

В. В. Борщевський

доктор економічних наук, доцент,
завідувач відділу територіальних громад
та транскордонного співробітництва,
ДУ «Інститут регіональних досліджень
ім. М. І. Долішнього НАН України», м. Львів

Г. Я. Бабій

директор,
Новояворівський навчально-виховний комплекс
«30 школа 2-го ступеня-лицей», м. Новояворівськ

**ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ У РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИКОРДОННИХ З ЄС РЕГІОНІВ
УКРАЇНИ ЯК ЧИННИК ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ДЕРЖАВИ**

Виявлено закономірності позитивного впливу інвестиційно-інноваційних процесів у прикордонних з ЄС регіонах України на реалізацію євроінтеграційної політики нашої держави. Доведено важливість реалізації інвестиційних проектів з метою стимулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури у прикордонних з ЄС регіонах України. Окреслено основні переваги інвестиційно-інноваційної моделі розвитку транспортної інфраструктури для економіки прикордонних з ЄС регіонів України, зокрема у контексті реалізації Угоди про Асоціацію з ЄС. Сформульовано пропозиції для органів державної влади та місцевого самоврядування щодо активізації інвестиційно-інноваційних процесів у розвитку транспортної інфраструктури прикордонних з ЄС регіонів України в умовах поглиблення євроінтеграційних змін.

Ключові слова: інвестиційно-інноваційні процеси, транспортна інфраструктура, прикордонні регіони, європейська інтеграція.

Borshchevskiy V., Babiy H. INVESTMENT AND INNOVATION PROCESSES IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE INSIDE THE NEAR-BORDER TO EU REGIONS OF UKRAINE AS A FACTOR OF EUROPEAN INTEGRATION OF A STATE

Patterns of positive influence of investment and innovative processes inside the near-border to EU regions of Ukraine on implementation of European integration policy have identified. The importance of investments for stimulating the innovative development of transport infrastructure of near-border to EU regions of Ukraine have proved. The main advantages of the investment-innovative model of development of transport infrastructure for the economy of near-border to EU regions of Ukraine, in particular in the context of the implementation of the Association Agreement with the EU, have outlined. Proposals to state authorities and local self-government are formulated. Main attention focused to activation of investment and innovative processes in development of transport infrastructure in near-border to EU regions of Ukraine in the conditions of deepening of Euro-integration changes.

Keywords: investment-innovation processes, transport infrastructure, near-border regions, European integration.

Реалізація потенціалу європейської інтеграції України значною мірою залежить від ефективного використання основних чинників, які здійснюють позитивний вплив на зближення рівнів економічного розвитку нашої держави та сусідніх із нею країн-членів ЄС. Зокрема, це стосується формування сучасної інфраструктури з різних боків кордону.

У цьому сенсі, звертає на себе увагу необхідність суттєвої модернізації транспортної інфраструктури у прикордонних з ЄС регіонах України, що в сучасних умовах є значним обмежуючим чинником у контексті поглиблення європейської інтеграції нашої держави. Адже незадовільний стан багатьох доріг, у тому числі, державного, а подекуди і міжнародного значення, стає суттєвим бар'єром на шляху ефективного використання транзитного потенціалу України. Відтак, це перешкоджає активізації співпраці між нашою державою та ЄС не лише у транспортно-логістичній сфері, але і в експорті та імпорті товарів, туристичній діяльності, аграрному бізнесі.

З огляду на важливість цієї проблематики, різні аспекти її дослідження висвітлюються в наукових публікаціях багатьох українських і закордонних авторів. Передусім це стосується праць О. Бакаєва, І. Буценко, П. Васса, В. Віниченка, О. Диканя, В. Клочко, Є. Крикавського, Т. Логутової, Г. Лоуренса, Р. Лупака, О. Малахової, А. Пасічника, Р. Федана, Дж. Фрителлі, П. Чуваєва та інших дослідників.

Наприклад, Т. Логутова і М. Полторацький відзначають, що розвиток залізничного та автомобільного видів транспорту в Україні стикаються зі спільними проблемами, а саме: відсутністю конкурентного середовища на позначених ринках перевезень; неспроможністю зберігати стійкість роботи в кризових умовах; браком новітніх економічних підходів до тарифоутворення; недостатнім інтересом іноземних інвесторів до вкладення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури України; низькою

ефективністю державно-приватного партнерства та якістю послуг, що надаються. [4, с. 12]

О. Дикань акцентує увагу на проблемах розвитку інфраструктури залізничного транспорту, який, на думку автора, володіє значним економічним і транзитним потенціалом. Це може бути достатньо ефективно використаним в умовах поглиблення європейської інтеграції України. Зокрема відзначається: «Основні фонди залізниць значно зношені. Експлуатація фізично застарілого рухомого складу призвела до підвищення вартості ремонтних робіт і зниження якості та безпеки перевезень... Рухомий склад, який функціонує на залізницях України, не лише зношений, а й морально застарілий. Пасажирські і вантажні вагони та локомотиви не відповідають технічним вимогам сьогодення, тому вони потребують не лише модернізації, а й заміни на більш досконалі та сучасні». [3, с. 133]

П. Чуваєв вказує на пріоритетну роль модернізації інфраструктури автомобільного транспорту, яка переважає у перевезенні пасажирів, а також вантажів, забезпечуючи при цьому доставку всіх видів сировини, матеріалів, товарів і обладнання на території України та за її межами. Автор наголошує на тому, що близько 70% перевезень в державі здійснюється автомобільним транспортом, проте економічна криза останніх років негативно позначилося на розвитку цього виду транспорту. Як наслідок, замість того, щоб забезпечувати постійне зростання обсягів транзитних перевезень, реалізуючи високий транзитний потенціал держави, спостерігається зворотна тенденція. При цьому виділяється декілька основних проблем, які перешкоджають розширенню розмірів транзиту: поганий стан автомобільних доріг; недостатньо розвинена митна інфраструктура; відсутність сучасних транспортних терміналів. [8, с. 196]

Л. Бичікова вказує на те, що попит на транспортні послуги у великій мірі залежить від того, наскільки в певному регіоні розвинені вже наявні види транспорту, наскільки транспортні послуги інтегровані в єдину систему, який рівень тарифів для різних видів транспорту, який асортимент послуг і на якому рівні надаються транспортні послуги. [1, с. 35]

Водночас, наукові розвідки, присвячені дослідженню проблем розвитку транспортної інфраструктури в регіональному розрізі, до цього часу в Україні не набули достатнього поширення. Це актуалізує проблему дослідження особливостей формування та функціонування транспортної інфраструктури окремих регіонів нашої держави на сучасному етапі її європейської інтеграції. Зокрема, з огляду на активізацію євроінтеграційних зусиль, першочергового значення набуває аналіз потенціалу та виявлення перспектив модернізації транскордонної інфраструктури прикордонних з ЄС регіонів України на основі активізації інвестиційно-інноваційних процесів, що і є метою цієї статті.

Розвиток транспортної інфраструктури та інвестиційно-інноваційних процесів на регіональному рівні є значною мірою взаємообумовленими. Зокрема, удосконалення інфраструктури транспортних перевезень та її модернізація сприяє поліпшенню інвестиційного клімату відповідних регіонів та

створює можливості для інституціоналізації інвестиційно-інноваційних процесів. Адже спроможність швидко і вчасно доставляти товари та ресурси в межах регіонів, зокрема транскордонних, мотивує інвесторів вкладати фінансові ресурси у реалізацію нових інвестиційних проектів. Більше того, чим більш сучасною є транспортна інфраструктура, тим вищим виявляється потенціал залучення інвестицій у сферу інноваційної економіки. Зокрема, це стосується можливості організацій та налагодження ефективної діяльності кластерів орієнтованих на виготовлення інноваційних товарів.

Окремим аспектом діяльності цих кластерів є можливість використання потенціалу транскордонного співробітництва сусідніх з ЄС регіонів України, які можуть об'єднувати власні ресурси, енергію, знання та потенціал із сусідніми прикордонними регіонами країн-членів ЄС. Водночас, наявність інноваційно-розвиненої транспортної інфраструктури забезпечує сприятливі умови для впровадження відповідних інституційних змін. З іншого боку, інноваційна економіка та поліпшення інвестиційного клімату створюють необхідні передумови для мультиплікування описаних позитивних ефектів у сферу інфраструктури, у тому числі в розвиток транспортної інфраструктури. Передусім, це стосується, створення сучасних логістичних хабів, модернізації залізничного господарства, формування інноваційної системи інтермодальних транскордонних перевезень тощо.

Особливо актуальні ці проблеми в прикордонних з ЄС регіонах України. Адже їх транзитний потенціал, порівняно з центральними та східними регіонами держави, є доволі високим. Водночас, наявні проблеми розвитку транспортної інфраструктури обмежують ефективність його використання.

Наприклад, вітчизняні дослідники відзначають, що огляд історії розвитку автомобільної транспортної інфраструктури Львівської області показав, що довжина автомобільних доріг у регіоні залишається сталою впродовж останніх десятиріч. А якщо порівнювати з 1940 роком, то довжина всіх автомобільних доріг зменшилась. Здебільшого вказане зменшення торкнулося доріг до сільських місцевостей, які втрачали своє значення через міграцію сільського населення на постійне проживання у міста. [2]

В сучасних соціально-економічних умовах найбільш проблемною сферою, яка обмежує інноваційний розвиток транспортної інфраструктури прикордонних з ЄС регіонів України, зокрема у контексті реалізації відповідних інвестиційних проектів у польсько-українському транскордонному просторі, є обмеження можливостей залізничного транспорту. Це зумовлено відсутністю спільної залізничної колійної мережі, оскільки з різних боків кордону традиційно сформувалися відмінні між собою типи залізничних магістралей. Водночас, спроби створити спільні уніфіковані колійні з'єднання між великими центрами прикордонних регіонів України та Польщі до цього часу не завершилися успіхом.

Реалізований свого часу проект зі зміни коліс або так званих вагонів-трансформерів не може повною мірою забезпечити потреби сучасного руху товарів і людей у транскордонному просторі. Більше того, можна констатувати, що навіть нинішній парк пасажирських і вантажних вагонів, особливо з українського боку кордону, не задовольняє потреб бізнесу, не кажучи вже про можливості його оновлення та модернізації.

Ситуація з рівнем розвитку транспортної інфраструктури у прикордонних з ЄС регіонах України, ускладнюється тим, що нагромаджуються проблеми в інфраструктурі автомобільного транспорту. Адже існуючий стан та пропускна спроможність автомобільних доріг Західної України суттєво обмежують потенціал розвитку українсько-польського прикордоння, передусім з погляду реалізації сучасних інвестиційно-інноваційних проектів.

На думку Р. Лупака, однією із найгостріших проблем, що блокує розвиток інвестиційно-інноваційних процесів у розвитку автотранспортної інфраструктури прикордонних з ЄС регіонів України, є недостатній рівень розвитку автомобільних мереж і дорожнього господарства сільських територій. Зокрема, автор акцентує увагу на недостатніх обсягах розбудови і облаштування зупинок автобусного транспорту на території віддалених сільських населених пунктів; низькому рівні якості функціонування пасажирського автомобільного транспорту та його інфраструктури (зокрема, невідповідності класу, пасажиромісткості, кількості автобусів та рейсів, незадовільному дорожньому покритті, що супроводжується відмовами перевізників від обслуговування окремих маршрутів); низькій якості дорожніх робіт з ремонту, будівництва та ліквідації «ямковості», що не забезпечує виконання техніко-експлуатаційних параметрів покриття і призводить до руйнування автодоріг в осінньо-зимовий період (причинами цього часто виступають використання морально застарілої техніки, порушення технології укладання асфальтного покриття, використання ремонтних робіт із застосуванням асфальтобетону, який важко переносить перепади температур, особливо на гірських територіях). [5, с. 308]

Окремою проблемою, яка обмежує розвиток автомобільно-транспортної інфраструктури, є фактична відсутність логістичних центрів, а також постійні проблеми з перетином кордону між Україною та ЄС. Це супроводжується чергами на кордоні та багатогодинним очікуванням подорожуючих і водіїв вантажного транспорту, що ускладнює процес руху товарів. Особливо гострою ця проблема виявляється у разі реалізації інвестиційно-інноваційних проектів, у сфері аграрного виробництва, видобувній і легкій промисловості, а також у секторі енергетики.

Недостатній рівень інноваційного розвитку транспортної інфраструктури прикордонних з ЄС регіонів України також веде до зниження потенціалу реалізації інвестиційно-інноваційних проектів, пов'язаних із функціонуванням індустріальних парків

і транскордонних кластерів, діяльність яких потребує швидкого переміщення товарів та людей через державний кордон між Україною та ЄС.

Не може вирішити питань, пов'язаних з ліквідацією окреслених прогалін, і можливість застосування авіаційних перевезень. По-перше, в транскордонному вимірі вони є надто дорогі. По-друге, мала авіація до цього часу не набула достатнього поширення навіть при транскордонному перевезенні людей, не кажучи вже про можливості переміщення товарів або вантажів інноваційного значення.

Окреслюючи пріоритетні напрями удосконалення транспортної інфраструктури у прикордонних з ЄС регіонах України з погляду перспективи підвищення ефективності використання потенціалу їх інвестиційно-інноваційного розвитку, необхідно звернути увагу на декілька ключових завдань.

По-перше, слід завершити розпочаті зусилля щодо приведення автомобільних транспортних магістралей з різних боків кордону між Україною та ЄС до єдиних стандартів інноваційного забезпечення придорожньої інфраструктури. Частковим аспектом вирішення цієї проблеми є розбудова прикордонних переходів та створення транспортно-логістичних центрів, які дозволять пришвидшити та спростити процес перетину кордонів для автомобілів, що перевозять вантажі, у тому числі в процесі реалізації інвестиційно-інноваційних проектів.

Наприклад, А. Пасічник відзначає, що створення мережі логістичних транспортно-митних комплексів (ЛТМК) дозволяє вирішити проблему доставки вантажів від постачальника до споживача в найкоротші терміни і з найменшими фінансовими витратами. У зв'язку з цим для того, щоб оптимально використовувати свої складські, інформаційні, технічні та людські ресурси, необхідний постійний моніторинг та планування роботи ЛТМК. У результаті, при прийнятті якісних рішень, які визначають структуру та стратегію роботи транспортно-логістичного центру, виникає необхідність у формуванні гнучкої оптимізаційної моделі. [7]

По-друге, необхідно забезпечити створення спільної транспортної залізнично-колійної мережі, яка би функціонувала на єдиних технологічних засадах. Це може стосуватися прокладення залізничних колій вузького формату від українсько-польського кордону міст до Львова, Стрия, Ковеля та інших великих міст західної України. У той же час, необхідно забезпечити розбудову станційної інфраструктури та можливості формування на базі залізничних станцій модульно-транзитних центрів, спроможних швидко обробляти вантажі та забезпечувати їх зберігання та сортування з метою подальшого перевантаження на інші види транспорту.

З цього приводу А. Малахова зазначає: «Один з важливих чинників підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту – це підвищення та удосконалення взаємодії залізничного та інших видів транспорту. Розвиток змішаних, комбінованих та інтермодальних способів перевезення повинен використовувати найвигідніші

функції, можливості, умови та засоби перевезення з використанням різних видів транспорту, з метою ефективного їх використання, зменшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів, підвищення прибутковості транспортної галузі». [6]

Третім пріоритетним напрямом активізації інвестиційно-інноваційних процесів у розвитку транспортної інфраструктури прикордонних з ЄС регіонів України, є забезпечення підготовки кадрів для сфери транспортної логістики і транспортної інфраструктури. Зокрема, випускники українських вишів повинні володіти сучасними знаннями та навичками щодо інноваційних механізмів функціонування транспортно-дорожнього господарства, розвитку залізничної інфраструктури на інноваційній основі, впровадження передових досягнень транспортної логістики у практику вітчизняного бізнесу тощо. Їх підготовка також має дозволяти ефективно виконувати функції, пов'язані із життєзабезпеченням об'єктів транспортної інфраструктури, а також їх залученням у транскордонний простір, зокрема при створенні транскордонних транспортно-логістичних мереж і кластерів.

Таким чином, інноваційний розвиток транспортної інфраструктури у прикордонних з ЄС регіонах України виступає одним із пріоритетних напрямів економічної та регіональної політики нашої держави на сучасному етапі її європейської інтеграції. Першочергового значення при цьому слід надавати модернізації мережі автомобільних доріг і залізничних колій, інноваційному розвитку об'єктів придорожного сервісу, а також створенню сучасних транспортно-логістичних центрів.

Подальші дослідження у цьому напрямі можуть стосуватися обґрунтування конкретних заходів з розбудови транспортно-логістичних центрів у прикордонних з ЄС регіонах України, а також механізмів реалізації інвестиційно-інноваційних проектів, спрямованих на адаптацію їх транспортної інфраструктури до вимог і стандартів ЄС.

Список використаних джерел

1. Бичікова Л. Тенденції розвитку сфери транспортних послуг / Л. Бичікова // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – № 6. – Т. 2. – С. 33-36.
2. Бордун О. Стан та перспективи транспортного забезпечення туристичної індустрії Львівської області / Ореста Бордун [Електронний ресурс]. – Режим доступу: irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
3. Дикань О. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту / О. Дикань, О. Диколенко, Л. Ганич // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – 2013. – Вип. 135. – С. 131-135.
4. Логутова Т. Сучасний стан транспортної інфраструктури України / Т. Логутова, М. Полторацький // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2015. – Вип.2 (12) . – Т. 2. – С. 8-14.
5. Лупак Р. Проблемні аспекти та перешкоди розвитку дорожньо- транспортної інфраструктури сільських територій західних регіонів України / Руслан Лупак //

Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. – 2013. – Вип. 6 (104) – С. 306-312.

6. Малахова О. Проблеми розвитку міжнародної транспортної системи в умовах удосконалення інтермодальних перевезень / О. Малахова, М. Селеші [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова_періодика/vestnik/Новые%20решения%20в%20современных%20технологиях/2009/8/Проблеми%20розвитку%20міжнародної%20транспортної%20системи%20в%20умовах%20удосконалення%20інтермодальних%20перевезень.pdf

7. Пасічник А. Проблеми та перспективи розвитку логістичного аутсорсингу в транспортній системі України / А. Пасічник, І. Лебідь, В. Кутирєв, К. Бугерко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe

8. Чуваєв П. Проблеми та перспективи розвитку автомобільного транспорту України / П. Чуваєв // Вісник СевНТУ. – 2013. – Вип. 143. – С. 196-198.

References

1. Bychikova L. (2011) *Tendentsii rozvytku sfery transportnykh poslug [Development trends in the sector of transport services]*. Bulletin of Khmelnytsky national University. – 2011. – No. 6. – Т. 2. – Pp. 33-36. [In Ukrainian]
2. Bordun O. (2011) *Stan ta perspektyvy transportnoho zabezpechennia turystychnoi industrii Lvivskoi oblasti [The state and prospects of transport support the tourism industry in Lviv region]*. Retrieved from: irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe? [In Ukrainian]
3. Dykan O. (2013) *Suchasnyi stan, problemy ta perspektyvy rozvytku pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Modern state, problems and prospects of development of railway transport enterprises]*. Collection of scientific works of UkrSART. – 2013. – Vol. 135. – Pp. 131-135. [In Ukrainian]
4. Lohutova T. (2015) *Suchasnyi stan transportnoi infrastruktury Ukrainy [Current state of the transport infrastructure of Ukraine]*. Theoretical and practical aspects of Economics and intellectual property. – 2015. – Vol. 2 (12). – Т. 2. – Pp. 8-14. [In Ukrainian]
5. Lupak R. (2013) *Problemnii aspekty ta pereshkody rozvytku dorozhno- transportnoi infrastruktury silskykh terytorii zakhidnykh rehioniv Ukrainy [Problematic aspects and barriers of development of road transport infrastructure in rural areas of Western regions of Ukraine]*. Socio-economic problems of modern period of Ukraine. – 2013. – Vol. 6 (104) – Pp. 306-312. [In Ukrainian]
6. Malakhova O. (2009) *Problemy rozvytku mizhnarodnoi transportnoi systemy v umovakh udoskonalennia intermodalnykh perevezen [Problems of development of international transport system in terms of improving intermodal transport]*. Retrieved from: http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова_періодика/vestnik/Новые%20решения%20в%20современных%20технологиях/2009/8/Проблеми%20розвитку%20міжнародної%20транспортної%20системи%20в%20умовах%20удосконалення%20інтермодальних%20перевезень.pdf [In Ukrainian]
7. Pasichnyk A. (2014) *Problemy ta perspektyvy rozvytku lohistychnoho aoutsorsynhu v transportnii systemi Ukrainy [Problems and prospects of development of logistical outsourcing in the transport system of Ukraine]*. Retrieved from: irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe? [In Ukrainian]
8. Chuvaiev P. (2013) *Problemy ta perspektyvy rozvytku avtomobilnoho transportu Ukrainy [Problems and prospects of development of automobile transport of Ukraine]*. Bulletin of SevNTU. – 2013. – Vol. 143. – Pp. 196-198. [In Ukrainian]