

Міністерство освіти і науки України
Київський національний торговельно-економічний університет
Чернівецький торговельно-економічний інститут
Інститут регіональних досліджень НАН України
Буковинський університет

Стратегічний розвиток регіону – економічне зростання та інтеграція

Матеріали XV міжнародної науково-практичної конференції

Частина II

Чернівці
11-12 травня 2006 року

Стратегічний розвиток регіону – економічне зростання та інтеграція:
Матеріали XV міжнародної науково-практичної конференції,
11-12 травня 2006 року. Ч. II. – Чернівці, 2006. – 362 с.

У збірнику представлено роботи науковців, практичних працівників, які розглядають питання стратегічного розвитку регіонів. Досліджується вплив євроінтеграційних процесів на розвиток регіонів, розглядаються питання формування інфраструктури регіону, функціонування сфери туризму, розвитку торгівлі і підприємництва в контексті інтеграційних процесів. Значну увагу приділено моделюванню економічного зростання регіонів.

Розраховано на науковців, спеціалістів, викладачів, аспірантів та студентів, які займаються проблемами стратегічного розвитку регіону.

Редакційна колегія:

Е.І.Бойко - д.е.н., професор, **Е.О.Гришук** – к.е.н., доцент, **М.І.Долішній** – д.е.н., професор, академік НАН України, **Д.Г.Лук'яненко** – д.е.н., професор, **В.Ф.Кифяк** – к.е.н., професор, **А.А.Мазаракі** – д.е.н., професор, **В.В.Мова** – д.е.н., професор, **Т.М.Ореховська** – к.е.н., професор, **А.М.Поручник** – д.е.н., професор, **І.М.Школа** – д.е.н., професор, **М.Ф.Юрій** – д.і.н., професор.

Рецензенти: доктор економічних наук, професор **М.А.Козоріз**
доктор економічних наук, професор **В.І.Пила**

Редакція вісника: Головний редактор – **І.М.Школа**
Редактор – **Р.В.Кравчук**
Коректор – **Н.С.Савельєва**
Комп'ютерний дизайн і макетування – **Н.Т.Луник**

Друкується за ухвалою Вченої Ради Чернівецького торговельно-економічного інституту КНТЕУ.

Відповідальність за достовірність фактів, власних імен, цитат, цифр та інших відомостей несуть автори публікацій.

ISBN 966-7577-69-4

© ЧТЕІ КНТЕУ, 2006

Підписано до друку 26.04.2006 р.

Список використаних джерел:

1. Сумщина у цифрах. Статистичний збірник. — Ч. 1, 2. — Суми: Сумське обласне управління статистики, 2004.
2. Чукаєва І.К. Економічні проблеми використання палива в Україні та її регіонах: Автореферат дисертації на здобуття ступеня канд. екон. наук / Рада по вивченню України продуктивних сил НАН України. — К., 2004.

А.А.Вдовічен, к.е.н.

Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ,

О.Г.Вдовічена,

Міжрегіональна академія управління персоналом,

м. Чернівці

**Пріоритетні напрямки реалізації інтеграційної політики
у сфері транспортних послуг**

Як показує світовий досвід, створення сприятливих умов для роботи транспорту, а особливо автотранспорту сприяє розвитку економіки держави та її регіонів. Англійський інститут РЕНДЕЛ провів фундаментальні дослідження в 90 країнах та їх регіонах на різних континентах і вивів формулу прямої залежності економічного розвитку від щільності мережі автомобільних доріг. Інтеграція України у Європу безпосередньо залежить від швидкості інтеграції національної транспортної мережі у міжнародну європейську мережу.

У країнах Центральної та Східної Європи і в Україні зміни у розвитку транспорту, викликані трансформацією економіки, пов'язані із закономірностями транспортного ринку. Вони протікають аналогічно в усіх країнах, хоча їх темпи різні. В загальному ці зміни можна охарактеризувати наступним чином:

1. У сфері вантажних перевезень: принциповою зміною структури товарів, що транспортуються, зменшення частки перевезень масового характеру; спадом загальних обсягів перевезень; підвищенням частки автотранспортних перевезень, значну роль у яких відіграє постійний приріст транзитних перевезень; зміною орієнтації зовнішньої торгівлі, що викликає надмірне навантаження на деяких прикордонних пунктах.

2. У сфері пасажирських перевезень: загальним зменшенням пасажирських перевезень, причому порівняно з автомобільними пасажирськими перевезеннями значно зменшується частка

залізничних перевезень; збільшенням обсягів повітряних перевезень.

Крім того, продовжуються приватизаційні процеси у транспорті, де з'являються приватні перевізники, приватна сервісна інфраструктура, що створює сильне конкурентне середовище у сфері послуг.

Особлива роль відводиться автомобільним перевезенням, адже економіка більшості розвинутих країн базується на малому та середньому бізнесі, а для нього найбільш ефективним є автотранспорт, з його мобільністю, швидкістю перевезень різних партій вантажів та пасажирів.

За насиченістю дорогами з твердим покриттям, їх технічним станом Україна серед держав СНД посідає 5-6 місце та значно відстає від економічно розвинутих країн Європи.

Не викликає сумніву той факт, що автостради скорочують дистанції між продуцентами й ринками збуту, заощаджують час і паливо до 25%. Окрім того, створюються умови безпечного дорожнього руху, відкриваються перспективи розвитку економіки найбільш віддалених регіонів краю.

В усіх країнах Європи будівництву комунікаційної інфраструктури приділяється значна увага. Усім країнам, що готуються до вступу в ЄС, рекомендований обсяг витрат на міжнародну транспортну інфраструктуру становить мінімум 1,2% ВВП. Наприклад, Чехія та Польща за останні роки майже вдвічі збільшили виділення коштів у цю сферу. Однак кошти виділяються не лише з бюджету держав. Для координації діяльності у сфері транспортного обслуговування і досягнення відповідних стандартів країни-члени ЄС заснували багато міжнародних фінансових структур (PHARE, ISPA, SAPARD, PHARE CROSS BORDER, Фонд Кохезії (CF), структурний фонд (FS), бюджет TEN (спеціальна бюджетна лінія ЄС на транспорт)), які створюють умови для взаємної допомоги і розвитку країн та їх регіонів (через це проходять Болгарія, Польща, Угорщина, Турція, Румунія та ін.).

А тому українській стороні необхідно вивчити ці схеми фінансування, визначити, які необхідно підготовлювати матеріали та заявки у міжнародні фонди для отримання коштів на розбудову транспортної інфраструктури. Для цього як на державному, так і регіональному рівнях (у міністерствах та облдержадміністраціях) треба створити відповідні робочі групи, що будуть займатися

пошуком альтернативних джерел фінансування транспортної сфери.

Однак і при такій фінансовій допомозі майже всі країни шукають інші шляхи фінансування транспортної інфраструктури. Позитивний досвід Франції, Італії, Німеччини та ін. щодо концесії на будівництво й експлуатацію автомобільних шляхів вивчається і впроваджується в Німеччині, Польщі, Румунії, а також почали відбуватися певні зрушення і в Україні та її регіонах.

Для забезпечення умов перевезення транзитних вантажів по територіях країн Європи сформовані транспортні коридори. Шляхи сполучення (всі їх види) мають відповідати певним стандартам, що задовольняють вимоги охорони довкілля та якнайменше перешкоджають місцевому населенню. Формування транспортних коридорів та їх функціонування на території держав значно впливає на соціально-економічний розвиток населення. Цей вплив здійснюється на віддаль 200 км. Вважається, що автомагістралі як дороги з обмеженим доступом приводять до змін у системі розселення, що підвищує роль вивчення питань впливу автомагістралей на ландшафтно-просторове планування країни та її регіонів. Розв'язки розташовуються на віддалі 10-15 км одна від одної, що викликає розміщення поселень біля доріг, які пов'язані з автомагістраллю. Спостерігається перепрофілювання господарств від зернового виробництва до розвитку тваринництва та овочівництва, збільшення кількості малих переробних підприємств. Значний вплив будівництво автострад здійснює на збільшення обсягів туристичних послуг і торгівлі.

Транзитні перевезення здійснюються за визначеними маршрутами з застосуванням комбінованих та контейнерних перевезень, уніфікованими правилами оформлення провізних документів та митних процедур. Тому інтеграція у міжнародну систему транспортних коридорів вимагає значної підготовчої роботи: правової, технічної, технологічної, організаційної тощо.

У „Білу книгу про підготовку асоційованих країн до вступу на внутрішній ринок ЄС” внесено 47 правових норм, що стосуються транспорту. Крім того, існує 72 технічні норми, сумісні з відповідними нормами Комісії ЄС/ООН. Отже, при вступі до ЄС національний правовий порядок повинен бути максимально наближений до останнього.

Україна прийняла Державну Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, де передбачені основні кроки інтеграційних процесів у транспорті, однак все залежати від тенденцій розвитку ВВП України та організації конкретної реалізації Програми на території того чи іншого регіону нашої країни. Для багатьох регіонів України створення сучасної системи автошляхів є чи не єдиним чинником підняття їх регіональних економік та зменшення соціальної напруги внаслідок створення додаткових постійних робочих місць у мережі побутового та технічного сервісу для учасників руху.

Зрозуміло, що це не бюджетні кошти, бо навіть держави з високо розвинутою економікою (наприклад, США, Франція, Італія) не можуть дозволити таких бюджетних навантажень.

Проблеми, що постають перед потенційним іноземним інвестором, окрім правового забезпечення, завжди впираються в невирішені питання, пов'язані з механізмом повернення капіталу. Дія такого механізму має бути тривалою (в межах окупності) і надійною (чітко обумовлені в часі обсяги грошових надходжень). У цій ситуації видається реальним розгляд питання про будівництво платних автодоріг в Україні, оскільки така послуга виправдала себе в інших країнах.

На наш погляд, реалізація Програми створення української національної мережі міжнародних транспортних коридорів у сучасних умовах повинна ґрунтуватись на передачі нових автодоріг, побудованих із залученням нетрадиційних джерел фінансування, в концесію з правом підприємства, що діє згідно з концесійною угодою, брати плату за проїзд з користувачів дороги. Оскільки нинішній стан економіки та існуючі механізми фінансування шляхового господарства не спроможні в достатньому обсязі проводити будівництво нових автомобільних доріг за рахунок державних коштів.

Отже, розв'язання цієї проблеми лежить за межами бюджетної сфери, вимагає переосмислення підходів до її подолання в політичному, економічному, правовому, соціальному та регіональному аспектах.