

Транзитний потенціал прикордонного регіону: проблеми та перспективи

Гоблик В.В.

доктор економічних наук, доцент,
Мукачівський державний університет

У статті подано характеристику міжнародних транспортних коридорів, проаналізовано сильні та слабкі сторони транспортної системи держави. Виявлено проблеми використання транзитного потенціалу прикордонних регіонів України з країнами Європейського Союзу та окреслено перспективи їх інфраструктурного забезпечення.

Ключові слова: транскордонний регіон, транскордонне співробітництво, транспортний коридор, Європейський Союз.

Гоблик В.В. ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В статье дана характеристика международных транспортных коридоров, проанализированы сильные и слабые стороны транспортной системы государства. Выявлены проблемы использования транзитного потенциала приграничных регионов Украины со странами Европейского Союза и намечены перспективы их инфраструктурного обеспечения.

Ключевые слова: трансграничный регион, трансграничное сотрудничество, транспортный коридор, Европейский Союз.

Hoblyk V.V. TRANSIT POTENTIAL OF THE BORDER REGION: PROBLEMS AND PROSPECTS

The article describes characteristics of international transport corridors, analyzed the strengths and weaknesses of the transport system of the state. The problems the use of transit potential of border regions of Ukraine with the European Union and outlines the prospects of infrastructure software.

Keywords: cross-border region, cross-border cooperation, corridor, European Union.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Актуальність питань статті зумовлена необхідністю проаналізувати ступінь використання транспортної мережі України на кордоні з Європейським Союзом. Як відомо, коефіцієнт транзитності України є самим високим в Європі. Водночас ефективність використання транспортної інфраструктури України ще досить низька. Вхідження транспортних коридорів в європейську транспортну мережу суттєво збільшить обсяги перевезень через митну територію України. Особливо це важливо для прикордонних територій держави, які повною мірою повинні використати своє вигідне географічне положення. Однак використання переваг нівелюється недостатнім рівнем використання транзитного потенціалу України, особливо в регіонах, що межують із країнами ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні проблеми транскордонного співробітництва привертають увагу багатьох зарубіжних та вітчизняних учених. Проблеми і тенденції розвитку транскордонного співробітництва, практика транскордонної співпраці регіоні України на кордоні з

Європейським Союзом висвітлені у наукових роботах М. Долишного, П. Беленького, С. Писаренко, Н. Мікули, П. Луцишина, В. Пили, Д. Стеценка, Я. Жаліло, Т. Терещенко, В. Будкіна, В. Кириченко. Незважаючи на значну кількість наукових праць відповідної проблематики, їх аналіз свідчить про необхідність постійного аналізу та осмислення транскордонного співробітництва з урахуванням налагодження ефективних форм взаємодії України з ЄС у довгостроковій перспективі.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – дослідити транзитний потенціал транскордонного регіону та розкрити роль транспортних коридорів у розвитку транскордонного співробітництва між Україною та ЄС.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна традиційно виступає важливим транзитним простором між потужними ринками Заходу та Сходу, що створює додаткові можливості для формування в транскордонних регіонах, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, розгалуженої мережі міжнародних транзитних перевезень, що має стати додатковим чинником підвищення їхньої кон-

ною, повністю електрифікованою та обладнаною пристроями автоблокування, що відповідає сучасним європейським стандартам [2].

Ураховуючи розвиненість мережі європейських транспортних комунікацій, деякі джерела розглядають міжнародний транспортний коридор № 3 (рис. 2) із продовженням через німецький Аахен та бельгійський Льєж аж до Брюсселя [3], що робить його фактично трансконтинентальним.

Окрім того, дієвість його впливу на розвиток зовнішньоекономічних зв'язків у польсько-українському транскордонному регіоні підсилюється тим, що на ділянці Краковець – Київ він суміщається з існуючою магістральною автомобільною дорогою М-10, а на ділянці Львів – Київ – з існуючою магістральною автомобільною дорогою М-06 Київ – Чоп, а також із пан'європейським транспортним коридором № 5, що з'єднує Київ та Львів із такими відомими європейськими транзитними центрами, як Будапешт, Братислава, Загреб, Любляна, Сараєво, Трієст і Венеція (рис. 3).

Меморандум про взаєморозуміння щодо пан'європейського транспортного коридору №

5 було підписано в грудні 1996 р. Його протяжність становить 1 595 км, у тому числі територією України: залізнична ділянка – 266 км, автодорожня – 338,7 км (включаючи відгалуження – 47,2 км). Головною проблемою функціонування цього транспортного коридору на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір. Особливо це стосується проходження залізничного транспорту, зокрема в однокільному Бескидському тунелі, який побудовано ще в 1886 р., і на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. За більшістю інших параметрів інфраструктура транспортного коридору № 5 відповідає загальноєвропейським стандартам, його залізнична колія (крім вищезгаданого тунелю, який обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність усього коридору і перешкоджає зростанню обсягів перевезень) [3] є двоколісною, повністю електрифікованою та обладнаною пристроями автоблокування [4].

Перспективою розвитку пан'європейського транспортного коридору № 5 у контексті розбудови його інфраструктури та активізації



Рис. 2. Міжнародний транспортний коридор № 3



Рис. 3. Міжнародний транспортний коридор № 5

зовнішньоекономічних зв'язків у транскордонних регіонах, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, є можливість його сполучення на ділянці Львів – Рівне з міжнародним транспортним коридором «Гданськ – Одеса» («Балтика – Чорне море»), що має протяжність у межах України близько 900 км залізничного та 950 км автомобільного шляхів [5] і з'єднує чорноморський порт Одеса з балтійським Гданськом, проходячи територією України через Шепетівку, Рівне, Ковель і Ягодин, а також Польщі – через Люблін і Варшаву з відгалуженням на Стальову Волю та Катовіце (рис. 4).

Інфраструктурна розбудова цього коридору значною мірою орієнтована на перспективу розвитку транзитного потенціалу України як центральної осі чорноморсько-балтійської дуги з її продовженням через Чорне море до Грузії, Азербайджану та азійських держав шляхом об'єднання з транспортним коридором «Європа – Кавказ – Азія» (TRACECA).

На координаційному засіданні TRACECA у Тбілісі в грудні 2001 р. були остаточно затверджені погоджені з Європейським Союзом маршрути проходження цього транспортного коридору. На території України це маршрут Одеса/Іллічівськ – Вінниця – Ягодин – Гданськ, що відповідає національному коридору «Одеса – Гданськ» і дає можливість поєднати Чорне та Балтійське моря.

Коридор TRACECA являє собою сполучення залізничних ліній і морських поромних залізничних переправ. Загальна довжина залізниць основного напрямку – 4745 км. Морські поромні переправи включають поромні комплекси Іллічівськ (Україна), Варна (Болгарія), Поті (Грузія) на Чорному морі та поромну переправу Баку (Азербайджан) – Туркменбаши (Туркменістан) на Каспійському морі. У рамках проекту створюються поромні переправи в портах Констанца (Румунія) та Самсун (Туреччина) [1].

Перспектива суміщення цього міжнародного транспортного коридору з пан'європейським транспортним коридором № 5, що може мати надзвичайно важливе значення для подальшого розвитку транспортної інфраструктури в усіх транскордонних регіонах, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, обумовлюється Концепцією створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Ця концепція передбачає подальшу інтеграцію нашої держави в міжнародну транспортну систему шляхом доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів, зокрема продовження коридору № 5 на маршруті Львів – Рівне – Сарни – Мінськ [6]. Це означає, що на ділянці Львів – Рівне міжнародні транспортні коридори № 3 і № 5 суміщатимуться, створюючи додаткові можливості для інтенсифікації



Рис. 4. Міжнародний транспортний коридор «Гданськ–Одеса»

транспортних комунікацій у межах українсько-польського, українсько-словацького та українсько-угорського транскордонних регіонів.

Разом із тим слід відзначити, що для реалізації всіх переваг, які дає функціонування міжнародних транспортних коридорів розвитку зовнішньоекономічних зв'язків у названих транскордонних регіонах, потрібно вирішити низку проблем їх інфраструктурного забезпечення.

Насамперед це стосується недостатньої швидкості проходження вантажів, низького рівня технічного розвитку транзитних центрів, недоліків у їх роботі та у функціонуванні об'єктів транспортно-митної інфраструктури щодо якості технічного та комерційного обслуговування перевезень. Крім того, дослідники звертають увагу на низьку якість дорожнього покриття автомобільних доріг, незадовільну пропускну спроможність автомагістралей, недостатню кількість автошляхів із двома та трьома смугами руху. До того ж майже всі автомобільні магістралі, що проходять територією прикордонних областей Західної України, пролягають через населені пункти, що не відповідає вимогам міжнародних транспортних коридорів. Це призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту. Суттєво відрізняються вітчизняні автодороги від західноєвропейських і низькою розвиненістю дорожньої інфраструктури, зокрема кількістю автомобільних стоянок і пунктів сервісу, готелів і кемпінгів, пунктів зв'язку та харчування [9].

Із розширенням Євросоюзу Україна набула нового статусу – статусу суміжної з Європейським Союзом держави, статусу сусіда. Це відкриває для транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, нові стратегічні перспективи та можливості поглиблення зовнішньоекономічних зв'язків. Тому головною умовою подальшого забезпечення узгодженої транспортної політики між Україною та сусідніми країнами ЄС є поєднання зусиль, спрямованих на оптимізацію роботи національних і міжнародних транспортних систем. Так, за ініціативою Єврокомісії було утворено Групу високого рівня (ГВР), яка на основі пропозицій країн-учасниць у листопаді 2005 р. розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, що поєднують країни – члени ЄС із новими країнами-сусідами та регіонами. Зокрема, визначено та затверджено п'ять пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі

між європейськими портами. Через транскордонні регіони, до складу яких входять прикордонні території України та країн ЄС, проходить центральна вісь, у рамках якої визначено основні маршрути: Катовіце – Львів – Київ та Будапешт – Львів [1].

Проте недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури залишається однією з тих проблем, які значно знижують ефективність використання транзитного потенціалу вищезгаданих транскордонних регіонів. Найбільш «вузькими місцями» автодорожнього комплексу прикордонних територій України в частині міжнародних перевезень є:

- прогалини в інституційно-правовому забезпеченні функціонування дорожнього господарства з погляду міжнародних нормативно-правових актів;

- поганий технічний стан автомобільних доріг та їхня фактична невідповідність європейським технологічним стандартам (це ж стосується дорожніх мостових споруд та інших інженерних об'єктів);

- недостатній рівень модернізованості більшості пунктів пропуску через державний кордон, незначна кількість спільних пунктів пропуску в межах транскордонних регіонів;

- складність і тривалість процедур перетину кордону, наявність корупції в контролюючих службах, зокрема митних органах, Державтоінспекції тощо;

- низька якість безпеки дорожнього руху, недостатній рівень розвитку дорожньо-сервісних служб [8].

Слід також зазначити, що, незважаючи на пролягання територією транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, низки міжнародних транспортних коридорів, тут фактично відсутні огорожені швидкісні магістралі, які перетинаються з іншими дорогами у двох рівнях, маючи обмежену кількість в'їздів (особливо на території України). Це означає, що одним із першочергових пріоритетів удосконалення транспортної інфраструктури прикордонних територій нашої держави має стати розбудова мережі внутрішніх автомагістралей за прикладом сусідніх країн ЄС, а також під'їзних шляхів до них [7; 8].

Крім того, згідно зі стандартами ЄС, навколо великих міст, уздовж кільцевих доріг, мають функціонувати автопорти та великі автостоянки, спроможні надавати автомобілістам широкий комплекс технічного обслуговування транспортних засобів, автозаправних станцій, відпочинку, харчування, забезпечення необхідними товарами в дорогу тощо.

Висновки з цього дослідження. Для підвищення ефективності функціонування транспортних систем транскордонних регіонів, сформованих за участю прикордонних областей України та держав ЄС, а також з огляду на перспективу зростання обсягів транзитних перевезень через їхню територію, необхідно створити розвинену мережу транспортно-логістичних центрів, що здійснюють найширший спектр логістичних, інформаційних та сервісних послуг, пов'язаних з організацією перевезень вантажів. Система взаємопов'язаних транспортно-логістичних центрів при належній

узгодженості роботи автомобільних перевізників, залізниці та інших видів транспорту дасть можливість оперативно й адекватно реагувати на потреби споживачів та функціонуючих в європейській логістичній мережі ланцюгів постачань. Саме така направленість розвитку української мережі міжнародних транспортних коридорів буде сприяти залученню транзитних вантажів в Україну через транскордонні регіони, утворені спільно з країнами ЄС, а також стане ефективним чинником зростання української економіки в контексті її європейської інтеграції [9].

ЛІТЕРАТУРА:

1. Горелов Д. Транспортно-комунікаційні коридори України: що було, що є, що має бути / Д. Горелов, М. Толстанов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.
2. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>.
3. Пан'європейський транспортний коридор [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.
4. Карпан Т.С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів / Т.С. Карпан [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_2/2.pdf.
5. Транзитний потенціал України та його використання [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://studentbooks.com.ua/content/view/985/76/1/1/>.
6. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України від 04 серпня 1997 р. № 821 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/821-97-п>.
7. Гоблик В.В. Моделі і механізми регулювання євро регіонального співробітництва України : [монографія] / І.В. Артёмов, О.М. Ващук, Д.В. Вітер, В.В. Гоблик [та ін.]. – Ужгород, 2013. – 612 с.
8. Гоблик В.В. Спільні транскордонні регіони України та ЄС: зовнішньоекономічний аспект : [монографія] / В.В. Гоблик. – Львів : Інститут регіональних досліджень НАН України, 2012. – 305 с.
9. Пасічник А.М. До питання розбудови української мережі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Пасічник, О.М. Клен [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/9_KPSN_2011/Tecnic/4_81452.doc.htm.