

Лопата О.О.

Вплив стану інфраструктури Львівської області на розвиток її транскордонного співробітництва.

Проаналізовані проблеми залежності стану інфраструктури прикордонної території (на прикладі Львівської області) та розвитку її транскордонної співпраці. Аналіз елементів інфраструктури здійснено методом SWOT-аналізу.

Ключові слова: транскордонне співробітництво, інфраструктура, SWOT-аналіз, Єврорегіон.

Актуальність дослідження. Створення в Україні єврорегіонів як організаційної юридично закріпленої форми транскордонного регіонального співробітництва ставить перед Львівською областю ряд завдань із забезпечення адекватного функціонування та наявності об'єктів інфраструктури на території області.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дані питання не раз піднімалися, особливо в останні роки після проведеного в листопаді 2013р. саміту Україна-ЄС та ймовірного підписання угоди про асоціацію. Так багато матеріалів котрі частково висвітлюють дану проблематику було висвітлено під час проведення круглого столу на тему: «Єврорегіони як інноваційна форма розвитку транскордонного співробітництва України» 17 жовтня 2013 року. Також до розгляду даної проблематики активно залучаються такі вітчизняні вчені як Борщевський В.В., Митко А.М., Матвеев С. Е., Мікула Н. А., В. С. Реутов, Щерба Г.І. та ін.. Проте на жаль не було належної уваги приділено аналізу відповідності інфраструктури прикордонних регіонів для активного розвитку транскордонного співробітництва на їхній території.

Формування цілей статті. Основним завданням статті є аналіз взаємозалежності інфраструктури регіону та інтенсивності розвитку системи транскордонного співробітництва. Для прикладу регіону береться львівська область, а саме параметри розвитку її інфраструктури котрі наводяться за допомогою СВOT аналізу.

Історичний розвиток, та теперішнє географічне розташування сприяли тому що Львівська область як прикордонна робить особливий акцент на поглибленні транскордонного співробітництва з Польщею. Утворений 14

лютого 1993 року Карпатського єврорегіону, коли в угорському місті Дебрецен міністри закордонних справ України, Польщі та Угорщини підписали відповідний договір сприяло формуванню чіткіших напрямків розвитку транскордонного співробітництва. Проте реалізація економічного потенціалу, для Львівської області, такої форми транскордонної співпраці як Карпатський єврорегіон неможлива без реформи системи місцевого самоврядування в бік отримання останнім більшої автономії в питаннях формування та розподілу місцевих бюджетів.

Якщо взяти Карпатський єврорегіон зі сторони Європи, а саме Польщі (Підкарпатське воєводство), Словаччини (Кошицький та Пряшівський краї), Угорщини (медьє Боршод-Абауй-Земплен, Гайду-Бігар, Гевеш, Яс-Надькун-Солнок та Саболч-Сатмар-Берег) то можна прослідкувати чітку тенденцію по формуванню специфічної для транскордонної співпраці інфраструктури.

Специфіка інфраструктури прикордонних регіонів полягає у наявності таких специфічних компонентів зумовлюється їхньою транзитною здатністю, що вимагає особливих підходів до розбудови інфраструктурних елементів, передусім, збільшення пропускної здатності прикордонної інфраструктури, комунікацій, можливості обслуговування значно більших потоків людей, товарів, вантажів. За будь-яких умов розвиток прикордонної інфраструктури надає нового імпульсу розвитку цих територій, сприяє залученню іноземних інвестицій та створенню транспортних коридорів [2].

Отже, розвиток прикордонного регіону перебуває у прямій залежності від стану його інфраструктури – сукупності підсистем, служб, підприємств, допоміжних ланок і установ, які опосередковують, прискорюють та полегшують функціонування й розвиток прикордонної території. Тобто прикордонна інфраструктура – це система каналів зв'язку, через які переміщуються матеріальні, людські й фінансові ресурси, відбувається їхній розподіл в економіці прикордоння.

Інфраструктура становить основу, фундамент функціонування прикордонних областей, є їх внутрішньою структурою, що забезпечує цілісність та стабільність.

Високорозвинута інфраструктура прикордонної території сприяє її стійкому економічному й соціальному розвитку, усуненню перешкоджаючих інтеграції прикордонних проблем, підтримці історичних і культурних зв'язків цієї території [2].

Україна має розвинену мережу транспортних сполучень, що складається з 43,1 тис. км магістральних трубопроводів, 22,1 тис. км залізничних колій, 164,2 тис. км автомобільних доріг із твердим покриттям і 2,3 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів. На ринку працюють понад 58 тис. суб'єктів господарювання; 32 діючі аеропорти, 20 державних

морських і 10 річкових портів, шість залізниць, 97 авіа та близько 150 судноплавних компаній [3]. Станом на січень 2009 р. загальний вантажооборот країни становив 27 671,8 млн т/км, а сукупний пасажирооборот – 9 788,3 млн пас./км. На основі інформації Державної митної служби України за 2008 р. всіма видами транспорту перевезено 325 423,03 тис. т транзитних вантажів. За оцінками англійського інституту Rendall, наша держава має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг: 3,11 бала: з чотирьох пан'європейських транспортних коридорів три проходять територією України:

- коридор 3: Дрезден (Німеччина) – Вроцлав (Польща) – Львів (Україна) – Київ (Україна) – автомобільні шляхи та залізниця;
- коридор 5: Венеція (Італія) – Любляна (Словенія) – Будапешт (Угорщина) – Ужгород (Україна) – Львів (Україна) – Братислава (Словаччина) – Загреб (Хорватія) – Сараєво (Боснія і Герцеговина) – автомобільні шляхи та залізниця [3].

Для розвитку рівня інфраструктури Львівської області з метою підняття її рівня до європейськи сусідів запланований ряд індикативних проєктів [1]:

- Спільні ініціативи, спрямовані на регіональний маркетинг, промоцію торгівлі та інвестицій;
- Спільні ініціативи посередницьких структур для підтримки МСП (агенції розвитку, підприємницькі організації, торгово-промислові палати, професійні палати, технологічні парки, бізнес інкубатори тощо), спрямовані на покращення впровадження інновацій та підвищення рівня кваліфікації у бізнес-секторі;
- Спільні ініціативи, спрямовані на пошук практичних рішень із застосуванням досягнень світової науки у конкретному бізнес-середовищі;
- Спільні проєкти для заохочення та підтримки соціально-економічної та екологічної реабілітації технологічно змінених і забруднених територій;
- Спільні проєкти установ ринку праці, нацлені на підвищення мобільності та ефективності робочої сили.

При забезпеченні необхідної потужності і надійності інженерної інфраструктури у Львівській області основними проблемами є значне відставання інженерного забезпечення забудови, зношеність магістральних інженерних мереж і міських очисних споруд каналізації у таких потужних туристично-відпочинкових містах як Трускавець та Моршин, вичерпаність резерву електрозабезпечення й тепlopостачання існуючої забудови внаслідок нерівномірного розташування джерел тепlopостачання й електропостачання, а також значного росту потреби в цих ресурсах. На даний час ситуація з розвитком інженерної інфраструктури при проведенні СВOT аналізу (табл. 1) носить характер.

СВОТ аналіз елементів інженерної інфраструктури Львівської області

Сильні сторони	Слабкі сторони
Інженерна інфраструктура	
<ul style="list-style-type: none"> – протягом 2013-2014 років заплановано реконструювати та збудувати чотири ферми для ВРХ, тепличний комплекс, переобладнати для виробництва біоетанолу два колишні спиртові заводи; – для покращення умов проживання на селі на Львівщині затверджена і реалізується Програма розвитку сільських територій Львівщини на період до 2015 року яка охоплює заходи щодо розвитку соціальної, інженерної та виробничої інфраструктури села; – моніторинг „Стратегії розвитку Львівської області до 2015 року”; – порівняно добре розвинуті телекомунікаційні системи міст обласного значення; – великі можливості транспортного сполучення, залізничні мережі, автостради та газопроводи; – розвиток транспортної системи прикордонного типу; – наявність відносно розвиненої транспортної інфраструктури в гірських регіонах області; – розташування на території планованих та існуючих трансконтинентальних транспортних коридорів (дороги та залізниці), які поєднують Західну Європу з Азією. 	<ul style="list-style-type: none"> – відсутність надійного та безперебійного енерго - та водопостачання споживачів міських та сільських територій області; – використання інженерних та територіальних ресурсів за застарілими та неактуальними методиками з мінімальним вживанням ресурсозберігаючих технологій; – мінімальний спектр телекомунікаційних послуг в основній масі населених пунктів сільського типу; – неефективна система обліку водогосподарського комплексу; – функціонування виробництва теплової та електричної енергії на 94% потужності джерел. Тобто відсутність резерву потужності як такого; – технологічно застарілі технології використання природних ресурсів, та мінімізації впливу виробництва на навколишнє середовище; – джерела енергії функціонують виключно за принципом спалювання вуглеводнів; – система транспортування енергоресурсів орієнтовно 2013р. на 40% перебуває не рекомендованому для експлуатації стані внаслідок протермінованого ресурсу експлуатації; – мінімальний розвиток телекомунікаційних послуг в сільських територіях області та відсутність; – незавершений процес приватизації,

Сильні сторони	Слабкі сторони
	істотна частка великих державних підприємств; – декларативний характер прийнятих програм розвитку елементів інженерної інфраструктури регіону.

Для вирішення цих проблем котрі формують слабкі сторони інфраструктури пріоритетними завданнями є:

1. Забезпечення надійності функціонування інженерної інфраструктури області.

2. Розвиток інфраструктури водогосподарського комплексу:

- досягнення нормативного рівня очистки господарсько-побутових та поверхневих стоків першочергово в містах Львів, Стрий, Дрогобич, Трускавець;
- відновлення реалізації «Програми ремонту, реконструкції та розвитку водопровідно-каналізаційного господарства районів забудови в приватному секторі м. Львова, Дрогобича на період 2013-2017 р.» в частині водопостачання та забезпечення 100 % каналізування території приватної забудови міста з прокладанням мереж дощової каналізації та господарсько-побутової каналізації та будівництвом очисних споруд та насосних станцій.

Загалом у Львівській області спостерігається фізичне зношення мереж водопостачання та водовідведення, котре становить в районах 70%-87%. У Дрогобицькому районі загалом, та у Бориславі зокрема є найкатастрофічна ситуація із водопостачанням на Львівщині. Про це повідомив начальник головного управління житлово-комунального господарства Львівської облдержадміністрації Ігор Цейтлін. Втрати у мережах становлять близько 80 відсотків. Як зазначив Ігор Цейтлін, на жаль, за останній період ніхто цим катастрофічним станом не займався. За інформацією управління житлово-комунального господарства ЛОДА, друге місце у за незадовільним станом мереж водозабезпечення посідає Турківський район, особливо райцент. У цьому місті, у якому проживає 7 тисяч мешканців, відсутнє централізоване водопостачання і взагалі не існує очисних споруд. Загалом на реальну реконструкцію водовикористання фізичними особами потрібно необхідно 300 млн. грн.. Точних даних навести не можливо у зв'язку з реальною відсутністю балансового обліку об'єктів інфраструктури водокористування у львівській області в зв'язку з розбіжностями кошторисів комунікацій водопостачання закладених Польською стороною та їхнім переобліком проведеним вже в часи УРСР.

За даними головного управління житлово-комунального господарства

Львівської облдержадміністрації на 80% території сільської місцевості та сільських господарств обходяться без інженерних об'єктів обслуговування інфраструктури водопостачання та водовідведення.

За 2001 – 2011 роки "Укрсількомунгосп" з Державного бюджету на капітальні ремонти та заміну водопровідних і каналізаційних мереж сіл області виділено та освоєно 9,548 тис. грн. Цей обсяг є надзвичайно низьким порівняно з аналогічними періодами минулих років [5, с. 80].

Також необхідною умовою збереження конкурентоспроможності Львівщини є розвиток інфраструктури паливно-енергетичного комплексу на території регіону. Відповідно першочергово мають відбутися дії для отримання наступних результатів:

- збільшення виробництва теплової та електричної енергії зі створенням резерву потужності на джерелах;
- підвищення енергоефективності в виробництві, передачі та споживанні теплової та електричної енергії та структури її споживання (рис. 1);



Рис 1. Розподіл споживання теплової енергії 2012

- стабілізація та подальше зниження впливу енергоджерел на навколишнє середовище;
- підвищення ефективності використання природного газу;
- стійке постачання природним газом міських споживачів, насамперед населення та джерел енергопостачання;
- широке застосування в паливно-енергетичній галузі міст нетрадиційних джерел енергії, що виробляється без спалювання вуглеводнів;
- розвиток і реконструкція систем транспортування енергоресурсів;
- вивільнення територій, що зайняті повітряними лініями електропередач та відкритими електropідстанціями шляхом кабелювання.

Як передовий регіон розвитку інформаційних технологій Львівська

область займає в Україні позиції абсолютного лідера. Проте розвиток інфраструктури інформаційних технологій та зв'язку потребує ряду заходів для інтеграції до умов європейської конкурентоспроможності. Для цього першочерговим є ряд дій, а саме:

- безперерйне надання послуг телефонного зв'язку в тому числі місцевого телефонного зв'язку та міжміського та міжнародного телефонного зв'язку в сільських територіях області;
- розвиток місцевого телефонного зв'язку з використанням таксофонів в сільських територіях області;
- запровадження місцевого телефонного зв'язку з використанням засобів колективного доступу;
- розвиток послуг та мереж у сільських територіях, а саме в частинах:
- розвиток волоконно-оптичної мережі для забезпечення переведу АТС на цифрові технології;
- розвиток телекомунікаційної мережі та кабельного телебачення;
- забезпечення населення послугами поштового зв'язку високої якості з розширенням спектру послуг;

Відповідно для забезпечення покращення та розвитку водопровідного господарства необхідно:

- вдосконалення технологій та підвищення якості очищення стічних вод;
- підвищення надійності роботи системи водовідведення;
- підвищення енергоефективності і забезпечення раціонального використання матеріальних ресурсів.

Якщо звернути увагу на таку частину інженерної інфраструктури як газопостачання то на сьогоднішній день ситуація також є негативною. З урахуванням запланованих обсягів житлового будівництва та збільшення чисельності населення споживання природного газу на розрахунковий строк складатиме 7043,8 млн.м³/рік.

У порівнянні з аналогічним періодом минулого року, у першому півріччі 2013 року на 14,3% впав обсяг інвестицій у будівництво (до 16,5 млрд. грн.), на 52,8% - у транспортній галузі (до 5,8 млрд. грн.), на 9,6% - у сфері інформації та телекомунікацій (до 3,98 млрд. грн.). Львівська область відповідно отримала 9% інвестицій у телекомунікації, тобто 358,2 млн. грн.

При цьому на показники капітальних інвестицій вплинула відносно висока порівняльна база 2012 року, коли велася активна підготовка інфраструктурних об'єктів до проведення Євро-2012. Але при розподілі вищезгаданих інвестицій у сферу телекомунікації в рамках підготовки до Євро-2012, весь обсяг інвестицій (включно з запозиченими коштами в обсязі 29,85млн.грн.) було сконцентровано на модернізацію телекомунікацій в обласному центрі місті Львові. Згідно даних останнього всеукраїнського

перепису населення який проводився для Львівської області 05.12.2001(40,7%) та даних ЛОДА про недофінансування розвитку телекомунікацій у сільських територіях порівняно з міськими (75,4%) потреба сільської місцевості у обсягах інвестицій в сферу телекомунікацій складає 116,1 % від обсягів аналогічних інвестицій залучених у міські території. Кінцевий результат 415,8702 млн. грн. [5, с. 80].

Висновки з даного дослідження виходять з перспектив євроінтеграції Львівщини. Більшість об'єктів інфраструктури не відповідають стандартам Карпатського єврорегіону, а отже в процесі поглиблення співпраці може втрачатися внутрішні переваги єврорегіону. Проте ресурсний потенціал дозволить залучити необхідні фінансові вливання а першу чергу для організації та підтримки виробничої та інноваційної інфраструктури. Слід в подальших дослідженнях приділити більшу увагу саме дослідженню окремих ланок інфраструктури області в контексті її конкурентоспроможності як структурної одиниці Карпатського єврорегіону.

Список використаних джерел

1. Програма транскордонного співробітництва Польща-Білорусь-Україна 2007-2013 затвердженої рішенням Європейської Комісії № К (2008) 6411 від 6 листопада 2008 р. [Електронний ресурс] // 2008 – С. 92 Режим доступу: http://www.pl-by-ua.eu/upload/ua/PL-BY-UA_ukr.pdf

2. Мілашовська О. І. Особливості розвитку інфраструктури в прикордонних областях та шляхи її вдосконалення / О. І. Мілашовська // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки 2009р. – С. 282

3. Сидорук М. В., Мандрик І. П. Транспортна інфраструктура як фактор розвитку транскордонного співробітництва прикордонних територій України / М. В. Сидорук, І. П. Мандрик // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Міжнародні відносини – 2009 – № 4, – С. 83

4. Інженерна інфраструктура та інженерна підготовка території/ "Київгенплан" Київ 2012: [Електронний ресурс] / Режим доступу.: <http://www.kievgenplan.grad.gov.ua/ua/tekstovy-material/15-generalny-plan/74.html>

5. SWOT-аналіз соціально-економічного розвитку Львівщини / НАН України Інститут регіональних досліджень / Львів 2013 / . – С. 112 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу.: <http://loda.gov.ua/wp-content/uploads/2013/07/SWOT-2013.doc>

Лопата О.О.

**Влияние состояния инфраструктуры Львовской области
на развитие ее трансграничного сотрудничества**

Проанализированы проблемы зависимости состояния инфраструктуры приграничной территории (на примере Львовской области) и развития ее трансграничного сотрудничества. Анализ элементов инфраструктуры осуществлено методом SWOT-анализа.

Ключевые слова: трансграничное сотрудничество, инфраструктура, SWOT-анализ, Еврорегион.

Lopata O.O.

**Impact of the infrastructure in Lviv region on the development
of cross-border cooperation**

The problems depending on the infrastructure of the border area (for example, Lviv region) and the development of cross-border cooperation. Analysis of infrastructure by method SWOT-analysis.

Keywords: cross-border cooperation, infrastructure, SWOT-analysis, Euroregion.