

УДК 69.003:628.49

*Ю.М. Білоконь, канд. арх., Український державний науково-дослідний інститут проектування міст "Діпромісто"*

## НОВИЙ МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР У КОНТЕКСТІ РИНКОВИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ В УКРАЇНІ

Після того, як Україна отримала незалежний шлях економічного розвитку, перейшла до самостійної фінансової діяльності та долучилася до світової системи ринкових відносин, у її транспортному комплексі відбулися значущі зміни, залежні від фактичної собівартості перевезень, мобільності та доцільності використання різних видів транспорту. Ліквідація дотацій на утримання, нестійка політика щодо постачання та використання палива, перехід на сучасні модифікації транспортних засобів змінили пріоритети й визначили сфери діяльності кожного з них. Зокрема, авіаційний і водний транспорт виявилися нерентабельними для пасажирських і вантажних перевезень на малі відстані, але, в той же час, їм немає альтернативи на лініях міжконтинентального і континентального сполучення. На водному транспорті достатньо розвинулися перевезення по трасах "ріка-море", змінився парк суден.

Значний обсяг вантажних потоків на малі та середні відстані перейшов із залізничного на автомобільний транспорт, а пасажирських - з авіа на залізничний. Залізничний транспорт став використовуватися в основному для великовантажних і контейнерних перевезень на значні відстані в міждержавному і внутрішньоконтинентальному сполученнях. Широкого застосування набули змішані перевезення із залученням різних видів транспорту.

Особливо розширилися можливості автомобільного транспорту, який прийняв частину обсягів пасажиро- і вантажоперевезень із залізниці та авіації, замінив всі види транспорту на короткі та середні відстані. В майбутньому саме автомобільний транспорт має безмежні можливості, звичайно, за умов збільшення швидкості перевезень в системі автотранспортних коридорів. Ці можливості значною мірою можуть бути розширені при кооперації автомобільного та залізничного транспорту.

Географічне розташування України обумовлює її значення для Європейської транспортної системи у визначенні оптимальних шляхів перевезень. Нещодавно інститутом "Діпромісто" спільно з італійською фірмою Autovie Venete розроблено "Проект територіального планування автомобільного транспортного коридору №5". За розробленим планом автомобільний транспортний коридор являє собою автомагістраль "Західний кордон з Угорщиною – Київ", що входить до складу транспортного коридору №5, є дорогою державного значення високого класу. Вона призначена для забезпечення внутрішньодержавних та міжнародних перевезень та дасть змогу найкоротшим шляхом організувати сполучення західних і північно-західних районів із центральними, східними та південними регіонами України, а також забезпечити зв'язок України з європейськими країнами (Італією, Іспанією, Словаччиною, Угорщиною тощо). Довжина нової автомагістралі - 735 км; вона проходить територіями Закарпатської, Львівської, Івано-Франківської, Тернопільської, Хмельницької, Вінницької, Житомирської, Київської областей. Початок автодороги – на україно-угорському кордоні поруч населеного пункту Косини, Берегівського району Закарпатської області, кінець – на існуючій автотрасі Київ-Харків у районі м. Києва.

Ця автомагістраль є складовою частиною, ланкою, загального напрямку "Захід-Схід" – найкоротшого шляху з країн Центральної та Південної Європи до центральних районів Росії, країн Середньої Азії і Далекого Сходу. Це важлива ділянка "Великого шовкового шляху", яка проходить більш зручно для руху автотранспорту територією, ніж альтернативний варіант траси через Туреччину.

Значний інтерес до будівництва цього коридору виявляють європейські країни – Італія, Іспанія, Франція, Угорщина, Словенія та інші, а надалі, на нашу думку, ним зацікавляться країни Середньої Азії, Закавказзя та Далекого Сходу.

Немає сумніву, що творення такого перспективного транспортного коридору із сучасною інфраструктурою транспортного обслуговування, безпосередньо вплине на соціально-економічний розвиток прилеглих територій. А це – смуга завширшки 100-150 кілометрів, тобто з доступністю траси коридору 1,5-2 години. У зоні його впливу перебувають такі великі промислові й культурні центри України, як Ужгород, Львів, Івано-Франківськ, Тернопіль, Хмельницький, Вінниця, Київ.

Крім того, зона проходження коридору має великий туристичний потенціал. Насамперед, це район Карпат із досить розвинутою туристичною інфраструктурою, чудовою природою, великою кількістю пам'яток історії та культури. З реалізацією проекту будівництва міжнародної автомагістралі ця перспективна галузь отримає потужний поштовх для свого подальшого розвитку.

На нашу думку, створення широтного транспортного зв'язку дасть змогу забезпечити транзитне пересування через Україну з високими швидкостями руху, можливість швидкої доставки вантажів від західного кордону до Києва та інших міст, підвищить технічний стан існуючих автодоріг, а також проходження траси по території з достатньо розвиненим промислово-виробничим і рекреаційним потенціалом, сприятиме швидкому розвитку підприємництва в цій зоні та збільшенню обсягів автотранспортних перевезень по новому коридору на території нашої країни.

Звичайно, що нове будівництво матиме певні особливості, а також свої проблемні аспекти проблемні аспекти. Необхідно виконати спеціальні заходи, що забезпечать максимальну охорону довкілля та урбанізованого середовища. Траса прокладатиметься в основному в обхід населених пунктів непридатними або малоприсадибними для використання територіями. Планується забезпечити надійне водовідведення, аби запобігти заболоченню ґрунту, підтопленню, забрудненню місцевих водоймищ. Улаштуватимуться огорожі, протишумові екрани, спеціальні проходи для худоби та диких тварин тощо. Надійність і міцність штучних споруд мають бути достатніми, аби важкі автопоїзди проїжджали ними без перешкод. Для будівництва магістралей будуть застосовані здебільшого місцеві матеріали.

Це буде сучасний автотранспортний коридор високого класу, тому в його проектуванні враховуються й такі аспекти, як створення експлуатаційно-ремонтних служб, спорудження в транспортних вузлах сервісних комплексів: АЗС, СТО, мийки, для обслуговування пасажирів – автовокзали, кемпінги, готелі, магазини, кафе, ресторани, оглядові майданчики, пункти медичної допомоги, а також організація транспортно-складських комплексів (ТСК) з урахуванням усіх операцій із переробки вантажів з митними і прикордонними послугами. Усе це дасть змогу підключити високошвидкісну магістраль до системи мультимодальних перевезень і принесе додатковий економічний ефект. Місця в'їзду й виїзду магістралі потрібно сполучати з транспортними розв'язками, де мають бути розміщені спеціальні пункти контролю за рухом і збору плати за проїзд.

За імовірні маршрути траси коридору №5 на території України запропоновано наступні три варіанти:

- Варіант 1. реконструкція вже існуючої магістральної автодороги Чоп – Ужгород – Львів – Броди – Дубно – Рівне – Житомир – Київ завдовжки близько 850 км, орієнтовна вартість якої становить понад 1,5 млрд. дол.;
- Варіант 2. реконструкція існуючих магістральних автодоріг у напрямку Чоп – Ужгород – Львів – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Житомир – Київ загальною довжиною 840 км і вартістю 2 100 млн. дол.;
- Варіант 3. будівництво нової магістральної автодороги вздовж населених пунктів Косини – Івано-Франківськ – Галич – Підгайці – Хмельницький – Вінниця – Київ – завдовжки 735 км і вартістю 3675млн. дол. (за даними інституту "Укрдіпродор").

Доцільно на першому етапі здійснити реконструкцію автомагістралі за варіантом №1, а потім будівництво нової автомагістралі за варіантом №3 до Києва (або одночасно вести реконструкцію і будівництво), з подальшим продовженням траси від Вінниці в східному напрямку. Дана автомагістраль є продовженням транс'європейської південної магістралі

(коридор №5). На першому етапі це буде основний транспортний коридор для зв'язку України з країнами Східної та Західної Європи. Після завершення будівництва за третім варіантом траса за варіантом №1 працюватиме як коридор Європа–Азія.

**СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРИОРИТЕТИ ГОСПОДАРЬСЬКОГО РОЗВИТКУ  
ТЕРИТОРІЇ У ЗОНІ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ**

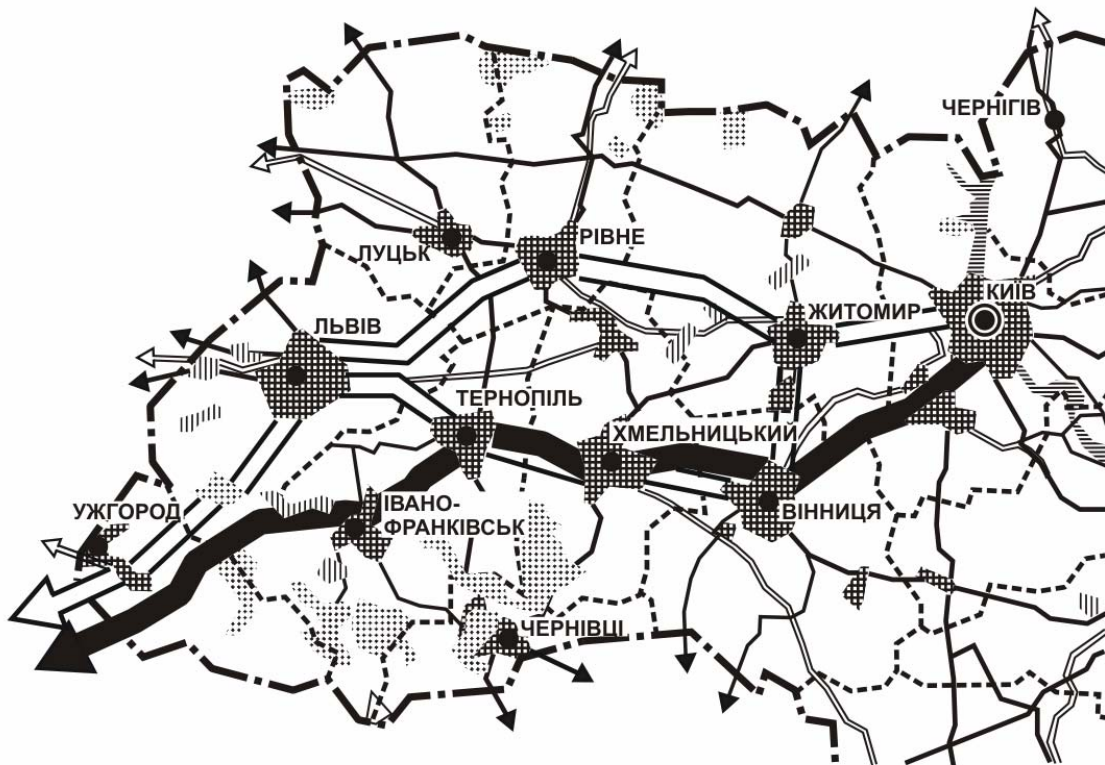


Рис. 1.

Розрахункова інтенсивність руху транспорту цією автомагістраллю досягне 50 тис. автомобілів на добу. Середнє значення вартості будівництва 1 км траси становитиме 5 млн. дол., а строк окупності витрат - 15-17 років із можливим його скороченням до 10-12 років за рахунок додаткової комерційної діяльності.

З точки зору переваг, які отримає Україна внаслідок експлуатації цього автотранспортного коридору, то їх важко переоцінити. Адже це дозволить значно посилити інтеграційні процеси входження транспортної мережі України в загальноєвропейську систему, а також вплине на подальший розвиток економічних, ділових і культурних зв'язків нашої України з Італією й іншими європейськими державами, збільшить валютні надходження забезпечить попит у перевезеннях задіяних регіонів, сприятиме введенню в дію нових виробничих потужностей окремих галузей промисловості. Дуже важливо й те, що під час будівництва й експлуатації автомагістралі створюватимуться додаткові робочі місця.