

І.Е. Линник, К.Є. Вакуленко

Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, Україна

ВПЛИВ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ «ЄВРОПА – АЗІЯ» НА ТРАНСПОРТНУ ІНФРАСТРУКТУРУ М. ЧУГУЄВА

Інтегрування транспортного комплексу України в загальноєвропейську й світову систему транспортних мереж є одним з стратегічних напрямків розвитку країни. Проведено аналіз існуючого стану транспортної інфраструктури міста Чугуєва. У результаті аналізу виявлено основні проблеми у сфері транспорту. Запропоновано першочергові заходи розвитку транспортної інфраструктури міста Чугуєва. Пропонується будівництво південного автодорожнього обходу міста Чугуєва, що одночасно стане під'їзним шляхом до аеродрому, вантажної залізничної станції та майбутнього регіонального транспортно-складського логістичного центру. Для подальшого розвитку необхідно перетворити місто Чугуїв на полюс активізації господарської діяльності та процесів урбанізації завдяки використанню потенціалу, модернізації та розвитку інфраструктури зовнішнього транспорту, а також підвищити якість території, що має бути досягнуто в результаті розроблення й виконання Концепції розвитку транспортної інфраструктури як основи науково обґрунтованих рекомендацій і завдань із удосконалення транспортної інфраструктури та автобусних пасажироперевезень.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, міжнародний транспортний коридор, логістичний центр.

Постановка проблеми

У містах продовжують швидко концентруватись та інтегруватись новий вигляд економічної діяльності, промисловість високих технологій, фінансові, торгівельні та освітні послуги, матеріальні, культурні й духовні цінності, інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності. Ці міста підсилюють свою значущість у регіональному розвитку, займають усе більш центральну позицію в сучасному політичному та економічному ландшафті країн. Тим самим проблема їхнього стратегічного розвитку повинна зводитись у ранг пріоритетної. Нерозуміння стратегічної ролі міст як економічного й соціокультурного феномену призводить до того, що можливості високоінтелектуального міського середовища залишаються ще не досить затребуваними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми розвитку стратегічного планування та прогнозування міст стали предметом пильного дослідження вчених та державних органів багатьох країн світу, незалежно від політичної системи, розмірів території, кількості населення тощо [1–15].

Місто Чугуїв – значний промисловий, транспортний і культурний центр Харківської області, входить до аграрно-промислової агломерації Харківсь-

кої області та розташоване на міжнародному транспортному коридорі (МТК) «Європа – Азія».

У 2007 р. було розроблено «Стратегічний план розвитку міста Чугуєва на 2008–2012 роки», який по суті був планом дій терміном на 5 років. Також основні завдання розвитку транспортної схеми міста відображено у «Генеральному плані Чугуєва до 2010 року», (1990 р.), «Схемі планування території міста Чугуєва Харківської області» (2000 р.), «Програмі реформування та розвитку житлово-комунального господарства м. Чугуєва на 2010–2014 роки», «Природоохоронній програмі щодо покращення екологічного стану м. Чугуєва на 2013–2014 роки» [16–18].

Багато завдань, поставлених у наведених вище документах [16–18], уже виконано. Але повноцінної концепції розвитку транспортної інфраструктури, що якісно визначила б напрямок розвитку міста, функціонування якого має призвести до досягнення поставленої мети, дотепер не має.

Формулювання мети статті

Метою статті є проаналізувати існуючий стан транспортної інфраструктури міста Чугуєва, виявити основні проблеми у сфері транспорту, та запропонувати заходи щодо розвитку транспортної інфраструктури на підходах до міста Чугуєва, вулично-дорожньої мережі, автобусному транспорті тощо.

Виклад основного матеріалу

1. Аналіз транспортної інфраструктури міста Чугуєва

Чугуїв розташований на перетині великих транспортних шляхів – тут знаходиться стратегічно важливе перехрестя залізничних і автомобільних магістралей. Близькість до потужних транспортних артерій надає можливість розвивати транспортно-комунікаційні види бізнесу, створювати центри логістики. Відстані до найбільших міст України: Київ – 480 км, Харків – 35 км, Дніпропетровськ – 250 км, Донецьк – 257 км, Львів – 1065 км, Миколаїв – 598 км, Одеса – 767 км.

На сьогодні місто Чугуїв має розвинені транспортні зв'язки з Харковом, населеними пунктами Харківської області та Чугуєвського району завдяки залізничній та автомобільним магістралям, які перетинають територію міста, утворюючи транспортний вузол. У південній частині міста проходить залізнична магістраль «Харків – Чугуїв – Куп'янськ». У місті існує військовий аеродром, розташований біля військового училища в західній частині міста.

Основні обсяги пасажирських перевезень виконуються автомобільним транспортом.

Північну частину міста перетинає магістральна автодорога «Київ – Харків – Довжанський». Середньодобова інтенсивність руху складає 10 000 авт. Транзитні потоки, проходячи магістральними вулицями Харківською та Ростовською, значно погіршують транспортну ситуацію міста.

З південного сходу до міста підходить територіальна автодорога «Чугуїв – Куп'янськ – Мілове». Транспортні потоки також зосереджуються у центральній частині міста.

Магістральна вулично-дорожня мережа міста за своєю схемою близька до радіальної. На формування сучасної мережі, яка склалася поступово, впливали такі фактори: складний рельєф, знаходження річки Сіверський Донець, проходження зовнішніх автодоріг, залізниці, розміщення промислових об'єктів, військового аеродрому.

Найбільші транспортні потоки (міські та транзитні) концентруються на вулицях Харківська, Ростовська, Гагаріна, Підгірна, Осинівська. Довжина магістральних вулиць дорівнює 22,0 км. Ситуація, що склалася, насамперед потребує винесення транзитного транспорту за межі міста. Пропускна здатність і надійність транспортної системи міста погіршена через недосконалість технічної забезпеченості магістралей і відсутність потрібних штучних споруд. На магістральній вулично-дорожній мережі налічується 6 штучних споруд.

В місті знаходяться автовокзал та автотранспортне підприємство, які обслуговують міжміське сполучення із Києвом, Харковом, Донецьком, Вол-

гоградом та іншими містами. За добу з автостанції здійснюється близько 160 відправлень автобусів. Загальна кількість працюючих у сфері зовнішнього транспорту та зв'язку складає 177 чоловік. На перспективу, враховуючи приєднання до міста залізничного вокзалу та ділянки залізниці, кількість працюючих зросте і складатиме близько 300 чоловік.

Міські пасажирські перевезення здійснюються автобусами двох міських маршрутів Чугуївського автопідприємства. Загальний обсяг річних пасажирських перевезень складає 5 млн 700 тис. пасажирів, із них 750 тис. пасажирів – міські.

Частково перевезення вантажів і пасажирів виконує електрифікована двоколійна залізнична лінія «Харків – Чугуїв – Куп'янськ». Залізнична станція Чугуїв обслуговує до 30 тис. пасажирів та переробляє до 60 тис. тон вантажів на рік. Транспортний зв'язок станції з центром міста здійснюється вулицею Харківською. У межах міста Чугуєва перехрещення залізничних колій з вуличною мережею виконується одним переїздом.

У табл. 1 наведено основні показники існуючого стану транспортної інфраструктури міста Чугуєва.

Таблиця 1

Показники існуючого стану транспортної інфраструктури міста Чугуєва

Найменування показника	Кількість
Щільність мережі магістральних вулиць загальноміського значення, км/км ²	1,7
Щільність мережі ліній автобуса відносно забудованої частини міста, км/км ²	1,5
Щільність вулично-дорожньої мережі, км/км ²	7,49
Рівень автомобілізації, легкових авт./тис. мешканців	95
Середня швидкість руху міського транспортного потоку, км/год (без урахування швидкісних автомагістралей)	24,0
Загальні обсяги пасажирських перевезень автомобільним транспортом, тис. пасажирів	415,0
Пасажирооборот, тис. пас. км	9532,2
Середня дальність перевезення 1 пасажирів по місту, км	23,
Щільність мережі велосипедних доріжок, км/км ²	0

Автомобільні дороги (особливо вулиці Харківська та Ростовська) й автотранспорт є джерелами забруднення атмосферного повітря і ґрунтів шкідливими викидами. Також транзитний транспорт,

залізниця та аеропорт є джерелами шуму в місті. Проблема акустичного забруднення міста, як постійний елемент дискомфорту, буде залишатися й надалі.

У результаті аналізу виявлено основні проблеми у сфері транспорту:

- високий рівень аварійності порівняно з містами Європейського Союзу та розвинених країн світу;
- проходження інтенсивного транзитного потоку автотранспорту вулицями Харківською і Ростовською, перевантаженість цих вулиць;
- низька пропускна здатність і щільність мережі магістральних вулиць;
- низький рівень благоустрою мережі вулиць місцевого руху;
- незадовільний стан покриття більшої частини вулично-дорожньої мережі;

- відсутність сучасної системи забезпечення паркування з достатньою кількістю організованих місць паркувань;
- відсутність системи інформаційного забезпечення міського руху;
- недостатність інвестиційних ресурсів для оновлення парку автобусів;
- неповне відшкодування з державного бюджету втрат доходів автоперевізника від перевезень пільгового контингенту пасажирів;
- неохопленість автобусним сполученням віддалених районів міста;
- викиди від стаціонарних та пересувних джерел забруднення;
- відсутність екологічно безпечного транспорту;
- високий рівень шуму.

SWOT-аналіз транспортної інфраструктури наведено в таблиці 2 [15].

Таблиця 2

SWOT-аналіз транспортної інфраструктури міста Чугуєва [15]

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – вигідне географічне положення на міжнародному транспортному коридорі; – наявність військового аеродрому; – успадкована з радянських часів готовність більшості населення використовувати громадський транспорт для трудових поїздок; – значна туристична привабливість міста 	<ul style="list-style-type: none"> – високий рівень аварійності порівняно з містами ЄС і розвинених країн світу; – проходження інтенсивного транзитного потоку автотранспорту вулицями Харківською і Ростовською, перевантаженість цих вулиць; – низька щільність мережі магістральних вулиць; – мала пропускна здатність вулиць і перехрещень; – низький рівень благоустрою мережі вулиць місцевого руху; – невиконання прийнятих рішень в частині розвитку вулично-дорожньої мережі; – незадовільний стан покриття більшої частини вулично-дорожньої мережі; – відсутність сучасної системи забезпечення паркування з достатньою кількістю організованих місць паркувань; – відсутність системи інформаційного забезпечення міського руху; – недостатність інвестиційних ресурсів для оновлення парку автобусів; – неохопленість автобусним сполученням віддалених районів міста
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – розвиток транспортно-комунікаційних видів бізнесу, створення регіонального транспортно-складського логістичного центру; – розвиток державно-приватного партнерства; – державна підтримка дорожньо-транспортної галузі 	<ul style="list-style-type: none"> – «бензинові» кризи та вичерпання світових запасів нафти; – невиконання державою зобов'язань щодо відшкодування перевізникам втрат доходів від перевезень пасажирів, які мають пільги; – збереження низького рівня доходів більшості населення; – мінливість попиту на транспортні послуги у зв'язку з циклічністю економіки

2. Заходи щодо розвитку транспортної інфраструктури міста Чугуєва

Для ефективного використання транзитного потенціалу України та Харківської області під час інтегрування її транспортного комплексу в загальноєвропейську й світову систему транспортних мереж, а також в умовах розвитку транскордонного співробітництва, територією області та, зокрема, міста Чугуєва заплановано проходження автомобільної ділянки міжнародного транспортного коридору «Європа – Азія», що потребує реконструкції. Наявність у Чугуєві потужного транспортного вузла робить його вдалим місцем для розвитку транспортно-комунікаційних видів бізнесу. Сприятливе географічне розташування міста Чугуєва, близькість до потужних ринків збуту в місті Харкові, Донбасі, Російській Федерації забезпечують потенційним підприємцям приплив споживачів та відносно незначні витрати на транспортування готової продукції.

Однією з важливих умов успішного стратегічного розвитку міста, його транскордонного співробітництва, інтегрування в Харківську агломерацію є доведення якості життя населення, відпочиваючих, туристів, людей, які знаходяться у від'їздах, до міжнародного загальноєвропейського рівня.

Для реалізації зазначених умов необхідно виконати наступні першочергові заходи [15]:

1) На підходах до м. Чугуєва, в тому числі на автодорогах державного значення (рис. 1):

– реконструкція ділянок автодороги М03 «Київ – Харків – Довжанський» на підходах до міста Чугуєва за параметрами I технічної категорії;

– будівництво південного автодорожнього обходу міста, що одночасно стане під'їзним шляхом до аеродрому, вантажної залізничної станції і майбутнього регіонального транспортно-складського логістичного центру;

– будівництво шляхопроводу з підходами на примиканні вулиці Харківської до об'їзної автодороги;

– будівництво шляхопроводу з підходами на перетині об'їзної автодороги з дорогою на селище Есхар;

будівництво двох естакад об'їзної автодороги над залізничними коліями;

– будівництво мосту об'їзної автодороги над річкою Сіверський Донець;

– будівництво шляхопроводу з підходами на перетині об'їзної автодороги з автодорогою на місто Куп'янськ;

– будівництво шляхопроводу з підходами на примиканні вулиці Ростовської до об'їзної автодороги;

– реконструкція існуючого військового аеродрому з урахуванням майбутнього використання його для прийняття цивільних вантажних літаків;

– реконструкція з розширенням вантажної залізничної станції;

– будівництво в південно-західній частині міста регіонального транспортно-складського логістичного центру (мультимодального вантажного терміналу) з базою гуртової торгівлі плодоовочевою продукцією та іншими продовольчими товарами.

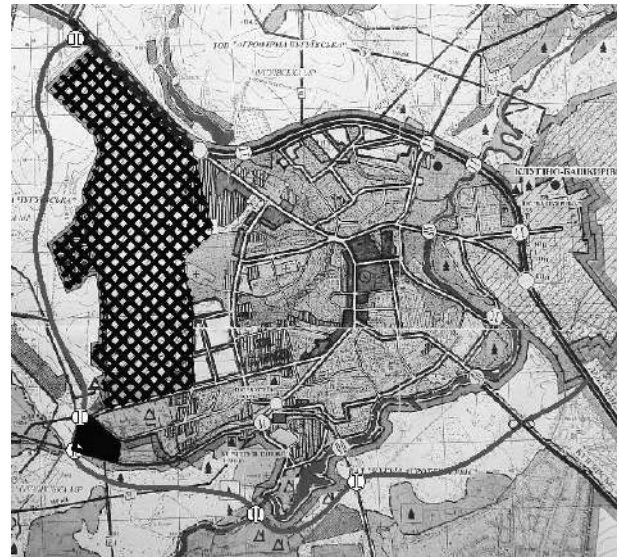


Рис. 1. Заходи щодо розвитку транспортної схеми міста Чугуєва:

— реконструкція ділянок міжнародної автодороги М-03; — південний автодорожній обхід; ⊕ — шляхопровід на примиканні вулиці Харківської до об'їзної автодороги; ⊖ — шляхопровід на перетині об'їзної автодороги з дорогою на селище Есхар; ⊕ — естакади над залізничними коліями; ⊕ — міст над річкою Сіверський Донець; ⊕ — шляхопровід на перетині об'їзної автодороги з дорогою на місто Куп'янськ; ⊗ — реконструкція існуючого військового аеродрому; ■ — реконструкція вантажної залізничної станції; ▨ — регіональний транспортно-складський логістичний центр.

2) На вулично-дорожній мережі міста:

– проведення капітального та поточного ремонту проїзних частин і тротуарів вулично-дорожньої мережі;

– приведення стану вулиць і доріг, що поєднують центральну частину міста з районами Осинівка, Зачуговка і Преображенка, у відповідність до вимог чинних норм і стандартів;

– розвиток транспортно-логістичного кластеру;

– розвиток транспортно-комунікаційних видів бізнесу;

– винесення транзитного руху автотранспорту за межі міста;

- підвищення безпеки руху;
- удосконалення системи організації та регулювання дорожнього руху із застосуванням автоматизованих систем;
- створення біля місць масового відвідування мережі міні-парковок для легкових автомобілів і велосипедів;
- спорудження стоянок легкового транспорту;
- будівництво велодоріжок та велотрас;
- розробка системи моніторингу довкілля та її забезпечення;
- забезпечення акустичного комфорту в житловій забудові, об'єктах соціальної інфраструктури міста, прилеглих до міжнародної автодороги;
- збільшення частки використання альтернативних джерел енергії та палива, створення умов для користування електромобілями (зарядні станції).

3) На автобусному транспорті:

- планування раціональної маршрутної системи, структури парку рухомого складу за пасажиромісткістю, а також параметрів руху з урахуванням попиту населення, збільшення експлуатаційної швидкості руху;
 - охоплення автобусним сполученням районів Осинівка і Преображенка, забезпечення якісного та надійного транспортного обслуговування мешканців і гостей міста;
 - впорядкування автобусних зупинок;
 - доступність автобусного транспорту для людей з особливими потребами;
 - впровадження системи автоматичного обліку обсягу та якості наданих транспортних послуг;
 - організація пільгового користування автобусним транспортом з урахуванням досвіду країн Європейського Союзу;
 - реалізація проектів субсидування лізингових і кредитних схем розвитку автобусного транспорту;
 - підтримка інвестицій значним обсягом фінансування із суспільних фондів, як мінімум, на етапі реструктуризації;
 - упровадження сучасних телекомунікаційних і навігаційних супутникових технологій;
 - заміна в перспективі автобусів на більш екологічно безпечні електробуси;
 - формування інформаційного середовища автобусного транспорту.
- 4) Організація роз'яснювальної роботи з мешканцями:
- щодо нових форм транспортного обслуговування та правил користування нововведеннями;
 - залучення громадян і громадських організацій до прийняття та впровадження відповідних рішень;
 - проведення широкого обговорення в засобах масової інформації та проведення громадських слу-

хань перед ухваленням найбільш важливих рішень щодо організації пасажирських перевезень і дорожнього будівництва;

- проведення соціологічних опитувань населення з питань транспортного обслуговування.

На напрямках МТК очікується формування нових і розвиток наявних транспортних вузлів як комплексів транспортних пристроїв, які спільно виконуватимуть операції з обслуговування транзитних і місцевих перевезень вантажів і пасажирів. Тому пропонується будівництво південного автодорожнього обходу міста Чугуєва, що одночасно стане під'їзним шляхом до аеродрому, вантажної залізничної станції та майбутнього регіонального транспортно-складського логістичного центру.

Логістичні центри вигідно розташовувати на перетині транспортних шляхів і поблизу великих споживачів або виробників товарів, оскільки це дозволяє істотно зменшити транспортні витрати. Пропонується у місті Чугуїв створити регіональний транспортно-складський логістичний центр (мультимодальний вантажний термінал) у південно-західній частині міста в безпосередній близькості від аеродрому «Чугуїв» на перетині південного автодорожнього обходу і вантажної залізничної станції. Передбачається, що цей центр буде спеціалізуватися на переробці вантажів за замовленнями різних фірм і наданні супутніх послуг. За рахунок масовості операцій їхня собівартість стає помірною, а отже, й тарифи на них можуть бути прийнятними для споживачів [15].

Вигоду від створення логістичного центру отримають організації, які розмістять свої склади на території центру і користуватимуться його розвинутою інфраструктурою, адміністрація центру – від здавання в оренду і надання платних послуг, держава й територіальна громада міста – від продажу значної площі землі або її довгострокової оренди, створення робочих місць і умов для розвитку людського потенціалу. Ядром майбутнього логістичного центру може стати його інформаційно-аналітичний центр, який запропоновано розмістити в існуючих будівлях, що потребують реконструкції [15].

Висновки

Для подальшого розвитку необхідно перетворити місто Чугуїв на полюс активізації господарської діяльності та процесів урбанізації завдяки використанню потенціалу, модернізації та розвитку інфраструктури зовнішнього транспорту, а також підвищити якість території, що має бути досягнуто в результаті розроблення й виконання Концепції розвитку транспортної інфраструктури як основи науково обґрунтованих рекомендацій і завдань із удосконалення транспортної інфраструктури та автобусних пасажироперевезень.

Література

1. Вильнер, М. Я. О стратегии развития территории России [Текст] / М. Я. Вильнер // Проблемы развития агломераций России. – 2009. – С. 52 – 64.
2. Стратегии развития крупных городов. [Текст]. // Сборник практик. – М., 2011. – 36 с.
3. Про Концепцію сталого розвитку населених пунктів : [Електронний ресурс]. // Постанова Верховної Ради України № 1359-XIV від 24.12.1999 – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=1359-14>, вільний. – (дата звернення 25.08.2017). – Назва з екрана.
4. Local Transport Plan for Kent 2006-11. Retrieved from: http://www.kent.gov.uk/static/local-transport-plan/section_48.html.
5. Greater Manchester intergrated transport authority 2011. Retrieved from: http://www.tfgm.com/Corporate/Documents/Miscellaneous/1985_Act_concessi onary_scheme_3_april_2011.pdf.
6. Integrated Transport in Donegal 2011. Retrieved from: <http://westmeathruraltransport.ie/wp-content/uploads/2011/12/SITT-Case-Study.pdf>.
7. Burgas Integrated Urban Transport Project. Retrieved from: <http://www.burgas.bg/uploads/b483febe02d7f8e9fd93ebbc8a203064.pdf>.
8. Стратегія розвитку Києва до 2025 року. [Текст]. // Рішення, Київської міської ради від 15.12.2011 року N 824/7060 – Режим доступу : http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghiya-rozvytku-2025.html, вільний. – (дата звернення 15.02.2020). – Назва з екрана.
9. Gavriilidis, G., Metaxas, T. (2017). Strategic planning and city/regional development: *Review, analysis, critique and applications for Greece: University of Thessaly, Department of Economics, Volos, Greece*. Retrieved from: https://mpr.ub.unimuenchen.de/81131/1/MPRA_paper_81131.pdf.
10. Clark, G. (2013). The Future of Cities: The Role of Strategic Planning: *Future Studies Research Journal*. São Paulo, 5, 1, 03–32.
11. Armstrong, J. S. (n.d.) Strategic Planning And Forecasting Fundamentals. Retrieved from: http://repository.upenn.edu/marketing_papers/123.
12. Ashiq, Md. Rahman, Ur. (2016). Urban sustainability through strategic planning: A case of metropolitan planning in Khulna city, Bangladesh: *Journal of Urban Management*, 5, 1, 16–2.
13. Jokinen, A., Leino, H., Bäcklund, P. and Laine, M. (2018). Strategic planning harnessing urban policy mobilities: the gradual development of local sustainability fix: *Journal of Environmental Policy & Planning*, 20, 551–563.
14. Annapolis Economic Development Strategic Action Plan. Retrieved from: <https://www.annapolis.gov/Document-Center/View/1302/Economic-Development-Strategic-Action-Plan-PDF?bidId=>.
15. Линник, И. Е. Концепция развития транспортной схемы м. Чугуева [Текст] / И. Е. Линник, А. М. Сосипатров, Ю. В. Никитенко // Вісник національного технічного університету «ХПІ». – 2014. – № 7(1050)2014. – С. 97–103.
16. Стратегія сталого розвитку Харківської області до 2020 року [Електронний ресурс]. // Рішення Харківської обласної ради від 23 грудня 2010 року № 27-VI. – Режим доступу : kharkivoda.gov.ua/documents/2922/104.pdf, вільний. – (дата звернення 15.03.2020). – Назва з екрана.
17. Стратегічний план розвитку міста Чугуєва на 2008–2012 роки [Електронний ресурс]. // Рішення XL сесії міської ради V скликання від 29 лютого 2008 року № 1201-V. – Режим доступу : <http://chuguev-rada.gov.ua/index.php?option=>, вільний. – (дата звернення 15.03.2020). – Назва з екрана.
18. Природоохоронна програма щодо покращення екологічного стану м. Чугуєва на 2013–2014 роки [Електронний ресурс]. // Рішення V сесії Чугуївської міської ради VI скликання міської ради від 30 грудня 2011 № 797-VI. – Режим доступу : chuguev-rada.gov.ua/doc/sesiya/39/1712.doc, вільний. – (дата звернення 15.03.2020). – Назва з екрана.

References

1. Vilner, M. Ya. (2009). On the strategy of development of the territory of Russia: *Problems of the development of agglomerations of Russia*. 52–64.
2. Development strategies of large cities. (2011) *Collection of practices*. Moscow, 36.
3. On the Concept of Sustainable Development of Human Settlements 1999 *Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine № 1359-XIV of 24.12.1999*. Retrieved from: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=1359-14>.
4. Local Transport Plan for Kent 2006-11. Retrieved from: http://www.kent.gov.uk/static/local-transport-plan/section_48.html.
5. Greater Manchester intergrated transport authority 2011. Retrieved from: http://www.tfgm.com/Corporate/Documents/Miscellaneous/1985_Act_concessi onary_scheme_3_april_2011.pdf.
6. Integrated Transport in Donegal 2011. Retrieved from: <http://westmeathruraltransport.ie/wp-content/uploads/2011/12/SITT-Case-Study.pdf>.
7. Burgas Integrated Urban Transport Project. Retrieved from: <http://www.burgas.bg/uploads/b483febe02d7f8e9fd93ebbc8a203064.pdf>.
8. Strategy of development of Kyiv up to 2025. *Decision of the Kyiv City Council dated 15.12.2011 № 824/7060*. Retrieved from: http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghiya-rozvytku-2025.html
9. Gavriilidis, G., Metaxas, T. (2017). Strategic planning and city/regional development: *Review, analysis, critique and applications for Greece: University of Thessaly, Department of Economics, Volos, Greece*. Retrieved from: https://mpr.ub.unimuenchen.de/81131/1/MPRA_paper_81131.pdf.
10. Clark, G. (2013). The Future of Cities: The Role of Strategic Planning: *Future Studies Research Journal*. São Paulo, 5, 1, 03–32.
11. Armstrong, J. S. (n.d.) Strategic Planning And Forecasting Fundamentals. Retrieved from: http://repository.upenn.edu/marketing_papers/123.
12. Ashiq, Md. Rahman, Ur. (2016). Urban sustainability through strategic planning: A case of metropolitan planning in Khulna city, Bangladesh: *Journal of Urban Management*, 5, 1, 16–2.
13. Jokinen, A., Leino, H., Bäcklund, P. and Laine, M. (2018). Strategic planning harnessing urban policy mobilities: the

gradual development of local sustainability fix: *Journal of Environmental Policy & Planning*, 20, 551–563.

14. Annapolis Economic Development Strategic Action Plan. Retrieved from: <https://www.annapolis.gov/Document-Center/View/1302/Economic-Development-Strategic-Action-Plan-PDF?bidId=>.

15. Lynnyk, I. E., Sosipatrov, A. M., Nikitenko, Yu. V. (2014) The concept of development of the transport scheme of the metro station Chugueva: *News of the National Technical University «KhPI»*, 7(1050)2014. 97–103.

16. Strategy of sustainable development of Kharkiv region till 2020: *The decision of the Kharkiv Regional Council dated December 23, 2010 № 27-VI*. Retrieved from: kharkivoda.gov.ua/documents/2922/104.pdf.

17. Chuguev city strategic development plan for 2008–2012: *The decision of the XL session of the city council of the V convocation of February 29, 2008 № 1201-V*. Retrieved from: <http://chuguev-rada.gov.ua/index.php?option=>

18. Environmental protection program for improving the ecological status of Chuguev city for 2013–2014: *Decision of the V session of the Chuguev City Council of the VI convocation of the city council from December 30, 2011 № 797-VI*. Retrieved from: chuguev-rada.gov.ua/doc/sesiya/39/1712.doc.

Рецензент: доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри транспортних систем і логістики О. О. Лобашов, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, Харків, Україна

Автор: ЛИННИК Ірина Едуардівна
доктор технічних наук, професор, професор кафедри міського будівництва
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова
E-mail – linnik.xnugx@gmail.com
ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-8972-3250>

Автор: ВАКУЛЕНКО Катерина Євгеніївна
кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних систем і логістики
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова
E-mail – vakulenko.e@ukr.net
ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0164-9437>

THE INFLUENCE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR «EUROPE – ASIA» ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF CHUGUYEV CITY

I. Lynnyk, K. Vakulenko

O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, Ukraine

The integration of Ukraine's transport complex into the pan-European and global system of transport networks is one of the country's development strategic directions. The Chuguev city is a significant industrial, transport and cultural center of the Kharkiv region, is part of the agrarian and industrial agglomeration of the Kharkiv region and is located on the international transport corridor (ITC) "Europe - Asia". The current state of the Chuguev city's transport infrastructure is analyzed. The misunderstanding of the strategic role of cities as an economic and socio-cultural phenomenon leads to the fact that the possibilities of a highly intelligent urban environment are not yet in great demand, therefore the assessment of the impact of the international transport corridor "Europe - Asia" on Chuguev's transport infrastructure is a relevant research area. As a result of the SWOT analysis, the strengths and weaknesses of Chuguev's transport infrastructure, related opportunities and threats were identified. As a result of the analysis, major transport issues identified. The priority measures for the Chuguev city's transport infrastructure development of are offered. The construction of the Chuguev city's southern bypass, which will simultaneously become an access road to the airfield, freight railway station, the future regional transport and storage logistics center is proposed to implementation. It is necessary to improve the Chuguev city on the verge of intensifying economic activity and urbanization processes using potential, modernization and development of external transport infrastructure, as well as improving the quality of the territory for further development. Improving the quality of the Chuguev city's territory should be achieved as a result of the development and implementation the "Development of transport infrastructure Concept" as the basis for scientifically based recommendations and objectives to improve transport infrastructure and passenger bus services.

Keywords: transport infrastructure, international transport corridor, logistics center.