

The journal has had 7 points in Ministry of Science and Higher Education parametric evaluation. Part B item 1223 (26.01.2017).
1223 Journal of Education, Health and Sport eISSN 2391-8306 7
© The Author (s) 2017;

This article is published with open access at Licensee Open Journal Systems of Kazimierz Wielki University in Bydgoszcz, Poland
Open Access. This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Noncommercial License which permits any noncommercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author(s) and source are credited. This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.
This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.
The authors declare that there is no conflict of interests regarding the publication of this paper.
Received: 02.02.2017. Revised 24.02.2017. Accepted: 27.02.2017.

TRANSPORT AND GEOGRAPHICAL POSITION OF THE BIG AND AVERAGE CITIES OF THE UKRAINIAN BLACK SEA REGION

S. O. Shulevskyi

Odessa National Mechnykov I. I. University

Abstract

There were features of the transport and geographical position of large and average cities of the Ukrainian Black Sea region described in the article. The situation of cities in relation to the existing network of main types of transport connections like road, rail, water, aviation was analyzed. The location of cities in relation to regional centers, the regional center of Odessa, the capital of the country and the state border were characterized. The situation of cities in relation to international transport corridors and the international E-road network was examined. The cities with the most and least favorable transport and geographical location in the region were highlighted.

Key words: transport and geographical position, transport network, the Ukrainian Black Sea region, big cities, average cities.

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ БОЛЬШИХ И СРЕДНИХ ГОРОДОВ УКРАИНСКОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ

С. О. Шулевский

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова

Реферат

В статье дана характеристика особенностей транспортно-географического положения крупных и средних городов Украинского Причерноморья. Проанализировано положение городов относительно существующей сети сообщения основных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, водного, авиационного. Предоставлена характеристика расположения городов относительно областных центров, регионального центра Одессы, столицы страны и государственной границы. Рассмотрено положение городов относительно международных транспортных коридоров и европейских путей сообщения. Выделены города с наиболее и наименее выгодным транспортно-географическим положением в регионе.

Ключевые слова: транспортно-географическое положение, транспортная сеть, Украинское Причерноморье, большие города, средние города

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ПОЛОЖЕННЯ ВЕЛИКИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

С. О. Шулевський

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

аспірант кафедри економічної та соціальної географії і туризму

Реферат

У статті надана характеристика особливостей транспортно-географічного положення великих та середніх міст Українського Причорномор'я. Проаналізовано положення міст щодо існуючої мережі сполучення основних видів транспорту:

автомобільного, залізничного, водного, авіаційного. Охарактеризовано розташування міст відносно обласних центрів, регіонального центру Одеси, столиці країни та державного кордону. Розглянуте положення міст відносно міжнародних транспортних коридорів та європейських шляхів сполучення. Виділено міста з найбільш та найменш вигідним транспортно-географічним положенням у регіоні.

Ключові слова: транспортно-географічне положення, транспортна мережа, Українське Причорномор'я, великі міста, середні міста

Постановка проблеми

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. Транспорт є одним з ключових секторів господарства, що створює умови для комплексного і пропорційного розвитку економіки, поглиблення спеціалізації окремих територій, розвитку транспортно-виробничих зв'язків між ними, формування територіального поділу праці [7].

Становище транспортного сектору держави є провідним чинником, що визначає ступінь доступу до внутрішнього і зовнішнього ринків. Транспорт має важливе значення при регіональній інтеграції та підвищенні якості життя. 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.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематикою транспортно-географічного положення окремих населених пунктів чи поселень певної території в Україні займалися такі науковці як В. О. Джаман, Ю. Ю. Заволока, М. М. Кузнецов, В. Д. Олійник, Н. М. Пашинська, О. В. Яцко. В працях В. Г. Алькеми, Р. Р. Гудими,

В. С. Козлова, С. К. Козлова транспортно-географічне положення розглядається як складова транспортного потенціалу території. Значна кількість дослідників вивчають транспортний потенціал як складову інтегрального потенціалу території – О. О. Денисенко, В. П. Нагірна, Г. П. Підгрушний, І. Г. Савчук, М. І. Фащевський, Л. Ю. Шабашова. Питаннями оцінки та визначення впливу транспортного потенціалу на економіку країни (регіонів) в умовах європейської інтеграції присвячені роботи таких вітчизняних вчених: С. В. Ільченко, А. М. Новікова, Т. Сирийчик, Т. А. Чернявська, М. Б. Ярчук.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз особливостей транспортно-географічного положення міст Українського Причорномор'я як складової економіко-географічного положення, визначити найбільш сприятливе розташування міст на перетині транспортних магістралей.

Основний матеріал. 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. У кожного вузла або лінії є своє особливе, унікальне ТГП [9]. 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 суспільної праці [3]. На думку Н. І. Дністрянської в нових соціально-економічних умовах функціональні можливості малих міських поселень залежить в першу чергу від їх транспортно-географічного положення [4]. Це ж стосується усіх категорій населених пунктів, в тому числі великих та середніх міст, відповідно, транспортно-географічне положення слід розглядати в якості важливого фактора їх розвитку.

Транспортно-географічне положення сформувалось під впливом розселенської мережі регіону Українського Причорномор'я, що представлена взаємопов'язаними системами міського і сільського розселення. Система міського розселення регіону станом на 2016 рік представлена 37 містами і 80 селищами міського типу (СМТ). В міських поселеннях проживало на зазначену дату 3272,5 тис.чол, або 65,1% від всієї чисельності населення регіону Українського Причорномор'я.

В Українському Причорномор'ї за своєю кількістю переважають міста, які відносяться до категорії малих (29 одиниць з загальної суми 37). Їх частка становить 24,7% від міських поселень регіону. Вони нерівномірно розміщені по території УП.

Найбільша їх кількість знаходиться в Одеській області (15 одиниць), по 7 малих міст розміщені в Миколаївській і Херсонській областях. Це відповідно 28,8%, 27% і 17,5% від загальної кількості міських поселень цих областей.

Великі міста (до цієї категорії ми віднесли обласні центри – Одесу, 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. В трьох великих містах (обласних центрах) концентрується майже 57% міського населення регіону, в т.ч. в Одеській області – 61,1%, Миколаївській – 59,2%, в Херсонській – 45,8%.

В нашому дослідженні ми зосередимо увагу на транспортно-географічному положенні саме великих та середніх міст, в яких концентрується основна частка населення, а самі поселення виступають в якості економічних, фінансових, соціальних, культурних центрів регіону.

Структура транспортної системи і транспортно-географічного положення населених пунктів залежить в значною мірою від рельєфу, гідрографічної мережі, геополітичного та економіко-географічного положення поселення [10]. Стосовно фізико-географічного положення, великі та середні міста Українського Причорномор'я розташовані на Причорноморській низовині, найпівнічніше, на стику степу і лісостепу, при середній висоті 200 м над рівнем моря розташований Первомайськ. Більшість з них зосереджена у приморській смузі. Найбільшим містом регіону на узбережжі Чорного моря є Одеса, поруч знаходиться Чорноморськ. Інші міста на побережжі знаходяться у гирловій частині великих рік: Ізмаїл на Дунаї, Білгород-Дністровський на Дністровському лимані, Миколаїв на Південному Бузі, Херсон на Дніпрі. Ще два міста більш віддалені від побережжя – Нова Каховка на Дніпрі та Первомайськ на Південному Бузі.

Найвигідніше геополітичне положення мають міста Одеської області, розташовані близько до пунктів пропуску через державний кордон західного вектора з Молдовою та Румунією. Гіршим, у цьому відношенні, є розташування міст Херсонської області. Найкращим економіко-географічним положенням володіє Одеса, а також великі міста Миколаїв та Херсон.

Особливості географічного положення міст визначають відмінності їх транспортно-географічного положення, яке можна охарактеризоване наступним параметрами: відстань до найближчої залізничної станції по транспортним маршрутам

(якщо станція не перебуває в місті), до обласного центру (якщо дане місто не обласним центром), до регіонального центру Одеси, до столиці, до найближчого державного пункту пропуску через кордон. Також відіграють важливу роль параметри і категорія транспортних маршрутів, які проходять через місто чи в безпосередній близькості від нього. Показники транспортно-географічного положення великих та середніх міст регіону відображені в таблиці 1.

Таблиця 1

Показники транспортно-географічного положення великих та середніх міст Українського Причорномор'я (побудовано автором відповідно до [1, 6])

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

Єдиним містом, в якому відсутня залізнична станція є Нова Каховка, найближча станція Каховка знаходиться у місті Таврійськ, усього за 6 км. Електрифікована двоколійна залізниця проходять в Одесі, Чорноморську та Первомайську, одноколійна у Білгород-Дністровську, в інших містах залізничні колії неелектрифіковані одноколіїні.

Для усіх міст відстань до обласного центру автомобільними шляхами коротша ніж залізницею, тільки для Білгород-Дністровського вона майже однакова. Відстані між містами по автомобільних дорогах розраховувались між центрами міст. Найменша відстань автошляхами до обласного центру у Чорноморська, менше 30 км. Для Нової Каховки та Білгород-Дністровського ця відстань становить близько 80 км. Найвіддаленішими від обласних центрів є Первомайськ – майже 170 км та Ізмаїл –

менше 240 км, проте в Ізмаїлі краще залізничне сполучення з Одесою – 280 км, тоді як відстань залізницею від Первомайська до Миколаєва майже вдвічі перевищує автошляхами – 315 км. Усі міста мають пряме залізничне сполучення зі своїми обласними центрами, окрім Первомайська, сполучення з Миколаєвом здійснюється через м. Помічну Кіровоградської області.

Найближче розташовані до регіонального центру Одеси (по автошляхах) Чорноморськ (менше 30 км) та Білгород-Дністровський (80 км). Миколаїв віддалений від Одеси на 130 км, Херсон та Первомайськ більше 200 км. Найдалше знаходяться Ізмаїл (237 км) та Нова Каховка (270 км), цікаво, що більшість міст із сусідніх областей знаходяться до Одеси ближче ніж Ізмаїл Одеської області. Проте, розглядаючи залізничне сполучення, найдалше знаходяться Первомайськ (328 км) та Нова Каховка (359 км), а відстань від Херсона та Ізмаїла майже однакова (понад 280 км). Усі міста мають пряме сполучення з Одесою пасажирськими поїздами чи поїздами приміського сполучення. Близькість міст до обласних центрів та регіонального центру Одеси є додатковим сприятливим чинником соціально-економічного розвитку.

Що стосується відстані автошляхами до столиці держави Києва, то найкоротшою вона є з Первомайська (317 км), меншою за 500 км для Одеси та Миколаєва, більшою за 500 км для Чорноморська, Херсона, Білгород-Дністровського та Нової Каховки, найдалше знаходиться Ізмаїл – 720 км. Відстань залізницею до Києва для усіх міст є довшою ніж автодорогами, найкоротшою вона є з Первомайська (405 км), а найдовшою з Ізмаїла (923 км), Для інших міст коливається в межах 582 км (Херсон) до 738 км (Білгород-Дністровський).

Важливим чинником, що впливає на економічний розвиток міст регіону є положення відносно пунктів пропуску через державний кордон. Через напружені політичні стосунки України та Російської Федерації у нашому дослідженні враховуються 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 якій розташовані відповідні пункти пропуску. В межах 50 км до них знаходяться міста Одеса, Білгород-Дністровський та Чорноморськ. Відстань від Ізмаїла до пункту пропуску Рені становить майже 70 км, його перевагою є безпосереднє сполучення з Румунією, як країною-членом ЄС, тоді як з інших контрольно пропускних пунктів щоб дістатись границь ЄС потрібно проїхати територією Молдови. Миколаїв та Первомайськ віддалені від пунктів пропуску більш ніж на 150 км, найдалше

розташовані міста Херсонщини, для Херсона ця відстань складає майже 240 км, а для Нової Каховки понад 300 км.

Важливою ознакою транспортно-географічного положення міста є його положення відносно міжнародних транспортних коридорів (МТК). МТК - сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах [5]. В регіоні пролягає 4 автомобільних МТК: **ІХ** – Критський №9 Гельсінкі–Олександруполіс з відгалуженням **ІХа** (Любашівка–Одеса / Чорноморськ); **Б** – Балтійське море (Гдаськ)–Чорне море (Одеса / Чорноморськ); **Є** – Євразійський (Одеса-Ашгабат); **ЧЕС** – Країни Чорноморського економічного співтовариства (Бухарест–Анкара). Залізничні МТК: **ІХ** – Критський №9 з відгалуженням **ІХа** (Роздільна–Одеса та до Ізмаїла); Коридори Організації співдружності залізниць (ОСЗ) **5** – Шопрон–Кокчетава з відгалуженням **5с** (Жмеринка – Роздільна); **7** – Балтійське море–Чорне море; **10** – ТРАСЕКА: Європа – Кавказ – Азія (Одеса/Чорноморськ-Актогай). Також в регіоні пролягає міжнародний водний транспортний коридор **VII** – Критський №7 Дунайський.

Найбільша кількість МТК проходить через Одесу (**ІХа, Б, Є, ЧЕС, 5, 7, 10**), також близько, на відстані 72 км, у м. Роздільній проходить залізничний МТК **5с**. Ті ж транспортні коридори є актуальними і для Чорноморська, оскільки місто розташоване у безпосередньо близько до Одеси. Через Ізмаїл проходять три МТК – **ЧЕС, ІХа** залізничний, **VII**. Білгород-Дністровський знаходиться на незначній відстані до Чорноморська та Одеси й може користуватись потенціалом їх МТК, безпосередньо через місто проходить залізничний МТК **ІХа**, а відстань до **ЧЕС** складає 21 км. Через обласні центри Миколаїв та Херсон проходять тільки два МТК – **Є** та **ЧЕС**. Нова Каховка розташована на МТК **ЧЕС**, відстань до **Є** становить 78 км. Найгірше положення відносно МТК відзначається у Первомайська, місто знаходиться на відстанні 50-70 км до МТК **ІХ та Б**.

Крім міжнародних транспортних коридорів в регіоні Українського Причорномор'я пролягають європейські автомобільні дороги, що є частиною єдиної Європейської транспортної системи (Рис.1). Через Одесу проходять дороги Е87 (Одеса – Анталія), Е58 (Відень – Ростов-На-Дону), Е95 (Санкт-Петербург – Мерзифон); Херсон – Е58, Е97 (Херсон – Поті); Миколаїв – Е58; Нову-Каховку – Е58. Неподалік Первомайська проходить шлях Е584 (Полтава - Слобозія). Білгород-Дністровський та Ізмаїл розташовані достатньо близько до європейської автомобільної дороги Е87.

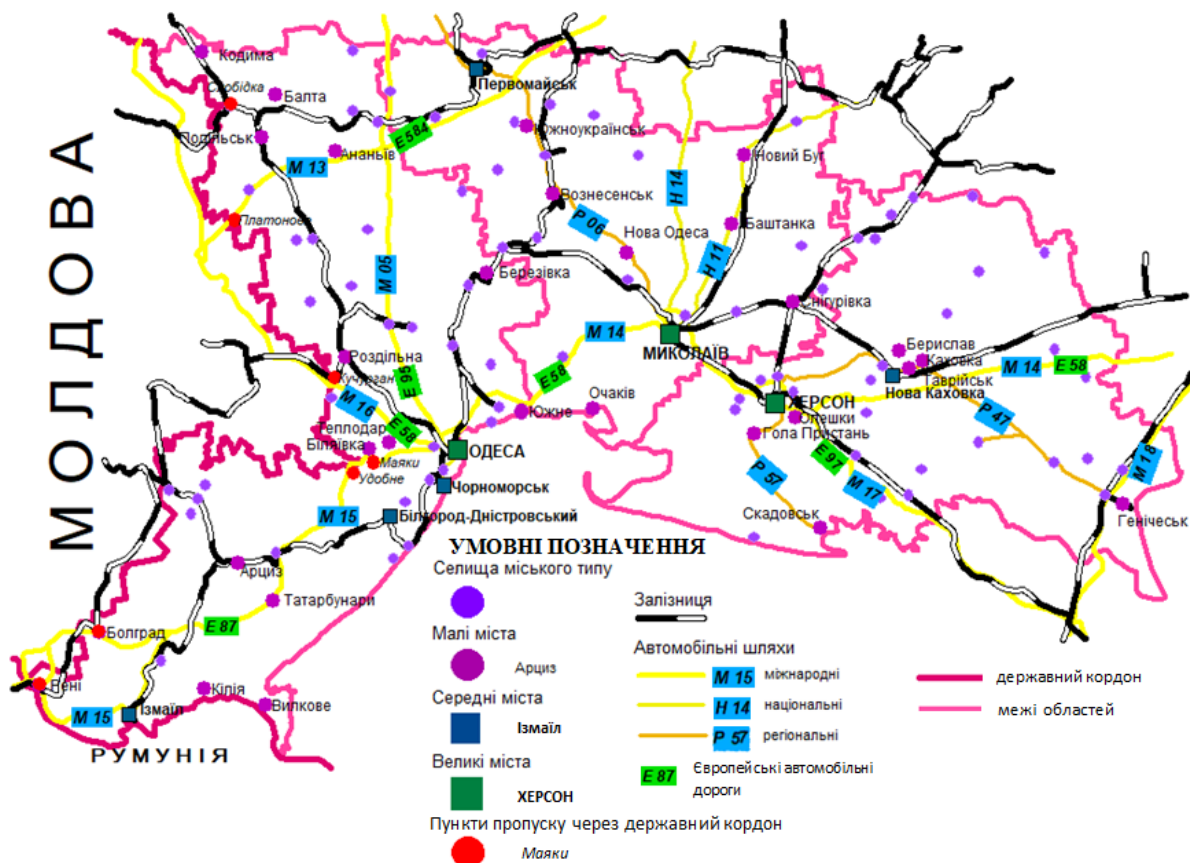


Рис. 1. Транспортно-географічне положення великих та середніх міст Українського Причорномор'я (побудований автором відповідно до [1, 2, 8])

Зв'язок між містами України забезпечується автодорогами державного значення (міжнародні, національні, регіональні та територіальні), відображені на Рис. 1, і місцевого (регіонального та районного). Державні автомобільні дороги, що проходять через міста Українського Причорномор'я [9]:

- через Нову Каховку – регіональна дорога Р47 (Херсон – Генічеськ), територіальні дороги Т2202 (Нова Каховка – Армянськ), Т2210 (Нова Каховка – /М-17/), поруч з містом проходить міжнародна дорога М14 (Одеса – Новоазовськ);

- через Херсон – міжнародні дороги М14, М17 (Херсон – Керч), регіональна дороги Р47, з міста-супутники Олешки бере початок регіональна дорога Р57 (Олешки – Скадовськ); и

- через Миколаїв – міжнародна дорога М14, національні дороги Н11 (Дніпро – Миколаїв), Н14 (Олександрівка – Кропивницький – Миколаїв), регіональна дорога Р06 (Благовіщенське – Миколаїв), територіальні дороги Т1506 (Миколаїв – Берізки), Т1507 (Миколаїв – Очаків);

- через Первомайськ – регіональні дороги Р06, Р75 (Тимкове – Олександрівка), територіальна дорога Т1504 (Первомайськ – Новоукраїнка), відстань до міжнародної дороги М13 (Кропивницький – Платонове) становить 20 км;

- через Одесу – міжнародні дороги М05 (Київ – Одеса), М14, М15 (Одеса – Рені), М16 (Одеса – Кучурган), М27 (Одеса – Чорноморськ), М28 (Нові Білярі – Одеса), регіональні дороги Р55 (Одеса – Новий Буг), Р70 (Монаші – Білгород-Дністровський – Одеса), Р71 (Одеса – Ладизинка – /М-05/);

- через Чорноморськ – міжнародна дорога М27, територіальна дорога Р70 з під'їздом до порту Чорноморськ;

- через Білгород-Дністровський – регіональні дороги Р70, Р72 (Білгород-Дністровський – Старокозаче);

- через Ізмаїл – міжнародна дорога М15, територіальні дороги Т1607 (Ізмаїл – Вилкове), Т1631 (/М-05/ – Болград).

Міжнародні дороги збігаються з частиною європейських автомобільних доріг та з міжнародними транспортними коридорами. Національні та регіональні дороги з'єднують кілька взаємопов'язаних областей, а також великі та середні міста в межах області. Міжнародна дорога М27 з'єднує сусідні міста Одесу та Чорноморськ, її протяжність становить всього 14 км, а дорога М28 Одесу з смт. Нові Білярі. Територіальні дороги в основному з'єднують міста з іншими населеними пунктами в межах області, проте дорога Т2202 сполучає м. Нову Каховку Херсонської обл. з м. Арм'янськом в АРК, дорога Т1504 – м. Первомайськ Миколаївської обл. з м. Новоукраїнкою Кіровоградської обл.

Такі дороги як М13, М15, М16 поєднують міста з пунктами пропуску через державний кордон західного вектору, які сприяють збільшенню пасажиро- та вантажопотоків, розвитку міжнародної торгівлі та туризму, що в свою чергу є додатковим джерелом доходу міських бюджетів.

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 Маяки та Кучурган. Чорноморськ користується вигодою зі свого близького сусідства з Одесою, також в ньому знаходять продовження МТК. Сприятливим транспортно-географічним потенціалом володіє Ізмаїл, який розташований близько до державного кордону, на

перетині залізничного, автомобільного та водного МТК, через місто проходить дорога міжнародного значення. 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, через яку проходить один автомобільний МТК, а також Білгород-Дністровського, через який пролягає відгалуження залізничного МТК поруч з містами проходять дорога міжнародного значення, проте Білгород-Дністровський розташований значно ближче до контрольно-пропускного пункту. Найменш вигідним є транспортно-географічне положення Первомайське, через місто проходять лише дороги регіонального значення, на деякій відстані від міста пролягають міжнародні автошляхи та МТК.

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 Бугу у Миколаєві. Найбільш віддаленим від узбережжя моря є Первомайськ, в якому відсутні порти. Основною спеціалізацією портів є вантажні перевезення. Регулярні пасажирські перевезення здійснюються між Миколаєвом, Херсоном та Новою Каховкою. З Чорноморська здійснюються поромні переправи до портів Грузії, Туреччини, Болгарії.

Щодо авіасполучення, в регіоні функціонує декілька міжнародних аеропортів. Найбільший з них «Одеса», який у 2016 р. увійшов 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.

Найбільш вигідне транспортно-географічне положення демонструють міста, які мають вигідне розміщення щодо міжнародних транспортних коридорів та Європейських автомобільних доріг, розташовані у місцях перетину шляхів різних видів транспорту. Таким чином, найкраще положення в регіоні Українського Причорномор'я займають Одеса і Чорноморськ, також доволі вигідне розташування у Херсона, Миколаєва та Ізмаїла.

Висновок. Аналіз транспортно-географічного положення великих та середніх міст Українського Причорномор'я засвідчив, що в цілому міста регіону мають вигідне розташування. Найбільшою перевагою міст регіону є приморське положення, завдяки якому, через морські порти, вони можуть поєднуватись з портами світу. Важливу роль відіграє прикордонне положення, найбільшу вигоду з якого отримують міста Одещини. Територією регіону пролягає кілька автомобільних та залізничних міжнародних транспортних коридорів, а також водний по річці Дунай. Міста мають хороше автомобільне сполучення з регіональним центром Одесою, залізничне сполучення є дещо довшим, як за відстанню, так і часом у дорозі.

Найбільш вигідним ТГП у регіоні володіє Одеса, яка є важливим транспортним вузлом, через місто пролягає 6 МТК (по три автомобільні та залізничні), європейські автомобільні дороги, кілька міжнародних автошляхів, також тут знаходиться великий морський торговельний порт та міжнародний аеропорт, близькість до пунктів пропуску через державний кордон. Майже не поступається ТГП Чорноморська, який знаходиться на близькій відстані до Одеси й користується перевагами її транспортної інфраструктури, крім цього в місті знаходять продовження МТК, розташований великий морський порт, в якому діє поромна переправа, що сполучає порти країн Чорноморського басейну. Доволі вигідним ТГП володіє Ізмаїл, який знаходиться близько до кордону, в місті перетинаються автомобільний, залізничний та водний МТК, знаходиться аеропорт, який в перспективі може відновити свою роботу. Непоганим виглядає ТГП Миколаєва та Херсона, через які проходять автомобільні МТК, перетинаються автошляхи міжнародного, національного й регіонального значення, діють морські порти та аеропорти. Менш вигідним є положення Білгород-Дністровського та Нової Каховки, через які проходять по одному МТК, діють порти, близько розташовані до обласних центрів. Найменш вигідним є транспортно-географічне положення Первомайська, який є найбільш віддалений від узбережжя Чорного моря, містом проходить регіональна дорога, значна відстань до обласного центру Миколаєва, з яким відсутнє пряме залізничне сполучення. Транспортно-географічне положення міст є важливим фактором їх економічного зростання, вигідне положення покращує бізнес-клімат, сприяє надходженню інвестицій, що впливає на підвищення якості життя населення.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Автодороги України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euro2012highway.blogspot.com/>
2. Атлас вчителя. / В. В. Молочко, Є. Ж. Бонк, І. Л. Дрогушевська та ін. – Київ: ДНВП «Картографія», 2010, - 328 с.
3. Бугроменко В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность / В.Н.Бугроменко // Известия российской Академии Наук. Серия географическая. – 2010. – №4. – с.7-16.
4. Дністрянська Н.І. Дуже малі міські поселення Львівської області: суспільно-географічний потенціал та перспективи розвитку: Монографія / Н.І. Дністрянська, М.С. Дністрянський. – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2013. – 198 с., с. 39
5. Мірошко В. М. Міжнародні транспортні коридори і Україна [Електронний ресурс] / В. М. Мірошко. – Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/miroshko.htm
6. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>
7. Підгрушний Г.П. Интегральный потенциал территории – теоретичні та практичні аспекти дослідження: монографія / Г.П. Підгрушний, В.П. Нагірна, М.І. Фащевський, І.О. Горленко, Ю.Д. Качаєв, І.Г. Савчук, Т.Є. Яснюк, В.Г. Дубін, Л.Ю. Шабашова, О.О. Денисенко, Н.М. Пашинська, Немченко, М.П. Серета Н.І., В.В. Бондар, Т.В. Дем'яненко, Л.М. Воловик, І.В. Ісиченко І.В. Ін-т географії НАН України. – К., 2012. – 464 с.
8. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення» від 16 вересня 2015 р. № 712 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/712-2015-п>
9. Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – 328 с.
10. 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.

REFERENCES:

1. Avtodorogi Ukrainy [Highways of Ukraine]. Available at: <http://euro2012highway.blogspot.com/>. (in Russian)
2. Molochko VV, Bonk YeZh, Drohushevs'ka IL. Atlas vchytelya [Atlas of the teacher]. Kyiv: DNVP «Kartohrafiya»; 2010;328. (in Ukrainian)
3. Buhromenko VN. Sovremennaya geografiya transporta i transportnaya dostupnost [Modern geography of transport and transport accessibility]. Izvestiya rossiyskoy Akademii Nauk. Seriya geograficheskaya; 2010;4:7-16. (in Russian)
4. Dnistrians'ka NI, Dnistrians'kyy MS. Duzhe mali mis'ki poselennya L'vivs'koyi oblasti: suspil'no-geohrafichnyy potentsial ta perspektyvy rozvytku [Very small urban settlements of Lviv region: socio-geographical potential and prospects of development]. L'viv: LNU imeni Ivana Franka; 2013;198. (in Ukrainian)
5. Miroshko VM. Mizhnarodni transportni korydory i Ukrayina [Pan-European transport corridors and Ukraine]. Available at: http://tourlib.net/statti_ukr/miroshko.htm. (in Ukrainian)
6. Ofitsiynyy veb-sayt Ukrzaliznytsi [Ukrainian Railways]. Available at: <http://www.uz.gov.ua/>. (in Ukrainian)
7. Pidhrushnyy HP, Nahirna VP, Fashchevs'kyy MI. Intehral'nyy potentsial terytoriyi – teoretychni ta praktychni aspekty doslidzhennya [The integral potential of the territory – theoretical and practical aspects of the research]. Kyiv: Instytut heohrafiyi NAN Ukrayiny; 2012; 464. (in Ukrainian)
8. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny «Pro zatverdzhennya pereliku avtomobil'nykh dorih zahal'noho korystuvannya derzhavnoho znachennya» vid 16 veresnya 2015 r. [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of September 16, 2015 No. 712 "About approval of the list of highways public of the state value"]. Available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/712-п>. (in Ukrainian)
9. Gorkin AP. Sotsialno-ekonomicheskaya geografiya: ponyatiya i terminy [Socio-economic geography: concepts and terms]. Smolensk: Oykumena; 2013;328. (in Russian)
10. Yatsko OV. Transport and geographical position of medium-sized cities in the Western regions of Ukraine. Chasopys sotsial'no-ekonomichnoyi heohrafiyi. Kharkiv: KhNU imeni V.N. Karazina; 2016;20:149-153. (in English)