

УДК 338.47:339.92(045)=161.1

DOI: 10.31339/2617-0833-2019-2(27)-165-171

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ПРИГРАНИЧНОМ РЕГИОНЕ

Гоблик В.В., Щербан Т.Д., Медвідь Л.І.

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM IN THE BORDER REGION

Hoblyk Volodymyr, Shcherban Tetyana, Medvid Larysa

В статье раскрыта роль транспортной системы в развитии трансграничного сотрудничества. Теоретико-методическим основанием исследования стали научные публикации отечественных и зарубежных ученых в области транспортной логистики приграничных территорий, статистические и картографические данные. Предложенные авторами рекомендации по развитию и модернизация сети транзитных путей, позволят рассчитывать на значительный транзитный поток автомобильного и железнодорожного транспорта, включая повышение качества их технического обеспечения, а также сервисного и информационного сопровождения.

Ключевые слова: Европейский Союз, приграничный регион, международные транспортные коридоры, транспортная система, трансграничное сотрудничество.

The development of transport and communication infrastructure in the Transcarpathian region, which borders four member countries of the European Union, is not only a significant factor in enhancing foreign economic relations but also an important means of socio-economic development of the border area.

The purpose of the article is to reveal the role of the transport system in the development of cross-border cooperation.

Methodology. The theoretical and methodological basis of the study is the scientific publications of domestic and foreign scientists in the field of transport logistics of border areas, statistical and cartographic data.

Results. A special significance has been identified in such a unique area as the Carpathian Transcarpathian region, the priority for which is the development and modernization of the network of transit routes passing through the cross-border region.

Practical significance. The recommendations made by the authors on the development and modernization of the network of transit routes passing through the cross-border region, given their geopolitical position, will allow them to count on a significant transit flow of road and rail transport, actualizes the development of roads and railways, including improving the quality of their technical support, as well as service and information support.

Key words: European Union, border region, international transport corridors, transport system, cross-border cooperation.

Теоретические и практические проблемы трансграничного сотрудничества привлекают внимание многих зарубежных и отечественных ученых. В частности, проблемы и тенденции развития трансграничных объединений европейских стран, практика трансграничного сотрудничества регионов Украины и другие проблемы ТГС освещены в научных работах В.Борщевського, М. Барановского, В. Будкин, А. Гриценко, Ю. Макогона, М. Малика М. Мальской, Н. Микулы, А. Мокия, А. Павлова, С. Писаренко, В. Чужикова, В. Шевчук, В. Юрчишина, М. Янкива и др. В то же время в научной литературе недостаточно изучено влияние транспортной системы на социально-экономическое развитие приграничных регионов с учетом особенностей и уровня их развития. Цель статьи - раскрыть роль транспортной системы в развитии трансграничного сотрудничества.

Закарпатская область имеет выгодное экономико-географическое положение, ведь она находится на периферии (крайнем западе) Украины и очень удаленная от столицы Украины (расстояние Ужгорода железной дорогой примерно 900 км), промышленных районов Приднепровья, Харькова и Донбасса, черноморских портов. В то же время область занимает центральное положение на Европейском субконтиненте: по одной из версий возле с. Деловое Раховского района находится географический центр Европы.

Закарпатье - единственная область Украины, которая расположена за главным Карпатскими хребтами. Это усиливает ее транспортную удаленность от остальной территории страны, связь с которой возможен только через перевалы. Наибольшее значение среди них имеют Ужоцкий (абсолютная высота 889 м), Верецкий или Воритский (839 м), Воловецкий или Бескидский (1014 м), Торунский (930 м) вместе с Вышковское (941 м) и Яблунецкий или Татарский (931 м).

Закарпатье имеет уникальное соседское положение. Оно граничит только с Львовской (на отрезке 85 км) и Ивано-Франковской (180 км) областями, причем исключительно по горным хребтам. В то же время его соседями являются четыре государства - Польша (33 км), Словакия (98 км), Венгрия (135 км) и Румыния (190 км), что является уникальным явлением не только среди всех приграничных областей Украины, но и мира. Государственная граница идет как по горным хребтам, так и равнинной территории, в большей степени - по р. Тиса и ее притоках [1].

Расстояния по автомобильным и железнодорожным путям от Ужгорода до столиц девяти европейских стран короче аналогичных расстояний до Киева. Характерной особенностью является то, что Закарпатье лежит на коротких путях, соединяющих Украину и страны бывшего СССР с рядом стран Центральной и Юго-Восточной (а потом и Западной, и Южной) Европы. От карпатских перевалов к государственной границе область пересекают 3 железной дороги (в том числе 2 электрифицированные), 4 автодороги, нефтепровод "Дружба", газопроводы "Братство", "Союз", "Западная Сибирь - Западная Европа", продуктопровод Калуш - Тисауйварош, линии электропередач энергосистемы "Мир", ЛЭП "Винница - Альбертирша", которыми осуществляются международные связи. Железная дорога и автодорога продольного направления Кошице - Чоп - Хуст - Сигету-Мармацией соединяют Словакию с Румынией и частично используются в международных транзитных перевозках.

Выгоды географического положения (прежде всего пограничного и транспортного) вместе со значительными природными и трудовыми ресурсами могут поощрить поступления в область иностранного капитала, способствовать ускорению социально-экономического развития региона [2].

Пути сообщения являются связующим звеном транспортной системы области. Длина автомобильных дорог общего пользования составляла 3347,8 км, в т.ч. с твердым покрытием - 3337,9 км. В общей длине дорог с твердым покрытием, доля дорог государственного значения заняла одну треть или 1100,4 км, соответственно местного значения - две трети или 2237,5 км. Общая региональная железнодорожная сеть связывает область с Венгрией, Румынией и Словакией и, соответственно, с западноевропейскими странами. Область, также имеет три выхода на общегосударственные железнодорожные сети через Карпатские перевалы. Эксплуатационная длина железнодорожных путей составляет 598 км, из которых 43,5% с электровозной тягой. В то же время, их плотность составляла на 1 тыс. км² территории области 46,7 км, что выше всего по Украине (36,3 км). Через природно-географические особенности Закарпатья, перевозки грузов и пассажиров в крае осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом, в отличие от других регионов Украины, где функционируют такие виды транспорта, как: электрический, речной и морской [3].

В контексте функционирования европейской транспортной сети приграничные регионы Украины, имеющие общую границу с Европейским Союзом, вовлечены в

инфраструктурное обеспечение трех международных транспортных коридоров: № 3 "Берлин (Дрезден) - Вроцлав - Катовице - Краков - Львов - Киев"; № 5 "Триест - Любляна - Будапешт - Братислава - Львов - Киев", а также международного транспортного коридора "Гданьск - Одесса" или «Балтика - Черное море" [4].

Особое значение в такой уникальной области, как Закарпатье, приобретает развитие и модернизация сети транзитных путей, проходящих через трансграничный регион. Ведь их геополитическое положение позволяет рассчитывать на значительный транзитный поток автомобильного и железнодорожного транспорта, актуализирует проблематику развития автомобильных дорог и железнодорожных путей, включая повышение качества их технического обеспечения, а также сервисного и информационного сопровождения.

Многие отечественные и зарубежные исследователи разделяют точку зрения, что чем больше плотность путей сообщения на территории государства, тем выше оказывается и уровень ее экономического развития. В качестве примера приводится Франция, которая по площади почти одинакова с Украиной, однако имеет в 14,5 раз больше транспортных путей, чем наше государство, что напрямую коррелируется с разницей в уровнях развития обоих государств [5]. Именно поэтому развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры в рамках трансграничных регионов, сформированных на границе между Украиной и ЕС, выступает не только весомым фактором активизации внешнеэкономических связей в их пределах, но и важным средством экономического развития приграничных территорий Украины и катализатором ее европейской интеграции.

В контексте функционирования европейской транспортной сети трансграничные регионы, сформированные на границе между Украиной и ЕС, вовлеченные в инфраструктурное обеспечения трех международных транспортных коридоров: № 3 "Берлин (Дрезден) - Вроцлав - Катовице - Краков - Львов - Киев"; № 5 "Триест - Любляна - Будапешт - Братислава - Львов - Киев", а также международного транспортного коридора "Гданьск - Одесса" или «Балтика - Черное море" (рис.1).

Меморандум о взаимопонимании по панъевропейскому транспортному коридору № 3 был подписан в сентябре 1996 года министрами транспорта Украины, Германии и Польши. Протяженность его основного хода составляет 1640 км, в том числе по территории Украины: железнодорожный путь - 694 км, автодорожное покрытие - 611,7 км. Следует отметить, что железнодорожный участок маршрута этого коридора является двухколейным, полностью электрифицированным и оборудованным устройствами автоблокировки, что соответствует современным европейским стандартам [6].

Учитывая развитость сети европейских транспортных коммуникаций, некоторые источники рассматривают международный транспортный коридор № 3 (рис. 2) с продолжением через немецкий Аахен и бельгийский Льеж до Брюсселя [7], что делает его фактически трансконтинентальным.

Кроме того, действенность его влияния на развитие внешнеэкономических связей в польско-украинском трансграничном регионе усиливается тем, что на участке Краковец - Киев он совмещается с существующей магистральной автомобильной дороге М-10, а на участке Львов - Киев с существующей магистральной автомобильной дороге М -06 Киев - Чоп, а также с панъевропейским транспортным коридором № 5, соединяющая Киев и Львов с такими известными европейскими транзитными центрами, как Будапешт, Братислава, Загреб, Любляна, Сараево, Триест и Венеция (рис. 3).

Меморандум о взаимопонимании панъевропейского транспортного коридора № 5 был подписан в декабре 1996 года. Его протяженность составляет 1595 км, в том числе по территории Украины: железнодорожный участок - 266 км, автодорожная - 338,7 км. (Включая ответвления - 47,2 км). Главной проблемой функционирования этого транспортного коридора на территории Украины для автомобильного и железнодорожного сообщения является преодоление Карпатских гор, но по большинству других параметров инфраструктура транспортного коридора № 5 соответствует общеевропейским стандартам,

его железная дорога [7] является двухколейной, полностью электрифицированной и оборудованной устройствами автоблокировки [8].

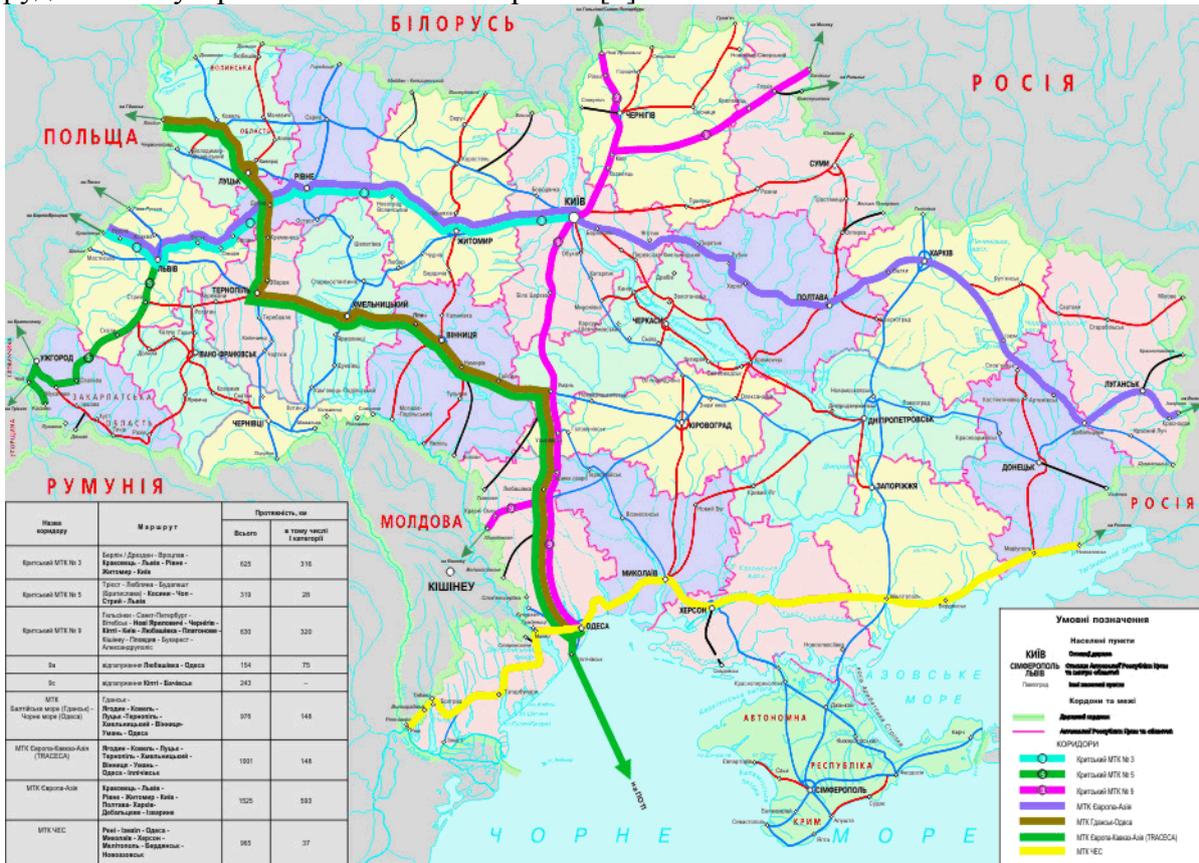


Рис.1. Международные автомобильные транспортные коридоры, что проходят территорией Украины.



Рис. 2. Международный транспортный коридор №3.



Рис. 3. Международный транспортный коридор №5.

Перспективой развития панъевропейского транспортного коридора № 5 в контексте развития его инфраструктуры и активизации внешнеэкономических связей в трансграничных регионах, сформированных на границе между Украиной и ЕС, является возможность его сообщения на участке "Львов-Ровно" с международным транспортным коридором "Гданьск-Одесса" (Балтика - Черное море), имеющий протяженность в пределах Украины около 900 км железнодорожного и 950 км автомобильных дорог [9], и соединяет черноморский порт Одесса "с балтийским Гданьском, проходя по территории Украины - через Шепетовку, Ровно, Ковель и Ягодин, а также Польши - через Люблин и Варшаву с ответвлением на Сталёва-Волю и Катовице (рис. 4).

Инфраструктурное развитие этого коридора в значительной степени ориентировано на перспективу развития транзитного потенциала Украины как центральной оси черноморско-балтийской дуги с ее продолжением через Черное море в Грузии, Азербайджана и азиатских государств путем объединения с транспортным коридором "Европа-Кавказ-Азия» (TRASECA).

На координационном заседании TRASECA в Тбилиси в декабре 2001 г. были окончательно утверждены согласованные с Европейским Союзом маршруты прохождения этого транспортного коридора. На территории Украины - это маршрут Одесса / Ильичевск - Винница - Ягодин - Гданьск, что соответствует национальному коридору Одесса - Гданьск, и дает возможность совместить Черное и Балтийское моря.



Рис. 4. Международный транспортный коридор «Гданьск - Одесса».

Коридор TRACECA представляє собою сочетание залізничних ліній і морських паромних залізничних переправ. Загальна довжина залізничних доріг основного напрямку - 4745 кілометрів. Морські паромні переправи включають паромні комплекси Ільичевск (Україна), Варна (Болгарія), Поти (Грузія) на Чорному морі і паромну переправу Баку (Азербайджан) - Туркменбаши (Туркменістан) - на Каспійському морі. В рамках проекту створюються паромні переправи в портах Констанца (Румунія) і Самсун (Турція) [5].

Перспектива совмещения цього міжнародного транспортного коридора з пан'європейським транспортним коридором № 5, що може мати надзвичайно важливо для подальшого розвитку транспортної інфраструктури во всіх трансграничних регіонах, сформованих на границі між Україною і ЄС, обумовлюється Концепцією створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Ця концепція передбачає подальшу інтеграцію нашого державства в міжнародну транспортну систему шляхом доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів, зокрема продовження коридора № 5 по маршруту "Львів - Рівно - Сарни - Мінськ" [10]. Це означає, що на ділянці "Львів - Рівно" міжнародні транспортні коридори № 3 і № 5 будуть совмещатися, створюючи додаткові можливості для інтенсифікації транспортних комунікацій в межах приграничних регіонів України і Європейського Союзу.

Враховуючи це слід зауважити, що для реалізації всіх переваг, які надає функціонування міжнародних транспортних коридорів розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, туризму, в Закарпатській області, потрібно вирішити ряд проблем їх інфраструктурного забезпечення, будівництво аеропорту для повітряного зв'язку і доцільність річкового порту на річці Тиса.

Список використаних джерел

1. Геологічна будова Закарпатської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukr-tur.narod.ru/turizm/regionukr/zakarp/geologbud/geolozakarpobl.htm>
2. Гоблік В.В. Карпатський регіон: актуальні проблеми та перспективи розвитку: колективна монографія / Н.А. Мікула, Є.Е. Матвєєв, В.В. Гоблік, І.Р. Тимечко та ін.; відп. ред. Н.А. Мікула. – Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»: у 8 томах, т.8), 2013. – 372 с.
3. Головне управління статистики у Закарпатській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.uz.ukrstat.gov.ua.
4. Гоблік В.В. Перспективи розвитку транспортних коридорів у прикордонних регіонах / В.В. Гоблік, Т.Д. Щербан // Глобальні проблеми економіки та фінансів: збірник тез наукових робіт V Міжнародної науково-практичної конференції (Київ–Прага–Відень, «29» квітня 2016 року. – К.: Фінансово-економічна наукова рада, 2016. – 88 с.
5. Горелов Д. Транспортно-комунікаційні коридори України: що було, що є, що має бути [Електронний ресурс] / Д. Горелов, М. Толстанов. – Режим доступу : <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.
6. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>.
7. Пан'європейський транспортний коридор [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.
8. Карпан Т.С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів [Електронний ресурс] / Т.С. Карпан. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_2/2.pdf.
9. Транзитний потенціал України та його використання [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://studentbooks.com.ua/content/view/985/76/1/1/>.
10. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі

міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/821-97-п>.

References

1. Neolohichna budova Zakarapts'koyi oblasti [Geological structure of Transcarpathian region]. <http://ukr-tur.narod.ru/turizm/regionukr/zakarp/geologbud/geolozakarpobl.htm>.
2. Hoblyk, V.V., N.A. Mikula, Ye.E. Matvyeyev, I.R. Tymchko. 2013. *Karpats'kyi rehion: aktual'ni problemy ta perspektyvy rozvytku* [Carpathian region: current problems and prospects]. Lviv: Institute for Regional Studies, NAS of Ukraine.
3. Holovne upravlinnya statystyky u Zakarapts'kiy oblasti [Main Department of Statistics in the Transcarpathian region]. www.uz.ukrstat.gov.ua.
4. Hoblyk, V.V. and T.D. Shcherban. 2016. “Perspektyvy rozvytku transportnykh korydoriv u prykordonnykh rehionakh [Perspectives on the development of transport corridors in border regions].” Global Economics and Finance. International Scientific and Practical Conference, Kiev, April 29.
5. Горелов Д. Транспортно-комунікаційні коридори України: що було, що є, що має бути [Електронний ресурс] / Д. Горелов, М. Толстанов. – Режим доступу : <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.
6. Merezha mizhnarodnykh transportnykh korydoriv na terytoriyi Ukrayiny [Network of international transport corridors on the territory of Ukraine]. <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>.
7. Pan'evropeys'kyi transportnyy korydor [Pan-European transport corridor]. <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.
8. Karpan, T.S. Analiz ta suchasnyy stan mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [Analysis and current state of international transport corridors]. http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_2/2.pdf.
9. Tranzytnyy potentsial Ukrayiny ta yoho vykorystannya [Transit potential of Ukraine and its use]. <http://studentbooks.com.ua/content/view/985/76/1/1/>.
10. Pro zatverdzhennya Kontseptsiyi stvorenniya ta funktsionuvannya natsional'noyi merezhi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv v Ukrayini. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 4 serpnia 1997 r. № 821 [On approval of the Concept of creation and functioning of the national network of international transport corridors in Ukraine. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 8 August 1997 No. 821]. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/821-97-п>.

УДК 33.012.7-048.74(477)(045)

DOI: 10.31339/2617-0833-2019-2(27)-171-179

ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ В УКРАЇНІ

Головачко В. М., Копча В. В.

DECENTRALIZATION IN UKRAINE

Holovachko Vasily, Kopcha Veronica

Децентралізація – передача функцій і повноважень від державних органів управління до місцевих (ОТГ). Станом на 1 жовтня 2019 року в Україні створено 975 об'єднаних територіальних громад, територія яких покриває 41,8% площі країни. Результати децентралізації дають позитивні показники, але для підвищення рівня життя громадян усієї України, держава повинна заохочувати їх до об'єднання.



МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

89600, м. Мукачево, вул. Ужгородська, 26

тел./факс +380-3131-21109

Веб-сайт університету: www.msu.edu.ua

E-mail: info@msu.edu.ua, pr@mail.msu.edu.ua

Веб-сайт Інституційного репозитарію Наукової бібліотеки МДУ: <http://dspace.msu.edu.ua:8080>

Веб-сайт Наукової бібліотеки МДУ: <http://msu.edu.ua/library/>