

Гусєва М.О.

Інфраструктурні чинники використання та розвитку ринкового потенціалу транскордонного регіону

У статті розглядаються перспективи використання та розвитку ринкового потенціалу транскордонного регіону шляхом розбудови комунікаційної та ринкової інфраструктури. Проаналізовано можливості розкриття такого потенціалу за допомогою удосконалення існуючого інфраструктурного забезпечення, яке вже сформувалося в регіоні, а також нарощення нових інфраструктурних об'єктів. Запропоновано заходи для реалізації проектів розбудови подібної інфраструктури та шляхи залучення необхідних фінансових та інших ресурсів.

Ключові слова: інфраструктура, транскордонний регіон, ринковий потенціал, транскордонні ринки, прикордонні регіони.

Актуальність дослідження. Характерною ознакою сучасних глобалізаційних процесів є підвищення ефективності функціонування суб'єктів господарювання у транскордонному просторі на засадах ринкових відносин. Транскордонний регіон як сформована цілісна трансрегіональна економічна система виступає також ринком для реалізації потреб населення визначеного транскордонного простору. Відповідно, соціально-економічний розвиток даного транскордонного регіону значною мірою залежить від можливостей та вміння суб'єктів господарювання в повному обсязі використовувати та розвивати його ринковий потенціал.

Активна взаємодія суб'єктів у транскордонному просторі обумовлює формування та розвиток транскордонних ринків, ефективність функціонування яких значною мірою залежить від рівня їх інфраструктурного забезпечення. В свою чергу, будь-яка господарська діяльність вимагає відповідного інфраструктурного забезпечення його територій, а економічний розвиток і активізація господарського життя актуалізують прискорення виникнення інфраструктурних об'єктів. Низький рівень розвитку інфраструктури транскордонного регіону стає рано чи пізно бар'єром його економічного розвитку. Крім цього, прикордонні території, на жаль, відносять до депресивних регіонів держави, тому кількісний і якісний розвиток їх інфраструктурного забезпечення пропорційно впливатиме на усі форми їх господарського і суспільного життя, зокрема на

економічний та соціальний розвиток цих територій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми функціонування та розвитку інфраструктури прикордонних територій, транскордонних регіонів, а також окремі аспекти функціонування транскордонних ринків досліджували такі вітчизняні та зарубіжні науковці як П. Бельський, М. Долішній, Н. Мікула, А. Мокій, С. Писаренко, І. Школа, Дж. Вілей, А. Грандберг, Фр. Гур, К. Мехер, К.Н. Пітеліс, А.Г. Розенблум, Девід Дж. Тісс, Ш. Уенума, Р. Федан, Я. Хашім та ін. Проте, на сьогодні у науковій літературі відсутні комплексні дослідження проблем розвитку інфраструктурного забезпечення транскордонних територій та ринків, локалізованих в їх межах, зокрема, недостатньо уваги приділено методологічним підходам до оцінки функціонування таких ринків та до їх інфраструктурного забезпечення, а також до розробки організаційно-економічних механізмів його вдосконалення.

Тому **метою статті** є формування практичних рекомендацій щодо розвитку інфраструктурного забезпечення транскордонного регіону з метою найбільш повного використання його ринкового потенціалу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для досягнення ефективної взаємодії учасників в межах транскордонного простору виникає необхідність у створенні специфічної інфраструктури, яка має свої особливості, пов'язані з наявністю кордону та необхідністю його перетину різного роду потоками. Передусім, це комунікаційна інфраструктура транскордонного регіону, здатна організаційно забезпечувати безперебійне протікання основних процесів транскордонного обміну. Крім цього, більшою чи меншою мірою, економічні відносини на транскордонних територіях формуються через певні інституції, які є елементами специфічної ринкової інфраструктури. Тому рівень функціонування такої інфраструктури в цілому визначає рівень використання та перспективи подальшого розвитку ринкового потенціалу самого транскордонного регіону.

Процес забезпечення транскордонного регіону інфраструктурою подібного роду є доволі складним та тривалим, тому насамперед необхідно зосередитись на пріоритетності розвитку складових такої інфраструктури. Очевидним є той факт, що без налагодження ефективного функціонування комунікаційної інфраструктури транскордонного регіону неможливим є прогресивний розвиток будь-якого транскордонного ринку навіть за наявності притаманної йому ринкової інфраструктури (наприклад добре організований та спланований транскордонний торговий центр не буде приносити очікуваного ефекту та, відповідно прибутків, якщо потенційні його споживачі не зможуть його відвідати через неефективне сполучення або взагалі відсутність такого сполучення). Отож, в першу чергу, слід

подбати про розвиток комунікаційної інфраструктури у транскордонному регіоні, зокрема прикордонної та сервісної інфраструктури.

Щодо можливостей залучення необхідних фінансових ресурсів для нарощення подібних інфраструктурних об'єктів у транскордонному регіоні потрібно обов'язково залучити не тільки кошти держави, але також місцевих бюджетів та позабюджетних організацій. В першу чергу, варто подбати про налагодження інфраструктурного забезпечення облаштування кордону (будівництво необхідних додаткових пунктів пропуску та реконструкцію існуючих), для чого слід обов'язково залучити лише державний капітал, зокрема ресурси місцевих органів державної влади, до компетенції яких саме входить розбудова пунктів пропуску. Натомість приватний або державно-приватний капітал (зокрема механізм державно-приватного партнерства, де приватний капітал є обов'язковим), необхідно залучити для розвитку прикордонної сервісної інфраструктури (створення прикордонних сервісних зон, інфраструктури торгівлі та послуг громадського харчування). Після цього, інші ресурси варто спрямувати на проекти, які мають пом'якшити або загалом вирішити основні проблеми даного транскордонного регіону.

Слід зазначити також, що багато проектів для розвитку інфраструктури конкретних прикордонних регіонів України давно вже є розроблені і чекають своєї реалізації. Всі запроєктовані об'єкти заплановані для будівництва на території муніципальних земель місцевої влади, яка, в свою чергу, могла б посприяти та заохотити приплив інвестицій для втілення в життя цих об'єктів, зокрема, виділивши землю під їх будівництво. Крім цього, розроблені також схеми планування окремих КПП, зокрема для Міжнародного автомобільного пункту пропуску (МАПП) «Нижанковичі-Мальховіце» Старосамбірського району.

Варто пригадати також, що будівництво МАПП «Нижанковичі-Мальховіце» давно вже стоїть на порядку денному і його введення в експлуатацію було заплановане ще до Євро-2012. Реалізація саме цього проекту є особливо актуальним завданням на даний час не тільки для розвитку українського прикордоння, але і для всієї держави, оскільки створення додаткового транспортного зв'язку покращить умови для туристів, зокрема, при відвідуванні прощ та пам'яток архітектури на території сусідньої Польщі. Крім цього, впровадження згаданого проекту забезпечить оптимальне сполучення південної частини Львівської області з півднем Польщі і північними районами Словаччини.

Оскільки прикордонні регіони України відносяться до депресивних територій, вони потребують особливої допомоги як у фінансовій

сфері, так і в сфері розвитку інфраструктури даних територій. Однією з таких депресивних територій України у західному прикордонні є містечко Хирів, розташоване неподалік від українсько-польського кордону на відстані 120 км від Львова. Раніше тут діяв залізничний прикордонний пункт пропуску «Хирів-Кросценко» та декілька десятків місцевих промислових і сільськогосподарських підприємств. Проте, за останні роки багато підприємств припинили свою діяльність, тож зменшилися й обсяги перевезень народногосподарських вантажів. У зв'язку зі збільшенням кількості автобусних маршрутів, місцеві приміські поїзди почали перевозити «повітря», тому з кожним роком їх ставало все менше. Врешті-решт, у 2010 р. було тимчасово відмінено рейс міжнародного потяга Ясло-Хирів, а у травні 2011 р. - приміського поїзда Самбір-Нижанковичі. Зараз у розпорядженні пасажирів залишився тільки один місцевий приміський поїзд, який курсує в радіусі 50-60 км від Хирова і складається лише з локомотива та двох вагонів.

Такий стан речей, відповідно, є незадовільним, оскільки призводить до цілковитої ізоляції даного прикордонного регіону і загрожує деградації його місцевого населення, а також вилюдненню. Саме тому, з боку української сторони, слід взяти до уваги та втілити в життя пропозиції, які вже є подані Самбірською районною радою щодо відкриття вантажного залізничного сполучення «Хирів-Кросценко», а також відновлення курсування міжнародного пасажирського потягу «Хирів-Загуж». Також варто погодити з польською стороною питання щодо відновлення з їхньої сторони свого складу потяга «Ясло-Хирів», який раніше прибував до української станції двічі на день і перевозив значну кількість пасажирів, а також остаточне завершення ремонту та введення в експлуатацію колії на ділянці кордону «Кросценко-Ясло». Приїхавши по європейській колії на станцію «Хирів», туристи з Польщі зможуть зразу ж пересісти на вітчизняні поїзди для відвідин українських міст. Безсумніву, для розв'язання цього питання потрібен час, кошти і добра воля залізничників сусідніх держав, проте, якщо українська сторона зверне свою увагу на дану проблему та докладе максимум зусиль, його можна буде погодити в оптимальні терміни.

Що стосується облаштування кордону та прикордонних пунктів пропуску, до головних пріоритетів України на шляху підвищення її транзитного потенціалу та подальшого економічного розвитку, зокрема вітчизняних прикордонних територій, належить будівництво нових додаткових пунктів пропуску та реконструкція вже існуючих КПП, особливо на території західного кордону України, який виступає своєрідними «воротами в Європу». Як відомо, сьогодні кількість існуючих тут пунктів пропуску недостатня, їхня інфраструктура не

розвинута і не забезпечує безперервний пропуск через дану ділянку кордону осіб і транспортних засобів. Крім цього, розвиток такої інфраструктури спроможний оживити транскордонний регіон в цілому та вивести його на якісно новий рівень як у плані забезпечення конкурентних позицій, так і в плані підвищення якості життя місцевих мешканців.

З метою перетворення транскордонного регіону на центр припливу капіталу, робочої сили, інноваційних розробок та надання йому статусу осередку життя та нових можливостей, крім налагодження ефективного функціонування комунікаційної інфраструктури необхідне також впровадження якісного інфраструктурного об'єкта, який зміг би сконцентрувати в собі весь потенціал регіону, зокрема у плані людських ресурсів, та природних ресурсів відповідної території.

Що стосується згаданого українсько-польського транскордонного регіону, то ще однією можливістю для використання та розвитку його ринкового потенціалу, а також виведення цього регіону із стану та статусу «депресивного», є будівництво прикордонного торговельного центру у смт. Нижанковичі, неподалік нового МАПП «Нижанковичі-Мальховице». Даний центр прикордонної торгівлі значною мірою посприє розвитку транскордонних ринків товарів та послуг, а також ринку праці у даному транскордонному регіоні, оскільки сконцентрує на собі всі матеріальні, трудові та фінансові потоки, які проходять через цю ділянку кордону. Такий прикордонний торговельний центр варто розмістити у запроєктованій сервісній зоні «Нижанковичі», проект якої саме передбачає розбудову на даній території торгового центру та іншої сервісної інфраструктури. Будівництво торговельного центру спричинить налагодження функціонування також прилеглої інфраструктури, оскільки значна кількість споживачів стане стимулом для формування супутніх інфраструктурних об'єктів, зокрема банків, ресторанів, готелів, інвестиційних центрів, місць відпочинку, що в свою чергу, забезпечить розвиток цілого прикордонного регіону та підвищення якості життя місцевих мешканців. Отож, найперше, що необхідно зробити для втілення в життя такого проекту і хто повинен цим зайнятися.

Відповідальними за місцевий та регіональний розвиток в Україні є місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, проте їх ресурси, передусім кадрові та фінансові є доволі обмеженими, тому вони, в основному, завжди чекають підтримки від держави, а це не є виходом із ситуації, і, зокрема, в даному випадку, оскільки державних бюджетних коштів на все не вистачить.

Безсумніву, такий проект є доволі масштабним і потребує, передусім, коштів інвесторів і то таких, які готові будуть чекати повернення своїх вкладень не менше 7-12 років. Хоча місцеві органи

влади і намагаються займати активну позицію у пошуку інвесторів, проте, їх намагання не завжди приводять до успіху в зв'язку з невеликим досвідом службовців у сфері залучення інвестицій. У більшості адміністрацій робота з обслуговуванням реальних потенційних інвесторів зорганізована не належним чином. Тривалість і велика кількість адміністративних процедур це ті фактори, які при бажанні можуть і повинні бути змінені на місцевому рівні.

Іншим моментом, який безпосередньо залежить від місцевої влади і в чому вона може суттєво посприяти для залучення інвесторів – це земля. У 2006 р. Львівська ОДА видала розпорядження № 258 про створення сервісних територій на українсько-польському кордоні, яким передбачено райдержадміністраціями накласти мораторій на видачу дозволів під забудову існуючих сервісних зон для того, щоб виставити ці землі на відкритих аукціонах. В даному випадку, з метою приваблення інвестора для будівництва центру, місцева влада могла б надати землю в оренду. Таким чином, вигоду могли б отримати обидві сторони – інвестор, який зміг би спрямувати кошти для придбання необхідної ділянки безпосередньо на будівництво, а також місцева влада, оскільки отримуватиме надходження від оренди землі до місцевого бюджету.

Ще іншою можливістю для приваблення потенційних інвесторів з боку місцевих органів влади є створення системи надання інформації про ділові й інвестиційні можливості регіону, яка охоплюватиме інформацію про наявні земельні ділянки, а також підприємства, що шукають інвестиції, можливості фінансування, тощо.

Ще однією можливістю отримання коштів для реалізації даного проекту з боку місцевих органів влади є використання потенційних переваг від участі в єврорегіоні. Причиною того, що такі переваги не використовуються у повній мірі є відсутність навиків у написанні заявок на отримання донорських коштів державними службовцями. Для виходу з такої ситуації слід залучити наукові інституції, які займаються питаннями транскордонного співробітництва та єврорегіонів і, відповідно, спеціалізуються у подібних справах.

Іншими суб'єктами, яких слід долучити до реалізації згаданого проекту, є агенції регіонального розвитку, які саме і мають стати реальними інституціями, що ведуть повсякденну роботу з пошуку інвесторів для регіону, готують проекти регіонального розвитку, займаються промоцією регіону в Україні та за її межами.

Не останню роль займає також громадська активність, яка є доволі важливим ресурсом регіону і також може допомогти місцевій владі як у плані створення агенції регіонального розвитку, так і щодо акумуляції ресурсів донорів, через різноманітні іноземні фонди, і т.п.

Необхідно наголосити також, що передумовою впровадження

подібного центру прикордонної торгівлі повинна стати заздалегідь розроблена та ухвалена місцевими органами державної влади програма регіонального розвитку для даного прикордонного регіону із передбаченим у ній створенням такого центру та, відповідно, інфраструктури навколо нього. У дану програму, наприклад може бути внесений вже розроблений проект забудови цілої сервісної зони «Нижанковичі», в якому, як зазначалось, є заплановано будівництво торговельного центру. Дана програма повинна бути також представлена Міністерству економіки України та погоджена з Міністерством закордонних справ, Міністерством фінансів, Міністерством регіонального розвитку та будівництва, Державною митною службою України, а також іншими зацікавленими органами державної виконавчої влади.

Варто також зазначити, що проект впровадження центру прикордонної торгівлі на території смт. Нижанковичі необхідно внести також у стратегію розвитку Львівщини до 2015 р., однією із стратегічних цілей якої є «Львівська область – ворота України до ЄС», що, в свою чергу, передбачає таку операційну ціль, як використання переваг прикордонного розташування з метою забезпечення відкритості і активізації міжнародних контактів Львівської області. Даний проект слід включити в перелік завдань, які саме передбачає згадана операційна ціль.

Висновки. Підсумовуючи всі вищезазначені рекомендації щодо розвитку інфраструктурного забезпечення транскордонного регіону з метою використання його ринкового потенціалу та зокрема, пропозиції щодо розбудови інфраструктури на західних прикордонних територіях України, слід зазначити, що сусідні країни, які віднедавна стали повноправними членами ЄС, на даний час ухвалили свої власні регіональні програми з метою розвитку інфраструктурного забезпечення своїх прикордонних територій. До таких програм, зокрема, відноситься програма розвитку Східної Польщі, з бюджетом понад 16 млрд. євро на 7 років, яка має на меті перетворити сусідні з Україною воєводства Польщі на високорозвинені та багаті регіони. Подібні програми для розвитку своїх прикордонних територій існують також в Угорщині та Румунії. Зокрема, ставши членами ЄС, наші західні сусіди отримали значно більші у порівнянні з Україною можливості для власного розвитку і особливо для розвитку своїх прикордонних регіонів.

Україна, хоча і не є поки що членом Європейської спільноти, проте має також чималі можливості для розвитку, і особливо своїх прикордонних регіонів. Ці можливості, передусім, забезпечує їй сам статус країни-сусіда ЄС, а також, відповідно, використання переваг транскордонного співробітництва. Крім цього, посилення активності

транскордонних ринків, зокрема на території західного прикордоння України, є стимулом для розвитку даних регіонів, передусім у сфері інфраструктури, до розбудови якої можна залучати також допомогу ззовні, яку передбачає Євроспільнота для своїх безпосередніх сусідів в рамках відповідних програм транскордонної співпраці.

Гусева М.А.

Инфраструктурные факторы использования и развития рыночного потенциала трансграничного региона

В статье рассматриваются перспективы использования и развития рыночного потенциала трансграничного региона путем развития коммуникационной и рыночной инфраструктуры. Проанализированы возможности раскрытия такого потенциала посредством совершенствования существующего инфраструктурного обеспечения, которое уже сформировалось в регионе, а также наращивание новых инфраструктурных объектов. Предложены меры по реализации проектов развития подобной инфраструктуры и пути привлечения необходимых финансовых и других ресурсов.

Ключевые слова: инфраструктура, трансграничный регион, рыночный потенциал, трансграничные рынки, приграничные регионы.

Husyeva M.O.

Infrastructural factors and use of market potential of cross-border region

The article discusses perspectives of development and market potential of cross-border region through the development of communication and market infrastructure. Possibilities disclosure of such capacity by improving the existing infrastructure software, which is formed in the region, as well as the increase of new infrastructure. The measures for the implementation of development projects like infrastructure and ways to attract the necessary financial and other resources.

Keywords: infrastructure, cross-border region, market potential, cross-border trade, border regions.