

УДК 338.49

Гудима Р.Р.

Оцінка базового рівня транспортної забезпеченості прикордонного регіону

В статті розглянуто забезпеченість транспортом західних прикордонних регіонів України. Проведено короткий аналіз рівня розвитку транспортної інфраструктури. Визначено основні проблеми, що перешкоджають ефективній реалізації транзитних функцій територій та запропоновано шляхи їх вирішення за рахунок використання переваг транскордонного співробітництва.

Ключові слова: інфраструктура, транспортна інфраструктура, автотранспортна інфраструктура, автошляхи, прикордонне співробітництво.

Постановка проблеми. Зміни в структурі і розташуванні галузей виробництва, в методах виробництва і каналах збуту призводять до зростання потреб в мобільності персоналу в секторі послуг. За наявності умов сприятливих умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталу й робочої сили через територію держави, все це призводить до зростання транснаціональних потоків, та приєднання країни до світового транспортного простору. Усі перелічені передумови наявні в нашій державі та її прикордонних регіонах, і утверджують її як активного суб'єкта міжнародних відносин.

У сучасних промислово розвинених країнах інфраструктурні мережі, розглядаються як важливі передумови для регіонального розвитку. Транспортна інфраструктура є необхідною умовою спеціалізації й комплексного розвитку прикордонних регіонів, формування територіально-виробничих комплексів локального та районуотворюючого значення. Вона сприяє територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами й усередині їх. Транспортні послуги діючи в якості посередника в міжнародній торгівлі, туризмі і соціальному розвитку, мають більш результативні економічні наслідки, порівняно з іншими секторами економіки. Без конкурентоспроможної транспортної інфраструктури неможлива інтеграція України в загальносвітову економічну систему.

Економічне зростання певної території значною мірою обумовлене функціональністю транспортної інфраструктури, яка здатна забезпечити дієвість переміщення та якісне обслуговування. Саме уздовж транспортної осі розвиваються промислово-урбаністичні центри й утворюються смуги економічної активності. Так само і в транскордонних відносинах роль безпосереднього комунікатора виконує швидка транспортна інфраструктура, яка й забезпечує дієвість і проникність державного кордону. Транспортна інфраструктура прикордонних територій якраз і є дотичною точкою взаємозв'язку національної складової з наднаціональними [3].

Таким чином, сучасна ситуація в транспортній інфраструктурі вимагає швидкого прискорення структурних перетворень на інноваційних засадах в економіці держави та в економіках прикордонних регіонів, як складових цілісної національної економічної системи. Варто відмітити, існування значних регіональних диспропорцій у розвитку транспортної інфраструктури, що обмежує можливості створення єдиного економічного простору країни та не дозволяє повною мірою використовувати транзитний потенціал країни.

Формування, прискорений розвиток і розміщення транспортної інфраструктури регіону зумовлюють необхідність поглибленого вивчення теоретичних, методологічних та прикладних аспектів дослідження її ролі, місця та впливу на функціонування економіки, особливо в умовах відновлення і економічного зростання країни та її регіонів.

Методологія оцінки інфраструктурного забезпечення окремого регіону повинна забезпечувати задоволення пріоритетних регіональних потреб та враховувати при цьому і загальнодержавні інтереси.

Аналіз останніх досліджень. Чимало вітчизняних науковців присвячують свої праці дослідженню питання рівня розвитку транспортного потенціалу – Бутко М., Пашенко Ю. та інфраструктурній забезпеченості – Мандрик І., Грицевич В., як ключа для економічного розвитку в умовах інтеграції країни у світову спільноту. Актуальність розгляду питання побудови оціночної моделі транспортної інфраструктури регіону підкреслює і той факт, що даний аспект ще недостатньо досліджений, особливо стосовно сфери послуг.

Саме тому метою статті є стисла оцінка рівня забезпеченості транспортною інфраструктурою прикордонних регіонів України, виявлення основних перешкод її підвищення та окреслення напрямів подальшого розвитку галузі.

Виклад основного матеріалу. Відсутність розвинутої транспортної інфраструктури є найбільш проблемною умовою укріплення економічного потенціалу регіонів і перешкоджає широкому залученню сучасного новітнього виробництва, його технічного та технологічного оновлення, широкого залучення до процесу виробництва ресурсної бази окремих регіонів, посилення зв'язків між виробничими та обслуговуючими галузями, укріплення господарських зв'язків між віддаленими та проблемними територіями та районами країни.

Особливе місце у регіональній внутрішньо- та зовнішньоекономічній інтеграції України, займають області прикордонного Карпатського регіону – Львівська, Закарпатська, Івано-Франківська та Чернівецька області.

Сьогодні для Карпатського регіону важливим є вирішення проблеми оптимальної забезпеченості мережею транспорту та зв'язку. Ефективне транспортне та забезпечення регіонів України передбачає виконання насамперед двох умов: створення необхідної кількості об'єктів транспорту та зв'язку у регіоні з урахуванням його площі, населення, виробничих та побутових потреб; забезпечення можливостей для використання існуючого потенціалу регіону та створення передумов для його нарощування. Потенційні можливості транспортного комплексу визначаються високим рівнем ефективності наявних ресурсів, що забезпечує певний резерв для задоволення зростаючих потреб регіону та розвитку самої транспортної системи без зміни обсягу залучених ресурсів [1].

На нашу думку, аналіз рівня розвитку та забезпеченості транспортною інфраструктурою території повинен містити комплексну оцінку гео економічних умов розташування регіону та аналіз рівня розвитку його транспортної інфраструктури.

В межах державного кордону Карпатський регіон має 44 перехідних пункти пропуску: 26 – залізничних, 14 – автомобільних, 4 – авіаційних.

Вантажні та пасажирські перевезення здійснюються в основному автотранспортом, чому сприяє розгалужена мережа автодоріг з твердим покриттям. Головні автодороги району – Київ–Львів–Перемишль, Київ–Чоп, Рахів–Хуст–Ужгород, Мукачеве–Ужгород, Львів–Берегово.

Щільність автомобільних доріг та щільність залізничних колій вважаються основними показниками розвитку інфраструктури області. Серед досліджуваних областей висока щільність шляхів на Львівщині – 376 км доріг з твердим покриттям на тис. км² території, де зосереджено 63% довжини міжнародних доріг.

Порівняно високим є цей показник у Чернівецькій області – 354 км/тис.км², що зумовлено історико- географічним чинником. Найбільша щільність залізничних колій – в Львівській та у Чернівецькій областях 59 та 51 км. колій на 1 тис. к м² площі. Сполучення з усіма міськими поселеннями тут здійснюється дорогами вищих категорій. Закарпатська та Івано-Франківська області мають нижчі показники щільності автошляхів – 261 і 300 км/тис.км² відповідно, що зумовлено природно-географічними особливостями їхньої території.

Ватро зазначити, що існує прямиий взаємозв'язок між наявністю міжнародних транспортних коридорів і розселенням населення Карпатських областей. Більше третини міських поселень розташовані в 25-кілометровій зоні навколо транспортних коридорів регіону; в основному це міста й селища міського типу Львівщини, Закарпаття та крайнього заходу Івано-Франківської області. Загалом близько 65% поселень знаходяться в 50-кілометровій зоні, і лише 15% на відстані більше 100 км від транспортних коридорів [2].

Основним показником, який визначає результативність функціонування транспортної системи, та, безумовно, є характерним саме для цієї галузі, виступає транспортна робота, яка залежить від обсягів перевезених вантажів і кількості пасажирів, а також середньої дальності їх перевезень. Для областей Карпатського регіону за останні 3 роки характерні наступні тенденції, зокрема обсяги пасажирських перевезень у 2012 р. скоротились на 23 млн. осіб (4 %) порівняно з 2010 р., що зумовлено скороченням сукупних витрат на даний вид послуг в країні загалом. Обсяги перевезень вантажів демонструють протилежну тенденцію, за порівнюваний період вони збільшились на 3,8 млн. тонн (16 %) (рис. 1, 2).

Проблеми інтенсивності розвитку транспортної інфраструктури є типовими не лише для України, а й для інших країн зі слабо розвинутою економікою.

Загалом еволюція транспортної мережі дуже сильно залежить від розміру регіону, її географії і щільності населення.

Для порівняльної оцінки транспортного забезпечення регіону використовується комплексний показник – коефіцієнт Енгеля, що розраховується за наступною формулою [1]:

$$K_E = \frac{L}{\sqrt{S \cdot P}}$$

де K_E – коефіцієнт Енгеля; L – довжина всіх транспортних

комунікацій регіону, км; S – загальна територія регіону, км²; P – чисельність населення регіону, тис.чол.

Даний показник характеризує забезпеченість регіону шляхами сполучення. Коефіцієнт Енгеля є порівняльним, тому для нього не наводяться нормативні показники. Основним недоліком коефіцієнта Енгеля нівелювання рівнем економічного розвитку регіону.



Рис. 1 Динаміка обсягів пасажироперевезень у областях Карпатського регіону за 2010-2012 рр., млн.ос.



Рис. 2 Динаміка обсягів вантажоперевезень у областях Карпатського регіону за 2010-2012 рр., млн.т побудовано за даними [5, 6, 7, 8].

Виходячи з цього, варто провести відносну оцінку забезпечення інфраструктурою певної території, використовуючи коефіцієнт Успенського, який дозволяє порівнювати транспортне забезпечення різних регіонів з урахуванням території, населення та

обсягів виробництва:

$$K_Y = \frac{L}{\sqrt[3]{S \cdot P \cdot Q}} \quad [2]$$

де Q – обсяг пред’явлених до перевезення вантажів, тис. тон.

Окрім того, використовують коефіцієнт Гольца, який виражає чисельність зв’язків між населеними пунктами:

$$K_Z = \frac{L}{\sqrt{S \cdot N}} \quad [3]$$

де N – кількість населених пунктів.

Досліджуючи регіональні аспекти розвитку транспорту, ми розрахували та порівняли зазначені коефіцієнти для областей Карпатського регіону України (табл.1). За даними таблиці 1 можна визначити, що найбільш забезпеченими транспортом є жителі Львівської та Чернівецької області, з урахуванням відповідних геодемографічних показників. В розрізі порівнюваних коефіцієнтів (Енгеля, Гольца, Успенського) тенденції аналогічні, які дозволяють стверджувати про відносність показників, що пояснюється найменшою площею та кількістю населення Чернівецької області, зокрема.

Таблиця 1

Базові показники визначення рівня забезпеченості транспортом областей Карпатського регіону

Показник Область	Коефіцієнт Енгеля	Коефіцієнт Гольца	Коефіцієнт Успенськог о	Густота мережі на 10000 жителів регіону
Чернівецька область	1,2	1,8	0,02	36119,1
Закарпатська область	1,0	1,4	0,01	31212,1
Івано-Франківська область	1,1	1,4	0,01	34008,7
Львівська область	1,3	1,5	0,01	37725,3

Джерело: складено за даними [5, 6, 7, 8].

Таким чином, згідно розрахованих коефіцієнтів, Карпатський регіон використовує потужний інфраструктурний комплекс, який був створений раніше, – це досить щільна мережа залізниць, автомобільних шляхів в розрахунку та одиницю площі та кількість жителів.

Проте дане порівняння дає змогу виділити ряд проблем у регіоні, які безпосередньо пов'язані з недостатнім використанням переваг транспортного потенціалу – вдале географічне розташування, сусідство з країнами ЄС (які беруть участь у фінансуванні програм розвитку галузі) тощо. До них в першу чергу варто віднести:

- недостатній рівень обслуговування населення транспортом загального користування;
- відставання розвитку транспортних технологій,;
- недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг;
- незадовільний рівень безпеки дорожнього руху;
- значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище;
- збитковість підприємств, особливо пасажирського, транспорту
- недостатнє фінансування державних програм розвитку транспорту.

В сучасних умовах транспортна галузь регіону задовольняючи лише базові потреби економіки у вантажо- та пасажирських перевезеннях, нехтує нормативними показниками щодо швидкості, якості і ефективності перевезень. Дані прогалини ставлять під загрозу можливість безперервного задоволення зростаючих потреб суспільства у транспортному обслуговуванні з боку національних та іноземних користувачів.

Висновки. Проблемним питанням для економіки країни та особливо її прикордонних регіонів є потреба вдосконалення транспортної інфраструктури, вирішення якого стане важливою передумовою досягнення високого ступеня зовнішньоекономічної рівноваги, за умови постійного економічного зростання.

Зокрема, було розглянуто забезпечення транспортною мережею областей Карпатського регіону, що дало змогу сформулювати такі головні напрямки та пріоритети її розвитку:

Підвищити транспортну освоєність малозаселених та гірських територій.

Забезпечити відповідність технічного стану автомобільних шляхів області міжнародним вимогам і стандартам.

Участь у розбудові міжнародних транспортних коридорів.

Розвиток пунктів пропуску через державний кордон.

Оптимізувати розподіл обсягів вантажних і пасажирських перевезень відповідно до пропускної здатності мережі.

Збільшення обсягів транзитних перевезень може стати також важливим фактором стабілізації та структурної перебудови транспортної інфраструктури як країни, так і прикордонних

регіонів, яка сьогодні потребує істотного вдосконалення та модернізації.

Чинниками, що зумовлюють необхідність трансформаційних процесів транспортної інфраструктури на заході України є наступні:

- вигідне геополітичне розташування;
- географічна близькість до міжнародних транспортних коридорів;
- тяжіння до існуючих або перспективних центрів ділового співробітництва;
- наявність багатосторонніх зовнішньоекономічних відносин з іншими державами.

Наявний рівень забезпеченості транспортною інфраструктурою виступає стимулюючим чинником розвитку прикордонних територій, що в поєднанні з транзитною позицією регіону сприяє розвитку транскордонного співробітництва. Відповідний рівень забезпечення регіону транспортною інфраструктурою впливає не лише на обсяг взаємних відносин, здійснених на міжнародному рівні, а й на їх якість.

На регіональному рівні варто проводити моніторинг стану транспортної інфраструктури, наявності транспортних мереж, можливості виконання вантажно-розвантажувальних робіт, а також наукомістких інноваційних проектів з покращання транспортної інфраструктури, що дозволить регіональним органам влади та підприємницьким структурам визначати можливі стратегічні пріоритети розвитку регіону. Розвиток інфраструктури може мати далекосяжні наслідки для регіональної та міжрегіональної співпраці, особливо в рамках європейської інтеграції України.

Список використаних джерел:

1. Бутко М.П. Транспортна компонента виробничої інфраструктури регіону: [монографія] /М.П. Бутко, Н.В. Іванова. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2010. – 312 с.

2. Грицевич В. Автотранспортна мережа Карпатського регіону України в контексті євроінтеграції / В. Грицевич // Наукові записки. – 2010. - № 2 . С. 105-115.

3. Мандрик І. П. Транспортна інфраструктура як фактор розвитку транскордонного співробітництва прикордонних територій України / І. П. Мандрик // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2009. - № 2. С. 81-85.

4. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України /Пащенко Ю.Є. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.

5. Підсумки роботи транспорту області за 2009, 2010, 2011 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Чернівецькій області – режим доступу: <http://www.cv.ukrstat.gov.ua>

6. Підсумки роботи транспорту області за 2010, 2011, 2012 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Івано-Франківській області – режим доступу: <http://stat.if.ukrtel.net>

7. Підсумки роботи транспорту області за 2010, 2011, 2012 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Львівській області – режим доступу: <http://lv.ukrstat.gov.ua>

8. Підсумки роботи транспорту області за 2010, 2011, 2012 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Закарпатській області – режим доступу: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua>

Гудыма Р.Р.

Оценка базового уровня транспортной обеспеченности приграничного региона

В статье рассмотрены обеспеченность транспортом западных пограничных регионов Украины. Проведен краткий анализ уровня развития транспортной инфраструктуры. Определены основные проблемы, препятствующие эффективной реализации транзитных функций территорий и предложены пути их решения за счет использования преимуществ трансграничного сотрудничества.

Ключевые слова: инфраструктура, транспортная инфраструктура, автотранспортная инфраструктура, дороги, приграничное сотрудничество.

Hudyma R.R.

Assessment of baseline transport security border region

The paper considers the provision of transport western border regions of Ukraine. A brief analysis of the development of transport infrastructure is undertaken. Basic problems that prevent the effective realization of territories transit functions and the ways of their solution are offered due to taking advantage cross-border cooperation.

Key words: infrastructure, transport infrastructure, motor transport infrastructure, roads, cross-border cooperation.