

МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ПРОЦЕСІ НАБЛИЖЕННЯ ДО ЄС: ДОСВІД ПОЛЬЩІ ДЛЯ УКРАЇНИ

Досліджуються основні проблеми, пов'язані з розвитком та модернізацією транспортної інфраструктури країн, які здійснюють політику європейської інтеграції та ставлять собі за мету набуття членства в ЄС. Аналізується досвід модернізації транспортної інфраструктури Польщі на етапах підготовки до членства та вступу в ЄС. Окреслюються перспективи використання цього досвіду в Україні на сучасному етапі розвитку. Формулюються пропозиції для органів державної влади і місцевого самоврядування України щодо пріоритетних напрямів економічної політики, спрямованої на зближення з ЄС на основі інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та її окремих ланок.

Ключові слова: *транспортна інфраструктура, європейська інтеграція, ЄС, Україна, Польща, модернізація.*

The main problems of transport infrastructure modernization in the process of European integration are researched. Experience of modernization of the transport infrastructure of Poland at the stages of preparation for membership and accession to the EU are analyzed. The prospects of using this experience in Ukraine at the present stage of development are outlined. Proposals to state authorities and local self-government of Ukraine are formulated. The priority directions of modernization of transport infrastructure of Ukraine in the process of deepening of European integration are defined.

* Борщевський Віктор – д.е.н., завідувач відділу розвитку територіальних громад і транскордонного співробітництва ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»

Key words: transport infrastructure, European integration, EU, Ukraine, Poland, modernization.

Исследуются основные проблемы, связанные с развитием и модернизацией транспортной инфраструктуры стран, осуществляющих политику европейской интеграции и преследующих цель обрести членство в ЕС. Анализируется опыт модернизации транспортной инфраструктуры Польши на этапах подготовки к членству и вступлению в ЕС. Очерчиваются перспективы использования этого опыта в Украине на современном этапе развития. Формулируются предложения для органов государственной власти и местного самоуправления Украины относительно приоритетных направлений экономической политики, направленной на сближение с ЕС на основе инновационного развития транспортной инфраструктуры и ее отдельных составляющих.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, европейская интеграция, ЕС, Украина, Польша, модернизация.

Постановка проблеми. Сучасний етап економічного розвитку України визначається реалізацією економічної політики, спрямованої на зближення з ЄС, передусім у контексті виконання положень Угоди про Асоціацію з ЄС, яка була підписана у 2014 р. Зокрема, у п'ятому розділі цієї Угоди (глава 7, статті 367-368) йдеться про співробітництво між сторонами, яке має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступову гармонізацію діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС. Для цього передбачається розширювати і зміцнювати співробітництва в галузі транспорту, сприяти розвитку стабільних транспортних систем, реалізовувати ефективні та безпечні транспортні перевезення, а також забезпечувати інтермодальну й оперативну сумісність транспортних систем України та ЄС, посилюючи при цьому транспортні зв'язки між ними. [7]

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід зазначити, що проблеми, пов'язані з необхідністю модернізації транспортної інфраструктури України не втрачають своєї актуальності протягом тривалого періоду часу. Так, їх дослідженню присвячені численні публікації таких українських науковців, як А. Базилюк, А. Воркута, В. Демішкан, В. Іваненко, В. Квітко, В. Копитко, К. Кривенко, Д. Прейгер, Р. Романенко, Д. Товкун, С. Шкарлет та інші.

Зокрема, вчені Національного інституту стратегічних досліджень відзначають: «Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Це пояснюється низкою об'єктивних причин, зокрема, такими як великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 осіб на 1 кв. кілометр), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності громадян євросони). На автомобільному транспорті оновлення рухомого складу відбувається повільними темпами – майже 70 % рухомого складу є технічно та/або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатується понад 10 років». [5, с. 10-11]

Цей аналіз перегукується із висновком В. Демішкана щодо незадовільного транспортно-експлуатаційного стану вітчизняних автодоріг, 51,1 % з яких не відповідає європейським вимогам за рівністю, 39,2 % – за міцністю. Більше того, на думку автора, середня швидкість руху на автодорогах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Відтак, лише від поганих доріг Україна щорічно втрачає 32 млрд грн., або 3 % ВВП. [1]

Дослідники також вказують на те, що нездатність України модернізувати залізничну і автодорожню мережу, внутрішні водні шляхи, портове господарство, аеропорти значною мірою знижує ефективність національної економіки. Неякісна транспортна інфраструктура практично унеможливорює низку виробничих процесів, а також суттєво обмежує потенціал міжнародної

торгівлі, яка значною мірою залежить від якості та розгалуженості транспортної інфраструктури. [2, с. 73]

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Водночас, після підписання Україною Угоди про Асоціацію з ЄС, покращились передумови для модернізації транспортної інфраструктури нашої держави. Адже більш тісна інтеграція в інституційний простір європейської інтеграції створює нові сприятливі умови для залучення інвестиційних ресурсів та реалізації інвестиційно-інноваційних проєктів у різних ланках транспортної інфраструктури. Про це зокрема, свідчить досвід низки постсоціалістичних держав, які свого часу успішно подолали шлях інтеграції в ЄС. Насамперед, у цьому сенсі, варто відзначити Польщу, яка за багатьма показниками та структурними параметрами економіки може порівнюватися з Україною.

На жаль у вітчизняній науковій літературі недостатньо уваги приділено використанню досвіду Польщі щодо здійснення модернізації транспортної інфраструктури на етапах підготовки до членства та вступу в ЄС.

Формулювання цілей статті. Все вищезазначене дозволяє сформулювати основну мету статті: окреслення пріоритетних напрямів модернізації транспортної інфраструктури України у процесі наближення до ЄС на основі використання позитивного досвіду Польщі.

Відповідно до цього, основними завданнями, які ставляться автором є: аналіз польського досвіду модернізації транспортної інфраструктури у процесі підготовки до членства в ЄС, виявлення потенціалу та перспективних напрямів застосування відповідного досвіду Польщі в Україні, окреслення пріоритетів модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури на сучасному етапі європейської інтеграції, а також формулювання пропозицій для органів державної лади і місцевого самоврядування нашої держави.

Викладення основного матеріалу. Транспортна інфраструктура традиційно відіграє важливе значення в економічному розвитку країн із високим транзитним потенціалом. Адже вона дозволяє максимально повно

використовувати наявні конкурентні переваги в міжнародному поділі праці, передусім на основі залучення додаткових інвестиційних ресурсів у транспортний сектор із подальшим мультиплікуванням позитивних ефектів від їх освоєння у суміжні сфери господарської діяльності.

В умовах поглиблення європейської інтеграції роль транспорту і транспортної інфраструктури суттєво збільшується, оскільки зростає мобільність робочої сили та інтенсифікується як міжнародний, так і внутрішній товарообіг. Це змушує національні уряди шукати додаткові ресурси для розвитку транспорту і модернізації транспортної інфраструктури.

Показовим у цьому сенсі є досвід Польщі, яка фактично протягом одного десятиліття пододала шлях від постсоціалістичної малоефективної економіки до набуття членства в ЄС. Більше, того, сьогодні транспортний сектор і транспортна інфраструктура цієї держави виступають ледь не найбільш розвиненими в усій східній Європі і слугують взірцем для багатьох держав, зокрема для України.

Дослідники вказують на те, що починаючи з 1990-х років Польща незмінно тримала курс на євроінтеграцію. При цьому, завдяки проведеним у державі ринковим реформам темп збільшення ВВП був вищим за середньоєвропейські показники. Крім того, країна ефективно використовувала фінансову підтримку з боку ЄС, більша частина якої спрямовувалась на капітальні витрати, зокрема в секторі транспортної інфраструктури. [4, с. 50]

Завдяки цьому країні вдалося відносно швидко подолати негативну спадщину адміністративно-планової економіки у вигляді технологічно відсталої та невідповідної потребам часу мережі залізничних колій і автомобільних доріг, об'єктів і придорожного сервісу та складського господарства, наявних транспортно-логістичних вузлів тощо. Водночас, існуючий потенціал розвитку об'єктів транспортної інфраструктури було ефективно використано та розвинуто завдяки його переведенню на ринкові принципи функціонування. Частину

держаних компаній, включаючи залізничну РКР, було акціоновано, інші включено у сферу відкритої ринкової конкуренції.

Крім того, на етапі підготовки до вступу в ЄС, який відбувся у травні 2004 р., важливим каталізатором зростання польського логістичного ринку стала зовнішня торгівля. Вона змушувала Західні компанії переміщувати власні виробничі засоби і дистрибуційні потужності в східному напрямі, зокрема розміщуючи їх у південно-західних, центральних і північних (приморських) воєводствах Польщі. Це значно посприяло модернізації транспортно-логістичної сфери та сектору кур'єрських послуг Польщі. Граничний час проведення трансакцій значно зменшився, бо скоротилися періоди доставки. З цієї ж причини, логістичні і транспортні компанії змогли розвивати недорогий дорожній транспорт. Обсяг перевезення товарів також зріс, на що вплинуло нівелювання бар'єрної функції кордону між Польщею і Західною Європою, а також стимулювало нову хвилю розвитку інфраструктури дорожнього транспорту. [8]

В результаті цього, вже на момент вступу до ЄС транспортна інфраструктура Польщі значною мірою була готова до функціонування на засадах, що відповідають стандартам цього об'єднання. Але після завершення всіх євроінтеграційних процедур, країна отримала додатковий імпульс для впровадження інновацій у розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Передусім це стосувалося відкриття максимального доступу до інвестицій і передових технологій, зросли можливості ефективного використання власного транзитного потенціалу. Важливу роль також відіграло збільшення мобільності робочої сили в умовах фактичної відсутності кордонів.

Унаслідок цього, всі ланки транспортної інфраструктури запрацювали на повну потужність. Особливо успішно розвивалося залізничне господарство. Так, сьогодні воно є одним із основних перевізників ресурсів, товарів і людей, як у межах країни, так і в міждержавному масштабі. Найбільш завантаженими є залізниці Верхньосілезького району, якими перевозиться вугілля. Третина

залізниць електрифікована, зокрема найважливіші магістралі від Сілезії та Кракова через Варшаву до «Труйместя» (Гданьськ, Гдиня, Сопот); від Сілезії до Щецина, а також вздовж усієї польської частини транс'європейської магістралі «Гамбург-Берлін-Варшава-Мінськ». [6]

Завдяки реформам, проведеним у процесі підготовки Польщі до вступу в ЄС транспортна інфраструктура країни зазнала докорінних якісних, а також суттєвих кількісних змін. В результат цього, у порівнянні з Україною сучасна Польща за більшістю показників суттєво перевершує нашу державу (табл. 1).

Таблиця 1

Порівняння окремих елементів транспортної інфраструктури України та Польщі

| Показники | Україна | Польща | Відношення Польщі до України |
|--|---------|---------|---------------------------------|
| Площа. тис км ² . | 603,7 | 312,6 | 0,5 |
| Довжина автошляхів, км | 169,4 | 424,0 | 2,5 |
| Щільність автошляхів, км/тис.км ² | 280,6 | 1 355,9 | 4,8 |
| Довжина залізниць, тис. км. | 21,7 | 22,3 | 1,0 |
| Щільність залізниць, км/тис.км ² | 35,9 | 71,4 | 2,0 |

Розраховано на основі: [3]

Аналізуючи передумови та механізми стрімкого розвитку та модернізації транспортної інфраструктури Польщі, в умовах євроінтеграційних змін, звертає на себе увагу кілька пріоритетних чинників. По-перше, це успішне використання тих можливостей, які відкрила перспектива членства в ЄС. По-друге, проведення серйозних структурних і ринкових реформ, які надали польській економіці суттєвого інноваційного імпульсу. І, по третє, це зміна системи фінансування транспортного сектору в цілому і транспортної інфраструктури, зокрема, яка ґрунтувалася на глибоких інституційних реформах і трансформації всієї системи адміністрування фінансових проектів.

Наприклад, українські дослідники часто акцентують увагу на значних обсягах фінансових ресурсів, які надійшли у польську економіку зі спільного бюджету ЄС, сприяючи її модернізації та розвитку. Крім того, вказується, що

починаючи з 2004 р. значні суми на розбудову мережі польських доріг, поряд з ЄС виділяли такі інституції як Світовий банк та низка донорських організацій. На думку окремих авторів, Польща є найбільшим одержувачем коштів за програмами допомоги ЄС, більша частина яких спрямовується на розвиток та модернізацію інфраструктури, головним чином, на будівництво доріг. Лише протягом 2004– 2006 років країна отримала понад 12 млрд. євро в рамках Програми вирівнювання потенціалів бідніших країн і країн середнього рівня ЄС. Ці кошти було використано на будівництво автодоріг і залізниць, охорону навколишнього середовища, підтримку малого та середнього бізнесу, профорієнтацію безробітних. Протягом 2007– 2013 рр. Польща одержала понад 60 млрд. євро із спільного фонду, з яких 23 млн. євро пішло на будівництво доріг і залізниць. Таким чином, протягом 10 років Польща використала на транспортні проекти близько 45 млрд. євро. У підсумку довжина її автомобільних доріг збільшилася до 412,0 тис. км (або на 39,9 тис. км), а швидкісних магістралей – до 2,5 тис. км. [4, с. 50-51]

Водночас, на нашу думку, досліджуючи позитивний досвід Польщі у модернізації транспортної інфраструктури в умовах наближення до ЄС, не слід акцентувати увагу виключно на операційно-фінансових та адміністративно-управлінських важелях. Не менш важливого значення у цьому контексті набуває інституційна складова стимулювання інноваційних процесів у розвитку транспортної інфраструктури.

Зокрема, як досвід для України, можна використати три ключові реформи, які були свого часу успішно реалізовані Польщею.

По-перше, це стосується лібералізації економіки та зовнішньоекономічної діяльності, яка стимулювала розвиток підприємництва та нарощування його конкурентоспроможності. У цьому контексті Польща в період постсоціалістичних трансформацій провела низку важливих заходів, які заохочували створення підприємницьких структур в усіх сферах економіки. Поряд з іншим, це стосувалося і транспортно-логістичної інфраструктури. Тобто, господарюючі

суб'єкти, які шукали можливостей для отримання додаткового прибутку і мали для цього необхідні фінансові ресурси могли безперешкодно вкладати їх в реалізацію відповідних інвестиційних проектів. При цьому сфера транспорту і транспортної інфраструктури відзначалася високим рівнем інвестиційної привабливості, оскільки гостро потребувала модернізації. Більше того, протягом попередніх десятиліть вона стикалася із браком інвестиційних ресурсів.

Другою важливою реформою, яка сприяла формуванню інституційного ґрунту для модернізації транспортної інфраструктури Польщі в умовах наближення країни до ЄС, стала децентралізація влади і зміна адміністративно-територіального устрою. Це дозволило сформувати дієву систему місцевого самоврядування, яке отримало достатній обсяг фінансових та адміністративно-управлінських повноважень для реалізації покладених на нього завдань. Передусім це стосувалося підтримання на належному рівні усього комплексу транспортно-дорожньої інфраструктури у межах місцевих територіальних громад. Це дало змогу суттєво модернізувати та удосконалити дорожнє господарство, провести модернізацію доріг місцевого значення, забезпечити формування локальних логістичних центрів та створення інших об'єктів, пов'язаних з модернізацією транспортної інфраструктури, за рахунок коштів місцевих бюджетів. Більше того фінансове самозабезпечення місцевих громад, яке відбулося внаслідок проведення адміністративно-територіальної реформи, дало змогу підтримувати більшість об'єктів інфраструктури транспорту в належному стані, а також досягнути певних синергетичних ефектів, зумовлених об'єднанням зусиль органів місцевого самоврядування та підприємницьких структур, які реалізовували інвестиційні проекти у сфері транспортної інфраструктури. Внаслідок цього модернізація транспортної інфраструктури набула стійкого та збалансованого характеру, а її результати спричинили позитивні зрушення і в інших сферах економіки.

Третім напрямом реалізації польських реформ, які знайшли своє позитивне відображення в модернізації транспортної інфраструктури держави,

стала адаптація до вимог і стандартів ЄС у розбудові інститутів громадянського суспільства. Передусім це стосувалося формування мережі громадських організацій та інших недержавних інституцій, діяльність яких забезпечила ефективне використання інструментів фінансової підтримки ЄС для країн-претендентів на членство. За цими програмами, як уже зазначалося, Польщею було залучено значні суми коштів, спрямованих на розбудову різних ланок транспортної інфраструктури.

Висновки. Підсумовуючи викладене, слід відзначити що модернізація транспортної інфраструктури України значною мірою визначається спроможністю влади впроваджувати системні інституційні зміни, спрямовані на проведення ринкових реформ у всіх ланках господарського механізму. Передусім це стосується реалізації політики європейської інтеграції. Зокрема, необхідно створити сприятливі умови для розвитку підприємництва, здійснити реальну децентралізацію влади та завершити адміністративно-територіальну реформу, забезпечити подальшу лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності та підвищити ефективність використання фінансових ресурсів, які виділяються ЄС на підтримку економічних реформ в нашій державі.

Подальші дослідження в цьому напрямі можуть стосуватися оцінки ефективності окремих операційних програм, за якими здійснюється фінансування транспортної інфраструктури в Україні, а також виявлення ключових інституційних проблем, які перешкоджають інноваційному розвитку транспортної інфраструктури нашої держави та окресленню пріоритетних напрямів їх подолання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бикова В. Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: investukr.com.ua/get-news/485/

2. Гудима Р. Модернізація транспортної інфраструктури прикордонних регіонів: фінансові та управлінські аспекти / Р. Гудима // Вісник Львівської комерційної академії. Серія економічна. – 2014. – Вип. 46. – С. 72-75.
3. Копитко В. Напрями розвитку транспортної інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/1613/1/905koryt.pdf/>
4. Никифорок О. Перспективи фінансування транспортних проектів у рамках міжнародної фінансової допомоги / Олена Никифорок, Лариса Чмирьова, Наталія Федяй // Економіка України. – 2015. – № 4. – С. 45-57.
5. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь [Д. Прейгер. О. Собкевич, О. Ємельянова]. – К.: Національний інститут стратегічних досліджень, 2011. – 37 с.
6. Транспорт в Польщі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.geograf.com.ua/poland/695-poland-transport/>
7. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page10/
8. Циран Я. Польща як логістичний партнер на європейському ринку / Ян Циран, Роберт Гура, Агата Шмулік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11980/1/86.pdf/>

References

1. Vykova V. (2011) *Perspektyvy dorozhnoho budivnytstva iz zastosuvanniam mekhanizmiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Prospects of road construction with the use of public-private partnerships]*. Retrieved from: investukr.com.ua/get-news/485/ [In Ukrainian]
2. Hudyma R. (2014) *Modernizatsiia transportnoi infrastruktury prykordonnykh rehioniv: finansovi ta upravlinski aspekty [Modernization of the transport*

- infrastructure of near-border regions: financial and managerial aspects*]. Bulletin of Lviv Commercial Academy. Series Economics. – Vol. 46. – P. 72-75. [In Ukrainian]
3. Kopytko V. (2012) *Napriamy rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Directions of development of transport infrastructure of Ukraine]*. Retrieved from: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/1613/1/905kopyt.pdf/> [In Ukrainian]
 4. Nykyforuk O. (2015) *Perspektyvy finansuvannia transportnykh proektiv u ramkakh mizhnarodnoi finansovoi dopomohy [The prospects for the financing of transport projects within the framework of international financial assistance]*. The Economy of Ukraine. – No. 4. – P. 45-57. [In Ukrainian]
 5. *Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku [The realization of the potential of transport infrastructure of Ukraine in the strategy of post-crisis economic development]*. Analytical report. – Kyiv : National Institute for strategic studies, 2011. – 37 p. [In Ukrainian]
 6. *Transport v Polshchi [Transport in Poland]*. Retrieved from: <http://www.geograf.com.ua/poland/695-poland-transport/> [In Ukrainian]
 7. *Uhoda pro Asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony [The Association agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European atomic energy community and their member States, on the other hand]*. Retrieved from: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page10/ [In Ukrainian]
 8. Tsyran Ia. (2010) *Polshcha yak lohistychnyi partner na yevropeiskomu rynku [Poland as a logistics partner in the European market]*. Retrieved from: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11980/1/86.pdf/>