

Тези виступу на круглому столі «Розбудова транспортної інфраструктури як рушій соціально-економічного розвитку регіонів Півдня України», 26.11.2019 р.

Я. А. Жаліло , д. е. н., с. н. с., заслуж. економіст України,
заступник директора
Національного інституту стратегічних досліджень

Проблема розбудови транспортної інфраструктури недаремно обрана для обговорення з регіональними експертами – оскільки для соціально-економічного розвитку Херсонщини її вигідне розташування на транзитних шляхах традиційно мало велике значення. Російська агресія на Сході України, втрата Криму створили ризик перетворення регіону на тупикову периферію. Чого допустити не можна. Проте транзитності притаманна незначна інклюзивність, вона залишає сам регіон поза увагою. Тому наразі варто йти далі.

Згідно сучасної концепції регіональної політики транспортна інфраструктура регіону розглядається нами у трьох аспектах:

По-перше, як засіб внутрішніх комунікацій в регіоні, консолідації регіональних ресурсів. Місцеві дороги - посилення капіталізації ресурсів завдяки диверсифікації можливостей їх реалізації.

- Зокрема – нові можливості реалізації продукції агрокомплексу регіону.
- Спроможність ефективніше використовувати морський ресурс.
- Засіб поширення ефекту зростання туристичних потоків від прибережних територій углиб регіону.
- Підгрунття консолідації громад, просування на шляху створення дієвих ОТГ, розвитку міжтериторіальної співпраці у різних сферах.

- До того ж, сам по собі транспортний комплекс – потужний генератор кластерів, які охоплюють виробництво та утримання рухомого складу, інфраструктури, логістику тощо.

По-друге, як засіб поліпшення комунікацій з іншими регіонами України та отримання на цьому додаткових стимулів регіонального розвитку. Зокрема, розкриття головних конкурентних переваг регіону: морегосподарського комплексу та агрокліматичного ресурсу.

- Важливе стратегування розвитку цих переваг на загальнонаціональному рівні, зокрема – в ДСРР, проведення комплементарних політик (Морська доктрина).
- Встановлення міжрегіональної кооперації для реалізації рушіїв розвитку (зокрема – транзитного потенціалу).
- Розширення місткості внутрішніх ринків за рахунок припливу споживачів з інших регіонів.

По-третє, як засіб відновлення міжнародного транзитного статусу, насамперед з використанням основного ресурсу – моря.

- Міжнародний транзит набагато критичніший щодо стану та технічного рівня транспорту та інфраструктури шляхів – але й робить привабливішими інвестиції у цей сектор. Тому важливий проектний підхід до розвитку цієї сфери.
- «Вузким місцем» української транспортної інфраструктури продовжує залишатися недостатня зв'язаність транспортних артерій: морські й річкові порти, автомобільні й залізничні шляхи не поєднані в єдину мережу, що сповільнює та здорожчує перевезення вантажів – відтак мультимодальність різко посилює транзитний потенціал.
- Потрібна зміна геостратегічних векторів – з горизонтального «Захід-Схід»+Крим + Росія - на вертикальний «Південь-Північ» та євроорєнтований. Відтак велике значення має політичний чинник, причому формування його двоспрямоване: міжнародна політика будується на рівні Центру, проте останнім часом зростає роль регіонів у макрорегіональних проєктах – і вони будують підґрунтя для «великої політики».

Зокрема, цікавими є проєкти, які можуть реалізуватися в рамках ГУАМ – як щодо власне чорноморської співпраці, так і щодо транспортного коридору між Європою та Євразією. Залучення до такого проєкту Японії (яка є стратегічним партнером ГУАМ) може стати певною альтернативою китайському проєкту «Ініціатива поясу та шляху».

Проте головним напрямком зовнішньоекономічної політики України є поглиблення євроінтеграції. Таким чином, використання транзитного потенціалу слід розглядати в рамках відповідних проєктів (Ініціатива «Трьох морів», «Балто-Чорноморський коридор», Дунайська стратегія, Карпатський єврорегіон).

Відтак важко переоцінити значущість факту створення Херсонського

офісу з євроінтеграції як першого пілотного проекту в Україні. Наразі важливо ефективно вибудувати його завдання.

- Завдання регіональних офісів – сприяння імплементації та освоєнню інструментів, які несе євроінтеграція, координація дій на регіональному рівні та комунікації з Центром. В тому числі – щодо реалізації макрорегіональних проектів.
- Дуже велике значення має сприяння надолуженню відставань щодо імплементації Угоди про асоціацію. Наразі згідно моніторингу КМУ найбільші відставання в реалізації УА у залежних від дій регіону напрямках: громадське здоров'я, сільське господарство, транспорт та інфраструктура, соціальна політика, екологія, захист прав споживачів.
- Нарешті, дуже важливою є робота із спільнотами – ОТГ, громадськими організаціями, представницькими органами – щодо запровадження інституційної готовності до євроінтеграції, якої наразі вельми бракує.

Ми готові співпрацювати з Херсонським офісом у цих сферах та сприяти поширенню позитивного досвід у його роботи.