

УДК 711.11

к. арх., доц. Т.М. Мазур, Є.І. Король,
Національний університет «Львівська політехніка»

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО РЕФОРМУВАННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНО-ВИРОБНИЧИХ КОМПЛЕКСІВ ПРИКОРДОННОГО РЕГІОНУ (НА ПРИКЛАДІ ЛЬВІВЩИНИ)

Анотація: розглядається вплив процесів глобалізації світової економіки на структуру сучасних територіально-виробничих комплексів. Обґрунтовується необхідність врахування цих тенденцій при реформуванні територіально-виробничих комплексів Львівщини.

Ключові слова: територіально-виробничий комплекс, прикордонний регіон.

Одним з головних напрямків теорії та практики сучасного містобудування є вирішення питань раціональної територіально-просторової організації продуктивних сил шляхом формування в системі економічного районування територіально-виробничих комплексів (ТВК).

Різним аспектам розвитку територіально-виробничих комплексів присвячені праці Білоусова В.І., Долішнього М.І., Лаппо Г.М., Лістенгурта Ф.М., Шаблія О.І., Кочеткова А.В., Рубана Ю.Г., Топчієва О.Г., Владімірова В.В., Лавріка Г.І., Дьоміна М.М., Нудельмана В.І., Кушніренко М.М., Фоміна І.О., Яргіної З.М. та ін.

В контексті сучасного розуміння структурними компонентами ТВК виступають: виробничий комплекс, який є складовою сфери виробництва товарів та послуг і включає в себе різні види виробничої діяльності, що створюють матеріальні товарні блага (промисловість, агропромислове господарство); виробнича інфраструктура, яка прямо не належить до виробництва, але необхідна для продукування матеріальних благ (наука і наукове обслуговування, будівництво із супутніми галузями, мережі водо - і енергопостачання, складське господарство, транспорт і зв'язок тощо) по обслуговуванню матеріального виробництва.

Протягом останніх десятиліть в світі відбуваються радикальні зміни, які супроводжуються зміщенням акцентів щодо оцінки економічної ефективності функціонування держав та їх регіонів. Як вказано в роботах М. Портера (Теорія конкурентних переваг), конкурентні переваги сформовані на базі природних ресурсів (земля, географічне положення і т.п.) стають найбільш нестійкими перевагами нижчого порядку, які швидко втрачаються державами, а найбільш значні і конкурентоздатні переваги утворюються на базі спеціалізованих

факторів, створених штучно [1.]. В розміщенні виробництва більшої ваги починають набувати не стільки техніко-економічні, як соціальні чинники: якість трудових ресурсів, ступінь економічної свободи в суспільстві, вільне транспортне пересування товарів, капіталів та людей в наслідок формування міжнародних економічних систем, тяжіння до науково-дослідних центрів, екологічного стану довкілля та тенденцій переміщення забруднюючих виробництв в країни третього світу, відмінності в рівнях заробітної плати населення і т.п. Так міжнародні монополії з метою отримання надприбутків розосереджують окремі цехи виробничого процесу по всіх частинах світу, використовуючи різницю в рівні життя людей, а науково-технічний прогрес на транспорті докорінно змінює значення відстаней в організації виробництва.

Зміни, що відбуваються є наслідком процесу глобалізації світової економіки та формування постіндустріального суспільства. Постіндустріальне суспільство, підкреслює Н. Микула, відрізняються від до індустріального та індустріального за трьома основними параметрами: виробничим ресурсом (в до індустріальному це сировина, індустріальному – енергія, а в постіндустріальному – інформація); типом виробничої діяльності (в постіндустріальному – це послідовна обробка на відміну від добування і виготовлення попередніх етапів суспільного розвитку); характер базових технологій, які в постіндустріальному суспільстві визначаються як наукоємні, в індустріальний період – капіталоємні, а в до індустріальний – працеємні) [2. 141 с.].

Отже основою сучасного суспільного прогресу виступає технологічний розвиток, що базується на перетворенні науки в безпосередню виробничу силу. В результаті нові соціально-економічні та урбаністичні процеси, які відбуваються в світі вимагають і нових методологічних підходів до територіальної організації виробництва. Згідно з положеннями Хартії просторового планування ЄСв умовах постіндустріального суспільства важливо ареали ефективного виробництва пов'язувати з науково-технічним комплексом та мережею телекомунікацій, оскільки наукоємні інноваційні технології та інформаційне забезпечення впливають на конкурентоздатність підприємств не менш ніж доступ до швидкісного транспорту [3.4.].

Відповідних змін зазнає структурна організація сучасних територіально-виробничих комплексів: з'являються нові види і форми їх традиційних компонентів, як виробництва, так і виробничої інфраструктури. Одним з шляхів підвищення конкурентоздатності та економічної ефективності ТВК на сучасному етапі стає академічне підприємництво, тобто створення інтегрованих підприємницьких структур, які використовують інноваційні технології та прогресивний менеджмент. До поширених моделей таких структур відносяться

центри трансферу технологій, бізнес центри, бізнес інкубатори, академічні кластери, науково-технологічні парки, технополіси, що поєднують в собі мережі фірм і підприємств, вищі навчальні заклади і науково-дослідні установи з інфраструктурою підприємництва та трансферу технологій. У Європі активізація академічного підприємництва знаходить широку підтримку як громадських організацій, так і органів влади, що визначають економічну політику на місцях та формують програми соціально-економічного розвитку регіонів.

Підвищення економічної продуктивності та конкурентоздатності держав і регіонів також в значній мірі залежить від якості підприємницького середовища і функціонування ринкових принципів господарювання. Засобом вирішення такої задачі є створення виробничих ареалів з додатковими пільгами – вільних економічних зон, які є взаємообумовленим об'єднанням органічно пов'язаних між собою підприємств на певній території відповідно до особливостей її ресурсної бази, географічного положення і розвинутої транспортної мережі.

На сучасному етапі ускладнюються функції і з'являються нові форми виробничої інфраструктури такі як транснаціональні системи швидкісного транспорту – мережі міжнародних транспортних коридорів, що діють на принципах логістичного підходу. Територіальна концентрація матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у поєднанні з високою якістю експедиторського обслуговування забезпечують прискорення оборотів капіталу, товарів, трудових ресурсів та сприяють господарському розвитку території.

Усвідомлення і розуміння сучасних соціально-економічних та просторово-планувальних процесів вимагають подальшого пошуку і впровадження нових концептуальних підходів до територіальної організації виробництва - реструктуризації існуючих та формування нових територіально-виробничих комплексів. Львівська область, зважаючи на її ресурсний потенціал і статус транскордонного Україно-Польського регіону має всі передумови стати експериментальним полем для формування територіально-виробничих комплексів новітнього типу.

В силу свого геополітичного розташування на кордоні з ЄС Львівська область потрапляє в сферу дії стратегічних планувальних проектів державного і міжнародного значення, що вже істотно вплинуло на видозміни її містобудівного укладу, передусім в напрямку реформування транспортної інфраструктури. Географічно вигідне розташування на перетині історичних торгових шляхів сприяло формуванню мережі важливих комунікаційних зв'язків: територію області перетинають шість залізничних і шість автомобільних магістралей державного значення, які забезпечують транзитний

рух в межах України і між Україною та державами Євросоюзу. Подальше підвищення якості транспортної і прикордонної інфраструктури, а отже доступності території Львівської області належить до головних стратегічних задач її просторового розвитку. Україна включена в пан-європейську мережу транспортних коридорів, два з яких - коридор № 3 (Берлін – Дрезден – Вроцлав - Львів - Київ) та коридор №5 (Трієст - Любляна - Будапешт - Братіслава - Львів), згідно з Генеральною схемою планування території пройдуть територією Львівщини. У Львівській області планується будівництво колії європейського зразка Пшемисль (Польща) - Львів (Україна) і далі через Тернопіль і Вінницю на Київ, яка є складовою 3-го залізничного транспортного коридору. В межах реалізації проекту Євро -2012 побудовано новий термінал міжнародного класу Львівського аеропорту. Укладені міжнародні угоди про створення в межах Львівської області нових автомобільних пунктів пропуску через державний кордон: Грушів-Будомеж, Угринів-Долгобичув, Нижанковичі-Мальховіце, Боберка-Смільник, Белз-Будинін, Мшанець-Бистре [5.].

Реконструкція і розбудова транспортної та прикордонної інфраструктури є важливою планувальною передумовою реформування і розвитку господарського комплексу Львівської області (рис. 1).

На сучасному етапі вагомим інструментом підвищення конкурентноздатності продукції та підприємств виступає логістика поєднанная з транспортною та дистрибуційною інфраструктурою. При цьому важливо врахувати напрямки і тенденції створення та розвитку міжнародних логістичних систем, а також досвід розвинутих країн. У формуванні логістичних зв'язків на прикордонних територіях, де існує найбільше логістичних проблем. До базових елементів логістичної інфраструктури міжнародна логістика відносить логістичні центри - об'єкти, що пропонують повний пакет логістичних послуг.

На території Львівської області, передусім в зоні впливу обласного центру планується створення ряду логістичних комплексів, таких як логістичний комплекс "Білогорща" в приміській зоні м. Львова; логістичні комплекси біля сіл Кам'янопіль, Давидів, Малечковичі Пустомитівського району; логістичний комплекс біля с. Рясне-Руське Яворівського району; логістично-транспортний комплекс біля с. Липники Яворівського району; логістично-промисловий комплекс „Запитів”, поблизу с.м.т. Запитів Кам'яно-Бузького району тощо. Розроблялись пропозиції планувальної організації ряду логістичних центрів (рис.2).

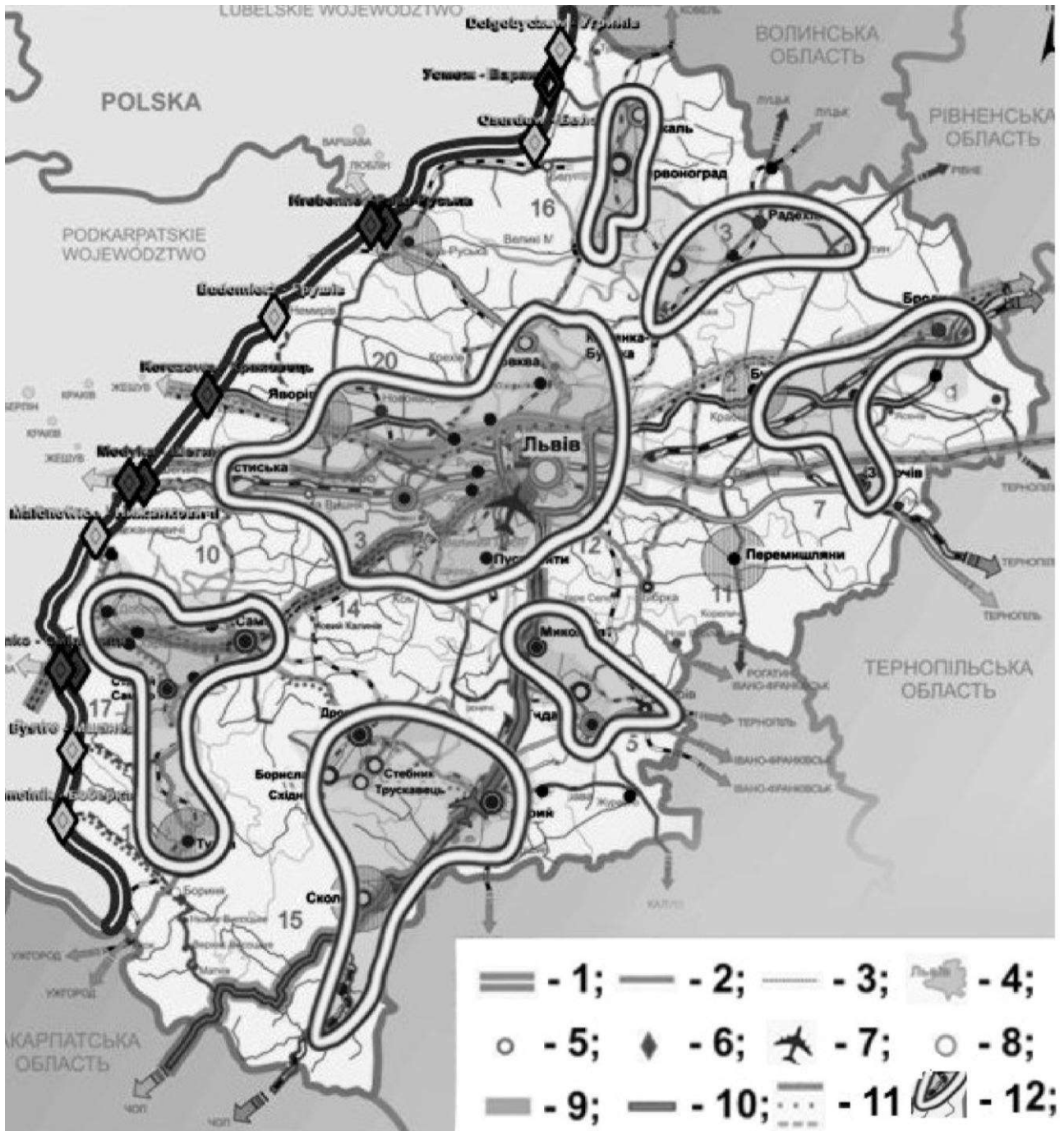
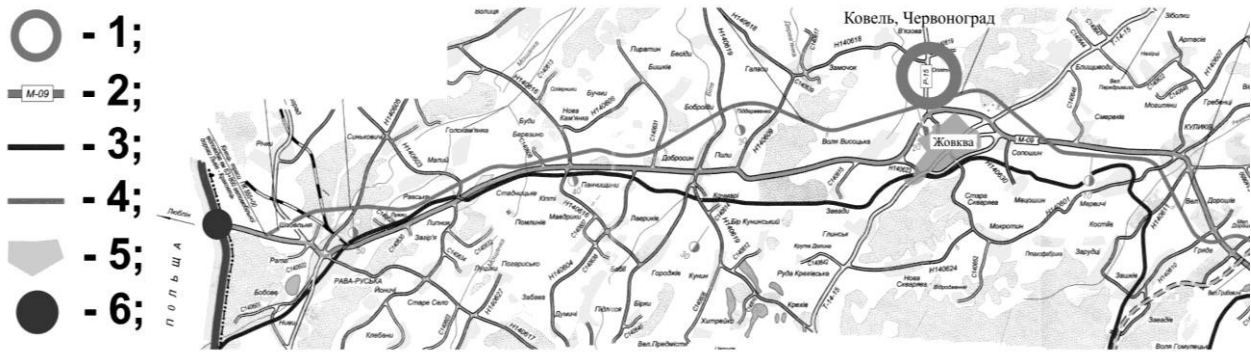


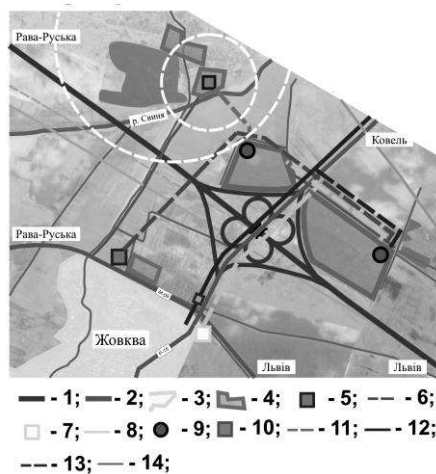
Рис. 1 Центри та ареали господарської активності в контексті розбудови транспортної інфраструктури Львівської області

1 - державний кордон; 2 – адміністративна межа області; 3 – адміністративна межа району; 4 – обласний центр; 5 - міські населені пункти; 6 - пункт пропуску через державний кордон; 7 – аеропорт; 8 – транспортний вузол; 9 – міжнародний автомобільний транспортний коридор; 10 – автомобільні дороги державного значення; 11- головні залізничні дороги; 12 – межа ареалу господарської активності.

А.



Б.



В.

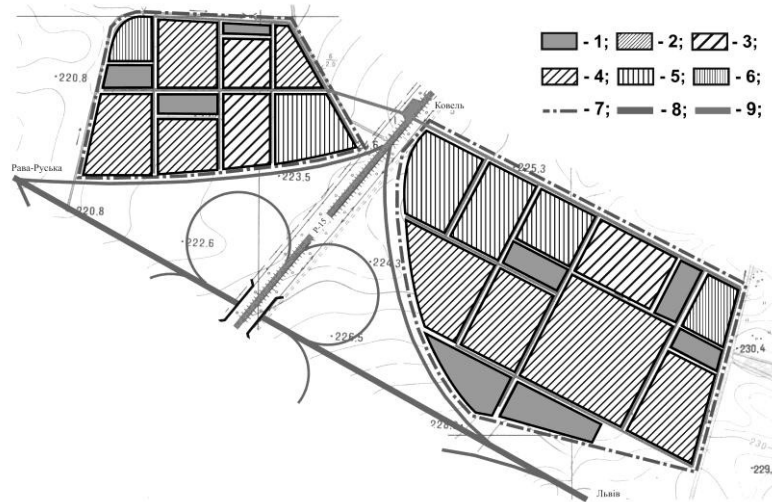


Рис. 2. Пропозиція формування логістичного центру Сопошин у Жовківському районі Львівської області (проектна пропозиція Промбудпроекту М. Львів)

А – Ситуаційна схема: 1- проєктований логістичний центр (ЛЦ); 2 – магістральна автодорога державного значення; 3 – залізнична колія; 4 – проєктована концесійна автодорога; 5 - пункт пропуску через державний кордон;

Б – Схема розміщення логістичного центру: 1 – межа ділянок (I-II) проєктованого ЛЦ; 2 – проєктована концесійна автодорога; 3 – існуюча автодорога; 4 - проєктований транспортний розв'язок;

В – Схема функціонального зонування ЛЦ: 1 – територія промислово-виробничих об'єктів; 2 – територія об'єктів логістики; 3 – територія об'єктів громадського обслуговування; 4 - територія загальновузлових об'єктів; 5 – озеленена рекреаційна територія; 6 – межа ЛЦ; 7 – проєктована концесійна автодорога; 8 – існуюча автодорога

На Львівщині, як і в Україні в цілому процес формування інфраструктури інноваційного підприємництва (бізнес-центрів, бізнес-інкубаторів, технопарків)

лише започаткований і ще не отримав належного розвитку. На відміну від польських партнерів по транскордонному регіону він поки що обмежений об'єктами незначної потужності. На даний час у Львівській області функціонують такі бізнес-центри та центри трансферу технологій: Західноукраїнський Інноваційний центр, Український науково-технологічний центр, Інкубатор – Центр Національного університету «Львівська політехніка» тощо. Слід зазначити, що значний науково-освітній потенціал Західного регіону може використовуватись набагато ефективніше. Львівщина потребує і має всі передумови для створення мережі потужних моделей інноваційного підприємництва - технопарків і технополісів як в межах існуючих ареалів господарської активності (рис. 1.) так і на нових територіях. Такі підприємства могли б стати транскордонними центрами нових технологій для випуску наукоємкої конкурентоспроможної продукції.

Отже прикордонні території знаходяться під інтенсивним впливом такого стратегічного фактору як «прикордонний потенціал», наявність якого значно підвищує можливості реформування їх територіально-виробничих комплексів на сучасних засадах завдяки ефекту кооперації прикордонних економік, перспективам регіонального використання глобального ефекту відкритого простору (свободи переміщення товарів, послуг, людей, капіталу) і формуванню містобудівних передумов реструктуризації ТВК, що повинно знайти своє відображення в регіональних стратегіях та програмах соціально-економічного та просторового розвитку Львівської області.

Література

1. Портер М. Международная конкуренция. – М.: «Международные отношения». – 1993. – 896 с.
2. Мікула Н. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво: Монографія. – Львів: ІРД НАН України, 2004.-395 с.
3. Європейська Хартія регіонального просторового планування / Торремоліноська Хартія, 1983 р., Іспанія. Рада Європи.
4. Дмитренко К. Европа, какой мы себе ее не представляли: стратегия европейского территориального развития в эпоху сетевого общества / А.С.С., 2007 №1. - с. 70-81.
5. Мазур Т.М., Король Є.І. Задачі містобудівного розвитку Львівщини в контексті реалізації проекту III Міжнародного транспортного коридору VIA REGIA Вісник "Архітектура". - Львів: НУ "Львівська політехніка", 2010.- № 674.-С. 248-255.
6. Мазур Т.М., Посацький Б.С. Промислова функція у просторі великого міста - приклад Львова В збірнику наукових праць «Містобудування та територіальне планування.» - К.: КНУБА, 2008.- Вип.31.- С. 211-222.
7. Мазур Т.М. Формування мережі технопарків на території Львівської області як напрям реструктуризації промислового комплексу Львова В збірнику наукових праць

«Містобудування та територіальне планування.» -К.: КНУБА, 2008.- Вип. 29.- С. 143-151.

Аннотация

Рассматривается влияние процессов глобализации мировой экономики на структуру современных территориально-производственных комплексов. Обосновывается необходимость учета этих тенденций при реформировании территориально - производственных комплексов Львовщины.

Ключевые слова: территориально-производственный комплекс, пограничный регион.

Annotation

Influence of global world economical processes on the structure of modern territorial industrial complexes is examined, The necessity of account of these tendencies is grounded at reformation of territorial industrial complexes in Lviv region.

Keywords: territorial industrial complex, boundary region.

УДК 712.01

В. А. Щурова,

канд. арх., доцент каф. дизайну архітектурного середовища, КНУБА

ВІДПОВІДНІСТЬ СТИЛЬОВИХ ХАРАКТЕРИСТИК БЛАГОУСТРОЮ І АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА

Анотація: проведено порівняльний аналіз стильових особливостей архітектурного і ландшафтного середовища. Проаналізовано історичні та сучасні стилі ландшафтної архітектури. Запропоновані шляхи нового змісту міського простору, які інтегрують історичні, природні і антропогенні елементи в єдине ціле.

Ключові слова: стиль, архітектурне середовище, міське середовище, сучасні напрямки, екологічний підхід, новий зміст простору.

Стиль – структурна єдність образної системи та прийомів художнього вираження, що виникає завдяки взаємовпливу архітектури та мистецтва – мистецтва ландшафтного, скульптурного, живописного [1]. Найважливіший поділ архітектурних стилів здійснюється за епохами. Стиль в *архітектурному середовищі* заснований на стійкій системі функціональних, просторових, естетичних характеристик, яка формується в процесі історичного розвитку матеріальної і духовної культури суспільства. При цьому архітектурне формоутворення поєднується з іншими творчими процесами різних сфер суспільного життя [2]. Одним з важливих творчих процесів є формування