

Напрями підвищення ефективності використання інфраструктурного потенціалу прикордонних територій Львівської області

Визначені недоліки, причини і перешкоди та обґрунтовано пріоритетні напрями підвищення ефективності використання інфраструктурного потенціалу розвитку прикордонних територій Львівської області.

Ключові слова: прикордонні території Львівської області, потенціал розвитку інфраструктурного потенціалу, досвід розвинених сусідніх країн.

Попри нагромаджені протягом років незалежності, у тому числі при підготовці до Чемпіонату Європи з футболу 2012 р., потенціал прикордонних територій західних областей України, його використання недостатньо ефективне, що обмежує можливості соціально-економічного розвитку цих територій. Останнє особливо важливе, зважаючи на стратегічне розташування прикордонних територій.

Проблеми формування інфраструктурного забезпечення транскордонних територій розглянуті у дослідженнях таких науковців, як З. В. Герасимчук [2], І. Є. Журба [4], В. В. Третяк [10], Є. В. Рябінін [7], С. В. Хобта [12], С. С. Троян [11], О. М. Лютак [5], Н. А. Мікула [6], Б. М. Юськів [13], Є. Б. Тихомирова [9] та ін.

Проте, попри значний істотний перелік науковців, що здійснюють дослідження в аналізованій тематиці, недостатньо опрацьованими залишаються питання використання та розвитку нагромадженого інфраструктурного потенціалу прикордонних територій України. Значної актуальності набуває дослідження цих питань у межах Львівської області, яка безпосередньо межує з ЄС і була залучена до проведення Чемпіонату з футболу Євро-2012.

За результатами експертного оцінювання стану та процесу розвитку об'єктів інфраструктури прикордонних територій Львівської області протягом 2008-2013 рр. виявлено, що найвищий рівень зносу основних засобів спостерігається на об'єктах транспортної інфраструктури (від 69% – на об'єктах шляхового господарства до 53% – на об'єктах авіаційного транспорту); вагомою залишається й зношеність мереж електропостачання (79% – у 2013 р.) та об'єктів інфраструктури збору й утилізації відходів (72%) [1].

© А. І. Мокій, М. І. Флейчук, О. І. Дацко, 2014.

Передумови соціально-економічного розвитку прикордонних територій Львівської області доволі обмежені через низку об'єктивних і суб'єктивних причин.

Недостатня ефективність використання потенціалу розвитку прикордонних територій західних областей України та невизначеність пріоритетів, засобів його розвитку підтверджується такими процесами і явищами: недостатньо повним використанням об'єктів транспортного обслуговування (автостанції, залізничні вокзали тощо); низькою якістю полотна та незадіяністю автомобільних шляхів; недовикористанням транзитного потенціалу; недостатнім забезпеченням зв'язком, Інтернетом і низьким рівнем їх використання; нерозвиненістю інституцій інфраструктури інноваційно-інвестиційної та підприємницької діяльності; недовикористанням інфраструктури соціальної сфери.

Як результат простежуються такі негативні наслідки.

1. Погіршення демографічної ситуації. За офіційними даними (без врахування чисельності нелегальних мігрантів за кордоном) у Сокальському районі кількість наявного населення у 2013 р. порівняно з 2002 р. зменшилася на 4,7% (з 98,1 тис. до 93,5 тис. ос.), у Старосамбірському – на 4,9% (з 82,2 тис. до 78,2 тис. ос.), Мостиському – на 7,4% (з 61,9 тис. до 57,3 тис. ос.). При цьому загальне зменшення чисельності населення Львівської обл. у 2012 р. становило лише 3,3%. Якщо в середньому по області щільність населення у 2013 р. становила 116,4 ос. на км², то середній показник у прикордонних районах складав всього 70,0 ос. (варіював від 59,6 ос. у Сокальському до 84,6 ос. на км² – у Жовківському районах). В окремих районах спостерігався негативний природний приріст населення: у Мостиському – –73 ос. (або –1,3 ос. у розрахунку на 1000 наявного населення); Сокальському – –132 ос. (–1,4 ос.); Старосамбірському – –200 ос. (–2,6 ос.). Якщо середній коефіцієнт смертності дітей у віці до одного року на 1000 народжених живими по області становив 7,7, то у Мостиському районі – 10,4 ос., а у Сокальському – 8,1 ос.

2. Зниження показників рентабельності суб'єктів господарювання, зменшення їх частки у загальних показниках реалізованої продукції відносно загальнообласних показників. Частка збиткових підприємств та організацій у 2012 р. у Жовківському районі становила 31,5% (порівняно з 2010 р. збільшилася на 3,4 в. п.), Мостиському – 32,5% (5,4 п. п.), Старосамбірському – 25,0% (2,4 п. п.), Яворівському – 43,5% (9,5 п. п.) і лише у Сокальському районі спостерігалось зменшення аналізованого

показника на 6,3 п. п., проте відповідний показник усе рівно перебував на критично високому рівні – 24,5%.

3. Погіршення стану довкілля. Попри те, що, на перший погляд, не спостерігається істотного зростання викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами забруднення (за винятком Сокальського району, де відповідний показник у 1995 р. становив 2,3 тис. т, а у 2012 р. зріс до 29,5 тис. т), проте відповідні викиди через перусувні джерела забруднення негативно впливають на екологічний стан у регіоні. Зокрема, обсяги викидів у 2012 р. у Жовківському районі зросли у 1,5 разу (4,8 тис. т), Мостиському – у 2,0 разу (2,3 тис. т), Сокальському – в 1,6 разу (3,9 тис. т), Старосамбірському – у 3,1 разу (3,1 тис. т) і Яворівському – в 1,9 разу (4,8 тис. т). Як негативну варто оцінювати й тенденцію до вагомого збільшення обсягів відходів у спеціально відведених місцях або об'єктах і на території підприємств, зважаючи на недостатню ефективність застосовуваних технологій зберігання відходів або їх цілковиту відсутність. Для прикладу, згаданий показник у 2012 р. порівняно з 2000 р. зріс у Жовківському районі на 83,2 тис. разу і дорівнював 10,2 млн т, у Мостиському – 12,5 тис. разу (0,3 млн т), у Сокальському – 1,1 тис. разу (110,2 млн т), у Старосамбірському – 1,3 тис. (1,3 тис.), у Яворівському – 42,1 млн разу (42,1 млн т).

4. Низькі темпи соціально-економічного розвитку регіону (навіть порівняно з іншими районами). Попри те, що в досліджуваних районах сконцентровано 33,0% населених пунктів, 29,8% загальної площі, 18,2% наявного населення області, доходи місцевих бюджетів у 2012 р. не перевищували 15,6% від загальних доходів Львівської області, обсяг реалізованої продукції – 9,5%, капітальні інвестиції – 6,3%, введення в експлуатацію загальної площі житла – 13,7%, обсяги вантажообороту, попри на прикордонне розташування, – 3,8%, обсяги пасажирообороту – 13,1%, обсяги роздрібного товарообороту – 9,7%, обсяги прямих іноземних інвестицій (акціонерний капітал) – 7,8%, експорт товарів і послуг – 15,6%, імпорт товарів і послуг – 5,7%, середньорічна чисельність найманих працівників – 7,4%. Загалом три з досліджуваних прикордонних районів належать до районів з найнижчим рівнем розвитку в області (Жовківський, Яворівський і Старосамбірський), два – до середнього рівня розвитку. Загалом досліджувані райони належать до депресивних територій.

Негативна динаміка соціально-економічного розвитку досліджуваних районів відображається у таких тенденціях:

4.1. Погіршення фінансових показників регіону. За 2005-2011 рр. негативне сальдо бюджету спостерігалось у 2005 р. у Сокальському районі

(-1,5 млн. грн), у 2010 – у Мостиському (-0,9 млн грн) та Старосамбірському (-0,4 млн грн), у 2011 – у Жовківському (-3,4 млн грн), Сокальському (-0,3 млн грн), Яворівському (-2,7 млн грн). У той же час, частка одержаних офіційних трансфертів з Державного бюджету України становила 33,9% (з них 44,2% дотації і 20,9% субвенції до загальної суми відповідних офіційних трансфертів).

4.2. Нераціональна структура капітальних інвестицій, з переважанням інвестицій у житлове будівництво. У 2012 р. в структурі капітальних інвестицій за видами активів у всіх прикордонних районах частка інвестицій у житлове будівництво: коливалася від 34,6% загального обсягу у Сокальському районі до 68,0% – у Мостиському. Друге місце займали капіталовкладення в будівництво нежитлових споруд – від 11,4% у Старосамбірському до 18,3% у Сокальському районі. Частка коштів, що інвестувалася у машини та обладнання, транспортні засоби, земельні ресурси, довгострокові біологічні активи рослинництва та тваринництва, інші матеріальні та нематеріальні активи (загалом середнє значення по прикордонних районах становило всього 5,0%, що підтверджує екстенсивний тип розвитку аналізованих територій).

4.3. Погіршення рівня соціальних показників розвитку територій. У 2013 р. індекс рівня зареєстрованого безробіття у Жовківському районі збільшився в 1,3 разу порівняно з 2012 р., у Сокальському та Мостиському – в 1,2 разу, а Старосамбірському та Яворівському – в 1,1 разу. При цьому, коефіцієнт вибуття найманих працівників у 2012 р. у Жовківському районі перевищував коефіцієнт прийняття на 5,6 п. п., у Мостиському – на 3,6 п. п., Сокальському – на 3,6 п. п., Старосамбірському – на 3,7 п. п. і в Яворівському на 3,2 п. п.

Наповнюваність дошкільних навчальних закладів на прикордонних територіях Львівської області у 1995 р. становила 75,2 дітей на 100 місць (середній показник по області – 69,0 дітей на 100 місць); у 2012 р. – 144 дитини на 100 місць. У Старосамбірському районі цей показник коливався від 200 дітей на 100 місць у сільських до 202 дітей – у міських поселеннях.

Чисельність оздоровлених у санаторно-курортних та оздоровчих закладах у Жовківському районі зменшилася з 750 осіб у 1995 р. до нуля у 2011 р.; у Сокальському з 5,1 тис. ос. до 269 ос., Яворівському – з 7,9 тис. до 6,1 тис. ос. Загалом, з 2000 р. у Жовківському, Мостиському та Старосамбірському районах не було оздоровлено жодної людини, при тому, що останній район знаходиться у рекреаційно-привабливій екологічно чистій гірській місцевості. Зазначимо також, що згадана

тенденція відбувалася на тлі загального збільшення ліжко-місць у санаторно-курортних та оздоровчих закладах, зокрема Сокальського району з 250 од. у 1995 р. до 450 од. у 2011 р. В інших районах спостерігалось значне зменшення цього показника з 341 од. до 20 од. у Жовківському, з 130 од. до 20 од. у Мостиському, з 1510 од. до 1097 од. у Старосамбірському районі протягом 1995-2011 рр. ліжко-місця взагалі не вводилися в експлуатацію.

Середній показник забезпеченості ліжко-місцями в закладах охорони здоров'я населення у 1995 р. у досліджуваних районах становив 75,1 ліжок на 10 тис. населення (при середньообласному – 107,7 ліжок); у 2012 р. зменшився до 58,2 ліжка на 10 тис. ос. (у області середній показник становив 96,0 ліжок на 10 тис. осіб). Одночасно, спостерігалось підвищення рівня забезпеченості населення лікарями – від 20,5 лікарів на 10 тис. населення у 2000 р. (середній показник по області – 51,8 лікарів) до 26,1 лікарів на 10 тис. населення – у 2012 р. У цей період на тлі зменшення абсолютної чисельності наявного населення спостерігалось збільшення кількості інвалідів: у Жовківському районі на 31,4%, у Мостиському – на 5,5%, у Сокальському – на 45,4% (що може бути пов'язано зі збільшенням виробничих травм на шахтах району), у Старосамбірському – на 19,0% та у Яворівському – на 27,5%.

4.4. Зменшення обсягів зовнішньоекономічної діяльності. Обсяг прямих іноземних інвестицій у розрахунку на одну особу у Старосамбірському та Мостиському районах – один з найнижчих в області (0,2 та 25,6 дол. США, відповідно) (табл. 1).

Яворівський, Жовківський та Сокальський райони належать до групи районів з нижчим від середнього рівня показниками (358,5,

Таблиця 1

Надходження прямих іноземних інвестицій (акціонерного капіталу)

Райони / роки	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	тис. дол. США						
Львівська область	11269,7	16312,4	6374,6	5152,7	3329,2	3638,6	8485,5
Жовківський	3263,9	3784,7	1493,4	1337,0	523,4	234,9	721,1
Мостиський	310,0	103,1	23,2	63,7	69,1	16,2	98,8
Сокальський	1931,9	357,4	2212,2	500,4	1765,2	3112,4	6943,3
Старосамбірський	24,5	–	–	3,9	7,9	–	–
Яворівський	5739,4	12067,2	2645,8	3247,7	963,6	275,1	722,3

Побудовано на основі: [8].

137,2 та 262,3 дол. США, відповідно). Тенденція до погіршення сальдо поточного рахунку спостерігалася практично у всіх прикордонних районах Львівської області протягом 2000-2012 р.: у Жовківському районі з 2,5 млн. до -64,4 млн. дол. США, у Мостиському з -1,9 млн. до -8,5 млн. дол. США, у Старосамбірському з 0,4 млн до 0,3 млн дол. США, у Яворівському з -13,6 млн до -61,5 млн дол. США.

Обсяги інвестицій у розрахунку на одну особу у 2012 р. у Жовківському районі зменшилися в 4,5 разу і становили 6,6 тис. дол. США, у Мостиському – у 3,0 разу (1,7 тис. дол. США), Сокальському – у 0,3 разу (74,2 тис. дол. США), Старосамбірському – 0,3 разу (74,2 тис. дол. США), Яворівському – у 8,0 разу (5,8 тис. дол. США).

4.5. Зменшення обсягів транспортних перевезень. Незважаючи, що на прикордонних територіях області розташовані чотири міжнародні автомобільні пункти перетину кордону МАПП («Краковець», «Шегині», «Рава-Руська» та «Смільниця»), два пункти перетину кордону залізницею («Рава-Руська» та «Мостиська»), діє один повітряний пункт перетину кордону – Міжнародний аеропорт «Львів», незадовільна якість транспортної інфраструктури призводить до погіршення показників транспортних перевезень. У 2012 р. обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом зменшилися у Жовківському районі у 12,4 разу порівняно з 1995 р., у Мостиському – у 13,1 разу, у Сокальському – у 45,9 разу, у Старосамбірському – у 24,5 разу, у Яворівському – у 6,6 разу. Вантажооборот автомобільного транспорту у 2012 р. у Мостиському районі зменшився з 15,3 до 4,1 млн. т / км (у 3,7 разу), у Сокальському – з 36,6 до 9,4 млн. т / км (3,8 разу), у Старосамбірському з 12,2 до 1,9 млн. т / км (у 6,4 разу), у Яворівському – з 50,1 до 44,4 млн. т / км (1,1 разу). Перевезення пасажирів автомобільним транспортом у цей період скоротилося у Мостиському районі – з 50,2 тис. до 12,4 тис. пасажирів (2,4 разу), у Яворівському – з 6054,7 тис. до 2136,8 тис. пасажирів (2,8 разу). Попри певні позитивні зрушення динаміки пасажирообороту автомобільного транспорту в інших досліджуваних районах, у Яворівському у 2012 р. спостерігалася зменшення в 1,4 разу до рівня 1995 р.

4.6. Незбалансований і потенційно депресивний характер розвитку сільського господарства. Незважаючи на те, що за офіційними даними станом на 2013 р. частка земель сільськогосподарського призначення у загальній структурі використання земельної площі становила від 44,3% у Яворівському районі до 74,0% – у Мостиському, сумарна частка досліджуваних районів у загальному обсязі продукції сільського господарства в усіх категоріях господарств станом на 2012 р. становила

лише 28,2%. Крім того, при середньому індексі зростання обсягу продукції сільського господарства в усіх категоріях господарств по області у 2012 р., порівняно з 2011 р. на 4,2%, в Жовківському районі цей показник становив всього 0,3%, в Сокальському – 0,4, а в Старосамбірському та Яворівському районах спостерігалось зменшення, відповідно, на 2,1% та 0,06%. Доцільно зауважити, що частка сільськогосподарських підприємств у загальному обсязі продукції сільського господарства у 2012 р. не перевищувала 16,8% (у рослинництві – 16,8%, у тваринництві – 15,9%), що вказує на неефективні інституційні умови функціонування.

Спостерігається різке зменшення поголів'я худоби та птиці в усіх категоріях господарств: у період 1995-2012 рр. – на 145,7 тис. голів (з 221,5 тис. до 66,8 тис. голів), при тому, що загальна кількість фермерських господарств не змінилася – 376 од. у 1995 р. та 375 у 2012 р.. Аналогічні негативні тенденції спостерігаються у рибному господарстві. Зокрема, при наявності розгалуженої мережі озер у Яворівському районі протягом 2005-2012 рр. промисловий вилов риби не проводився взагалі.

До основних чинників та факторів погіршення потенціалу розвитку прикордонних територій Львівської області віднесемо:

1. *Відсутність ефективних цільових антидепресивних програм і засобів розвитку прикордонних територій Львівської області*, що стає вагомою передумовою міграції населення, особливо молоді з сільських поселень. Загальна житлова площа гуртожитків прикордонних районів Львівської області, яка б могла використовуватися для молодих сімей або прибулих молодих фахівців, зменшилася у 2012 р. у 2,5 разу порівняно з 2000 р. (з 124,5 тис. до 50,6 тис. м²).

2.1. *Неузгодженість законодавчих ініціатив та розвитку інституційної інфраструктури підтримки підприємницької діяльності*. Як відомо, у 1998 р. був прийнятий Закон України Про спеціальну економічну зону «Яворів», відповідно до якого для забезпечення ефективного функціонування СЕЗ створено цілу низку інфраструктурних об'єктів. Після ліквідації пільг для інвесторів-суб'єктів СЕЗ у 2005 р. значна кількість крупних підприємств перемістили господарську діяльність з регіону (лише у 2007 р. 14 підприємств припинили виробничу діяльність, втрати бюджету у 2007 р. становили 21 млн грн.; у 2008 р. – 18 млн грн). Значна частина інфраструктури залишається невикористовуваною, зокрема потужності Автопорту «Краковець». Ліквідація суб'єктів господарювання обумовила необхідність закриття окремих об'єктів підприємницької інфраструктури, що стало передумовою зниження рентабельності функціонуючих підприємств, зменшення обсягів прямих іноземних інвестицій у

прикордонні райони, внаслідок недовіри інвесторів до державної політики: у Жовківському районі у 2012 р. цей показник зменшився в 4,5 разу порівняно з 2005 р. (з 3263,9 тис. до 721,1 тис. дол. США), у Мостиському – в 3,1 разу (з 310,0 тис. до 98,8 тис. дол. США), у Яворівському – у 7,9 разу (з 5739,4 тис. до 722,3 тис. дол. США), у Старосамбірському – з 24,5 тис. дол. США до нуля.

2.2. Погіршення рівня забезпечення населення підприємницькою інфраструктурою. Якщо в середньому по області у розрахунку на 10 тис. наявного населення у 2012 р. функціонувало 68 підприємств, то у прикордонних районах вдвічі менше (37 од.). Причому цей показник коливався від 22 од. у Старосамбірському до 52 од. – у Жовківському районі. У прикордонних районах спостерігається істотне скорочення забезпеченості населення торговою площею роздрібною торгівлі. У 2012 р. у Жовківському районі цей показник зменшився в 1,7 разу і становив 529 м² на 10 тис. мешканців, у Мостиському – в 1,6 разу (1009 м²), Сокальському – в 1,7 разу (887 м²), Старосамбірському – в 1,8 разу (755 м²), Яворівському – в 2,1 разу (562 м²). Аналогічно, щодо забезпеченість місцями в об'єктах ресторанного господарства: якщо у 2000 р. середній зазначений показник у прикордонних районах становив 370,6 місць на 10 тис. ос. (по області 484 місць на 10 тис. ос.), то у 2012 р. – лише 202,0 місць на 10 тис. ос. (по області 371 місце на 10 тис. ос.).

2.3. Недостатньо ефективне використання енергетичного потенціалу регіону та впровадження енергоощадних технологій. Незважаючи на існування в регіоні підприємств з видобутку вугілля, його частка у споживанні основних видів енергетичних ресурсів та продуктів перероблення нафти у прикордонних районах становить всього 4,8% до загальнообласного. Натомість, частка споживання дорожчих видів енергоресурсів таких, як газ природній становила 10,5%, бензин – 22,5%, газойль – 15,6%. Найбільше вугілля через розташування шахт, споживає Сокальський район (36,5% до загального споживання усіх видів палива), Старосамбірський лише – 7,1%, Мостиський – 4,4%, Жовківський – 3,3% та Яворівський – лише 0,6%. Для порівняння: у Польщі, де також видобувається вугілля, частка його споживання, порівняно з іншими первинними енергетичними ресурсами перевищує 55,0%. Висока частка споживання енергетичних продуктів є причиною гірших, ніж в інших районах області, фінансово-економічних результатів. Наголосимо, що у прикордонних районах використання альтернативних джерел енергії у промисловості та домашніх господарствах відсутнє.

3. Несформованість і неефективність політики захисту довкілля:

3.1. Відсутність дієвого контролю за дотриманням екологічних стандартів та політики стимулювання ведення екологічно безпечної підприємницької діяльності та ресурсоефективного чистого виробництва стало передумовою додаткових ризиків і загроз для екологічної безпеки та претензій з боку локальної влади, суміжних польських територій. Наголосимо, що саме створення підприємств для утилізації і переробки твердих побутових і спеціальних відходів, запровадження сучасних очисних технологій для протидії екологозагрозливій діяльності окремих промислових підприємств прикордонних територій, дозволить не лише створити нові робочі місця, підвищити якість довкілля, але й поетапно реалізовувати стратегію гармонізації сталого розвитку прикордонних територій України та Польщі.

3.2. Незбалансованість нагромаджених в прикордонних територіях обсягів відходів та інвестицій на охорону довкілля. Частка відходів у спеціально відведених місцях або об'єктах та на території підприємств у досліджуваних районах у 2012 р. становила 85,0% від загального показника по області, а частка інвестицій і поточних витрати на охорону довкілля лише 7,1% загальнообласного обсягу.

4. Недосконалість інституційного базису використання інфраструктури стратегічного планування розвитку прикордонних територій, зокрема з залученням представників територіальних громад, бізнесу до процесу розробки і реалізації стратегій, що стало причиною недостатнього забезпечення інфраструктурними об'єктами в одній сфері (у соціальній – показники місткості дошкільних закладів, ліжко-місць у лікарнях, розвитку інженерно-комунальних мереж) і надмірного в інших (житлове будівництво); недостатня промоція районів як потенційно інвестиційно привабливих об'єктів. Незважаючи на існування веб-сторінок кожної районної ради чи державної адміністрації на них відсутні паспорти району, масштабні інвестиційно-інноваційні програми, проекти, пропозиції для інвесторів.

4.1. Надмірна централізація бюджетного процесу, яка мінімізує податкові надходження в місцеві бюджети, особливо депресивних прикордонних регіонів, і обмежує можливості ефективного використання та розвитку існуючої інфраструктури; недостатній рівень фінансування створення, розвитку та підтримки об'єктів інфраструктури з державного і місцевих бюджетів переважно за залишковим принципом. Частка видатків на соціальний захист населення та соціальне забезпечення у досліджуваних районах у 2012 р. коливалася від 28,0% від загального

обсягу видатків місцевого бюджету у Сокальському районі до 35,9% у Яворівському; на освіту – від 38,1% у Яворівському до 37,2% у Старосамбірському; на охорону здоров'я – від 13,5% у Жовківському до 15,6% у Старосамбірському; на духовний і фізичний розвиток – від 3,9% у Яворівському до 4,7% у Жовківському районі. При цьому, загальна частка видатків прикордонних районів на інші потреби, у тому числі на оновлення фізичної інфраструктури та інноваційну діяльність, становила всього 15,3%.

Середня частка коштів з держаного і місцевих бюджетів у загальному обсязі капітальних інвестицій у 2012 р. не перевищувало 3,1%, які здійснювалися переважно за рахунок коштів населення на будівництво житла (46,9%) чи власних коштів підприємств (31,5%).

4.2. Неузгодженість темпів житлового будівництва та розвитку комунальної інфраструктури. Зважаючи на значну частку населення прикордонних районів, яке перебуває у статусі нелегальних мігрантів за кордоном і надсилає істотні грошові трансферти, переважно на купівлю житла, показник загальної житлової площі у досліджуваних районах у 2012 р. істотно зріс: у Жовківському районі зріс на 19% до 1995 р.; Мостиському – на 14%; Сокальському – на 12%; Яворівському – на 22%. Відтак, істотно зросла забезпеченість житлом населення у розрахунку на одного мешканця як у міській, так і у сільській місцевостях (розрахунково на понад 60%). При цьому, не враховується недостатня потужність комунальних мереж: станом на кінець 2012 р. у міських поселеннях, при загальному стані забезпеченості в області мережами водопостачання на 87,7%, середній показник у досліджуваних районах – 61,9%, каналізацією відповідно – 87,7% та 61,6%, опаленням – 75,3% та 54,2%, ваннами (душовими) – 81,8% і 57,2%, газом – 91,4% та 73,7%, гарячим водопостачанням – 74,2% та 42,7%, підлоговими електроплитами 3,7% та 0,48%. Гірше становище у сільських поселеннях: при загальному показнику забезпечення в області водою на 33,7% (у досліджуваних районах середній показник становить 24,5%); каналізацією – на 32,2% і 20,9%; опаленням – на 32,5% і 26,4%; ваннами (душовими) – на 29,3% і 18,6%; газом – на 83,7% і 81,4%; гарячим водопостачанням – на 24,7% і 10,6%; підлоговими електроплитами – на 0,2% і 0,1%. При цьому, у міських поселеннях обсяги виконаних будівельних робіт у 2012 р. зросли порівняно з 2000 р. у Жовківському районі у 20,1 разу (у сільських – у 2,1 разу), Мостиському – 2,1 разу та 2,9 разу, Сокальському – 8,5 разу та 1,6 разу, Старосамбірському – 4,5 разу та 1,5 разу, Яворівському – 4,2 разу та 3,1 разу.

4.3. Низька ефективність соціальної політики. Жовківський та Мостиський райони належать до районів області з найнижчою середньомісячною заробітною платою (відповідно, 2,03 та 2,08 тис. грн; Старосамбірський та Яворівський райони – до районів з показником нижчим від середнього (2,12 та 2,17 тис. грн). Лише у Сокальському районі з гірничодобувними підприємствами спостерігається найвища заробітна плата – 3,1 тис. грн. Зауважимо, як відомо, що працівники гірничодобувної галузі одержують більшу зарплату за рахунок дотацій з Державного бюджету України.

При тому, що загалом показник охоплення дітей дошкільними навчальними закладами збільшується: у 2000 р. в середньому по досліджуваних районах 20,2% (середньообласний –23,1%); у 2012 р. – 35,9% (45,4%), причому у сільських поселеннях цей показник не перевищував 23,5%.

Незважаючи на те, що загальна чисельність населення у досліджуваних районах зменшилася на 2,5% (у 2012 р. – 462,1 ос.; у 2002 р. – 474,6 ос.), спостерігалось непропорційне зменшення кількісних показників розвитку об'єктів соціальної інфраструктури: кількість закладів культури клубного типу – на 9,4%, масових та універсальних бібліотек – на 18,2%, бібліотечний фонд масових та універсальних бібліотек – на 27,1% (зокрема, в Мостиському районі – 39,0%, в Яворівському районі – на 24,0% або з 756,0 тис. од. до 581,5 тис. од.).

4.4.1. Неузгодженість будівництва інфраструктурних об'єктів прикордонних регіонів України та сусідніх країн або неповне виконання умов масштабних міжнародних проектів (зокрема, у межах підготовки та проведення чемпіонату світу з футболу Євро-2012). До цього часу не було відкрито жодного із запланованих контрольно-пропускних пунктів; не було реалізовано концесійний проект побудови ділянки міжнародного транспортного коридору № 3 Краковець-Львів (проект повністю підготовлений до будівництва, вирішені питання відведення землі, завершені підготовчі роботи, але з боку державного управління України не було підтверджено гарантій для концесіонера і проект був призупинений); не реалізовано заплановані проекти щодо комунікаційних об'єктів (автомобільний шлях до КПП Смільниця – Кросценко (найкоротший із південних земель ФРН через Чехію, Словаччину в Україну); не побудовано під'їзних автошляхів до пунктів пропуску Угринів та Грушів (Україна), у той час, коли в Долгобичуві та Будомежі (Республіка Польща) були споруджені сучасні пункти пропуску) [3]. В сукупності це обумовлює зниження обсягів зовнішньоекономічної діяльності між Україною та зовнішніми партнерами з ЄС.

4.4.2. Недостатній рівень забезпечення, морально застаріле обладнання фізичної інфраструктури у порівнянні з аналогічними показниками Республіки Польща. Комунальна інфраструктура (системи водопостачання, водовідведення, водоочисні споруди, первинної переробки і утилізації сміття та побутових спеціальних відходів) потребує розширення та модернізації. Для порівняння, у 2012 р. на прикордонних територіях щільність мережі водопостачання становила від 5,8 км на 100 км² на українських прикордонних територіях Львівської обл. до 275 км на 100 км² у прикордонних регіонах Польщі. Щільність каналізаційної мережі з українського боку становила від 2,5 до 10 км на 100 км², з польського – від 4,0 до 54,7 км на 100 км².

Як зазначалося, при достатньо істотних абсолютних значеннях частки досліджуваних районів в загальнообласних, частка протяжності газових мереж становить 26,4% (до загального показника по області), водопровідних – 14,5%, каналізаційних – 10,9%, теплових та парових – 8,9%. Обсяг капітальних інвестицій у розрахунку на одну особу у 2012 р. був найнижчим в області у Старосамбірському та Мостиському районах (до 1000 грн), Сокальському (1,8 тис. грн), Яворівському та Жовківському (відповідно, 2,0 тис. та 2,1 тис. грн).

В прикордонних регіонах Львівської області користування Інтернетом не набуло достатнього поширення. Для порівняння, частка житлових осель у Польщі з доступом до Інтернету у 2012 р. в прикордонних регіонах становила 30%, в Україні – 15%, в середньому по ЄС – 63%. Інфраструктура стаціонарного телефонного зв'язку також недостатньо розвинена: у 2012 р. у прикордонних територіях Польщі кількість номерів стаціонарного телефонного зв'язку у розрахунку на 100 мешканців становила 32 од., в Україні – 5,6 од., ЄС – 50 од.

4.5. Низький рівень якості автошляхового покриття та недостатнє фінансування розвитку транспортної інфраструктури у прикордонних районах Львівської області негативно впливає на підприємницьку активність та ефективність використання транзитного потенціалу України. Найгострішою проблемою для всіх видів транспорту залишається високий рівень амортизації виробничих фондів, насамперед рухомого складу, невідповідність їх технічного рівня європейським вимогам, незначні обсяги інвестицій в технологічну модернізацію і розвиток. Зношуваність рухомого складу негативно впливає на кількісні та якісні показники транспортної діяльності, безпеку руху, стан довілля, стримує збільшення обсягів внутрішніх транзитних перевезень.

У 2013 р. Служба автомобільних доріг Львівської області подала пропозиції щодо виділення коштів на поточний ремонт автошляхів прикордонних регіонів. Проте були визначені мінімальні потреби враховуючи, що фактично всі автошляхи прикордонних районів (за винятком окремих міжнародних трас, що проходять через міжнародні пункти пропуску «Краковець» та «Рава-Руська») знаходяться в незадовільному стані і потребують не реконструкції, а будівництва. Для прикладу, для ремонту районного шляху сполучення Старий Самбір–Кобло у 2013 р. передбачено всього 200 тис. грн, а для ремонту гірського автошляху Тершів–Лаврів–Грозьова планували використати лише 300 тис. грн. (при цьому, що, за експертними оцінками, середня вартість будівництва одного кілометра якісного автошляхового покриття оцінюють у близько 1 млн дол. США). Після тривалого пікетування районної ради жителями м. Хирів Старосамбірського району Львівської області у місті збудували всього лиш 10 км автошляхового покриття, що вказує на фрагментарність дій місцевої влади і відсутність державної політики створення сучасної транспортної інфраструктури для з'єднання автошляхів з європейськими транспортними коридорами, які, пролягають через територію прикордонних територій Львівської області.

Існуюча транспортна інфраструктура, зокрема автошляхи потребують покращення не лише якості, а й щільності. Для порівняння, щільність мережі доріг у польських субрегіонах від 40 до 78 км доріг на 100 км), в українських прикордонних районах – від 25 до 38 км на 100 км². Потребує докорінної модернізації залізничне покриття, яке істотно відрізняється від польського (відповідність до стандартів залізничних перевезень).

4.6. Відсутність дієвої стратегії розвитку інфраструктури агропромислового комплексу (АПК). Спостерігається загрозлива тенденція зменшення площ сільськогосподарських угідь господарств АПК у досліджуваних районах: площа угідь у 2012 р. зменшилася на 41,4 тис. га, порівняно з 1995 р., при цьому, кількість сільськогосподарської техніки у сільськогосподарських підприємствах в 2000-2012 рр. сумарно по всіх районах зменшилася на 3200 од., у тому числі у Сокальському – в 3,4 разу (з 948 од. до 275 од.), у Старосамбірському – в 6,6 разу (з 477 до 72 од.). Загалом, у прикордонних районах Львівської області посівні площі у цей період зменшилися на 48,9 тис. га (з 225,5 тис. до 176,6 тис. га).

Перспективними напрямами підвищення ефективності використання потенціалу розвитку прикордонних територій Львівської області є:

1. Розробка та реалізація місцевими органами влади стратегічних програм розвитку депресивних територій прикордонних районів об-

ласті із залученням науковців, представників органів місцевої влади, підприємництва, громадських організацій і територіальних громад.

2. Здійснення районними державними адміністраціями інвентаризації та моніторингу цілей і ефективності створення об'єктів інфраструктури у межах функціонування ВЕЗ «Яворів», «Курортполіс Трускавець», підготовки та проведення Євро-2012 та інших масштабних проєктів і розробка цільових регіональних програм підвищення ефективного їх використання і розвитку.

3. Стимулювання розвитку підприємництва у депресивних сільських поселеннях і малих містах прикордонних районів наданням суб'єктам господарювання преференцій щодо податків, які спрямовуються у місцеві бюджети (податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки; збір за місця для паркування транспортних засобів; збір за провадження деяких видів підприємницької діяльності; туристичний збір; єдиний податок), реалізації проєктів державно-приватного партнерства (ДПП) з розвитку інфраструктури підприємництва і життєдіяльності в прикордонних районах.

4. Підвищення енергетичної незалежності територій шляхом стимулювання з боку обласних рад і районних державних адміністрацій використання вугілля власного видобутку та альтернативних ресурсів підприємствами і приватними господарствами, проведення інформаційної кампанії щодо необхідності та можливостей запровадження енергоощадних технологій серед суб'єктів господарювання та населення.

5. Реалізація проєктів державно-приватного партнерства між місцевими органами влади та суб'єктами господарювання з інфраструктури первинної переробки та утилізації твердих побутових і спеціальних відходів запровадженням ресурсо-ефективного і чистого виробництва технологій в окремих промислових і агропромислових підприємствах прикордонних територій.

6. Підвищення технологічності й екологічної безпеки інвестицій, особливо в охорону довкілля у районах, де сконцентровано значні обсяги відходів різних видів, шляхом надання пільг, зокрема щодо податків, які спрямовуються до місцевих бюджетів, інвесторам, що інвестують у пріоритетні для району галузі з дотриманням відповідного рівня екологічної безпеки.

7. Запровадження місцевими органами влади практики конкурсного, прозорого стратегічного програмування розвитку територій із залученням представників влади, територіальної громади, підприємницького середовища, релігійних, освітніх організацій для максимально ефективного використання потенціалу інфраструктури регіону; промоція прикордонних територій Львівської області як потенційно інвестиційно

привабливих через створення масштабних інвестиційно-інноваційних програм (паспортів) адміністративних одиниць і їх рекламування на сайтах органів влади цих регіонів.

8. Децентралізація бюджетного процесу (шляхом відрахування меншої частки з регіонів до Державного бюджету, з внесенням відповідних змін до бюджетного кодексу) та збільшення обсягів фінансування створення, обслуговування та розвитку об'єктів інфраструктури з місцевих бюджетів.

9. Проведення аудиту з боку відповідних структурних підрозділів Міністерства інфраструктури України на місцях з узгодження темпів житлового будівництва та можливостей комунальної інфраструктури на етапі затвердження погоджувальних документів щодо проведення житлового та промислового будівництва.

10. Покращення ступеня ефективності соціальної політики з боку Міністерства соціальної політики через підвищення рівня заробітних плат і забезпеченості жителів прикордонних територій Львівської області об'єктами соціальної інфраструктури (соціальне житло для молодих фахівців, дошкільні навчальні заклади, заклади середньої освіти, заклади середньої спеціальної технічної освіти, бібліотеки, медичні заклади, заклади культури клубного типу тощо), а також засобами та інструментарієм соціальних підприємств і механізмів державно-приватного партнерства.

11. Модернізація фізичної інфраструктури засобами місцевих органів влади, перегляд і вдосконалення нормативно-методичних вимог щодо забезпечення територій об'єктами інфраструктури (відповідно до вимог Спільного доробку ЄС у цій сфері) та узгодження її потужності з стратегічними програмами регіонального розвитку прикордонних територій України і Польщі на основі міжурядових або міжрегіональних угод, зокрема транскордонного співробітництва.

12. Підвищення якості автошляхового покриття засобами Міністерства інфраструктури України, у тому числі на основі концесійних договорів, і розвиток транспортної та логістичної інфраструктури на базі проектів ДПП, а також із залученням грантових коштів з країн ЄС, передбачених на такий тип партнерства. Досягнення оптимальної ефективності використання транзитного розташування території потребує розширення та модернізації швидкісних та об'їзних автошляхів, залізничних колій, залізничної та прикордонної інфраструктури, підвищення показників безпеки транспортних вантажних і пасажирських перевезень.

13. Розробка Міністерством аграрної політики України цільової просторово-секторальної інфраструктури АПК з врахуванням забезпечення районів земельними ресурсами, заходів протидії нецільовому вико-

ристанню земель сільськогосподарського призначення, поповнення та модернізація матеріально-технічної бази сільськогосподарського виробництва державних підприємств, розробка пільгових програм створення фінансової інфраструктури для приватних підприємств, лізингових компаній, експертно-консультаційних організацій у сфері виробництва сільгосппродукції.

Список використаних джерел

1. Mapping of the European Research Infrastructure Landscape Retrieved from <http://www.esf.org/serving-science/ec-contracts-coordination/meril-mapping-of-the-european-research-infrastructure-landscape.html>
2. Герасимчук З. В. Регіональна політика транскордонного співробітництва: механізм формування та реалізації / З. В. Герасимчук, О. М. Лютак. – Луцьк : Надстир'я, 2010. – 188 с.
3. Євро-2012: напрями реалізації нагромадженого потенціалу регіонального розвитку / В. І. Волошин, Т. Г. Васильців, А. І. Мокій, Н. А. Мікула [та ін.]. – К. : НІСД, 2012. – 136 с.
4. Журба І. Є. Транскордонне співробітництво країн Центральної та Східної Європи в умовах розширеного ЄС (питання теорії та практики) : монографія / І. Є. Журба ; Хмельницький національний університет. – Хмельницький, 2008. – 311 с.
5. Лютак О. М. Проблеми інформаційного забезпечення розрахунку транскордонних показників / О. М. Лютак // Актуальні проблеми економіки. – 2011. – №10(124). – С. 282.
6. Мікула Н. А. Пріоритети та механізми міжрегіональної та транскордонної співпраці для реалізації потенціалу розвитку, нагромадженого при підготовці та проведенні Євро-2012 : [аналітична записка] [Електронний ресурс] / Н. А. Мікула ; Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/982/>
7. Рябінін Є. В. Транскордонне співробітництво в системі процесів регіональної інтеграції України (політологічний аналіз) / Є. В. Рябінін ; Маріупольський державний університет. – Маріуполь, 2011. – 157 с. – Режим доступу : http://istfak.org.ua/files/raznoe/mon_Ryabinin.pdf
8. Статистичний щорічник Львівської області за 2012 рік [Електронний ресурс]: у 2-х ч. – Львів : Головне управління статистики у Львівській області, 2013. – Ч. 1. Львівська область. – 374 с. – Режим доступу : <http://lv.ukrstat.gov.ua/ukr/publ/2013/2012.rar>
9. Тихомирова Є. Б. Нормативно-правові засади транскордонного співробітництва України та країн СНД / Є. Б. Тихомирова // Науковий вісник [Одеського національного економічного університету]. – 2013. – Вип. 11 (76). – С. 139-146.
10. Третяк В. В. Проблеми теорії та практики розвитку інтеграційних зв'язків регіону : монографія / В. В. Третяк, Н. А. Куценко ; Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля. – Луганськ : Ноулідж, 2010. – 223 с.

11. Троян С. С. Україна у системі сучасного транскордонного співробітництва: соціополітичний аналіз / С. С. Троян // Панорама політологічних студій: Науковий вісник Рівненського державного гуманітарного університету. – Вип. 5–6. – 2011. – С. 30-41.
12. Хобта С. В. Політичний кордон: теоретичне бачення та буденне сприйняття (на прикладі східного українсько-російського державного кордону) / С. В. Хобта // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія: Соціологічні дослідження сучасного суспільства: методологія, теорія, методи : [зб. наук. пр.]. – Харків, 2012. – Вип. 999. – С. 114-120.
13. Юськів Б. М. Суб'єкти й об'єкти системи інформаційного забезпечення транскордонної співпраці / Б. М. Юськів // Слов'янський вісник. Серія: Історичні та політичні науки : зб. наук. пр. – Вип. 16. – Рівне : Рівненський гуманітарний університет, Рівненський інститут слов'янознавства Київського славістичного університету, 2013. – С. 240-244.

Mokiy A. I., Fleychuk M. I., Datsko O. I. Directions of efficient use increasing of infrastructure capacity border areas of Lviv region.

The paper identified weaknesses, causes and barriers and reasonably priority areas of Lviv region efficiency potential development of border areas increasing. Keywords: border territories in Lviv region, the potential development of infrastructure capacity, experience of developed neighboring countries.

Мокий А. И., Флейчук М. И., Дацко О. И. Направления повышения эффективности использования инфраструктурного потенциала приграничных территорий Львовской области.

Определены недостатки, причины и препятствия и обоснованы приоритетные направления повышения эффективности использования инфраструктурного потенциала развития приграничных территорий Львовской области.

Ключевые слова: приграничные территории Львовской области, потенциал развития инфраструктурного потенциала, опыт развитых соседних стран.