

УДК 339.922:338.47

О.М. Парубець, канд. екон. наук, доцент

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ПРОСТОРОВО-ІНТЕГРАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ВЗАЄМОДІЇ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННИХ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ

У статті розглянуті теоретичні підходи до визначення сутності просторово-інтеграційного механізму взаємодії й розвитку транскордонних транспортних мереж під впливом активізації транспортно-економічних процесів між прикордонними регіонами України та суміжних з нею держав для прискорення їх входження в європейську і світову транспортні мережі.

Ключові слова: просторово-інтеграційний механізм, транскордонні транспортні мережі, прикордонні регіони, взаємодія, розвиток, співробітництво.

Постановка проблеми. Сучасна боротьба за географічний, економічний, політичний, інформаційний і транспортний простір посилюється з кожним днем та набирає своєї актуальності. В стороні від цих процесів не може знаходитися і Україна, інтеграційна взаємодія прикордонних територій якої з регіонами країн ЄС і СНД проходить стадію реформування, пошуку нових партнерів, що може призвести до розпаду існуючих організаційно-економічних, транспортних, соціальних зв'язків, перерозподілу фінансових потоків та ін.

На показники просторового соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів суміжних з Україною держав, у першу чергу, впливає динаміка інтеграційних процесів. Для активізації цих процесів необхідна просторово-інтеграційна трансформація транскордонного співробітництва, що дозволить прискорити процеси приєднання до європейських і світових інтеграційних структур та визначити місце України, яке вона може зайняти на міжнародній арені.

Першочергову роль в інтеграційній взаємодії прикордонних територій суміжних держав приділяють транспорту як виробничій інфраструктурі через те, що він забезпечує національну безпеку, сприяє розширенню міжнародних економічних зв'язків, стимулює зростання виробництва і споживання, вирішує проблеми соціального характеру, сприяє поліпшенню просторової доступності територій. Транскордонні транспортні мережі (ТТМ) прикордонних регіонів сусідніх з Україною держав є контактною зоною в просторовій інтеграції та виступають основними індикаторами зростання економіки.

В умовах сьогодення необхідна розробка політики транскордонного транспортного співробітництва, яка повинна базуватися на просторово-інтеграційному механізмі взаємодії і розвитку ТТМ.

Аналіз досліджень і публікацій. Просторово-інтеграційні процеси співробітництва прикордонних регіонів суміжних держав розглянуті в роботах національних і закордонних учених, зокрема Л.Л. Антонюка, Ю.В. Коломийця, П.В. Осодоева, З.О. Петренко, І.З. Сторонянської, Г.І. Теплицького та ін.

Основам територіальної організації транспорту, проблемам і перспективам її розвитку, а також економіко-географічним аспектам формування єдиної транспортної мережі присвячені праці В.М. Бугроменко, Л.І. Василевського, Г.А. Гольца, Н.М. Казанського, В.Н. Макроусова, Б.Л. Раднаєва, С.А. Тархова, С. Б. Шліхтера.

Інтеграційні технології управління факторами просторового розвитку регіонів досліджені в роботах В.Б. Ахлопової, А.С. Макулова, Р.Р. Харасова тощо.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Аналіз наукових праць дозволяє зробити висновок про те, що проблема інтеграційної взаємодії ТТМ у контексті просторового підходу залишається недослідженою і потребує відповідного теоретико-методологічного обґрунтування.

Мета статті. Метою цієї статті є поглиблення і систематизація сутності поняття просторово-інтеграційний механізм взаємодії ТТМ.

Виклад основного матеріалу. Просторова трансформація транспортно-економічних зв'язків прикордонних регіонів суміжних держав є однією із специфічних характеристик інтеграції ТТМ в цілому.

В економіці простір при аналізі соціально-економічних процесів став розглядатися в другій половині XIX століття спочатку в США, а потім і в інших країнах світу. Незважаючи на значну кількість економічної літератури, де визначаються різні види механізмів, сутність просторового механізму як економічної категорії, його структура і принципи побудови залишаються до цих пір нерозкритими.

Просторова організація ТТМ у багатьох випадках є нераціональною і характеризується домінуванням прикордонних територій, що мають найбільший економічний, ресурсний, транспортний потенціал при відсутності їх ієрархії, що ускладнює ефективну транскордонну транспортну співпрацю. На зміну просторових властивостей конфігурації транспортних мереж прикордонних регіонів суміжних держав впливають диспропорції просторової структури та цілісності ТТМ, наявність топологічних дефектів. Недосконалість просторової організації ТТМ також обумовлюється відсутністю транспортних вузлів, транспортно-виробничих комплексів, транскордонних транспортних кластерів, авіахабів, транскордонних транспортно-логістичних центрів.

Посилити кількість зовнішніх транспортних контактів прикордонних територій можливо шляхом виявлення закономірностей взаємодії ТТМ, розробки концепції просторової стратегії їх розвитку, збільшення рівня надійності сухопутних, повітряних та водних сполучень, впровадження територіального планування розвитку транспортних мереж, транспортної інфраструктури і комунікацій.

Розробка стратегії просторового транспортно-економічного розвитку повинна базуватися на теорії полюсів розвитку, вперше розробленої Ф. Перроу, на думку якого вони виникали там, де розвивалися динамічні галузі. Також ним була розроблена модель взаємодії полюсу та його оточення [1].

Перекладаючи основні положення вищезазначеної теорії на тему нашого дослідження, під полюсами розвитку розуміють сукупність об'єктів транспортних мереж, що розміщуються в межах прикордонних регіонів сусідніх держав, ефективна взаємодія яких забезпечує подальший економічний розвиток як на регіональному та національному, так і на міждержавному рівнях. Будучи полюсами економічного розвитку, ТТМ забезпечують активізацію транспортного сполучення України з країнами ЄС та СНД, зростання транзитних потоків та експорту транспортних послуг.

Простір функціонування ТТМ є багатовекторним, динамічним і складається з економічного, політичного, правового, транспортного, митного, тарифного та інформаційного просторів. Взаємовідносини об'єктів ТТМ у розрізі зазначених видів простору характеризують рівень їх консолідації та зовнішньої відкритості.

Наявність різних видів простору відіграє роль регулятора інтеграційних процесів, що в окремі періоди може стимулювати або обмежувати їх розвиток. У просторовій організації транспортні мережі прикордонних регіонів суміжних держав є неоднорідними і різняться різною конфігурацією та щільністю, рівнем технічної оснащеності, розміщенням та відстанню між елементами.

На сьогодні спостерігаються ознаки європеїзації структури ТТМ, особливо в рамках створених євро регіонів, хоча в деяких випадках ці процеси впроваджуються дуже повільно, в основному через ігнорування принципів європейської інтеграції, що передбачають партнерство на рівних умовах, врахування спільних інтересів, субсидіарність і взаємодоповнення. Реалізувати деякі з цих принципів при інтеграції ТТМ на пострадянському

просторі буде досить важко через існування диспропорцій в економічному розвитку окремих прикордонних регіонів, перевагою Росії в прийнятті інтеграційних рішень, як найбільш потужної за потенціалом держави серед країн СНД. При цьому необхідно буде вирішити проблему формування центру і периферії та механізму їх взаємодії в межах транспортного простору прикордонних регіонів суміжних держав з врахуванням їх спільних інтересів.

На перешкоді інтеграційної взаємодії ТТМ постають питання бюрократизації, відсутності готовності до інтеграційних процесів у транспортній сфері та незабезпеченості економічної, фінансової і правової основи їх подальшого розвитку.

Розглядаючи інтеграційні процеси на пострадянському просторі, можна зазначити, що вони здійснюються за класичною європейською інтеграційною моделлю від зони вільної торгівлі до валютного союзу, але при цьому не відбувається узгодження інтересів країн-учасниць [7]. Ці процеси проходять дуже повільно, в деяких випадках носять суперечливий характер через виникнення й активний розвиток окремих регіональних об'єднань у рамках країн Співдружності – Союзної Держави в складі Росії та Білорусі, об'єднаної транспортної системи Союзної держави, Митного Союзу в складі Росії, Білорусі, Казахстану, Євразійського економічного співтовариства, до якого входять Білорусь, Казахстан, Киргизстан, Росія і Таджикистан та ін.

Активний розвиток інтеграційної взаємодії в транспортній сфері спостерігається в країнах Євросоюзу, в розрізі держав Співдружності можна говорити лише про багатостороннє і двостороннє транспортне співробітництво.

Економічний простір країн-учасниць СНД є більш замкненим, позбавленим можливості саморегулювання і в деяких випадках породжує виникнення дезінтеграційних механізмів у галузевому, регіональному та міждержавному розрізі. Створення спільного простору потребує розробки інших підходів до регулювання інтеграційної взаємодії ТТМ на рівні прикордонних регіонів країн Співдружності, ніж країн Євросоюзу. Потрібна нова модель інтеграції ТТМ, орієнтована на умови ринку, вільної конкуренції. Інтеграцію на пострадянському просторі необхідно сприймати як сходинку на шляху приєднання до європейських та світових інтеграційних процесів у транспортній сфері.

Забезпечити ефективність функціонування ТТМ у рамках просторово-інтеграційного механізму їх взаємодії й розвитку неможливо без розробки нових моделей інтеграції, які б враховували національні та регіональні особливості, закономірності інтеграційних процесів у рамках європейського та євразійського економічного співтовариства, ідентичність і асиметричність розподілу повноважень, необхідність формування наддержавних структур регулювання діяльності транспортних мереж.

У наш час сформувалися різні підходи до розуміння інтеграції, механізму її здійснення, інтеграційної взаємодії держав та їх прикордонних регіонів.

Існуючі концепції економічної інтеграції передбачають лібералізацію міжнародного руху товарів, робіт, послуг, капіталу і робочої сили шляхом поєднання окремих народногосподарських комплексів в єдиний економічний простір, вказуючи при цьому на необхідність розробки та проведення однакової економічної політики держав-учасниць інтеграційних процесів [8].

Інтеграційний механізм формує політичну, економічну, культурну і соціальну системи. Просторовий механізм більше впливає на розміщення продуктивних сил, транспортної мережі й інфраструктури. Виходячи з цього, геополітичний простір прикордонних регіонів суміжних держав повинен бути вбудованим в інтеграційний механізм.

При цьому про просторово-інтеграційну взаємодію ТТМ можна говорити тільки у випадку, якщо простір їх функціонування буде мати характеристики зв'язаності сухопутними, водними, повітряними та комунікаційними лініями.

У більшості літературних джерел інтеграційний механізм описують як складне системне поняття, засноване на принципах інтеграції, стадіях інтеграційного циклу, заключною метою яких є розробка інтеграційної концепції.

На основі дослідження існуючих підходів до змістового значення терміна "механізм" сформулюємо визначення просторово-інтеграційного механізму взаємодії і розвитку ТТМ.

Просторово-інтеграційний механізм взаємодії та розвитку ТТМ являє собою сукупність форм і методів їх горизонтальної й вертикальної інтеграційної взаємодії в рамках єдиного економічного, правового, транспортного, митного, інформаційного простору прикордонних регіонів суміжних держав, спрямованих на гармонізацію транспортно-економічних зв'язків з метою прискореного входження в європейську та світову транспортні мережі.

Об'єктивними економічними передумовами формування цього механізму є історичні взаємозалежності і взаємопроникнення економік, розвиток транскордонного співробітництва, формування євро регіонів, посилення конкурентної боротьби на національному, європейському, світовому ринках транспортних послуг, активізація процесів створення об'єднаних транспортних систем суміжних держав.

Цей механізм за своєю структурою є механізмом відкритого типу, який передбачає збалансування національних й регіональних інтересів з потребами світової економіки та повинен мати ознаки цілісності, однорідності, динамічності і базуватися на функціональному, організаційному та просторовому аспектах.

Створення та функціонування просторово-інтеграційного механізму взаємодії і розвитку ТТМ дозволить визначити формат інтеграційного процесу в межах спільного простору, захистити його від деструкції.

Побудова структури такого механізму і визначення його складових елементів повинна базуватися на використанні концептуальних положень просторово-інтеграційної парадигми взаємодії й розвитку ТТМ та рекомендацій відносно формування територіально-інтеграційного поля координатії їх функціонування [3; 4; 5].

Ефективність функціонування цього механізму залежить від багатьох екзогенних та ендогенних факторів зовнішнього і внутрішнього середовища й оцінюється за допомогою одиничних та інтегрованих показників, основними серед яких є рівень валового внутрішнього продукту держави, валового регіонального продукту, зростання взаємного товарообороту прикордонних територій, обсягів вантажних і пасажирських перевезень, збільшення надходжень від транзиту, експорту й імпорту транспортних послуг; прискорення темпів соціально-економічних перетворень, рівня впровадження інноваційних змін у транспортній сфері, фінансування сумісних програм розвитку в транспортній сфері тощо.

Висновки. Складність і невирішеність проблем транскордонної транспортної співпраці, економічна замкненість деяких прикордонних регіонів сусідніх держав роблять неможливою інтеграційну взаємодію на рівні їхніх транспортних мереж. Змінити ситуацію на краще можливо за рахунок узгодження нормативно-правових аспектів інтеграції, формування інтеграційних транспортних об'єднань транскордонного характеру, розробки політики сталого просторового розвитку інтеграції в транспортному секторі та формування теорії просторової організації взаємодії й розвитку ТТМ, що ще раз підкреслює необхідність формування вищезазначеного механізму. Кінцевим результатом становлення й функціонування цього механізму є формування нового теоретико-методологічного підходу розробки наукової концепції інтеграційної взаємодії транспортних мереж у просторі прикордонних регіонів суміжних держав.

Список використаних джерел

1. Бильчик В. Региональная экономика / В. Бильчик, В. Ф. Захаров; под ред. В. С. Бильчика. – Калининград: Янтар. сказ., 1998.
2. Парубець О. М. Проблеми взаємодії транскордонних транспортних мереж та напрямки їх вирішення / О. М. Парубець // Вісник ЧДТУ. Серія “Економічні науки”: наук. зб. – 2011. – № 50. – С. 263-271.
3. Сич Є. М. Просторово-інтеграційна парадигма взаємодії й розвитку транскордонних транспортних мереж / Є. М. Сич, О. М. Парубець // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2010. – Вип. 16. – С. 327-332.
4. Сич Є. М. Теоретико-практичні засади взаємодії транскордонних транспортних мереж / Є. М. Сич, О. М. Парубець // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: збірник наукових праць. Випуск 32. – Київ: НАУ, 2011. – С. 3-11.
5. Сич Є. М. Формування територіально-інтеграційного поля взаємодії транскордонних транспортних мереж / Є. М. Сич, О. М. Парубець // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 6-10.
6. Сторонянська І. З. Економічна інтеграція в контексті просторового підходу / І. З. Сторонянська // Вісник Університету банківської справи Національного банку України. – 2009. – Серпень (№ 2 (5)). – С. 35-39.
7. Ушкалова Д. И. Интеграционные процессы в регионе СНГ: ложные модели или дефекты реализации? / Д. И. Ушкалова // Новая экономическая ассоциация [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.econorus.org/consp/p20-74.html>.
8. Экономическая интеграция: пространственный аспект / общ. ред. П. А. Минакира; рос. акад. наук, Дальневосточное отд-ние, Ин-т экон. исследований. – М.: Экономика, 2004. – 352 с.