

В. В. Гоблик,
к. філос. н., старший науковий співробітник,
Інститут регіональних досліджень НАН України

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ ТРАНСКОРДОННИХ РЕГІОНІВ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

V. V. Hoblik,
Candidate in Philosophy Sciences, Senior Research a Associate,
Institute of Regional Research, National Academy of Sciences of Ukraine

THE PECULIARITIES OF FORMING AND IMPROVING THE INVESTMENT CLIMATE IN TRANS-BORDER REGIONS IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION

У статті представлено авторський підхід до формування ключових елементів формування сприятливого інвестиційного клімату та запропоновано основні напрями підвищення його привабливості в межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та Європейським Союзом.

The paper presents the author's approach to forming of the key elements of favorable investment climate and provides the main directions of improving its attractiveness within the trans-border regions, formed on the border of Ukraine and the European Union.

Ключові слова: інвестиційний клімат, транскордонні регіони, зовнішньоекономічна діяльність, транскордонне співробітництво.

Key words: investment climate, cross-border region, external economic activity, cross-border cooperation.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Активізація інвестиційно-економічного співробітництва та диверсифікація його напрямів у межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, значною мірою визначаються характером інвестиційного клімату в межах кожного з них. Це зумовлюється тим, що особливості інвестиційного клімату визначають масштабність інвестиційних проектів, що реалізуються у відповідних транскордонних регіонах, чинять першочерговий вплив на пріоритетні напрями їхнього розвитку, а також забезпечують наявність позитивних стимулів для діючих та потенційних інвесторів щодо роботи на транскордонному ринку. Дослідження інвестиційного клімату, як середовища залучення іноземних інвестицій, проведення його оцінки є основою для розробки та реалізації стратегії розвитку транскордонних регіонів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Різні аспекти залучення прямих іноземних інвестицій, покращення інвестиційного клімату знайшли відображення у низці праць провідних українських вчених, зокрема І. Бланка, В. Василенка, А. Гальчинського, П. Гайдуцького, В. Гейця, С. Захаріна, І. Лукінова, В. Мамутова, А. Мокія, А. Степаненка, М. Чумаченка, Л. Шинкарука та багатьох інших.

Однак, проблеми удосконалення інвестиційного клімату, особливо в межах транскордонних регіонів, сформованих за участю прикордонних територій України та держав-членів Європейського Союзу, потребують постійного розгляду, аналізу та удосконалення.

МЕТА СТАТТІ

Дослідити особливості інвестиційного клімату транскордонного регіону та визначити основні напрями підвищення його привабливості.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Інвестиційний клімат є важливим чинником ефективної дії механізмів залучення прямих іноземних інвестицій у транскордонні регіони із країн Європейського Союзу. Відтак, його роль у контексті поглиблення інвестиційно-економічного співробітництва у транскордонних регіонах в умовах євроінтеграції суттєво зростає. При цьому ключовими ланками формування сприятливого інвестиційного клімату в межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, стають:

— розвиток прикордонної інфраструктури, насамперед — кількість та оснащеність переходів через державний кордон, розвиненість транспортних мереж і телекомунікацій, якість доріг і доступність придорожнього сервісу, розгалуженість мережі залізничних колій і модернізо-



Рис. 1. Складові інвестиційного клімату транскордонного регіону

ваність рухомого складу залізниць, наявність авіаційного сполучення між основними центрами транскордонного регіону, включаючи використання потенціалу малої авіації тощо;

— придатність природно-ресурсного потенціалу транскордонного регіону для ефективного використання в процесі реалізації транскордонних інвестиційних проектів, сприяння місцевої влади по обидва боки кордону у виділенні земельних ділянок, угідь та інших природних ресурсів для здійснення інвестиційних проектів;

— рівень інституційного забезпечення транскордонного співробітництва в межах транскордонних регіонів: наявність достатньої кількості підписаних міжрегіональних угод, успішність діяльності єврорегіонів, використання можливостей програм транскордонної співпраці, що фінансуються ЄС, узгодженість стратегічних орієнтирів розвитку прикордонних територій по обидва боки кордону, наявність розроблених інвестиційних пропозицій для закордонних інвесторів тощо;

— якість людського капіталу, зокрема вікова структура населення транскордонного регіону, рівень та соціальні стандарти його життя, стан здоров'я, наявність професійних навичок, трудова дисципліна, ділова культура, вміння спілкуватися іноземними мовами, здатність працювати із сучасними технологіями, володіння управлінськими та правовими знаннями, бажання вчитися й розвиватися тощо;

— розвиток транскордонного бізнесу, поширеність ділової ініціативи й підприємницької активності в транскордонному регіоні, наявність середовища потенційних контрагентів, дистриб'юторів і споживачів;

— ефективність фінансово-банківської мережі та системи небанківських фінансових установ у транскордонному регіоні, можливість проведення інвесторами швидких фінансових трансакцій, доступність кредитних ресурсів і якісних страхових послуг тощо;

— розгалуженість та якість науково-освітньої бази, наявної у транскордонному регіоні, спроможної готувати кваліфіковані кадри, здійснювати підвищення професійного

рівня та перепідготовку фахівців, формувати регіональне і транскордонне інноваційні середовища тощо.

Усі вищеперелічені складові інвестиційного клімату транскордонного регіону діють у тісному взаємозв'язку між собою, формуючи при цьому механізми синергетичного впливу на поведінку іноземних інвесторів, і впливають на прийняття ними рішень щодо пріоритетів реалізації інвестиційних проектів у відповідних транскордонних регіонах, обсягу вкладених інвестиційних ресурсів, сфери їхнього застосування тощо (рис. 1).

Досліджуючи характерні особливості інвестиційного клімату різних транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, слід акцентувати увагу на наявності як спільних, так і відмінних рис у становленні елементів кожного з них. Це зумовлюється специфікою еволюції економічного розвитку та динамікою формування зовнішньоекономічних відносин між господарськими комплексами України й сусідніх із нею країн ЄС, а також особливостями налагодження двота багатостороннього міжнародного

співробітництва між прикордонними регіонами цих держав.

Так, в українсько-польському транскордонному регіоні, де сьогодні відзначається найвищий рівень інвестиційно-економічної активності з-поміж усіх транскордонних регіонів, що діють на кордоні між Україною та ЄС, основною проблемою формування сприятливого інвестиційного клімату (а відтак і пріоритетним напрямом його поліпшення) є розвиток прикордонної інфраструктури.

Насамперед це стосується кількості прикордонних переходів та ефективності їхньої роботи. Адже сьогодні на українсько-польському кордоні, довжина якого становить 542,39 км, функціонує лише 12 міжнародних пунктів пропуску [1], з яких тільки один (Рава-Руська — Гребенне) обслуговує автомобільний і залізничний транспорт, охоплюючи як пасажирські, так і вантажні перевезення. Крім того, на цій ділянці кордону діє також п'ять суто автомобільних пунктів пропуску, чотири з яких є вантажно-пасажирськими (Устилуг, Ягодин, Краківець, Шегині), а один — пасажирським, з обмеженням вантажів до 7,5 т (Смільниця). До числа суто залізничних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні належать: Володимир-Волинський (вантажно-пасажирський), Мостиська (вантажно-пасажирський), Ізов (вантажний), Лудин (вантажний) і Стражава (вантажний) [2].

Таким чином, перетин кордону в межах українсько-польського транскордонного регіону може здійснюватися фактично лише в шести "вузлових переходах", кожен з яких об'єднує відповідні автомобільні та залізничні пункти пропуску:

— Володимир-Волинський / Устилуг / Лудин / Ізов (Волинська область, Україна) — Зосін / Стрижув / Грубешув (Люблінське воєводство, Польща);

— Ягодин / Римачі (Волинська область, Україна) — Дорогуськ (Люблінське воєводство, Польща);

— Рава-Руська (Львівська область, Україна) — Гребенне (Люблінське воєводство, Польща);

— Краківець (Львівська область, Україна) — Корчова (Підкарпатське воєводство, Польща);

— Мостиська / Шегині (Львівська область, Україна)
— Медика / Перемишль (Підкарпатське воєводство, Польща);

— Смільниця / Хирів (Львівська область, Україна) — Кросценко (Підкарпатське воєводство, Польща).

Тобто на ділянці українсько-польського кордону довжиною у 550 км функціонує лише шість повноцінних пунктів пропуску (один на 90 км), у той час, як на західному кордоні Польщі середня відстань між пунктами пропуску становить близько 20 км [3]. Залишає бажати кращого й рівень технічного оснащення цих прикордонних переходів.

Чисельність прикордонних пунктів пропуску в межах українсько-польського транскордонного регіону є надто низькою і на тлі інших транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС. Так, на ділянці кордону між Україною та Словацькою Республікою, довжина якої становить 97,852 км, діють два автомобільні, два пішохідні і три залізничні пункти пропуску, що в цілому відповідає європейським стандартам (відстань між ними становить у середньому близько 30 км). На ділянці українсько-угорського кордону, довжиною у 136,7 км, функціонує п'ять автомобільних переходів (три з яких суто пасажирські) і три залізничні (два з яких суто вантажні). Тобто в межах українсько-угорського транскордонного регіону середня відстань між пунктами пропуску приблизно така ж, як і в межах українсько-словацького (близько 30 км), і загалом відповідає нижньому рівню загальноприйнятих європейських стандартів.

І лише в межах українсько-румунського транскордонного регіону розвиток прикордонної інфраструктури потребує суттєвого покращення (зараз на українсько-румунському кордоні, довжина сухопутної ділянки якого становить 288,6 км, фактично функціонують лише 5 пунктів пропуску: три — в межах Закарпатської області, два — в межах Чернівецької [4], а це означає, що середня відстань між ними становить близько 60 км). І хоча цей показник є удвічі нижчим від мінімальної європейської норми, все ж він значно кращий, ніж для українсько-польського транскордонного регіону, через який, до того ж, проходять два транс'європейські транспортні коридори: № 3 (Брюссель — Ахен — Кельн — Дрезден — Вроцлав — Катовіце — Краків — Львів — Київ) [5] і Via Intermake (Гданськ — Варшава — Люблін — Львів — Одеса — Бухарест) [6].

Як наслідок, при перетині українсько-польського кордону виникає чимало проблем, які прямо або опосередковано ускладнюють реалізацію інвестиційних проектів у межах цього транскордонного регіону, погіршуючи тим самим його інвестиційний клімат.

Проблема недостатньої кількості прикордонних переходів знаходить своє відображення і в оцінках безпосередніх учасників транскордонного руху, а також експертів, інвесторів, туристів.

Насамперед відзначається те, що, незважаючи на проведення модернізації більшості існуючих переходів, яке відбулося протягом останніх років завдяки підготовці до Євро-2012, особливо з польського боку, це не призвело до суттєвого зменшення черг.

На необхідність розширення діючої мережі пунктів пропуску на українсько-польському кордоні наполягають і соціологи, які вивчають ситуацію в пунктах переходу польсько-українського кордону. Вони, зокрема, зазначають, що переїздив на польсько-українському кордоні зараз приблизно у 5 разів менше, ніж потрібно. Щоб досягти такого ступеня забезпечення переїздами, який був свого часу на польсько-німецькому кордоні, треба побудувати ще 32 нові переходи. При цьому не йдеться лише про великі пункти пропуску. Слід розвивати різні можливості

для перетину польсько-українського кордону. Адже сьогодні на ньому практично немає пунктів, де можна перетнути кордон пішки, на велосипеді, на човні — з суто туристичною метою. До цього слід додати інші перешкоди: проблему контрабандистів, особливо так званих "човників", які перевозять невелику кількість товару, перетинаючи кордон по декілька разів протягом одного дня і формують до 80% усього прикордонного руху. Як наслідок, відсоток тих, хто заробляє на перетині кордону, стає все більшим, а ті, хто не займаються "човниковим бізнесом", всіляко уникають неприємностей: або мусять летіти літаком, багаторазово здорожуючи вартість мандрівки, або залишаються вдома [7].

Особливо це стосується потенційних інвесторів, для яких проблема перетину кордону означає втрату дорогоцінного часу, а також свідчить про можливі подальші проблеми при транспортуванні через кордон сировини, обладнання, готових виробів. До того ж, стикаючись на кордоні з чергами, низькою якістю обслуговування, іншими незручностями, потенційні інвестори формують для себе негативний образ учасника прикордонної торгівлі (і транскордонного бізнесу загалом), що часто змушує їх відмовлятися від своїх намірів реалізовувати інвестиційні проекти в межах відповідних транскордонних регіонів.

Зараз українсько-польський кордон протягом року перетинається кільканадцять мільйонів разів, тоді як відповідно до потреб і з огляду на кількість населення він мав би перетинатись 50 мільйонів разів, що значно обмежує можливість активізації транскордонного бізнесу, в тому числі й у напрямі посилення інвестиційної діяльності. Ці цифри наводяться польськими експертами на основі порівняння прикордонного руху між Польщею й Німеччиною. Так, до моменту входження Польщі у Шенгенську зону польсько-німецький кордон перетинався 104 мільйони разів на рік. Враховуючи, що населення Німеччини (близько 80 мільйонів осіб) приблизно вдвічі більше, ніж в Україні, кількість перетинів польсько-українського кордону мала би бути також приблизно вдвічі меншою — тобто 50 мільйонів разів на рік, а не теперішні 15 мільйонів. Основними засобами ліквідації черг та поліпшення прикордонної інфраструктури дослідники вважають будівництво нових прикордонних переходів і посилення засобів боротьби з нелегальним перевезенням товарів, зокрема розбудову доріг, удосконалення прикордонної інфраструктури, підвищення якості інституційного забезпечення транскордонного співробітництва тощо [8].

Іншою проблемою інвестиційного клімату, яка є характерною для всіх транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, виступають наявні диспропорції в обсягах адміністративних повноважень і фінансових ресурсів органів місцевого самоврядування.

Провідні вітчизняні вчені з цього приводу відзначають, що сусідні з Україною держави Європи у процесі своєї інтеграції в ЄС пройшли стадію децентралізації, завдяки чому регіони та самоврядні органи отримали достатній обсяг адміністративних повноважень та фінансових ресурсів, у тому числі і для розвитку транскордонної співпраці. Як наслідок, у сусідніх з Україною державах ЄС основними суб'єктами міжнародної інтеграції в межах транскордонних регіонів виступають територіальні общини або місцеві власті, які здійснюють локальні чи регіональні адміністративні функції. Натомість в Україні основним суб'єктом міжнародних відносин є держава, а на регіональному рівні її представляють обласні державні адміністрації, що спричиняється до низки незручностей у процесі інституційного забезпечення розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і поліпшення інвестиційного клімату в межах транс-

кордонних регіонів. Насамперед це стосується кола повноважень відповідних посадових осіб, а також можливості підкріплювати укладені на транскордонному рівні угоди належними фінансовими ресурсами. Часто в українських посадовців виникають проблеми з оформленням короткотермінових відряджень за кордон для зустрічі з потенційними інвесторами та участі в робочих зустрічах. До того ж, їхній статус і не виборність посад посилюють ризики не прогнозованих кадрових ротаций, що для потенційних інвесторів означає втрату спадковості у прийнятті владних рішень на місцевому рівні та можливе порушення попередніх домовленостей [9].

Усе це погіршує інституційне середовище реалізації інвестиційних проектів у межах транскордонного регіону, призводить до зниження мобільності капіталу та економічних ресурсів.

На тлі описаних інституційних проблем у становленні сприятливого інвестиційного клімату в транскордонних регіонах, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, якість наявного в них природно-ресурсного потенціалу залишається достатньо високою. Насамперед це стосується їх географічного розташування, значного туристично-рекреаційного потенціалу, багатства пам'яток культури, а також покладів корисних копалин, що робить їх особливо придатними для залучення значних обсягів іноземних інвестицій та реалізацію спільних транскордонних інвестиційних проектів.

Слід, однак, зауважити, що ефективність використання наявного природно-ресурсного потенціалу в більшості транскордонних регіонів, сформованих на кордоні України з ЄС, знижується у зв'язку з недостатнім розвитком людського капіталу областей Західної України. Це знаходить відображення і в інвестиційному кліматі вказаних регіонів.

Основними чинниками погіршення якості людського капіталу виступають: низький рівень урбанізації, значні обсяги трудової міграції, старіння населення, зростання захворюваності тощо. Фахівці Національного інституту стратегічних досліджень, зокрема, відзначають: "Явище трудової міграції спричиняє появу нових соціальних проблем, вирішення яких потребує значних додаткових фінансових ресурсів та відповідних заходів органів державного управління, пов'язаних із вихованням "дітей — соціальних сиріт", а знецінення людського капіталу, яке стосується як загального (знання, навички, розумові звички, які люди отримують у системі формальної освіти), так і специфічного людського капіталу (знання і вміння, які працівники здобувають у процесі своєї виробничої діяльності безпосередньо на робочих місцях), стало одним із головних чинників різкого зниження продуктивності праці [10].

На цьому тлі інша складова формування інвестиційного клімату вищезгаданих транскордонних регіонів — розвиток їх фінансово-банківських систем — виглядає значно оптимістичніше. Це зумовлюється наявністю в українських областях, що входять до складу цих транскордонних регіонів, достатньої кількості банківських відділень і небанківських фінансових установ, у тому числі закордонних, які надають повний спектр банківсько-фінансових послуг суб'єктам підприємництва і фізичним особам.

Разом з тим, за рівнем розвитку науково-освітньої бази, як важливого чинника формування сприятливого інвестиційного клімату, прикордонні області Західної України, що входять до складу транскордонних регіонів, залишаються значною мірою диференційованими. Так, якщо в областях українсько-польського транскордонного регі-

ону налічується 103 організації, що виконують наукові дослідження й розробки, 32 вищі навчальні заклади III—IV рівнів акредитації, в яких навчаються 177 тис. студентів, то в областях українсько-румунського транскордонного регіону ці показники є майже удвічі нижчими: 57 організацій, 18 ВНЗ і 82,6 тис. студентів. В українсько-угорському та українсько-словацькому транскордонних регіонах, які з боку України представлені лише однією областю, ці показники ще в три-чотири рази нижчі, ніж для областей українсько-румунського транскордонного регіону: 15 організацій, що виконують наукові дослідження й розробки, 6 вищих навчальних закладів III—IV рівнів акредитації, 22,2 тис. студентів.

ВИСНОВКИ

Основними проблемами інвестиційного клімату транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, залишаються слабкий розвиток прикордонної інфраструктури, передусім з огляду на недостатню кількість прикордонних пунктів пропуску, невідповідне інституційне забезпечення інвестиційної діяльності, низька якість людського капіталу та проблеми в розвитку підприємницького середовища прикордонних регіонів, що виливається в інертність транскордонного бізнесу. Удосконалення також потребує наявна науково-освітня база, насамперед у контексті підвищення рівня інноваційної спроможності вказаних регіонів.

Література:

1. Державний кордон України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Державний_кордон_України
2. Пункти пропуску через державний кордон України на кордоні з Республікою Польща [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua/poland/ua/publication/content/29473.htm>
3. Вавринюк А. Нові прикордонні переходи / А. Вавринюк [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.volyn.com.ua/?rub=2&article=1&arch=552>
4. Митниці України та Румунії підписали низку угод про співпрацю [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://vidido.ua/index.php/pogliad/article/mitnici_ukraini_ta_rumunii_pidpisali_nizku_ugod_pro_spivpracju/
5. Міжнародні транспортні коридори [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародні_транспортні_коридори
6. Польсько-українське прикордоння: Середовище. Суспільство. Економіка [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://lnu.edu.ua/faculty/ekonom/Statistics/ukr/publ/prykord.pdf>
7. Шумейко Т. Кордон Польщі й України: усе гірше та гірше / Т. Шумейко [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.naszwybir.pl/index.php>
8. Шумейко Т. Кордон Польщі й України: усе гірше та гірше / Т. Шумейко [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.naszwybir.pl/index.php>
9. Янків М. Україна і Польща: стратегічне партнерство в системі геополітичних координат (політико-економічний та секторальний аналіз): Монографія. — Львів: Світ, 2011. — С. 225.
10. Потенціал конкурентоспроможності Західних регіонів України та проблеми його реалізації у посткризовий період. Аналітична доповідь [Електронний ресурс]. — Режим доступу: uiv-loda.at.ua/new/dopovid.doc — С. 42—43.

Стаття надійшла до редакції 25.03.2013 р.