

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) www.economy.nayka.com.ua | № 11, 2021 | 25.11.2021 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.11.16](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.11.16)

УДК 338.47:339.9.012 (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,

к. е. н., 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

ОЦІНЮВАННЯ ВПЛИВУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ПРИЛЕГЛІ ТЕРИТОРІЇ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ

Kh. Prytula

Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher, Head of the Sector of Cross-Border Cooperation, SI "Institute of Regional Research named after M.I. Dolishniy of NAS of Ukraine"

Ya. Kalat

PhD in Economics, Junior Researcher of the Sector of Cross-Border Cooperation, 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"

ASSESSMENT OF THE IMPACT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS ON THE ADJACENT TERRITORIES: THEORETICAL AND APPLIED ASPECTS

У статті здійснено аналіз одного з функціональних типів територій – зони впливу міжнародних транспортних коридорів. Авторами досліджено напрями позитивного та негативного впливу міжнародних транспортних коридорів на прилеглі території. Зокрема, наголошено, що зони впливу міжнародних транспортних коридорів отримують найбільші можливості для розвитку за умови збереження цілісності адміністративно-територіальної одиниці, територією якої вони проходять. Водночас виокремлено основні типи проходження міжнародного транспортного коридору відносно адміністративного центру об'єднаної територіальної громади. На основі цього охарактеризовано проходження міжнародного транспортного коридору «Балтійське море – Чорне море» територією об'єднаних територіальних громад Волинської області. Наведено основні заходи здійснення політики в контексті впливу міжнародних транспортних коридорів на основних його стейкхолдерів

(національні органи влади, регіональні органи влади, місцева влада, транспортні оператори, промисловість, сектор послуг, пасажирів/користувачі).

The article analyzes one of the functional types of territories - areas of influence of international transport corridors. The authors investigated the directions of positive and negative impact of international transport corridors on adjacent territories and identified the ways to enhance the positive effect on the development of the territory and minimize the negative impact. The main areas of positive impact of international transport corridors on the development of the territory are identified: infrastructure, economic, demographic, tourist and recreational. The main areas of negative impact of international transport corridors on the development of territories are identified: administrative-territorial, urban planning and environmental. In particular, it was emphasized that the zones of influence of international transport corridors will increase their potential of key assets, provided that the integrity of the administrative-territorial unit is preserved. At the same time, the main types of passage of the international transport corridor relative to the administrative center of the united territorial community are identified. It is noted that the best option is when the international transport corridor runs along the border of the united territorial community. Based on this, the passage of the international transport corridor "Baltic Sea - Black Sea" through the territory of the united territorial communities of Volyn region is characterized. This functional type of territory as «areas of influence of international transport corridors» has to be reflected in the new type of urban and land documentation - integrated plan of spatial development of the territorial community, introduced in accordance with the Law of Ukraine "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Land Use Planning" (dated June 17, 2020, № 711-I; adopted in the new version on July 24, 2021). The impact of international transport corridors on its main stakeholders (national authorities, regional authorities, local authorities, transport operators, industry, services sector, passengers / users) is also outlined.

Ключові слова: міжнародні транспортні коридори; зони впливу МТК; позитивний та негативний вплив МТК; інвестиції у транспортну інфраструктуру; функціональні типи територій; комплексний план просторового розвитку територій.

Keywords: international transport corridors; ITC zone of influence; positive and negative influence of ITC; investments in transport infrastructure; functional types of territory; complex plan of spatial development of the territory.

Постановка проблеми. Сучасні тенденції розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів (далі МТК) та аналіз світового, в т.ч. і європейського досвідів їх впливу на розвиток прилеглих територій засвідчують, що зони впливу МТК є особливими функціональними територіями, які на локальному рівні (базовому – рівні ОТГ) повинні насамперед бути інтегрованими до системи просторово-функціонального планування території та не порушувати її цілісність, на регіональному рівні – стати каталізаторами формування нових та розвитку вже існуючих точок економічного зростання, а на національному – сприяти розбудові логістично-транспортної інфраструктури з метою нарощення транзитного та торговельного потенціалів України.

Вплив прокладання МТК через території розселення має радіальний чи «хвилеподібний» характер поширення і сила його дії пропорційна віддалі від МТК [1]. При цьому найбільший імпульс для містобудівного розвитку отримують привузлові території у радіусі 5-15 км від вузла. Аналіз чинних європейських МТК підтверджує, що їх вплив найбільше поширюється на найближчі до МТК територіальні громади. Розвиток функціональної структури територій у зоні впливу МТК стимулюватиме економічну активність у громадах, у т.ч. і у слаборозвинутих.

Відтак на сьогодні на порядку денному першочерговим завданням є забезпечення когерентності державної регіональної політики в контексті виділення функціональних типів території та здійснюваної реформи адміністративно-територіального устрою України, яка розпочалася у 2015 році, і в рамках якої 19 липня 2020 року набрала чинності Постанова Верховної Ради України «Про утворення та ліквідацію районів» (№807-ІХ від 17.07.2020), яка фактично завершила процес формування нового адміністративно-територіального устрою України, ліквідувавши 490 старих районів з утворенням 136 нових районів, до складу яких входять 1469 територіальних громад базового рівня.

МТК тепер проходять територією об'єднаних територіальних громад як цілісних в економічному, соціальному та адміністративних аспектах територій та впливатимуть на їх розвиток. При цьому вплив, який здійснюють МТК може бути як позитивний, так і негативний. Тому важливо створити необхідні умови для посилення позитивного ефекту на розвиток відповідної території та мінімізувати негативний вплив.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні напрацювання українських та зарубіжних вчених охоплюють широке коло сучасних проблем і аспектів розвитку транспортної галузі. Цій проблематиці присвячено дослідження О. Бакаєва, Ю. Білоконя, М. Бутка, П. Вітте, Дж. Гіббса, Р. Дж. Грандера, Т. Космідера, Ю. Криворучка, В. Мірошка, С. Пирожкова, О. Фоміна та багатьох інших. Окремі аспекти впливу МТК, зокрема, розкрито у працях М. Данька, О. Ємця, І. Зайцевої, Х. Кесера, А. Клівенджа, О. Сапронова, М. Хансена. Серед вчених, які зосередилися на питаннях удосконалення транспортної системи та логістичного управління у транспортних вузлах України можна виділити Н. Волканову, М. Володарець, Я. Літвінову, Є. Нагорного, В. Наумова, Т. Столяр, Т. Омельченко.

Водночас майже не розкрито питання комплексного впливу МТК на прилеглі території, визначення зон цього впливу та заходів щодо його посилення чи послаблення.

Метою статті є обґрунтування теоретико-практичних засад впливу міжнародних транспортних коридорів на прилеглі території.

Виклад основного матеріалу дослідження. Серед основних напрямів позитивного впливу МТК на розвиток території можемо виділити інфраструктурний, економічний, демографічний та туристично-рекреаційний (див. рис. 1).

Розвиток МТК супроводжується підвищенням ефективності локальної транспортної мережі, покращенням сполучення з віддаленими територіями. Будівництво транспортних розв'язок як нових вузлових елементів зони впливу МТК створюватиме нові інвестиційні можливості для розвитку територій, роблячи їх інвестиційнопривабливими для відкриття нових об'єктів виробництва, зберігання, обслуговування тощо.

Інвестиції у транспортну інфраструктуру здійснюються з метою покращення доступності, якості та/або пропускної спроможності транспортних систем [2]. Покращення доступності забезпечує економію часу в дорозі, сприяє залученню логістичних компаній та відкриттю нових інтермодальних терміналів тощо. Переваги доступності поширюються вздовж відповідного коридору та впливають на всі сектори економіки. Покращена доступність стає перевагою не лише для регіонів, через які проходить транспортний коридор, але й для інших регіонів. Водночас переваги отримують ті території, які розміщені поряд з вузлами коридору з вищим рівнем доступності, що сприятиме підвищенню рівня їх конкурентоспроможності. Таким чином регіони зазнають різного впливу залежно від їх близькості до транспортного коридору.

Покращення пропускної здатності доріг може призвести до змін у викидах парникових газів, забрудненні повітря та шуму. Залежно від того, чи нарощення потужності призводить до збільшення дорожньо-транспортних потоків чи зменшення заторів, викиди можуть або збільшитися, або зменшитися, принаймні в короткостроковій перспективі. І хоча збільшення швидкості на дорогах зазвичай призводить до збільшення викидів, проте зменшення заторів може зменшити кількість зупинок і рушань, що позитивно вплине на рівень викидів парникових газів. Якщо зміна призводить до зменшення викидів - це сприятиме екологічній безпеці.

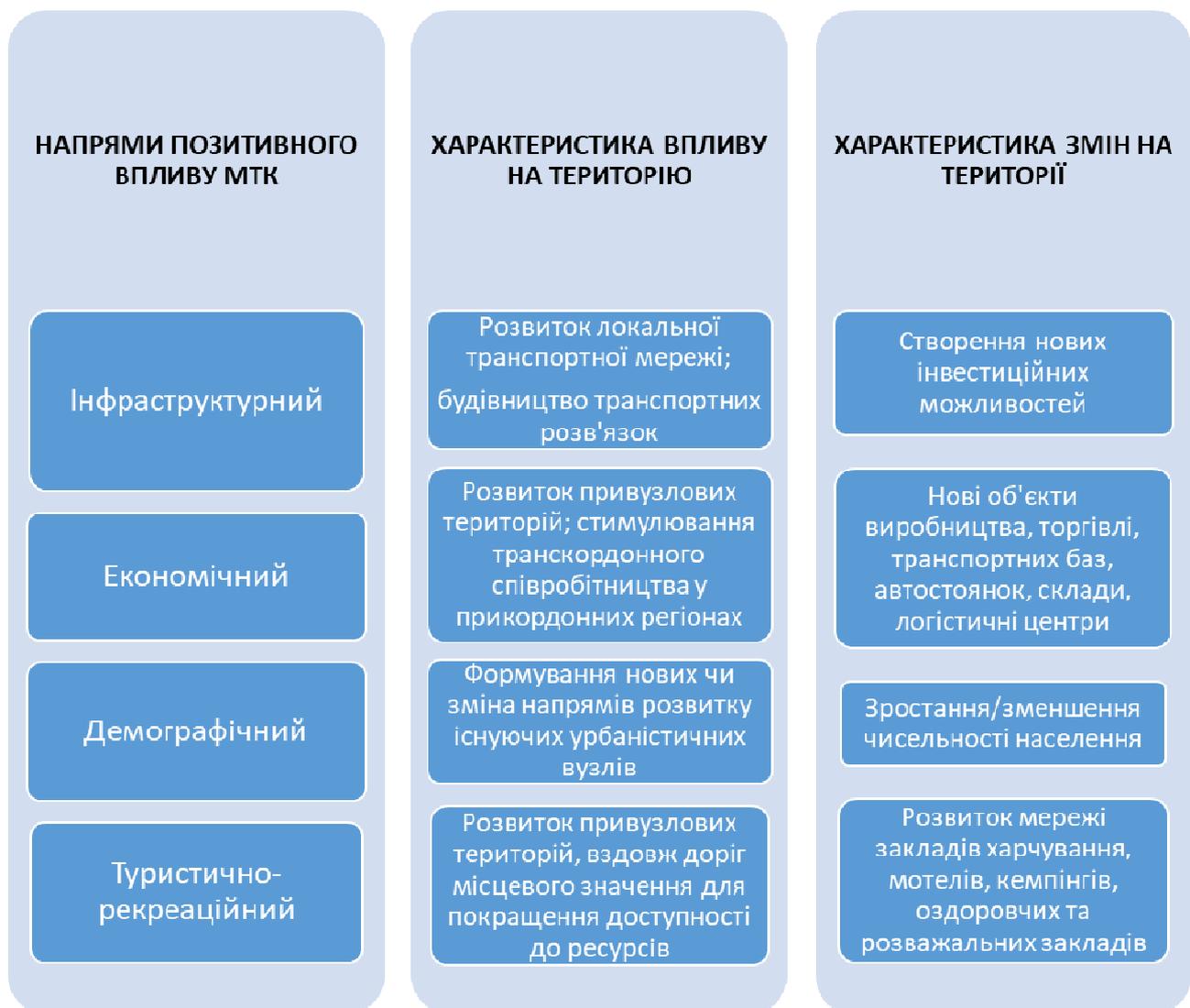


Рис. 1. Напрями позитивного впливу МТК на територію

Джерело: авторська розробка

У довгостроковій перспективі покращення доступності та/або пропускної спроможності може спричинити збільшення трафіку, що, у свою чергу, створює петлю, де інвестиції, спрямовані на вирішення проблеми доступності/пропускної спроможності, у кінцевому підсумку призводять до збільшення трафіку. З часом транспортна мережа досягне насичення і, таким чином, знову потребуватиме додаткових заходів для покращення доступності та пропускної спроможності [2].

Інвестиції у транспортну інфраструктуру впливають не лише на функціонування транспортної системи, але й стимулюють розвиток економіки в цілому. Відповідно можна виділити такі основні ефекти [2]:

- *Агломераційний ефект* - як переваги в результаті кластерної організації економічної діяльності в регіоні, який може виникнути через покращення доступності. Покращена доступність підвищує привабливість регіону і впливає на концентрацію суб'єктів господарювання. Це, як правило, призводить до посилення конкуренції, підвищення економічної ефективності господарювання, залучення фінансових ресурсів, розширення спеціалізації та прискорення галузевої диверсифікації. Крім того, у межах регіону агломерація може призвести до економії від масштабу.

- *Посилення конкуренції між суб'єктами господарювання.* Зростання конкуренції на ринках сировини призводить до зниження витрат на виробництво товарів і послуг, що, як наслідок зменшує загальні витрати виробництва. Результатом є подальше посилення конкуренції, оскільки нові суб'єкти виходять на ринок через нижчі витрати виробництва; цей ефект ще більше посилює агломерацію. Більше того, агломерації сприяють перетіканню знань, інновацій та технологій між суб'єктами господарювання, що ще більше підвищує продуктивність та ефективність регіону.

- *Змінна динаміка на ринках праці.* Позитивний вплив транспортних інвестицій також може поширитися на ринок праці. Транспортні витрати, а також час і надійність впливають на рішення людей щодо того, як далеко вони готові їздити на роботу. Для домогосподарств покращена доступність до регіону уможливорює поїздки на роботу до інших міст та регіонів. Покращена доступність у поєднанні з урізноманітненням видів промислової діяльності призводить не лише до

збільшення кількості робочих місць, але й до зростання професійних можливостей для більшої кількості працівників. Таким чином регіон може підвищити свою стійкість до коливань економічного циклу.

• *Зміна вартості землі.* Вартість землі на територіях, які зазнають позитивного впливу транспортних коридорів, зростає. Цей ефект пов'язаний із покращенням доступності та привабливості розміщення підприємств та житла у відповідних вузлах та районах.

Відтак розвиток транспортних коридорів може сприяти соціальній стійкості, оскільки інвестиції у транспорт збільшують кількість робочих місць в інших секторах економіки, знижують рівень безробіття та збалансовують попит і пропозицію робочої сили. З точки зору економічної стійкості - сприяють підвищенню економічної продуктивності, а, отже економічному процвітання в цих областях, які мають покращений доступ до коридору.

Будівництво та розвиток автомагістралей як нової урбаністичної структури вищого порядку визначатиме також у майбутньому напрями розвитку урбанізаційних вузлів, що впливатиме на систему розселення на певній території [1]. МТК стають чинниками урбаністичних змін, провокуючи зростання чисельності населення у певних вузлах.

Території зон впливу МТК містять різноманітні туристичні ресурси, які сьогодні зазвичай є маловідомі та слабо використовуються, тому формування транспортних коридорів сприятиме використанню цих ресурсів [3]. А це, у свою чергу, спричинить економічний, соціальний та містобудівний розвиток територій зони впливу. У межах зон тяжіння транспортних магістралей іля повноцінного облаштування мережі міжнародних транспортних коридорів туристичною інфраструктурою доцільним є формування «туристичних коридорів». Вони передбачають ідентифікацію туристичних об'єктів: природних, архітектурних, історико-культурних та інших, які можуть становити значний інтерес для туристів. Важливим є облаштування майданчиків для стоянок туристично-екскурсійних автобусів, нових місць короточасного відпочинку автотуристів та водіїв; встановлення інформаційних щитів про розташування пам'яток історії, культури, архітектури, місць відпочинку та дорожні знаки, які вказують відстань до них. Доцільно скористатися європейським досвідом створення національних мереж туристичних шляхів загального користування для активного туризму, які є складовими частинами європейської мережі туристичних коридорів (пішохідних - European long-distance tracks та велосипедних - EuroVelo routes). Вони повинні відповідати принципам та рекомендаціям міжнародних організацій у цій галузі, зокрема велосипедні - рекомендаціям Європейської Велосипедної Федерації (ECF), а пішохідні - Європейської Спільки Мандрівників (ERA). Національні мережі є потужним каталізатором для розвитку в'їзного і внутрішнього туризму, засобом пізнання потенціалу власної країни.

Основними напрямами негативного впливу є адміністративно-територіальний, містобудівний та екологічний (див. рис. 2).



Рис. 2. Напрями негативного впливу на територію

Джерело: авторська розробка

Однією із загроз проходження МТК територією є порушення інтегральності території, насамперед як адміністративно-територіальної одиниці. Розділення колись цілісних в економічному, адміністративному та соціальному планах територій і громад, що проживають на них, вимагають налагодження комунікативних зв'язків як поміж розділеними територіями, так і цих територій з МТК, що в якості компенсації створює нові можливості, зокрема швидке сполучення з віддаленими територіями. Для вирішення завдань оптимізації та адаптації території в зоні впливу МТК необхідно обґрунтувати рекомендовані планувальні заходи [1].

З цієї метою зони впливу МТК як функціональний тип території повинен бути відображений у новому виді містобудівної та земельної документації — комплексному плані просторового розвитку території територіальної громади, введеному відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» (від 17 червня 2020 року № 711-І; прийнятого у новій редакції 24 липня 2021 року) [4]. Згідно документу «Планування територій на місцевому рівні здійснюється шляхом розроблення та затвердження комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад, генеральних планів населених пунктів і детальних планів території, їх оновлення та внесення змін до них». При цьому «комплексний план просторового розвитку території територіальної громади це одночасно містобудівна документація на місцевому рівні та документація із землеустрою, що визначає планувальну організацію, функціональне призначення території, основні принципи і напрями формування єдиної системи громадського обслуговування населення, дорожньої мережі, інженерно-транспортної інфраструктури, інженерної підготовки і благоустрою, цивільного захисту території та населення від небезпечних природних і техногенних процесів, охорони земель та інших компонентів навколишнього природного середовища, формування екомережі, охорони і збереження культурної спадщини та традиційного характеру середовища населених пунктів, а також послідовність реалізації рішень, у тому числі етапність освоєння території». Складовою комплексного плану просторового розвитку території територіальної громади або генерального плану населеного пункту є план зонування території ((зонінг) – документація), що визначає умови та обмеження використання території у межах визначених функціональних зон. При цьому «функціональна зона території – визначена комплексним планом просторового розвитку території територіальної громади, генеральним планом населеного пункту, планом зонування території частина території територіальної громади, щодо якої визначений певний набір дозволених (переважних (основних) та супутніх) видів цільового призначення земельних ділянок та відповідно до законодавства встановлені обмеження у використанні земель у сфері забудови».

У Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» [5] вводиться поняття «концепція інтегрованого розвитку території територіальної громади» як документу стратегічного планування, який може розроблятися на замовлення органу місцевого самоврядування із залученням місцевих мешканців, суб'єктів господарювання, що зареєстровані та/або здійснюють господарську діяльність на території відповідної територіальної громади або мають намір здійснювати таку діяльність у межах відповідної території, і визначає довгострокові, міждисциплінарні, просторові та соціально-економічні пріоритети розвитку території, є вихідними даними для розроблення містобудівної документації на місцевому рівні на принципах сталого розвитку з метою підвищення якості життя, доступності та рівності можливостей, сприяння розвитку соціальних суспільних відносин та ділової активності, оптимізації адміністративної діяльності, відповідає державним і регіональним програмам розвитку та затверджується відповідним органом місцевого самоврядування».

Зони впливу МТК отримують найбільші можливості для розвитку за умови збереження цілісності адміністративно-територіальної одиниці (як приклад ОТГ). Для поєднання «розтятих» територій МТК споруджуються об'єкти транспортної інфраструктури: мости, тунелі і транспортні розв'язки. Території біля них наповнюються об'єктами обслуговування транспорту, виробництва, торгівлі тощо [1].

Основним інфраструктурним об'єктом на МТК є вузли транспортних розв'язок – з'їздів та різнорівневих перетинів доріг державного, регіонального та місцевого значення з МТК. Залежно від рівня урбанізації території розробляються різні моделі розташування інфраструктурних об'єктів автотраси [1]. У районах з низькою щільністю житлової забудови (зокрема, села, хутори, які не мали внутрішнього громадського транспорту) влаштовуються наземні переходи і дворівневі переходи під автострадою для транспорту і пішоходів шириною 12 м (двосмугові). Новостворені підземні або наземні комунікації поперечного до МТК напрямку необхідні для відновлення зв'язків місцевої громади з ближніми населеними пунктами та адміністративними центрами регіону, які були порушені внаслідок прокладення МТК. Розташування переходів прослідковується на відстані в межах до 2 км один від одного.

У районах з високою щільністю житлової забудови (міста з кількістю населення, що передбачає наявність громадського транспорту) у районах примикання до МТК влаштовуються дворівневі транспортні розв'язки та з'їзди [1]. Розв'язки розташовуються через кожні 10-20 км на територіях, де відсутні міста, і через 1-13 км біля міст.

Залежно від проходження МТК відносно адміністративного центру ОТГ можна виділити такі його типи (див рис. 3).

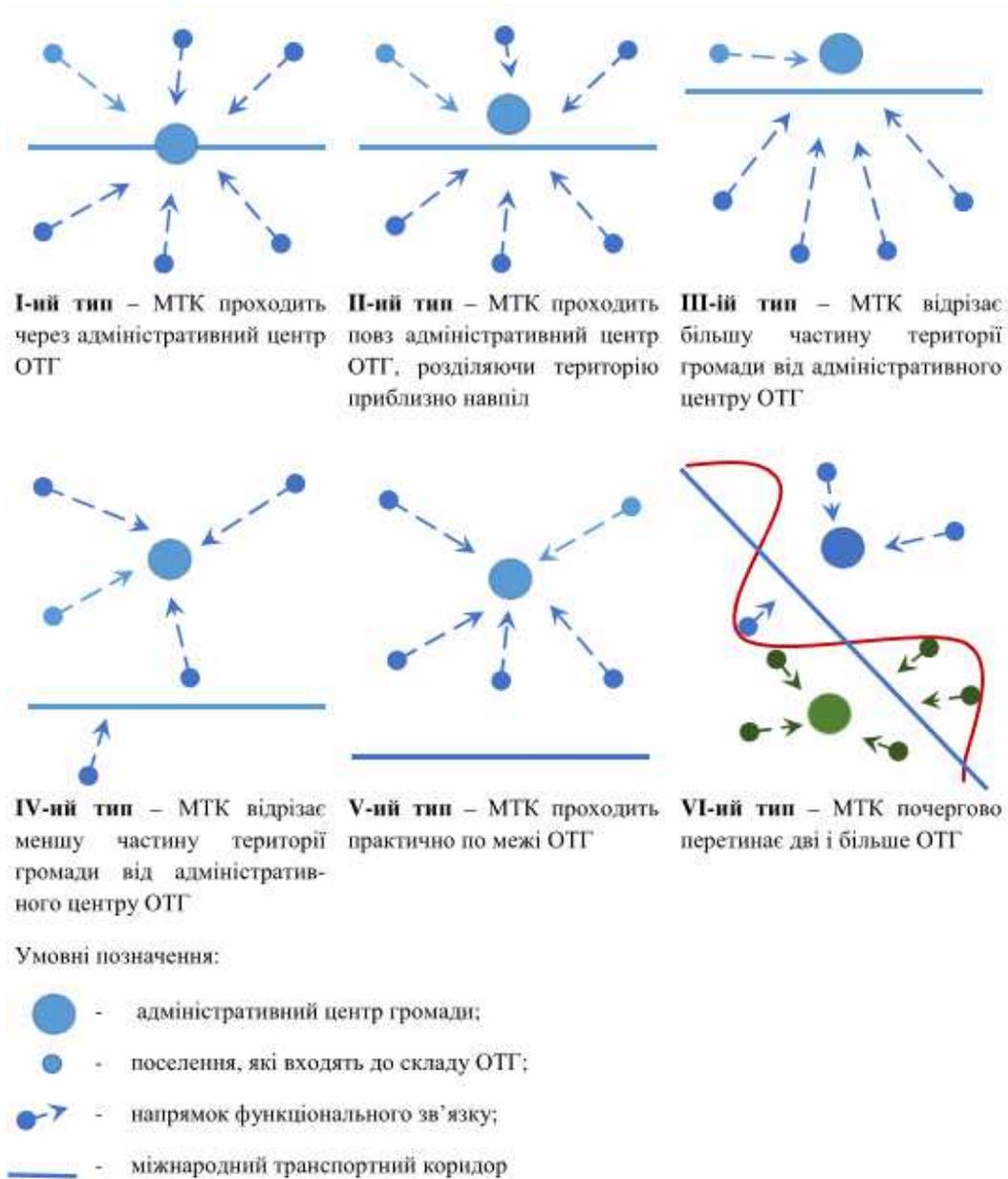


Рис. 3. Основні типи проходження МТК відносно адміністративного центру ОТГ

Джерело: авторська розробка

Найкращим варіантом є, коли МТК проходить по межі ОТГ.

Характеристика проходження МТК «Балтійське море – Чорне море» територією ОТГ Волинської області наведена у таблиці 1.

Таблиця 1.
Характеристика проходження МТК «Балтійське море – Чорне море» територією ОТГ Волинської області

№ п/п	Назва ОТГ	Населення, тис ос.	Площа, км ²	Кількість населених пунктів в ОТГ, од.	Кількість населених пунктів в ОТГ, що перетинає МТК, од.	Тип проходження МТК відносно адміністративного центру ОТГ	Природно-заповідний фонд у зоні впливу МТК
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Рівненська сільська	5,5	333,5	17	1	IV-ий тип	-
2	Вишнівська сільська	8	498,3	21	3	I-ий тип, VI-ий тип	-
3	Любомильська міська	16	296,8	15	0	V-ий тип, VI-ий тип	Лісовий заказник місцевого значення «Підгородецький»
4	Луківська селищна	5,1	161,2	14	0	III-ій тип	-
5	Люблинецька селищна	6,4	115	9	0	III-ій тип	Ландшафтний заказник місцевого значення «Калинівські кринички»
6	Ковельська міська	73,9	311,1	15	1	II-ий тип	Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва загальнодержавного значення «Здоров'я»
7	Колодяжненська сільська	8,4	464,4	19	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 2	1-ша гілка МТК – I-ий тип 2-га гілка МТК – II-ий тип	Ландшафтний заказник місцевого значення «Волошки»

Продовження таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8
8	Голобська селищна	8,7	300,8	23	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 2	1-ша гілка МТК – I-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	Ландшафтний заказник місцевого значення «Волошки»; Загальнозоологічний заказник місцевого значення «Урочище Стахор»; Орнітологічний заказник місцевого значення «Кулики»
9	Рожищенська міська	26,7	461,5	37	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 1	1-ша гілка МТК – IV-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	-
10	Копачівська сільська	5,2	178,4	14	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 5	1-ша гілка МТК – I-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	Ботанічна пам'ятка місцевого значення «Алея модрини європейської»
11	Луцька міська	241,7	383,1	36	1-ша гілка МТК – 6 2-га гілка МТК – 3	1-ша гілка МТК – II-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	Орнітологічний заказник місцевого значення «Рокинівський»; Гідрологічний заказник місцевого значення «Краєвид»; Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва загально-державного значення «Байрак»
12	Підгайцівська сільська	20,4	285	20	1-ша гілка МТК – 2	I-ий тип	-
13	Боратинська сільська	18,4	282,7	24	2-га гілка МТК – 4	III-ий тип	-

Джерело: авторська розробка

Розвиток МТК супроводжується збільшенням кількості об'єктів придорожного сервісу: майданчиків для стоянки транспортних засобів, майданчиків відпочинку, видових майданчиків, автозаправних станцій (АЗС), пунктів технічного обслуговування, мотелів, готелів, складських комплексів тощо. Загроза хаотичного розвитку приватострадних територій теж може бути нівельованою шляхом розробки комплексного плану просторового розвитку території територіальної громади.

При проходженні МТК є високий ризик порушення екологічного балансу території: здійснює істотний вплив на біорізноманіття, порушує міграційні шляхи тварин та цілісність екосистем. Відповідно до ДБН А.2.2-1-2003 (додаток Е) будівництво автомобільних магістралей відноситься до переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку [6].

Вплив автомобільної дороги на довкілля - це будь-яка зміна в навколишньому середовищі, несприятлива чи сприятлива, яка повністю чи частково спричинена будівництвом, ремонтом та/або експлуатаційним утриманням автомобільних доріг [7].

Впровадження транспортних коридорів також впливає на стейкхолдерів залежно від їхнього географічного розташування щодо коридору та рівня, який вони представляють (національний, регіональний, місцевий). Стейкхолдери поділяються на *державні* та *ринкові* (див. табл. 2).

Таблиця 2.
Характеристика впливу МТК на основних його стейкхолдерів

<i>Державні стейкхолдери</i>		<i>Ринкові стейкхолдери</i>	
Рівень	Заходи політики	Групи	Отримані переваги
національні органи влади - відповідальні за транспортну політику та управління, ринок праці та економічне зростання	підтримка та вдосконалення функціональної системи транспорту	транспортні оператори – вантажні перевезення	оператори, які розташовані в районах вузлів коридору, отримують значну вигоду від інвестицій у транспортну інфраструктуру
регіональні органи влади - відповідальні за регіональне планування та розвиток громадського транспорту	управління системою розселення, яка зазнає змін внаслідок переміщення робочої сили з одного регіону до іншого, ближче до коридору	транспортні оператори – пасажирів	постачальники пасажирських перевезень отримують вигоду, оскільки збільшиться попит на регіональні та певною мірою транскордонні поїздки
місцева влада	пом'якшення наслідків переміщення населення та економічної діяльності	промисловість (здебільшого переробна та експортоорієнтовані підприємства) – товари	у вузлах коридорів і транзитних зонах ці галузі виграють, оскільки стає легше експортувати товари з однієї країни в іншу
		сектор послуг (зокрема, індустрія туризму, консалтингова індустрія) – надання послуг	у вузлах коридорів і транзитних зонах сектор послуг отримує значну вигоду від кращого сполучення, оскільки збільшиться доступ до більшої кількості та більш кваліфікованої робочої сили. Це зумовить зростання попиту на надання послуг. Високий рівень доступності в районах вузлів також привабить фірми, орієнтовані на проведення заходів, конференц-центри, готелі тощо.
		пасажирів/користувачі (мандрівники, які подорожують автобусом або автомобілем, а також споживачі товарів і послуг)	користувачі та пасажирів, які перебувають у вузлах коридору та транзитних зонах, отримують значну вигоду від сполучення, оскільки доступність між вузлами коридору та час у дорозі значно скоротиться. Крім того, споживачі можуть отримати вигоду від зниження цін на товари та послуги в результаті підвищення продуктивності та зниження транспортних витрат

Джерело: складено на основі: [2].

Висновки. Здійснення інвестицій у транспортну інфраструктуру сприятиме більш активному розвитку економічної діяльності в одних регіонах порівняно з іншими. Райони, розташовані далі від коридорів (*corridor void areas*), є прикладами територій, на які може негативно вплинути проходження транспортних коридорів, оскільки вони стають відносно менш привабливими для інвесторів та підприємств, що, у свою чергу, впливає на розселення та економічне зростання. Зростання економічної активності та ринків праці вздовж коридорів знижує рівень зайнятості у віддалених регіонах. Крім того, території, віддалені від коридорів, можуть мати відносно нижчий попит на землю, що призводить до зменшення її вартості, так як вузли коридорів і транзитні зони стають все більш привабливими для інвестування. Подібні ефекти очікуються й для територій, які розташовані в коридорах або поблизу них, але не мають прямого зв'язку з ними. Тобто тут проявляється тунельний ефект (*the tunnel effect*), коли території знаходяться близько до транспортного коридору, але не мають можливості отримати від нього користь.

Водночас позитивний вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру на вузли та регіони вздовж транспортного коридору є відносним. В умовах підвищеної конкуренції у межах коридору вони будуть також конкурувати між собою, зокрема, за клієнтів.

Список літератури.

1. Бобрун Н. В. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів : дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури: 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури; Міністерство освіти і науки України, Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 2016. 232 с.
2. Impact analysis of the TEN-T Core Network Corridors in the Baltic Sea Region. Contribution to the discussion. URL: http://tentacle.eu/a/uploads/dokument/Impact_analysis_TENTacle.pdf
3. Яворська В. В., Коломієць К. В., Сич В. А. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток туризму регіону Українського Причорномор'я. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Випуск 7. 2017. С. 248-253.
4. Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/711-20#Text>
5. Закон України "Про регулювання містобудівної діяльності". URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>
6. Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні і будівництві підприємств, будинків і споруд ДБН А.2.2-1-2003. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/4.1.-DBN-A.2.2-1-2003.-Sklad-i-zmist-materialiv-otsinki.pdf>
7. Споруди транспорту. Охорона довкілля при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг. ГБН В.2.3-218-540:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-540-2012.pdf

References.

1. Bobrun, N.V. (2016), "Principles of development of territories in zones of influence of the international transport corridors", Abstract of Ph.D. dissertation, The theory of architecture, restoration of monuments of architecture, Lviv Polytechnic National University, Lviv, Ukraine.
2. TENTacle (2016), "Impact analysis of the TEN-T Core Network Corridors in the Baltic Sea Region. Contribution to the discussion", available at: http://tentacle.eu/a/uploads/dokument/Impact_analysis_TENTacle.pdf (Accessed 26 August 2021).
3. Yavorska, V.V., Kolomiets, K.V. and Sych, V.A. (2017), "Influence of international transport corridors on the development of tourism in the region of the Ukrainian Black Sea coast", *Naukovyy visnyk Kherson's'koho derzhavnoho universytetu*, vol. 7, pp. 248-253.
4. The Verkhovna Rada of Ukraine (2020), The Law of Ukraine "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Land Use Planning", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/711-20#Text> (Accessed 15 September 2021).
5. The Verkhovna Rada of Ukraine (2011), The Law of Ukraine "On Regulation of City Planning Activity", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (Accessed 15 September 2021).
6. Official website of the Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine (2004), "Composition and content of materials for environmental impact assessment (EIA) in the design and construction of enterprises, buildings and structures DBN A.2.2-1-2003", available at: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/4.1.-DBN-A.2.2-1-2003.-Sklad-i-zmist-materialiv-otsinki.pdf> (Accessed 25 September 2021).
7. Official website of the Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine (2012), "Transport facilities. Environmental protection during construction, repair and maintenance of roads. GBN B.2.3-218-540: 2012", available at: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-540-2012.pdf (Accessed 26 September 2021).

Стаття надійшла до редакції 18.11.2021 р.