

С. О. Шулевський

аспірант кафедри економічної та соціальної географії і туризму

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

shulevsky@gmail.com

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ПОЛОЖЕННЯ ВЕЛИКИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

Фактор транспортно-географічного положення, разом з людським, природо-ресурсним, виробничим, фінансовим, інформаційним потенціалом, є одним з основних складових інтегрального потенціалу місця. За словами Н. А. Пашинської, високий рівень транспортної забезпеченості, технічний стан транспортної інфраструктури суттєво впливають на рівень витрат з перевезення вантажів і пасажирів; швидкість перевезень; якість і ціну перевезеної продукції; мобільність, зайнятість і рівень доходів населення; транспортну доступність населених пунктів та соціальних об'єктів та, відповідно, на темпи соціально-економічного розвитку регіонів [4]. Розвиток транспортної інфраструктури підвищує здатність людей досягати основних послуг, покращує бізнес-клімат, що сприяє торгівлі і стимулює надходження інвестицій. Дослідження транспортно-географічного положення міст Українського Причорномор'я дозволить більш ефективно використовувати потенціал приморського та прикордонного положення регіону, що сприятиме економічному та соціальному зростанню.

Транспортно-географічне положення є різновидом економіко-географічного положення. ТГП – положення підприємства, населеного пункту, міської агломерації, району (регіону) або країни по відношенню до транспортної мережі, мережі транспортних вузлів і потоків [5]. В. М. Бугроменко визначає ТГП об'єкта як надійність його життєво важливих зв'язків, що здійснюються транспортом. ТГП виступає регіональним ресурсом, реалізується позиційний принцип для підвищення продуктивності праці [2].

Транспортно-географічне положення сформувалось під впливом розселенської мережі регіону Українського Причорномор'я. Система міського розселення регіону станом на 2017 рік представлена 37 містами і 80 селищами міського типу (СМТ). В Українському Причорномор'ї за своєю кількістю переважають міста, які відносяться до категорії малих (29 одиниць). Великі міста (Одеса, Миколаїв, Херсон, в яких людність перевищує 100 тис. чол.) і категорія середніх міст (50-100 тис. чол.) в регіоні Українського Причорномор'я малочисельні (відповідно 3 і 5 одиниць). Середніми містами в Одеській області є Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Чорноморськ, в Миколаївській – Первомайськ, в Херсонській – Нова Каховка.

Структура транспортної системи і транспортно-географічного положення населених пунктів залежить в значною мірою від рельєфу, гідрографічної мережі, геополітичного та економіко-географічного положення поселення [6]. Особливості географічного положення міст визначають відмінності їх транспортно-географічного положення, яке можна охарактеризоване наступним параметрами: відстань до найближчої залізничної станції, до обласного центру, до регіонального центру Одеси, до столиці, до найближчого державного пункту пропуску через кордон. Показники транспортно-географічного положення великих та середніх міст регіону відображені в таблиці 1.

Важливим чинником, що впливає на економічний розвиток міст регіону є положення відносно пунктів пропуску через державний кордон. Через напружені політичні стосунки України з Російською Федерацією враховувались тільки пункти пропуску західного вектора, на кордоні з Молдовою та Румунією, що дозволяють виходити до кордонів країн ЄС, як важливих економічних та політичних партнерів. Перевагу за цим показником отримують міста Одеської області, в межах 50 км до них знаходяться Одеса, Білгород-Дністровський та Чорноморськ. Відстань від Ізмаїла до пункту пропуску Рені становить майже 70 км, його перевагою є безпосереднє сполучення з країною-членом ЄС Румунією. Миколаїв та Первомайськ віддалені від пунктів пропуску більш ніж на 150 км, найдалше розташовані міста Херсонщини.

Показники транспортно-географічного положення великих та середніх міст Українського Причорномор'я (побудовано автором відповідно до [1, 3])

Міста	Відстань до найближчої залізничної станції, км	Відстань до обласного центру, км (по шосе / залізниці)	Відстань до регіонального центру Одеси, км (по шосе / залізниці)	Відстань до Києва, км (по шосе / залізниці)	Відстань до найближчого пункту пропуску через державний кордон західного вектора, км (по шосе)
Нова Каховка	6	78 / 117	273 / 359	571 / 661	309
Херсон	0	0	204 / 282	538 / 582	239
Миколаїв	0	0	132 / 233	472 / 587	168
Первомайськ	0	169 / 315	225 / 328	317 / 405	154
Білгород-Дністровський	0	82 / 84	82 / 84	546 / 738	39
Ізмаїл	0	237 / 280	237 / 287	719 / 923	69
Одеса	0	0	0	477 / 654	39
Чорноморськ	0	29 / 46	29 / 46	507 / 700	47

Важливою ознакою транспортно-географічного положення міста є його положення відносно міжнародних транспортних коридорів (МТК). В регіоні пролягає 4 автомобільні МТК, 4 залізничні, а також міжнародний водний транспортний коридор – Дунайський. Крім МТК в регіоні Українського Причорномор'я пролягають європейські автомобільні дороги, що є частиною єдиної Європейської транспортної системи. Зв'язок між містами України забезпечується автодорогами державного значення (міжнародні, національні, регіональні та територіальні), і місцевого (регіонального та районного).

Розглянувши шляхи сполучення держави, та їх включеність у європейську та азійську мережу, можна зробити висновок, що найбільш вигідним положенням володіють такі міста як Одеса та Чорноморськ. В Одесі перетинаються три автомобільних та залізничних МТК, три європейські автомобільні дороги, а також шість міжнародних, близька відстань до пунктів пропуску через кордон. Чорноморськ користується вигодою зі свого близького сусідства з Одесою, також в ньому знаходять продовження МТК. Сприятливим ТПП володіє Ізмаїл, який розташований близько до державного кордону, на перетині МТК. Достатньо хороше положення в обласних центрів Миколаєва та

Херсона, через які проходять два автомобільні МТК, перетинаються автошляхи міжнародного, національного та регіонального значень. Менш сприятливим є положення Нової Каховки, та Білгород-Дністровського, через міста проходять МТК, а поруч дороги міжнародного значення. Найменш вигідним є ТПП Первомайська, через місто пролягають дороги тільки регіонального значення.

Оскільки регіон займає приморське положення, важливе місце в транспортно-географічному положенні міст відіграють порти. В Одесі, Чорноморську, Білгород-Дністровському, Ізмаїлі, Херсоні, Миколаєві діють морські торговельні порти. Річкові порти знаходяться на Дніпрі у Новій Каховці та Херсоні, на Південному Бузі у Миколаєві. Найбільш віддаленим від узбережжя моря є Первомайськ, в якому порт відсутній.

Щодо авіасполучення, в регіоні функціонує декілька міжнародних аеропортів. Найбільший з них «Одеса», який у 2016 р. ввійшов у трійку кращих за пасажиропотоком, значно менший пасажиропотік у аеропорту «Херсон» та «Миколаїв». В Ізмаїлі знаходиться єдиний в Україні міжнародний аеропорт, що розташований в середньому місті, однак він на даний час законсервований. Чорноморськ і Білгород-Дністровський досить близькі до Одеси, Нова Каховка до Херсона. Таким чином найскладніше авіаційне сполучення у містах Ізмаїл та Первомайськ, які мають значну відстань до аеропортів обласних центрів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Автодороги України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euro2012highway.blogspot.com/>
2. Бугроменко В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность / В.Н.Бугроменко // Известия российской Академии Наук. Серия географическая. – 2010. – №4. – с.7-16.
3. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>
4. Підгрушний Г.П. Интегральный потенциал территории – теоретичні та практичні аспекти дослідження: монографія / Г.П. Підгрушний, В.П. Нагірна, М.І. Фащевський. Ін-т географії НАН України. – К., 2012. – 464 с.
5. Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – 328 с.
6. Yatsko O. Transport and geographical position of medium-sized cities in the Western regions of Ukraine / Yatsko O. // Часопис соціально-економічної географії. – Харків, ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2016. – Вип. 20 (1). – С. 149-153.