Відповідно одним із завдань за напрямом “Розвиток транспортної інфраструктури” є «сприяння розбудові та модернізації транспортної інфраструктури в зонах впливу міжнародних автомобільних доріг».

Більшість з виокремлених у Стратегії територій функціонального типу вже тривалий час є об'єктами регіональної політики ЄС. Критерії їх ідентифікації, інструменти та механізми надання фінансової, організаційної тощо підтримки є законодавчо закріпленими, а здійснення моніторингу досягнення поставлених цілей політики дозволяє відслідковувати її ефективність. Реалізація прийнятої цьогорічної нової Державної стратегії регіонального розвитку повинна базуватись на використанні європейського досвіду здійснення регіональної політики з врахуванням особливостей розвитку регіонів України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями розвитку транзитного потенціалу України та її регіонів та перспектив інтеграції національної транспортної мережі до міжнародних транспортних коридорів займається низка українських вчених. Зокрема, у працях науковців Дідик В. Г., Кіщак І. Т. та Шевчук С. П. розкрито шляхи та напрями інтеграції національної транспортної мережі до міжнародних транспортних коридорів; окремі аспекти розвитку транзитного потенціалу досліджено Комчатних О. В. та Шаповал С. С.; оцінення впливу міжнародних транспортних коридорів на регіональний розвиток здійснено Сапроновим О. В., Криворучко Ю. І., Русановою І. В., Королем Є. І. та Бобрун Н. В. Значні напрацювання у теоретико-методологічному плані є щодо особливостей функціонування транспортно-логістичної системи України (Дашкуєв М. А., Дороховський О. М., Попова Н. В.), розвитку інфраструктури транзиту (Карпенко О. О., Мірошко В. М., Брагінський В. В.) та транспортної інфраструктури (Бутко М. П., Іскарова Н. О., Нисифорук О. І.).

Зарубіжні дослідники Річард Дж. Грандер та Томаш Космідер досліджують розвиток європейських транспортних систем, Вольфганг Рос та Девід Кернохан вивчають напрями та шляхи інтеграції європейської транспортної системи, Тео Кіріазітс – особливості реалізації спільної транспортної політики ЄС тощо.

Проте в меншій мірі досліджені питання впливу міжнародних транспортних коридорів на розвиток територій вздовж коридорів як нових об'єктів державної регіональної політики.

Метою статті є ідентифікація зон впливу міжнародних транспортних коридорів як нового об'єкту державної регіональної політики з врахуванням поліфункціональності міжнародних транспортних коридорів та транзитного потенціалу регіонів України.

Виклад основного матеріалу дослідження. У Стратегії наголошено, що «потужний транзитний потенціал» є однією з конкурентних переваг України та її регіонів, оскільки «...Україна розташована на перехресті основних транспортних шляхів, майже через всі регіони проходять міжнародні транспортні коридори - території, що потрапляють в їх зони впливу, отримують додатковий імпульс економічного зростання. Інфраструктура України включає 170 тис. кілометрів автомобільних доріг, 22 тис. кілометрів залізничних шляхів, 13 морських і 16 річкових портів, спроможних забезпечувати швидке переміщення усіх видів вантажів як в межах України, так і за кордон».

З метою формування та здійснення єдиної транзитної політики як на загальнодержавному, так і регіональному рівнях 7 лютого 2002 р. було прийнято **Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках»** [1] № 3022-III, спрямований на забезпечення інтеграції України в європейську та світову економічні системи. На часі є підготовка та прийняття нового закону щодо формування та реалізації стратегії розвитку України як транзитної держави.

Закладені у Програмі цільові орієнтири залишаються актуальними і на сьогодні. Зокрема, досі не прийнятий Закон України «Про мультимодальні перевезення», його законопроект перебуває на розгляді комітету Верховної Ради. Водночас його прийняття є особливо на часі з огляду на важливість розвитку контейнерних (комбінованих) перевезень.

Розвиток національного законодавства у сфері створення та функціонування МТК тісно пов'язаний із формуванням та реалізацією Пан'європейської транспортної політики.

Концепція транспортних коридорів [2] була сформована і закладена у 1990-их роках. Вона є частиною Пан'європейської концепції транспортної інфраструктури, започаткованої під час трьох Пан'європейських транспортних конференцій, які відбулися у 1991 р. у Празі, у 1994 р. на о. Криті та у 1997 р. у Гельсінкі.

У «Празькій декларації» [3], прийнятій на **першій Пан'європейській транспортній конференції 29-31 жовтня 1991 р.**, визнано необхідність формування та розвитку Пан'європейської транспортної політики.

У 1993 р. Європейська рада прийняла рішення [4] про створення **Транс'європейської автомобільної мережі (TEN-T)**, яка містила схему автошляхів дванадцятиох країн-членів Європейського Союзу (ЄС). Метою розвитку TEN-T було усунення прогалів, вузьких місць та технічних бар'єрів, що існують між транспортними мережами країн-членів ЄС, посилення соціальної, економічної та територіальної згуртованості та сприяння створенню єдиного європейського транспортного простору.

У 2013 році було визначено дев'ять коридорів опорної мережі для впорядкування та сприяння скоординованому розвитку TEN-T. Вони доповнюються двома Горизонтальними пріоритетами: Європейською системою управління залізничним рухом (ERTMS) та Морськими водними магістралями, діяльність яких зорієнтована на досягнення стратегічних цілей розвитку опорної мережі відповідно до програмного періоду 2014-2020.

За результатами Брюссельського Саміту Східного Партнерства 24 листопада 2017 року міністром закордонних справ України Павлом Клімкіном і високим представником ЄС Федерікою Могеріні було підписано Взаєморозуміння високого рівня між Україною і ЄС про поширення індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T на Україну.

9 листопада 2018 р. Європейська Комісія прийняла рішення [5] затвердити карти Транс'європейської транспортної мережі (основна мережа TEN-T) у країнах Східного партнерства, серед яких - Україна.

У «Критській декларації» наголошено на важливості подальшого розвитку Пан'європейської транспортної політики та під час **другої Пан'європейської транспортної конференції** (14-16 березня 1994 р. на о. Крит) Європейська комісія, Європейська конференція міністрів транспорту та Європейська комісія об'єднаних націй

погодили дев'ять пріоритетних транспортних коридорів як продовження транс'європейських мереж до центрально- та східноєвропейських регіонів. Таким чином було визначено 10 Пан'європейських транспортних коридорів [3], які знаходились поза межами TEN-T 15-ти країн-членів ЄС, але були пов'язані з ними. Коридори були визначені з метою стимулювання розвитку торговельних та соціальних зв'язків між ЄС та країнами Центральної та Східної Європи. Крім того, вони поширювались на Російську Федерацію (зв'язок з Москвою та Нижнім Новгородом), Білорусь, Україну та Молдову.

Чотири з десяти коридорів проходять територією України (III, V, VII та IX коридори).

На *третій Пан'європейській транспортній конференції у Гельсінкі, 23-25 червня 1997 р.*, схвалено концепцію Пан'європейського партнерства щодо інвестицій у транспортну інфраструктуру. Як зазначено у Повідомленні Комісії щодо підключення TEN до своїх сусідів (COM (97) 172 заключний), TEN повинні мати можливість підключатися до мереж сусідніх країн та сприяти сумісності та доступу до цих мереж.

З часом стало очевидним, що Концепція коридорів, визначена на Критській конференції у 1994 р., не враховує потреби розвитку транспортної інфраструктури окремих географічних районів, таких як Арктика, Чорне море та Середземноморський басейн. Тому на третій Пан'європейській транспортній конференції було домовлено, що чотири морські території слід визначити як доповнення до загальноєвропейських транспортних коридорів.

Відповідно компонентами Пан'європейської мережі транспортної інфраструктури є:

- • Транс'європейська транспортна мережа на території Союзу (TEN);
- • десять Пан'європейських транспортних коридорів у Центральній та Східній Європі;
- • чотири Пан'європейські транспортні зони (PETrA);
- • кілька євро-азіатських напрямків, зокрема TRACECA.

Чинне національне законодавство у сфері розвитку МТК є важливою складовою реалізації ефективної державної регіональної політики в контексті виділення зони впливу МТК як об'єкту державної регіональної політики України на період до 2027 року. Основні нормативно-правові документи були прийняті після другої та третьої Пан'європейських транспортних конференцій задля імплементації основних положень декларацій, прийнятих на Пан'європейських конференціях.

У Постанові КМУ від 30 жовтня 1996 р. N 1324 *«Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи»* наголошено, що створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи є пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу та передбачено розробку першочергових заходів щодо створення транспортних коридорів із визначенням джерел фінансування, а також входження України до міжнародної транспортної системи та перелік залізничних, автомобільних, змішаних (залізнично-автомобільно-водних) транспортних коридорів України, які повинні ввійти складовою частиною до мереж міжнародних транспортних коридорів.

16 грудня 1996 р. прийнято Постанову КМУ № 1512 *«Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів»*. Документом затверджено перелік транспортних коридорів України, які згідно з рішенням другої Пан'європейської конференції міністрів транспорту європейських країн включено як складову частину до мережі МТК. До системи транспортних коридорів в Україні належать:

автомобільні транспортні коридори, що реконструюються, з таким маршрутом проходження в Україні:

Критський N 3 - Краківець - Львів - Рівне - Житомир - Київ;

Критський N 5 - Косини - Чоп - Стрий - Львів - Рівне - з відгалуженням Сарни - Мінськ, Сторожниця - Ужгород - Мукачеве;

Критський N 9 - Нові Яриловичі - Чернігів - Копті - Київ - з відгалуженнями Любашівка - Платонове, Любашівка - Одеса, Копті - Бачівськ;

ЧЕС - Рені - Ізмаїл - Одеса - Миколаїв - Херсон - Мелітополь - Бердянськ - Маріуполь - Новоазовськ;

Європа - Азія - Краківець - Львів - Рівне - Житомир - Київ - Полтава - Харків - Дебальцеве - Ізварине;

Балтійське море - Ягодин - Ковель - Луцьк - Тернопіль - Чорне море з Хмельницький - Вінниця - Умань – порти відгалуженням Чорного моря, Тернопіль - Чернівці - Порубне/Мамалига;

Євроазіатський - Одеса - Миколаїв - Херсон - Джанкой - Керч;

автомобільні транспортні коридори, намічені для будівництва:

Критський N 3 - Краківець - Львів - Тернопіль – Хмельницький - Вінниця - Київ;

Критський N 5 - Косини - Івано-Франківськ - Тернопіль - Підгайці;

Європа - Азія - Косини - Івано-Франківськ - Тернопіль - Вінниця - Кіровоград - Дніпропетровськ - Донецьк - Ізварине;

Балтійське море - Ягодин - Ковель - Луцьк - Хмельницький - Чорне море Балта - Одеса;

Європа - Азія Одеса - Миколаїв - Херсон - Джанкой - Керч;

Північ - Південь - Харків - Полтава - Кременчук - Кіровоград - Одеса;

У Концепції зазначено, що «Створення транспортних коридорів поряд з поліпшенням транспортного обслуговування відіграє значну роль у соціально-економічному розвитку прилеглих територій. **Безпосередньому впливу підлягають смуги територій завширшки 150 - 200 кілометрів**».

У *Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року*, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р зазначено, що «Через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: **Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА)**». Водночас у Державній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки відповідно до рішень Генеральної схеми планування території України виділяють наступні МТК: Критський №3;

Критський №5; Критський №9; Європа – Азія; Євразійський; Балтика – Чорне море; Північ-Південь; ЧЕС. Тому при визначенні та дослідженні об'єкту державної регіональної політики «зони впливу міжнародних транспортних коридорів» у першу чергу потрібно чітко визначити перелік МТК, інтегрованих у національну мережу транспортних коридорів, та привести у відповідність з цим всі чинні документи, які регулюють процеси формування та функціонування МТК.

Крім того уточнення потребують і маршрути МТК. Оскільки на карті, представлений на ресурсі <http://mrbi.maps.arcgis.com>, зображено не всі маршрути, визначені на схемах просторового планування регіонів.

У дослідженні, підготовленому за підтримки Міжнародного банку реконструкції та розвитку [6], зазначається, що транспортні коридори мають як фізичний, так і функціональний вимір. Що стосується фізичного виміру, транспортні коридори складаються з одного або кількох маршрутів-напрямків, що з'єднують економічні центри як в межах однієї країни, так і між країнами. Ці маршрути складаються із транспортних сполучень, якими надаються транспортні послуги та вузлів, які їх взаємопов'язують.

Більшість коридорів призначені в першу чергу для сприяння регіональному економічному зростанню шляхом надання транспортних та логістичних послуг містам та країнам уздовж коридору. Функціональний вимір транспортних коридорів визначає і формування особливих зон впливу коридорів, які необхідно враховувати при здійсненні містобудівної діяльності.

Відповідно до переліку МТК, які є частиною національної мережі транспортних коридорів, наведених у Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, територією всіх регіонів України проходять МТК. Водночас регіони різняться за кількістю транспортних коридорів, їх протяжністю, інтенсивністю руху по них тощо. На рис. 1 регіони України згруповані відповідно до кількості транспортних коридорів, які проходять їх територією.

Рис. 1. Групування регіонів України відповідно до кількості міжнародних автомобільних коридорів, які проходять їх територією
(число позначає кількість транспортних коридорів, які проходять територією відповідних регіонів)

Згідно з Державною стратегією регіонального розвитку на 2021-2027 роки зони впливу МТК – це частина території України в межах 15-кілометрової доступності до міжнародних автомобільних доріг загального користування державного значення. У таблиці 2 наведено перелік ОТГ Закарпатської області, через територію яких проходить одна з гілок Пан'європейського транспортного коридору № 5, або територія яких знаходиться у зоні його впливу.

Таблиця 2.

Характеристика об'єднаних територіальних громад у Закарпатській області, які перебувають у зоні впливу Пан'європейського транспортного коридору № 5¹

№ п/п	Назва ОТГ	Площа, км ²	Населення, осіб
ОТГ, територією яких проходить Пан'європейський транспортний коридор № 5			
1	Косоньська	98,4	7772
2	Великобийгайська	98,7	7645
3	Берегівська	259	44381
4	Мукачівська	270,1	110511
5	Верхньокоропецька	83,3	7296
6	Іршавська	313,1	35997
7	Свалявська	157,9	27719
8	Керецьківська	301,5	15035
9	Міжгірська	559,6	25025
ОТГ, територія яких знаходиться у зоні впливу Пан'європейського транспортного коридору № 5			
10	Батівська	118,6	12160
11	Горондівська	78	9364
12	Чинадіївська	171,9	14916
13	Полянська	225,5	13899
14	Неліпинська	127,9	5324
15	Пилипецька	201,6	7129
16	Синевирська	256,8	6406
17	Довжанська	260,7	16845
18	Білківська	491,4	10584
19	Кам'янська	72,5	9436
20	Великобerezнянська	111,8	9952
21	Великобerezька	128	6231

З позиції географічного розташування Закарпатська область є унікальним регіоном, який межує одночасно з чотирма країнами-членами ЄС, транспортна мережа якого є важливою частиною транспортно-логістичних коридорів ЄС [7-8]. У межах Закарпатської області окрема ділянка Пан'європейського транспортного коридору № 5 довжиною **±135** км обумовлює віднесення території 21 –ї ОТГ до зони впливу МТК.

Відповідно до ДБН Б.2.2-12: 2019 (Планування та забудова територій) головним об'єктом містобудівного проектування є території адміністративно-територіальних одиниць та їх частин. При цьому «Важливою складовою здійснення містобудівного проектування є **збалансування загальнодержавних, регіональних інтересів та інтересів територіальних громад...**».

З огляду на поліфункціональність МТК та наявність значного транзитного потенціалу України державну підтримку територій, які знаходяться у зоні їх впливу, доцільно здійснювати на макрорівні (країна), мезорівні (регіон) та мікрорівні (ОТГ).

На макрорівні підтримка розвитку територій, які знаходяться у зоні впливу МТК, передбачатиме в першу чергу розбудову безпосередньо самих автошляхів та транспортної інфраструктури в зоні впливу коридору (розв'язки, під'їзні та дублюючі автошляхи, транспортно-пересадочні вузли, естакади, мости, об'єкти сервісу тощо); проведення можливих інженерно-технічних заходів з нейтралізації забруднення повітряного простору і акустичного дискомфорту. Важливою складовою розвитку інфраструктури МТК є розвиток мережі аеродромів, аеропортів, річкових та морських портів тощо.

Проходження МТК через чи повз крупні промислові та економічні центри розвитку, формування стратегічних транспортних вузлів у місцях перетину автомобільних доріг, залізничних магістралей тощо зумовлює розширення зони їх впливу. Згідно з Концепцією створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні безпосередньому впливу можуть підлягати смуги територій завширшки 150 - 200 км. Тому при реалізації державної регіональної політики **слід передбачити диференційований підхід при оцінці зони впливу МТК.**

Розвиток МТК стимулюватиме розвиток мережі **інноваційних об'єктів виробничих територій (технопарків, промислових парків, виробничих територій технополісів)**. Підтримка їх розвитку на макрорівні і мезорівні дозволить посилити інтенсивність руху автотранспортних засобів та підвищити ефективність реалізації потенціалу розвитку МТК [9].

Однією з функціональних зон є зона транспортно-складської забудови.

На рівні регіону (мезорівні) доцільно підтримувати розвиток територій з пріоритетним розвитком логістичних центрів, складування, доробки та сортування вантажів вздовж міжнародного коридору [9].

¹ Один з напрямів Пан'європейського транспортного коридору № 5 по території Закарпатської області - ПП Косонь-Барабаш (Угорщина) – Гать – Зубівка – Яблунів – Климівка – Керецьки –Лозянський – Сойми – Лопушне – Ілемня (Івано-Франківська область)

При розробленні проектів на нове будівництво автомобільних доріг державного та місцевого значення, траси доріг I категорії потрібно [10], а II та III категорій доріг рекомендується прокладати в обхід населених пунктів. У разі проходження ділянок доріг у межах населених пунктів у проектах на реконструкцію потрібно, а на капітальний ремонт рекомендовано, передбачати заходи щодо забезпечення санітарних норм, безпеки для руху пішоходів, прогону тварин, руху місцевого та грузового транспорту.

Проходження маршруту МТК через територію ОТГ чи регіону в цілому не повинне впливати на функціонування адміністративно-територіальної одиниці як цілісної системи.

На рівні ОТГ необхідно враховувати необхідність застосування містобудівних та будівельно-акустичних засобів захисту від шуму (будівництва шумозахисних екранів, забезпечення необхідної звукоізоляції зовнішніх огорожувальних конструкцій будинків).

Також у складі проектної документації на будівництво і реконструкцію автомобільних доріг доцільно передбачати відведення земельних ділянок для розміщення наступних об'єктів сервісу: майданчиків для відпочинку учасників дорожнього руху, кемпінгів, туристичних баз, готелів, мотелів, автозаправних станцій (АЗС), автозаправних газових накопичувальних станцій (АГНС), станцій технічного обслуговування (СТО). Підтримка розвитку таких об'єктів сервісу на мікрорівні (рівні ОТГ) стимулюватиме економічний розвиток території.

Згідно чинних норм містобудування [11]:

- відстань між майданчиками рекомендується приймати: на дорогах I-II категорії від 15 км до 20 км для кожного напрямку руху, III- IV категорій – від 20 км до 30 км;
- необхідна відстань між АЗС на дорогах I категорії – від 15 км до 20 км (для кожного напрямку руху), II категорії – від 20 км до 30 км, III – IV категорій – від 30 км до 40 км;
- пункти СТО рекомендується розташовувати на відстані:
- для доріг I категорії – від 50 км до 60 км;
- для доріг II, III категорій – від 60 км до 90 км.

При цьому майданчики відпочинку рекомендується влаштовувати поряд з пунктами громадського харчування, закладами торгівлі, СТО, АЗС та АГНС.

Розбудова мережі МТК сприятиме також розвитку туристичних дистинацій територій.

Висновки. У новій Державній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки одним із типів функціональних територій визначено зони впливу МТК, які водночас стають об'єктами державної регіональної політики. Розробка механізмів, інструментів та заходів державної підтримки територій, які потрапляють у зону впливу МТК, повинна ґрунтуватись на особливостях розвитку цих територій залежно від рівня управлінських рішень (ОТГ, регіон, країна). Якщо на рівні країни та регіону можуть прийматися рішення щодо розбудови транспортної інфраструктури та крупних інфраструктурних та інноваційних об'єктів (транспортні розв'язки, мости, аеропорти, індустріальні парки та логістичні центри тощо), то на рівні ОТГ можуть вирішуватись проблеми впливу коридорів на забруднення навколишнього середовища територій, питання розвитку підприємницької діяльності шляхом розбудови придорожньої інфраструктури (заклади громадського харчування, готелі, мотелі, АЗС, СТО тощо), розвитку туристичних маршрутів та побудови транспортних розв'язок, які поєднуюватимуть МТК з місцевою транспортною мережею. Важливим є також чітке визначення переліку МТК, інтегрованих у національну мережу транспортних коридорів, та приведення у відповідність з цим всіх чинних документів, які регулюють процеси формування та функціонування МТК. Уточнення потребують і безпосередньо маршрути МТК.

Перспективами подальших розвідок є розробка диференційованого підходу при оцінці зони впливу міжнародних транспортних коридорів

Список літератури.

1. Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках. Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3022-II. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14#Text>.
2. 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>
3. Resolution on the pan-European transport policy. EUR-Lex. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334\(01\)&from=FI](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334(01)&from=FI)
4. European Council Decision No (93/629/EEC). URL: https://www.legislation.gov.uk/eudn/1993/629/pdfs/eudn_19930629_adopted_en.pdf
5. 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-eastern-partnership_en?fbclid=IwAR0QO3EGz17WpGkgpFzh4i4yLtrb3FiaipBmFpuSBA7nZ89G54yCcGpPsg
6. John Arnold. Best Practices in Management of International Trade Corridors. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. URL: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/pdf/384590Internat1e0corridors01PUBLIC1.pdf>
7. Оцінка функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області : науково-аналітична доповідь / наук. ред. Притула Х.М. Львів, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». 2019. 195 с.
8. Оцінка перспектив розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області : науково-аналітична доповідь / наук. ред. Притула Х.М. Львів, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». 2020. 131 с.

9. Планування та забудова територій. ДБН Б.2.2- 12: 2019. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. URL: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/07/DBN-B22-12-2019.pdf>
10. Автомобільні дороги Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво. ДБН В.2.3-4:2015. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. URL: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-197>
11. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього рух. ГБН В.2.3-37641918-549:2018. Міністерство інфраструктури України. URL: https://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_v_2_3-37641918-549_2018_avtomobilni_dorohy_maidanchyky_dlia_stoianky_transportnykh_zasobiv_i_vidpochynku_uchasnykiv_dorozh_noho_rukhu.html

References.

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2002), The Law of Ukraine “On the Comprehensive Program for Consolidation of Ukraine as a Transit Country for 2002-2010”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14#Text> (Accessed 5 September 2020).
2. TINA Office (1998), “Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas”, available at: <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf> (Accessed 10 October 2020).
3. The European Parliament (1996), “Resolution on the pan-European transport policy”, available at: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334\(01\)&from=FI](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334(01)&from=FI) (Accessed 8 October 2020).
4. European Council (1993), “European Council Decision No (93/629/EEC)”, available at: https://www.legislation.gov.uk/eudn/1993/629/pdfs/eudn_19930629_adopted_en.pdf (Accessed 15 October 2020).
5. The European Commission (2018), “New Trans-European Network maps to improve connectivity with Eastern Partnership countries”, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-11-09-ten-t-maps-eastern-partnership_en?fbclid=IwAR0QO3EGz17WpGkgpFzh4i4yLtrb3FiaipBmFpuSBA7nZ89G54yCcGpPsq (Accessed 15 September 2020).
6. Arnold, J. (2006), “Best Practices in Management of International Trade Corridors”, The International Bank for Reconstruction and Development, available at: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/pdf/384590Internatle0corridors01PUBLIC1.pdf> (Accessed 8 October 2020).
7. Prytula, Kh. M. (2019), *Otsinka funktsionuvannya merezh punktiv propusku cherez derzhavnyy kordon v Zakarpats'kiy oblasti: naukovo-analitychna dopovid'* [Assessment of the functioning of networks of checkpoints across the state border in the Zakarpattia Oblast: scientific and analytical report], Dolishniy Institute of Regional Research of NAS of Ukraine, Lviv, Ukraine.
8. Prytula, Kh. M. (2020), *Otsinka perspektyvy rozbudovy merezhi punktiv propusku cherez derzhavnyy kordon v Zakarpats'kiy oblasti: naukovo-analitychna dopovid'* [Assessment of the prospects of building a network of checkpoints across the state border in the Zakarpattia Oblast: scientific and analytical report], Dolishniy Institute of Regional Research of NAS of Ukraine, Lviv, Ukraine.
9. Ministry of Regional Development, Building and Housing and Communal Services of Ukraine (2019), “Planning and development of territories. SCN V.2.2- 12: 2019”, available at: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/07/DBN-B22-12-2019.pdf> (Accessed 8 October 2020).
10. Ministry of Regional Development, Building and Housing and Communal Services of Ukraine (2019), “Highways Part I. Design. Part II. Construction. SCN V.2.3-4:2015”, available at: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-197> (Accessed 8 October 2020).
11. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2018), “Areas for parking vehicles and recreation of road users. SCN V.2.3-37641918-549:2018”, available at: https://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_v_2_3-37641918-549_2018_avtomobilni_dorohy_maidanchyky_dlia_stoianky_transportnykh_zasobiv_i_vidpochynku_uchasnykiv_dorozh_noho_rukhu.html (Accessed 8 October 2020).

Стаття надійшла до редакції 18.11.2020 р.