

НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Н. А. Мікула

В. В. Засадко

**ТРАНСКОРДОННЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ
В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

Монографія

Київ 2014

УДК
Т 66

Рекомендовано до друку
Вченою радою Національного Інституту стратегічних досліджень
(Протокол № 7 від 31.10.2014 р.)

*За повного або часткового відтворення матеріалів даної публікації
посилання на видання обов'язкове*

Автори:

Мікула Н. А., д. е. н., проф;
Засадко В. В., к. е. н.

Рецензенти:

Борщевський В. В., доктор економічних наук, доцент
Яремко Л. А., доктор економічних наук, професор
Макогон Ю. В., доктор економічних наук, професор

Електронна версія: <http://www.niss.gov.ua>

Т 66

Транскордонне співробітництво України в контексті євроінтеграції : монографія / Н. А. Мікула, В. В. Засадко. – К. : НІСД, 2014. –316 с.

ISBN 978-966-554-238-4

Представлено теоретико-методологічні засади співробітництва регіонів у транскордонному просторі та виокремлено нормативно-правову, організаційну та фінансову сфери його забезпечення. Проаналізовано стан розвитку транскордонного співробітництва в Україні в контексті використання різноманітних форм (транскордонних угод, єврорегіонів, транскордонних кластерів і партнерств тощо). Узагальнено основні проблеми та представлено перспективи розвитку транскордонного співробітництва в Україні в контексті євроінтеграції.

Для науковців, працівників регіональних і місцевих державних органів влади та самоврядування, підприємців і співробітників організацій сприяння підприємництва, викладачів і студентів економічних спеціальностей.

ISBN 978-966-554-238-4

© Національний інститут
стратегічних досліджень, 2014

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА ІНСТИТУЦІЙНІ ОСНОВИ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНІ	9
1.1. Транскордонний регіон як основа розвитку транскордонного співробітництва.	9
1.1.1. Прикордонний і транскордонний регіони	9
1.1.2. Транскордонний простір	15
1.2. Теоретичне підґрунтя транскордонного співробітництва як чинника регіонального розвитку в контексті інтеграційних процесів	17
1.2.1. Наукові погляди на сутність транскордонного співробітництва	17
1.2.2. Теоретичні підходи до моделювання транскордонної економічної інтеграції прикордонних регіонів.	30
1.3. Законодавче середовище транскордонного співробітництва.	36
1.4. Організаційні форми транскордонного співробітництва	44
1.4.1. Передумови створення організаційних форм транскордонного співробітництва	47
1.4.2. Транскордонні угоди	46
1.4.3. Єврорегіони.	47
1.4.4. Європейські угруповання територіального співробітництва	50

1.4.5. Об'єднання єврорегіонального співробітництва	53	
1.4.6. Транскордонні кластери.	57	
1.4.7. Транскордонна міграція	63	
1.4.8. Транскордонні промислові зони	65	
1.4.9. Транскордонна торгівля.	79	
1.4.10. Клондайкінг.	84	
1.4.11. Транскордонні партнерства	86	
1.5. Механізми фінансування транскордонного співробітництва.	87	
1.5.1. Транскордонні проекти	88	
1.5.2. Програми добросусідства ЄС	89	
1.5.3. Державне фінансування транскордонного співробітництва	96	
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ		101
2.1 Стан розвитку прикордонної інфраструктури на окремих ділянках державного кордону України.	101	
2.2. Стан єврорегіонального розвитку за участю областей України	107	
2.3. Особливості транскордонної міграції на західному кордоні України	130	
2.4. Тенденції розвитку транскордонної торгівлі в Україні	140	
2.5 Реалізація програм транскордонного співробітництва ЄС в Україні	151	
2.6. Особливості впровадження інституту транскордонного співробітництва в Україні	158	
РОЗДІЛ 3. ТРАНСКОРДОННА КОНВЕРГЕНЦІЯ ТА ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ		166
3.1. Транскордонна конвергенція прикордонних регіонів України	166	
3.2. Вплив міграційно-візової політики ЄС на розвиток транскордонного співробітництва України.	183	

3.3. Чинники, пріоритети та механізми транскордонної співпраці для реалізації потенціалу розвитку, нагромадженого під час підготовки та проведення «Євро-2012»	191
3.4. Кадрове забезпечення як чинник розвитку транскордонного співробітництва.	208
РОЗДІЛ 4. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНІ У СВІТЛІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ	214
4.1. Регіональна політика транскордонного співробітництва і розвиток його нових форм в Україні як засіб активізації співробітництва	214
4.2. Підвищення ефективності використання потенціалу транскордонного співробітництва в Україні (на прикладі Карпатського єврорегіону)	236
4.3. Фінансові перспективи розвитку транскордонного співробітництва в Україні	248
ВИСНОВКИ.	257
ДОДАТКИ	261
ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА	296

ВСТУП

В умовах глобалізації транскордонне співробітництво (ТКС) розглядається як один з пріоритетних напрямів інтеграційної стратегії держави та її регіонів, що передбачає введення спеціальних інструментів регулювання соціально-економічних процесів і забезпечення їх стійкості, формування і розвитку бізнес-середовища прикордонних регіонів та сприятливого інвестиційного клімату, посилення економічної безпеки регіонів. На сучасному етапі розвиток соціально-економічних систем в масштабах всіх держав є неможливим без урахування територіальних особливостей функціонування регіональних підсистем, тенденцій розвитку регіонів і прикордонних територій. Адже саме на цьому рівні вирішуються питання розширеного відтворення, реалізуються проекти соціально-економічного розвитку, задовольняються соціальні потреби населення.

Доцільність здійснення транскордонного співробітництва обумовлена нівелюванням бар'єрної функції кордонів в умовах глобалізації, активізацією міграції населення, трансферу капіталу і технологій, масштабним розвитком торгівлі, наявністю глобальних екологічних проблем, що в сукупності позбавляє сенсу будь-які спроби державної герметизації. Євроінтеграційні тенденції стали передумовою інтенсифікації транскордонного співробітництва, а ТКС у свою чергу – чинником регіонального розвитку, що створює політичні, інституційні, соціально-економічні та соціокультурні ефекти. Основними механізмами співробітництва прикордонних територій України є розвиток транскордонної торгівлі, створення органів з управління прикордонним співробітництвом, укладення міжрегіональних угод з транскордонного співробітництва, вдосконалення бюджетних та інших інструментів регіональної політики щодо розвитку прикордонного співробітництва, координація податкових, митних та інших заходів, що забезпечують диференційовану пріоритетність розвитку прикордонних територій.

Однак нові реалії світової політики і міжнародних відносин перетворюють старі схеми встановлення транскордонних контактів на малоефективні і спонукають держави постійно їх удосконалювати. Тому комплексний підхід до вивчення сутності транскордонного співробітництва відповідно до розвитку сучасної економічної наукової думки дозволить максимально повно уявити картину динаміки

транскордонних зв'язків в Україні і встановити проблемні зони цього феномену з метою вироблення найбільш дієвих рішень щодо їх удосконалення.

Транскордонне співробітництво України особливо активізується в умовах євроінтеграційних тенденцій, розширення ЄС, що супроводжується формуванням мереж неформальної і формальної взаємодії між суб'єктами сусідніх прикордонних регіонів. Горизонтальні мережеві зв'язки формують основу для утворення нових просторових форм інтеграції (єврорегіонів, об'єднань єврорегіонального співробітництва, європейських угруповань територіального співробітництва, локальних форм транскордонної взаємодії – транскордонних кластерів, промислових зон, торговельно-логістичних центрів тощо). У зв'язку з цим з'являється можливість підвищити ефективність використання ресурсів як за рахунок узгодження стратегічних напрямів розвитку окремих регіонів, так і за допомогою вироблення спільної транскордонної стратегії дій.

Зважаючи на принципи нової економічної географії та просторової локалізації, можна говорити про посилення потенціалу низки вітчизняних регіонів з урахуванням специфіки їх прикордонного положення, що пов'язане з ефектами масштабу концентрації та агломерування. Однак аналіз економічної поведінки прикордонних спільнот свідчить, що вони часто залишаються ізольованими від загальних процесів економічної трансформації через своє периферійне розміщення. Економічна периферійність впливає на рівень життя та зумовлює соціально-демографічні проблеми в регіоні, що відображаються у характері розселення, соціальному розшаруванні населення, посиленні зовнішньої трудової міграції. Спричинені нею проблеми потребують адекватних відповідей засобами регіональної соціально-економічної та зовнішньої політики.

У зв'язку з цим підготовка монографії з питань транскордонного співробітництва є важливим кроком для узагальнення та вивчення сучасного стану транскордонного співробітництва в Україні, виявлення існуючих проблем та вибору шляхів їх розв'язання з метою збільшення конкурентоспроможності прикордоння та підвищення життєвого рівня його мешканців і прискорення інтеграційних процесів у транскордонному просторі.

Монографія складається з чотирьох розділів, які розкривають основні питання розвитку транскордонного співробітництва в Україні. У першому розділі висвітлюється інституційне забезпечення транскордонного співробітництва в Україні: визначаються понятійний апарат, законодавче середовище та організаційні структури, які

реалізують співпрацю і сприяють її розвитку. Другий розділ присвячений аналізу стану транскордонного співробітництва в Україні, передусім діяльності єврорегіонів як вищої форми ТКС і функціонуванню прикордонної інфраструктури як основи нівелювання бар'єрної функції кордонів. У третьому розділі основну увагу приділено висвітленню чинників, які впливають на ефективність транскордонного співробітництва, а також виявлено проблеми та виклики, що супроводжують ці процеси. У четвертому розділі пропонується розглянути перспективи розвитку транскордонного співробітництва в Україні за умов формування регіональної політики активізації нових форм ТКС і залучення механізмів конвергенції прикордонних регіонів України.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ІНСТИТУЦІЙНІ ОСНОВИ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНІ

1.1. Транскордонний регіон як основа розвитку транскордонного співробітництва

1.1.1. Прикордонний і транскордонний регіони

Зростання ролі та ваги транскордонних регіонів у сучасній економіці, а також збільшення наукового інтересу до вивчення проблематики їх формування та функціонування пов'язане насамперед з усебічною активізацією процесів транскордонного співробітництва, які були зумовлені посиленням процесів європейської інтеграції, зокрема останніми двома хвилями розширення ЄС та інтеграційними устремліннями України. При цьому особливо важливого значення набуває диференціація понять транскордонного та прикордонного регіонів, оскільки перші визначаються як спільна територія прилеглих до кордону сусідніх адміністративно-територіальних одиниць як мінімум двох держав, у той час як другі є територіями, що охоплюють одну або декілька адміністративно-територіальних одиниць однієї держави і прилягають до державного кордону¹. Згідно з іншим визначенням: «транскордонний регіон – це наявність щонайменше двох територій різних країн, що мають спільний державний кордон, між якими встановились тісні виробничі і соціально-економічні зв'язки. Про об'єктивний процес формування транскордонного регіону свідчить рівень розвитку різного роду зв'язків (виробничих, соціально-економічних тощо), які здійснюються між двома територіями різних країн, що мають спільний кордон»². Деякі дослідники схиляються до думки, що «під транскордонним регіоном слід розуміти певну територію, яка характеризується наявністю схожих природно-географічних умов і охоплює прикордонні території двох або кількох держав, що

¹ Мікула Н. А. Національна доповідь «Сучасний стан та перспективи розвитку транскордонного співробітництва в Україні» (основні положення проекту) / Н. А. Мікула, В. В. Толкованов // Регіональна економіка. – 2010. – № 3 (57). – С. 11–12.

² Луцишин Н. Розвиток і функціонування транскордонного об'єднання – Єврорегіону «Буг» // На шляху до Європи. Український досвід єврорегіонів / за ред. С. Максименка, І. Студеннікова. – К.: Б.и., 2000. – С. 77.

мають спільний кордон <...> Риси, притаманні транскордонним регіонам, не вичерпуються природно-географічними та геополітичними характеристиками, а також виробничими і соціально-економічними зв'язками між прикордонними територіями. Не менш, а можливо, й більш вагомими характеристиками є наявність міцних етнокультурних зв'язків, які здатні долати державні кордони, і спільне історичне минуле, оскільки у багатьох випадках ті чи інші прикордонні території Європи (і це повною мірою стосується прикордонних територій сучасної України) входили до колишніх, вже не існуючих державних утворень або інших держав, ніж ті, до яких вони належать сьогодні»³.

Відтак, з погляду оптимального розмежування дефініцій транскордонного і прикордонного регіонів першочергову увагу слід приділити класифікаційним ознакам, за якими ідентифікуються ці регіони⁴. Так, визначення прикордонного регіону пов'язане насамперед з окресленням відповідного географічного простору. Саме тому в науковій і спеціальній літературі часто трапляються також дефініції «прикордонний район», «прикордонна зона», «прикордонна територія» тощо. Зокрема, Закон України «Про державний кордон України» визначає, що прикордонні райони, як правило, встановлюються в межах території району, міста, селища, сільради, прилеглої до державного кордону України або до узбережжя моря, що охороняється органами Державної прикордонної служби України⁵. В цьому випадку більше йдеться про режим перебування людей, суб'єктів господарювання тощо. Натомість прикордонною зоною, згідно з угодами про малий прикордонний рух, підписаними Україною з Польщею, Словаччиною та іншими сусідніми країнами ЄС, визнається територія адміністративних одиниць держав, яка не перевищує 30 кілометрів від спільного кордону⁶. У практиці транскордонного співробітництва трапляються випадки встановлення прикордонної зони в межах від 10 до 50 км від лінії державного кордону.

³ *Студенніков І.* Феномен євро регіонів в контексті методології історико-регіональних досліджень / І. Студенніков // *Історія України. Маловідомі імена, події, факти: зб. стат. / гол. ред. П. Т. Тронько.* – К.: НАН України, Ін-т історії України, 2003. – Вип. 22–23. – С. 195.

⁴ *Гоблик В. В.* Спільні транскордонні регіони України та ЄС: зовнішньоекономічний аспект: монографія. – Львів: НАН України, Ін-т регіональних досліджень, 2012. – 305 с.

⁵ Про державний кордон України: з-н України від 04.11.1991 № 1777-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1777-12>

⁶ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про правила місцевого прикордонного руху від 28.03.2008 [Електронний ресурс]. – http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=616_138

Не менш диференційованим є також застосування категорії «прикордонна територія». Так, згідно з Протоколом про збереження і стале використання біологічного та ландшафтного різноманіття до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат, підписаної в Києві 22 травня 2003 р. (ст. 3), «прикордонна територія» означає територію під юрисдикцією відповідної Сторони, близьку до державного кордону з іншою Стороною, де розпочато діяльність з одного боку державного кордону, залежно від характеру специфічної діяльності, може мати прямий або непрямий та шкідливий або позитивний вплив на довкілля з іншого боку державного кордону⁷.

Водночас, в угоді між Україною та Словацькою Республікою про співробітництво в галузі карантину і захисту рослин «прикордонна територія» визначається як територія 10 км повітряної лінії по обидві сторони від спільного кордону обох держав⁸.

У роботах вітчизняних дослідників також використовується термін «прикордонна територія» як більш гнучкий і прийнятний синонім категорії «прикордонний регіон», застосування якого в окремих випадках дозволяє більш якісно та ґрунтовно описувати окремі суспільно-економічні процеси, що відбуваються в площині транскордонного співробітництва⁹.

У статті 1 Угоди про основні принципи прикордонної співпраці держав – учасниць Договору про поглиблення інтеграції в економічній та гуманітарній сферах, підписаного урядами Росії, Білорусі, Казахстану, Таджикистану і Киргизії, відзначається, що прикордонний регіон є регіоном у межах адміністративних чи інших державних територіальних утворень, адміністративно-територіальні одиниці яких збігаються з лінією державного кордону країн – учасниць Угоди. У статті 4 Угоди міститься також зобов'язання надавати на територіях, що належать до її юрисдикції, національний режим населенню суміжних прикордонних регіонів сусідніх держав з питань: тимчасового проживання, заняття традиційною господарською діяльністю, отримання освіти та інших послуг, здійснення малого підприємництва¹⁰.

⁷ Прикордонна територія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1078.23692.0>

⁸ Там само.

⁹ Студеніков І. Феномен євро регіонів в контексті методології історико-регіональних досліджень / І. Студеніков // Історія України. Маловідомі імена, події, факти: зб. стат. / гол. ред. П. Т. Тронько. – К.: НАН України, Ін-т історії України, 2003. – Вип. 22–23. – С. 193

¹⁰ Бельдей В. Развитие приграничных регионов возможно лишь за счет активных действий государства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kreml.org/opinions/111029111>

Російський дослідник М. Межевич вважає прикордонні регіони особливими просторовими системами в господарському комплексі держави, які одночасно виступають центром зв'язків транскордонного співробітництва та периферією власної держави. Він вважає, що центральною категорією аналізу феномену кордонів має стати категорія «прикордоння» (*borderland*), під яким розуміємо два суміжні регіони по обидва боки кордону, що формують єдиний економічний простір. При цьому, на його думку, ідентифікація кордону може мати різне значення в різних місцях. Це пов'язується з різноплановістю формування кордонів, які в одних випадках мають штучний характер, а в інших виникають закономірно спираючись на природні рубежі культурного, географічного чи соціально-економічного характеру¹¹.

У цьому сенсі «прикордоння» є фактичним аналогом категорії «транскордонний регіон» з тією лише різницею, що ідентифікація останнього спирається на чіткіше окреслені межі, визначені адміністративно-територіальним поділом прикордонних регіонів кожної з держав, що беруть участь у транскордонному співробітництві.

Відтак, прикордонні регіони сусідніх країн є важливою складовою транскордонних регіонів, сформованих за їх участю, оскільки лише в межах транскордонного регіону виявляється синергетичний ефект від взаємодії прикордонних регіонів різних держав за рахунок використання потенціалу транскордонного співробітництва¹².

Узагальнюючи, зазначимо, що **прикордонний регіон – це внутрішня територія держави, на якій реалізується її регіональна політика** (рис. 1).

Наявність кордону є тим чинником, що визначає транскордонний регіон серед сукупності територіальних утворень. Не може бути транскордонного регіону на несуміжних територіях. Водночас ідентифікація транскордонного регіону, оскільки в цьому разі мова йде про адміністративно-територіальні одиниці різних держав, потребує значно глибшого та науково обґрунтованого підходу до виявлення його структуротворчих елементів. Насамперед, це стосується визначення тих адміністративно-територіальних одиниць сусідніх країн, які входять до складу цього регіону, а також окреслення самого кола

¹¹ *Межевич Н. М.* Приграничное сотрудничество на Северо-Западе России: некоторые теоретические и практические аспекты / Н. М. Межевич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.hse.ru/data/956/369/1238/МОСКВА%20Межевич%20Н%20\(2\).doc](http://www.hse.ru/data/956/369/1238/МОСКВА%20Межевич%20Н%20(2).doc).

¹² *Мікула Н. А.* Концептуальні підходи до дослідження кон'юнктури транскордонного ринку / Н. А. Мікула, О. І. Пастернак, І. Р. Тимечко, М. О. Гусева // Регіональна економіка. – 2010. – № 2 (56). – С. 17.

країн, прикордонні території яких виступають учасниками транскордонного регіону. Наприклад, деякі прикордонні райони Закарпатської області можуть одночасно входити до складу українсько-угорського та українсько-словацького транскордонних регіонів, а також виступати структуротворчими елементами українсько-польсько-словацького чи українсько-угорсько-румунського транскордонного регіону.

У цьому разі ключового значення набувають власне класифікаційні ознаки, за якими виділяються відповідні транскордонні регіони.

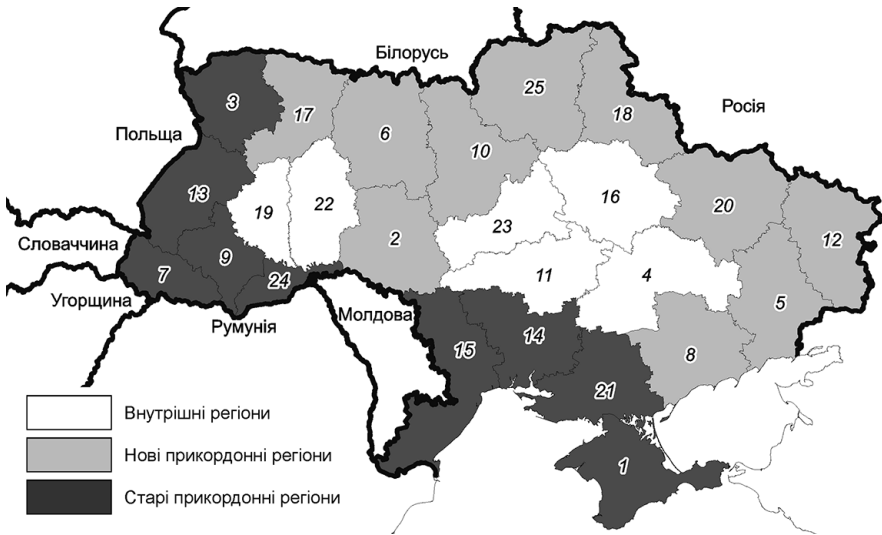


Рис. 1.1. Прикордонні області України*:

1 – Автономна Республіка Крим; 2 – Вінницька область; 3 – Волинська область; 4 – Дніпропетровська область; 5 – Донецька область; 6 – Житомирська область; 7 – Закарпатська область; 8 – Запорізька область; 9 – Івано-Франківська область; 10 – Київська область; 11 – Кіровоградська область; 15 – Одеська область; 16 – Полтавська область; 17 – Рівненська область; 12 – Луганська область; 13 – Львівська область; 14 – Миколаївська область; 18 – Сумська область; 19 – Тернопільська область; 20 – Харківська область; 21 – Херсонська область; 22 – Хмельницька область; 23 – Черкаська область; 24 – Чернівецька область; 25 – Чернігівська область.

* Розроблено автором.

Транскордонний регіон можна виокремити на другому рівні після державного (область, воєводство, кантон, земля тощо) (рис.1.2) та на третьому рівні, тобто на рівні району (наприклад, для українсько-польського кордону це рівень район–повіт). Таке виокремлення завжди є цільове.

Транскордонний регіон є об'єктом регіональної політики транскордонного співробітництва, і його слід розглядати як **єдине ціле специфічне територіальне поліструктурне утворення**.

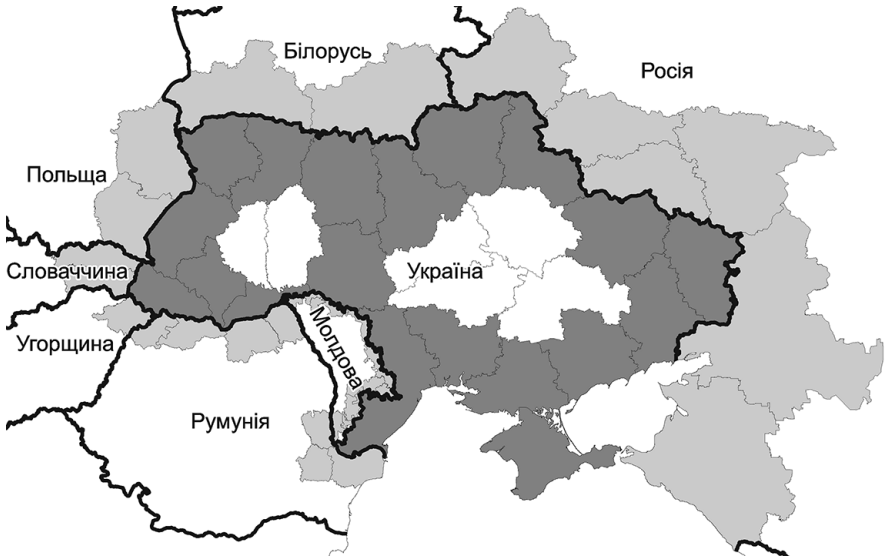


Рис.1.2. Транскордонні регіони України*

* Розроблено автором.

Тобто, як будь-який регіон, транскордонний регіон має визначену територію, населення, систему розселення, має економічну, екологічну, технологічну, політичну, культурну підсистеми, формується, функціонує та розвивається. Основна специфіка функціонування транскордонного регіону полягає у тому, що **для забезпечення його цілісності** як територіальної системи необхідна **координація** діяльності окремих прикордонних територій, яка реалізується через транскордонне співробітництво в різних організаційних формах.

Нагадаємо, що транскордонне співробітництво – це специфічна сфера зовнішньоекономічної, політичної, екологічної, культурно-освітньої та інших видів міжнародної діяльності, яка здійснюється на регіональному рівні і яка, охоплюючи всі загальні її форми, відрізняється необхідністю та можливостями більш активного їх

використання, а також низкою особливостей: наявністю кордону і необхідністю його облаштування, спільним використанням природних ресурсів і, відповідно, спільним вирішенням проблем екологічної безпеки, більш широким взаємним спілкуванням населення сусідніх держав та особистими зв'язками людей, значно вищим навантаженням на інфраструктуру (дороги, зв'язок, сферу обслуговування, придорожня інфраструктура) тощо.

1.1.2. Транскордонний простір

Основою транскордонного співробітництва є **процес створення зв'язків і договірних відносин** у прикордонних теренах з метою пошуку шляхів вирішення спільних та ідентичних проблем. Це приводить до поняття транскордонного простору – насиченої території, що охоплює безліч **об'єктів і зв'язків між ними**: населені пункти, промислові підприємства, економічно освоєні та рекреаційні площі, транспортні та інженерні мережі, які розміщені по обидва боки кордону¹³.

Просторову структуру регіону можна розглядати в двох вимірах: 1) з огляду на розміщення об'єктів на території і зв'язки між ними у просторовому контексті; 2) з огляду на облаштування, упорядкування, тобто правил і норм розміщення об'єктів на транскордонній території.

Крім національних систем правил і норм розміщення об'єктів на території є загальні принципи просторового облаштування європейського простору¹⁴. Крім того, вкрай важливим є оцінка культурного середовища, важливі принципи збереження і розвитку якого закладені у Гранадській Конвенції збереження європейського архітектурного спадку (РЄ, 1985), Валлетській Конвенції захисту археологічного спадку (РЄ, 1992), Флорентийській Хартії захисту історичних парків та садів (*ICOMOS-IFLA*, 1981). У цьому ж переліку є Європейська ландшафтна конвенція (РЄ, Флоренція, 2000), у якій поряд з іншим у розділі міжнародне співробітництво (ст. 9 «Транскордонні ландшафти») вказано, що «сторони повинні заохочувати транскордонне співробітництво на місцевому та регіональному рівнях, і скрізь, де це необхідно, розробляти і реалізувати спільні ландшафтні програми»¹⁵.

¹³ Мікула Н. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво : монографія / Н. Мікула. – Львів: ІРД НАН України, 2004. – 395 с.

¹⁴ *Європейська хартія регіонального просторового планування* / Торремолінська Хартія, 1983, Іспанія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kuznetsov-vv.hotbox.ru/d&g/>.

¹⁵ *Європейська ландшафтна конвенція від 20.10.2000 ETS № 176* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show1994_154

Просторова організація транскордонного регіону, окрім іншого, включає розміщення кордону (у фізичному вигляді) та прикордонної інфраструктури.

Якість економічного простору визначається багатьма характеристиками, основними з яких щодо транскордонного економічного простору є такі:

- **щільність** (чисельність населення, обсяг регіонального валового продукту, природні ресурси, доходи тощо на одиницю площі простору)

- **розміщення** (показники рівномірності, диференціації, концентрації, розподіл населення і економічної діяльності, освоєні та неосвоєні території тощо)

- **зв'язність** (інтенсивність економічних зв'язків між частинами та елементами простору, умови мобільності товарів, послуг, капіталу та людей, розвиток транспортних і комунікаційних мереж, проникність кордону, пропускна здатність кордону та прикордонної інфраструктури);

- **відкритість** (рівень сприйняття інновацій, рівень готовності системи до структурних змін, рівень безпеки – безпечність).

Характеристика зв'язності дуже важлива для транскордонного регіону, і її підвищення – основне завдання політики транскордонного співробітництва, чи політики транскордонної конвергенції.

Для функціонування економічного простору важливе значення має відстань (віддаль) між його елементами. «Економічна віддаль» характеризується транспортними та трансакційними витратами на подолання фізичної відстані, які включають, окрім плати за транспорт, **плату за митні послуги, митні збори та платежі за перетин кордону.**

Характерною особливістю розгляду транскордонного простору є відсутність чітко визначених адміністративних меж. Якщо транскордонний регіон розглядається в межах району – області, то транскордонний простір визначається щільністю та інтенсивністю зв'язків між суб'єктами господарювання, які можуть розміщатися й поза межами адміністративного регіону, утворюючи своєрідні пазли з транскордонних і внутрішніх регіонів країни. Так, наприклад, інтенсивність зв'язків установ Івано-Франківської та Тернопільської областей з польською стороною поширює транскордонний простір поза межі Львівської області. Цей аспект дуже важливий при розгляді нових форм транскордонного співробітництва.

1.2. Теоретичне підґрунтя транскордонного співробітництва як чинника регіонального розвитку в контексті інтеграційних процесів

1.2.1. Наукові погляди на сутність транскордонного співробітництва

У сучасних умовах включення національної економіки до системи світових господарських відносин перед Україною постає низка важливих цілей, серед яких – акумуляція додаткових фінансових ресурсів з метою структурної перебудови, здійснення ефективної фіскальної політики, використання зовнішньоекономічних зв'язків для стимулювання економічного зростання. Оскільки більшість областей України є прикордонними, державне управління на мезорівні має забезпечувати як розвиток пріоритетних напрямів зовнішньоекономічної діяльності, так і раціональне використання вигідного розташування прикордонних територій як додаткового ресурсу. З цією метою варто застосувати міжнародний досвід та організаційно-правові форми транскордонного співробітництва.

Транскордонне співробітництво існує в межах дуже відмінних структур, законодавчих систем і територій. Його головна мета – подолавши бар'єри національних кордонів, налагодити спільну роботу з питань соціальної та економічної політики, культури, науки і освіти, охорони довкілля. Транскордонне співробітництво є першоосновою для економічних відносин із сусідньою державою, трансферу капіталу і трудової сили через кордон. Прикордонні регіони – посередники у міждержавній співпраці, транскордонному обміні інформацією, інноваціями і соціокультурними цінностями ¹⁶.

Доцільність здійснення такої співпраці обумовлена міграцією населення, трансфером капіталу, ідей, широким розвитком торгівлі, наявністю глобальних екологічних проблем, що в сукупності позбавляє сенсу будь-які спроби державної герметизації. Крім того, цей вектор діяльності відповідає стратегічній орієнтації України на подальше зміцнення і розвиток економічної співпраці з країнами Європейського Союзу.

Згідно з Європейською рамковою конвенцією про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями, транскордонне співробітництво означає будь-які спільні дії, спрямовані на

¹⁶ *Bacsi Z. The Role of Cross-Border Cooperation in Rural Development – a New European Perspective / Z. Bacsi, E. Kovács // Journal of Central European Agriculture. – 2006. – Vol 7; № 3. – P. 485–488.*

посилення та поглиблення добросусідських відносин між територіальними громадами або властями, які знаходяться юрисдикцією двох або декількох договірних сторін, та на укладання з цією метою будь-яких необхідних угод або досягнення домовленостей. ТКС здійснюється в межах компетенції територіальних громад або властей, визначеної внутрішнім законодавством¹⁷.

Згідно із Законом України «Про транскордонне співробітництво», транскордонне співробітництво – це спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших відносин між територіальними громадами, їх представницькими органами, місцевими органами виконавчої влади України та територіальними громадами, відповідними органами влади інших держав у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством¹⁸.

Як вважають представники Асоціації європейських прикордонних регіонів (АЄПР), транскордонне співробітництво приносить так звану додану вартість у розвиток громад і регіонів, зокрема акцентуючи європейську додану вартість. Європейська додана вартість ТКС заснована на попередньому досвіді населення, яке проживає разом у сусідніх прикордонних регіонах, а тому прагне співпрацювати і сприяє просуванню таких цінностей, як мир, свобода, безпека та дотримання прав людини¹⁹.

Основна роль транскордонного співробітництва в інтеграційних процесах визначається можливістю пришвидшення процесів вирівнювання якості життя населення прикордонних територій щонайменше до середньоєвропейського та досягнення вільного руху товарів, людей і капіталів через кордон до повної інтегрованості простору. Транскордонне співробітництво в найпростіших його формах відбувається постійно, а значить, постійно відбувається і формування інтегрованого простору в транскордонному регіоні. Ці процеси пришвидшуються також глобалізаційними чинниками. Можна сказати, що ТКС є попереднім та доповнюючим елементом інтеграції держави. Разом з тим поняття «транскордонне співробітництво» та

¹⁷ Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями від 21.05.1980 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://part.com.pl>.

¹⁸ Про транскордонне співробітництво : з-н України від 24.06.2004 № 1861-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.rada.kiev.ua.

¹⁹ *Contribution of Cross-Border Co-operation to Implementing the Lisbon Strategy: proceedings of the AEBR Annual Conference, 20–21 October 2005, Drama. Euroregion Nestos-Mesta. Final Declaration* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.aebr.org.

«транскордонна інтеграція» не є тотожними. Транскордонна інтеграція – це об'єктивний процес розвитку глибоких, стійких взаємозв'язків та поділу праці між прикордонними регіонами сусідніх держав, створення міжнародних господарських комплексів у їх межах. Транскордонна економічна інтеграція – форма інтернаціоналізації господарської діяльності (виробництва), зближення та поглиблення взаємодії регіональних економік.

Проблемам участі регіонів України у процесі міжрегіональної інтеграції, розвитку ТКС, розроблення транскордонних програм присвячені роботи як українських (В. Борщевський, Є. Кіш, Г. Щерба), так і закордонних (Дж. Капанеллі, Е. Медейруш, А. Небухр, М. Перкман, Д. Смолбоун, К. Філіпіні, М. Хенеті) учених. У той час, коли дослідження вітчизняних науковців сфокусовані переважно на аналізі політичних ініціатив²⁰, створенні інститутів і форм транскордонного співробітництва²¹, закордонні дослідники переважно дискутують про формат адміністративно-регуляторного впливу²², який визначає умови еволюції транскордонного співробітництва на зовнішніх кордонах ЄС²³ і його вплив на економічне зростання регіону²⁴ та держави²⁵.

Поза сумнівом, формування ефективних інститутів і правового поля, гармонізованого із законодавством ЄС, є важливими

²⁰ *Борщевський В. В.* Україна і Польща в рамках розширеного ЄС: економічна оптимізація та глобальне партнерство : монографія / В. В. Борщевський. – Львів : Аверс, 2009. – 244 с.

²¹ *Кіш. Є. Б.* Центральна Європа в сучасній системі єврорегіональної інтеграції : монографія / Є. Б. Кіш. – Ужгород : Ліра, 2008. – 440 с.

Щерба Г. І. Розвиток транскордонного співробітництва в українсько-польських єврорегіонах / Г. І. Щерба // Вісник Одеського національного університету. – 2009. – Т. 14; Вип. 2. – С. 18–27.

²² *Medeiros E.* Cross-Border Cooperation in EU Regional Policy: a fair deal? / E. Medeiros [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ww3.fl.ul.pt/pessoais/Eduardo_Medeiros/docs/PUB_PAP_EM_CBC_EU_Regional_Policy.pdf.

²³ *Capannelli G.* East Asian and European Economic Integration: A Comparative Analysis / G. Capannelli, C. Filippini [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://aric.adb.org/pdf/workingpaper/WP29_East_Asian_and_European_Economic_Integration.pdf; *Perkmann M.* Construction of new territorial scales: a framework and case study of the EUREGIO cross-border region / M. Perkmann // Regional Studies. – 2007. – № 41 (2). – С. 253–266.

²⁴ *Niebuhr A.* Spatial Effects of European Integration: Do Border Regions Benefit Above Average? / A. Niebuhr [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/26196/1/dp040307.pdf>.

²⁵ *Smallbone D.* Policy Issues Related to Entrepreneurship Development and Cross Border Cooperation in Case Study Regions / D. Smallbone, M. Xheneti [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://crossbordercoop.net/Publications/D16_policies_governance.pdf.

передумовами розвитку ТКС. Разом з тим потребують обґрунтування механізми активізації економічного транскордонного співробітництва регіонів України в умовах євроінтеграції, зокрема в контексті реалізації програм ТКС відповідно до Європейської політики сусідства. Адже, як зазначає Дж. Блатер²⁶, якісна інституційна платформа розвитку ТКС передбачає інтеграцію прикордонних територій, взаємодію акторів ТКС у всіх сферах суспільного життя.

Згідно з моделлю регіональної інтернаціоналізації В. Чужикова транскордонне співробітництво є завершальним етапом еволюції регіонів, яка відображає результати здійснення політики дивергенції та конвергенції у країнах з ринковою економікою. Політика конвергенції, здійснювана урядом, полягає в нівелюванні економічних рівнів тих регіонів, що утворюють основу економіки країни, і сприяє внутрішньорегіональній інтеграції. Стимулювання на цьому етапі транскордонних зв'язків нерідко спричинює явище дисоціації, тобто взаємного проникнення регіонів та утворення спільних формувань (єврорегіонів, євронзон, двосторонніх або багатосторонніх технопарків, кластерів тощо)²⁷. Таким чином, ТКС може здійснюватися у різних формах. Так, у Законі України «Про транскордонне співробітництво» виокремлено такі організаційні форми ТКС: 1) створення єврорегіону; 2) укладення угод про транскордонне співробітництво в окремих сферах; 3) встановлення та розвиток взаємовигідних контактів між суб'єктами транскордонного співробітництва; 4) інші форми транскордонного співробітництва.

Залежно від цілей, завдань, масштабу і характеру ТКС виділяють форми ТКС, які еволюціонують у такій послідовності²⁸: 1) одноразові заходи транскордонної співпраці, спрямовані на реалізацію певної мети (коли мета досягається, співпраця припиняється); 2) довготривала транскордонна співпраця, яка ґрунтується на використанні внутрішніх переваг і можливостей або наявних ресурсів прикордонних регіонів; 3) транскордонна діяльність, що базується на розробленій транскордонній або міжрегіональній стратегії (концепції) налагодження добросусідських взаємовідносин у різних сферах; 4) співробітництво самостійних і незалежних учасників ТКС, що

²⁶ Blatter J. Political co-operation in cross-border regions: two explanatory approaches [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www-sre.wu.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa96/SESSION.H/h147.pdf>.

²⁷ Чужиков В. І. Регіональна політика та стратегія Європейського Союзу // Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку : монографія / В. І. Чужиков; за ред. З. С. Варналія. – К. : Знання України, 2005. – 498 с.

²⁸ Сучасна регіональна політика і транскордонне співробітництво / В. І. Піла, О. С. Чмир, О. А. Гарасюк, Т. В. Терещенко. – Хмельницький: Б.и., 2006. – 412 с.

відбувається під контролем уповноважених органів влади та самоврядування.

В. Дергачев вважає, що основними формами транскордонного співробітництва є єврорегіони, прикордонне співробітництво та міжнародні транспортні коридори. При цьому базовими сферами такого співробітництва він називає: «виробничу кооперацію; спільне будівництво та взаємодопомогу у спорудженні промислових та інших об'єктів; використання праці іноземних робітників; створення прикордонної інфраструктури; запровадження преференційного режиму на прикордонних митних пунктах та транспортних вузлах; спільне використання енергетичних, водних та інших природних ресурсів та надання технічної допомоги; передача ноу-хау; консалтингові послуги; соціокультурне співробітництво діаспор; туризм та курортно-рекреаційне господарство; екологія (спільні роботи з охорони природного середовища та радіаційної безпеки); обмін сільськогосподарською технікою та допомога у сфері селекції»²⁹.

Погоджуємося з М. Шинковським, який наголошує на ефективності порівняно нової форми ТКС – мережевої³⁰, оскільки вона передбачає взаємодію між акторами різних рівнів за спираючись на вузли мережі глобальних взаємодій, оминаючи територіально-прикордонне розмежування. Це означає, що ТКС може із прикордонних територій поступово поширюватися і на віддалені від кордону регіони, що надає можливість поєднувати внутрішньорегіональну й транскордонну інтеграцію. Незважаючи на початковий період свого формування в сучасному світі, ця форма вже довела свою ефективність у країнах Європи. Теоретико-методологічною основою мережевої форми ТКС є теорія «політики мереж», запропонована неофункціоналізмом, тому що під мережею автор розуміє розгалужену систему управління у вигляді євроструктур, що забезпечуватиме спільну взаємозалежність і поглиблену інтеграцію.

Зважаючи на різноманіття теоретичних підходів до визначення форм ТКС, доцільними є виокремлення і характеристика тих форм ТКС, які функціонують в Україні, що більш детально розглядається у наступних розділах монографії.

У розвитку міжрегіонального співробітництва існує закономірна послідовність, що передбачає спочатку підвищення

²⁹ *Дергачев В.* Регионоведение : учеб. пособие для студ. вузов / В. А. Дергачев, Л. Б. Вардомский. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 463 с.

³⁰ *Шинковский М. Ю.* Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ifpc.ru/index.php?cat=159>.

конкурентоспроможності регіонів на національному рівні та посилення на цій основі внутрішньорегіональної інтеграції, а потім – участь регіонів у транскордонній співпраці. Соціально-економічний розвиток прикордонних регіонів, як правило, відстає від центральних територій, тому ці регіони не можуть бути основою внутрішньорегіональної інтеграції. На нашу думку, транскордонне співробітництво має розглядатися не лише як результат розвитку регіонів, а також і як засіб економічного зростання прикордонних територій.

Для дослідження транскордонного співробітництва на сучасному етапі використовується багато різних теорій, що є науковою базою регіональних досліджень, зокрема регіональної економіки. Заповнюючи визначену нішу в системі економічних та географічних наук, транскордонне співробітництво синтезує широку множину теоретичних знань, яку формують теорії, що містять конструктивні пояснення закономірностей і принципів раціоналізації економічного простору, розвитку різних типів регіонів, міжрегіональних взаємодій, розміщення видів діяльності та населення.

Важливе значення при формуванні політики транскордонного співробітництва мають теорії міжнародної торгівлі та теорії регіональної економіки. Їх доцільно розглядати як результат еволюції досліджень, що передували появі сучасного теоретичного надбання та спричинили її.

Вдалим узагальненням розвитку теорій міжнародної торгівлі, що є основою для транскордонної торгівлі, є тристоронній підхід³¹, згідно з яким існують три основних напрями розвитку міжнародної торгівлі: класичний, до якого належать теорія меркантилізму; неокласичний, що охоплює модель Хекшера-Оліна-Самуельсона, парадокс В. Леонтьєва та неофакторні теорії; неотехнологічний (наймолодші теорії міжнародної торгівлі: технологічного розриву, економії на масштабах виробництва, життєвого циклу продукту).

Класична теорія меркантилізму базується на принципі збагачення країни у спосіб експортування власних товарів за кордон і обмеження імпорту всіма можливими способами. Така зовнішньоекономічна діяльність є дещо односторонньою, проте її елементи використовують і сьогодні експортоорієнтовані держави.

Наступний етап розвитку теорії міжнародної торгівлі пов'язують із спробами розвинути теорію відносних переваг Д. Рікардо. «Ця теорія була вдосконалена спочатку в працях відомих економістів

³¹ *Пахомов Ю.* Національні економіки в глобальному конкурентному середовищі / Ю. Пахомов, Д. Лук'яненко, Б. Губський. – К. : Україна, 1997. – 237 с.

Е. Хекшера і Б. Оліна, пізніше – П. Самуельсона, М. Портера, тому її називають моделлю Хекшера-Оліна-Самуельсона, а також концепцією конкурентної переваги країни Портера. Вона ґрунтується на вузькій методологічній основі: до уваги беруться лише дві країни, два товари, відсутність транскордонних витрат, вільна торгівля тощо»³². З огляду на це, дану концепцію доцільно використовувати при моделюванні двосторонніх торгівельних зв'язків між країнами, наприклад як елемент транскордонного співробітництва між Україною та Польщею, Україною і Білоруссю.

Реальний розвиток торгівельних відносин Україна – Польща загалом відповідає класичній теорії Хекшера-Оліна. Це підтверджує аналіз торгівельних потоків з урахуванням відносної озброєності факторами виробництва³³. У торгівлі з Польщею Україна має конкурентні переваги як у капіталоємних галузях, що відповідає традиційно високій розвинутості важкої індустрії, так і у працеемних виробництвах з високою часткою некваліфікованої праці (через низьку вартість робочої сили як фактора виробництва). Іншою конкурентоспроможною галуззю є сільське господарство, продукції якого притаманний дуже низький ступінь оброблення. Проте експортна спеціалізація працеемних секторів ще недостатньо розвинена, відтак, тут мають відбуватися інтенсивні процеси пристосування виробництв до вимог зовнішніх ринків.

До останнього часу вирішальну роль у конкурентних перевагах відігравали два чинники – якість продукції та ефективність виробництва. З погляду перспектив розвитку зовнішніх зв'язків варто звернути увагу на те, що до них додається третій чинник – технологічне лідерство. Розвиток наукоємних, високотехнологічних галузей і стрімке поживлення міжнародного обміну продукцією їх виробництва спричинили формування теорій неотехнологічного напрямку.

Теорії класичного та неокласичного напрямів ґрунтуються на багатьох припущеннях (основні з них: наявність досконалої конкуренції, незалежність ефективності від масштабів виробництва, однорідність продукції, постійна виробнича функція, доступність технології всім виробникам). Сутність неотехнологічних моделей позбавлена зазначених неокласичних припущень. Визнаючи існування країн з різним рівнем економічного та технологічного розвитку, прихильники

³² *Miltiades C. International Economics / C. Miltiades. – N. Y. : McGraw-Hill, 1991. – 595 p.*

³³ *Сєкарев О. Коментар до розвитку торгово-економічних відносин України з країнами ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ueplac.kiev.ua/Archive/Ukrainian/Phase2/Team4/Requests/Sekarev/UA-EUtrade.doc>.*

неотехнологічного напрямку, наприклад Г. Досі³⁴, акцентують увагу на динамічних порівняльних перевагах, пов'язаних переважно з наукоємними товарами.

Теорія технологічного розриву, започаткована у XVIII ст. Дж. Такером³⁵, з плином часу була дещо трансформована. При розгляді проблеми конкурентоспроможності держав з обмеженими природними ресурсами (порівняно з державами, наділеними ними достатньою мірою) Дж. Такер у 50-х роках XVIII ст. у формулюванні моделі торгівлі, що базується на технологічному розриві, розрізняє ресурси із спадаючою віддачею від ресурсів із зростаючою віддачею. Хоча Дж. Такер припускав, що багаті країни мають можливості для домінування в торгівлі за всім переліком товарів, він також зрозумів, що одна країна ніколи не зможе домінувати на всіх ринках. З огляду на поняття обмеженості ресурсів та свою філософію зростаючої віддачі, Дж. Такер розробив теорію технологічного розриву, згідно з якою країна є конкурентоспроможною щодо тих товарів, при виготовленні яких має бути певне поєднання складності процесу їх виготовлення та загального розвитку держави, тобто бідні країни виготовляють прості товари дешево, тоді як більш складні товари є дешевими у багатих країнах.

У 60-ті роки XX ст. М. Познер спробував пояснити аспект міжнародної торгівлі, який не можна було з'ясувати, використовуючи модель Хекшера-Оліна-Самуельсона, – зміну у торгівельних потоках на базі мінливих технологічних розривів³⁶. М. Познер першим запропонував ідею імітаційного лага, складниками якого є лаг попиту та лаг реагування. Лаг попиту – час, необхідний для розвитку попиту на новий експортний продукт. Лагом реагування є час, потрібний виробникам імпортозамісних галузей у країні-імпортері для реагування на конкуренцію з-за кордону. Сенс експортувати є тоді, коли лаг попиту коротший за лаг реагування.

Міжнародна торгівля необов'язково виникає через наявність порівняльних переваг у країн. Зокрема, вона може сформуватися в результаті дії ефекту масштабу виробництва (модель економії на масштабах виробництва) за наявності тенденції до зниження витрат

³⁴ *Dosi G. Sources, procedures and microeconomic effects of innovation / G. Dosi // Journal of Economic Literature. – 2000. – Sept., XXVI. – P. 1120–1171.*

³⁵ *Elmslie B. The Convergence Debate Between David Hume and Josiah Tucker / B. Elmslie // Journal of Economic Perspectives. – 1995. – № 4. – P. 207–216.*

³⁶ *Пирожков Л. Основні неотехнологічні теорії в контексті тристороннього підходу до обґрунтування засад міжнародної торгівлі / Л. Пирожков // Економіка України. – 2005. – № 12. – С. 47–51.*

на виготовлення одиниці продукції при збільшенні обсягу виробництва. Ефект масштабу виробництва дає країнам стимул для спеціалізації торгівлі навіть за відсутності відмінностей у національних технологіях і ресурсах. Ця теза особливо важлива з погляду доцільності транскордонного співробітництва, оскільки прикордонні регіони сусідніх держав часто мають подібний природо-ресурсний потенціал, як, наприклад, в Україні, Білорусі та Польщі. Ефект масштабу робить таку співпрацю вигідною для суб'єктів підприємницької діяльності прикордонних регіонів трьох країн. Ефект масштабу виробництва може бути внутрішнім (залежить від розмірів окремої фірми) та зовнішнім (залежить від розмірів галузі). При формуванні характеру міжнародної торгівлі зовнішній ефект масштабу виробництва може надавати додаткового значення чиннику попередньої історії розвитку галузі.

Ефект масштабу виробництва часто спричинює до порушення досконалої конкуренції, тому за його наявності теоретичні аспекти торгівлі аналізують з використанням моделей недосконалої конкуренції – монополістичної конкуренції та моделі демпінгу. Застосування моделі монополістичної конкуренції до міжнародної торгівлі ґрунтується на ідеї про те, що торгівля сприяє збільшенню розмірів ринку: у галузях, де спостерігається ефект масштабу виробництва, показники різноманітності товарів, що виробляються, та масштаби їх виробництва виявляються обмеженими розмірами внутрішнього ринку. Встановлюючи торговельні відносини і тим самим формуючи інтегрований світовий ринок, що перевищує за своїми розмірами кожний з національних ринків, держави можуть подолати зазначені обмеження. При монополістичній конкуренції торгівля може бути представлена у вигляді двох складників: внутрішньогалузева торгівля – двостороння торгівля диференційованими товарами всередині галузі; міжгалузева торгівля – обмін товарів однієї галузі на товари іншої. Саме внутрішньогалузева торгівля відображає ефект економії на масштабах виробництва. Щодо міжгалузевої торгівлі, то вона відображає ефект порівняльних переваг.

У реальності недосконала конкуренція, встановлення якої спричинює наявність ефекту економії на масштабах виробництва, має для міжнародної торгівлі низку вагомих наслідків. Найбільш важливим з них є те, що фірми не обов'язково встановлюють однакові ціни на товари, призначені на експорт, та на товари, вироблені для задоволення внутрішнього попиту, що відображає виникнення демпінгу. Випадок, коли кожна з двох фірм різних країн (здебільшого монополістів, які можуть сегментувати ринок, тобто не допускати купівлі

національними споживачами експортних товарів) здійснює демпінгову торговельну політику на внутрішньому ринку країни свого конкурента, є прикладом взаємного демпінгу, який може стати причиною виникнення міжнародної торгівлі.

До теорій неотехнологічного напрямку належить також модель життєвого циклу продукту, запропонована Р. Верноном у 60-ті роки ХХ ст.³⁷ Згідно з теорією виробництво нового експортного продукту спочатку розташовується в країні, в якій цей продукт було винайдене, – це так звана стадія появи. Цей період характеризується високими витратами на працю: дорогою кваліфікованою робочою силою із знанням дизайну, відповідного комп'ютерного програмного забезпечення, дослідженням і розвитком нових продуктів тощо. З часом продукт стає відомим, обсяги продажів зменшуються, а його випуск переміщують з первинного місця виробництва (яке найчастіше пов'язане з високими витратами) до більш дешевих місць розташування за кордоном. Здебільшого перша фаза вимагає незначного залучення капіталу. Проміжна стадія (зростання) пов'язана із збільшенням використання капіталу та зменшенням залучення кваліфікованої робочої сили. Наступна стадія – стадія насичення – характеризується масовим виробництвом уже стандартизованого продукту. У даній стадії основними ознаками є зниження виробничих витрат, цінова конкуренція та автоматизація процесу виробництва. На перших трьох стадіях циклу цінова еластичність попиту на продукт зростає. Чутливість до цінових змін означає, що місця виробництва продукції, пов'язані з високими витратами, не можна використовувати для її тривалого випуску на світовий ринок.

Стадія насичення передуює останній стадії – спаду, який характеризується зниженням попиту в країні, де винайдено продукт, зростанням конкуренції з боку інших його виробників, а також виробників подібних продуктів. Необхідність значних витрат на випуск і можливість перемістити технологію призводять до того, що фірми – винахідники нових продуктів переносять виробництво до іноземних експортних платформ, використовуючи прямі іноземні інвестиції, або переміщують виробництво через ліцензування чи заснування спільних підприємств у країнах з більш дешевими умовами виробництва. Згодом нація, що вперше винайшла певний продукт, перетворюється на його імпортера, адже переважно розвинені країни є винахідниками нових

³⁷ *Vernon's Product-Cycle Paradigm and the Political Economy of Trade: A Comment on Alan Deardorff's «Market Access for Developing Countries»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.hks.harvard.edu/m-rcbg/Conferences/trade/Comment.pdf>.

продуктів, далі виробництво переміщується до країн, що розвиваються, а потім – до найменш розвинених.

Незважаючи на те, що неотехнологічні моделі відображають новітні процеси в міжнародній торгівлі, їх не варто розглядати відокремлено від класичних і неокласичних теорій, оскільки кожна з них має місце в окремих аспектах міжнародних економічних відносин загалом і транскордонного співробітництва зокрема.

Транскордонне співробітництво досліджується також з використанням різних теорій регіональної економіки (теорії економічного районування та створення регіональних комплексів, теорії розвитку регіону, полюсів росту, теорії взаємодії регіональних економік), проте кожної – частково.

Так, наприклад, відомою є теорія економічного районування та створення регіональних комплексів. В її основу покладено ідею про те, що раціональний поділ країни на великі економічні райони сприятиме їх комплексному розвитку (у спосіб внутрішньої кооперації), посилить їх спеціалізацію в економіці держави. Сьогодні ця теорія знайшла нове вираження у створених єврорегіонах, які об'єднують прикордонні території кількох держав.

У теорії розвитку регіону регіон досліджується як багатофункціональна та багатоаспектна складна система, тому його розглядають у різних аспектах. Найбільш поширені чотири парадигми дослідження регіону: регіон-квазідержавна, регіон-квазікорпорація, регіон-ринковий ареал), регіон-соціум. Існують також інші спеціалізовані підходи, поміж яких підхід до регіону як підсистеми інформаційного суспільства, регіону як учасника інтернаціоналізації та глобалізації. Дослідження регіону з позиції просторової організації економіки здійснюється з використанням теорії полюсів росту, ключовим елементом якої є поняття полюса зростання. Полюс зростання – це центр тяжіння факторів виробництва, що забезпечують найбільш ефективно їх використання. Таким полюсом зростання, за Ф. Перру³⁸, є провідна галузь, що створює нові товари та послуги, центр генерації та передавання інноваційних імпульсів від одного сектору економіки до іншого; за Ж. Будвілем³⁹, – конкретна територія (населений

³⁸ *Perroux F.* A new concept of development: Basic tenets [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.google.com/books?hl=uk&lr=&id=BpgOAAAAQAAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=Perroux+F.+Economic+space:+theory+and+applications&ots=16W_SjTVl2&sig=Q_9skXQl1OJjsilbs82bMrkyjWE.

³⁹ *Boudeville J.* Problems of Regional Economic Planning [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbv.gov.ua/portal/natural/Nvnu/ekonomika/2007_12/R5/7.pdf.

пункт), яка відіграє в економіці країни чи регіону функцію джерела інновацій та прогресу; за Х. Ласуеном⁴⁰, – регіональний комплекс експортоорієнтованих підприємств або система полюсів, пов'язана із загальнодержавним попитом, що передається через експортний потенціал регіону; за П. Потье⁴¹, – вісь розвитку, яка являє собою територію, яка забезпечує транспортне сполучення між полюсами зростання, сприяючи поширенню інновацій, збільшенню товаропотоків, розвитку інфраструктури. Ці території спільно з полюсами зростання формують просторовий каркас економічного розвитку великого регіону або країни. Так, європейські країни реалізують систему полюсів зростання в межах євро регіонів, про що зазначає М. Буффон⁴², наголошуючи, що кордони втрачають бар'єрну функцію, а прикордонні регіони перетворюються з периферійних на конкурентоспроможні інтегровані території.

Ідеї полюсів зростання реалізуються також при створенні вільних (спеціальних) економічних зон, технополюсів, технопарків, зон пріоритетного розвитку, які одночасно є формами транскордонного співробітництва. Приклади практичної реалізації теорії полюсів зростання існують і в Україні: з метою побудови інвестиційної моделі транскордонного співробітництва в свій час було локально запроваджено спеціальний режим інвестиційної діяльності на західній прикордонній території нашої держави і створено спеціальні економічні зони «Курортполіс Трускавець», «Закарпаття», «Яворів», території пріоритетного розвитку у Волинській і Закарпатській областях.

Спеціальні економічні зони (СЕЗ) являють собою території з особливим митним, податковим режимом та іншими вигідними умовами для підприємницької діяльності й залучення іноземного капіталу.

⁴⁰ Горбач Л. Теорії та концепції економічного розвитку регіонів: суть, значення та генезис // Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка. – 2007. – № 12. – С. 153–157.

⁴¹ Гаджиев Ю. Неоклассические и кумулятивные теории регионального экономического роста и развития // Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета 2008. – №1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://koet.syktsu.ru/vestnik/2008/2008-1/1/1.htm>.

⁴² Bufon M. Cross-border policies and spatial and social integration: between challenges and problems [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://esrap.geo.uni.lodz.pl/uploads/publications/articles/v18n2/Milan%20BUFON.pdf>.

Bufon M. Regional policies and cross-border cooperation: new challenges and new development models in Central Europe / M. Bufon, V. Markelj [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://rrgp.uoradea.ro/art/2010-1/02_OK_Bufon+Markelj.pdf.

Проте, з одного боку, заснування СЕЗ у країні з перехідною економікою сприяє залученню капіталу з розвинених країн для впровадження нових технологій, розвитку науково-виробничого потенціалу територій, активізує відтворювальні процеси в депресивних регіонах, допомагає зміцненню інвестиційно-виробничих зв'язків як між вітчизняними підприємцями, так і з іноземними партнерами. Але з іншого – існують певні загрози і негативні ефекти функціонування СЕЗ, поміж яких: спотворення алокації ресурсів внаслідок використання преференційного режиму лише щодо підприємств-суб'єктів СЕЗ, що призводить до нерівних умов бізнесу; поява односторонніх порівняльних переваг країни, на території якої створено СЕЗ, щодо країн-партнерів, принаймні на транскордонному рівні, що унеможлиблює транскордонну співпрацю на паритетних умовах⁴³.

Транскордонне співробітництво базується і на теорії взаємодії регіональних економік. Вона містить у собі та інтегрує концепції розміщення виробництва і виробничих факторів, міжрегіональних економічних зв'язків, розподільчих відносин. Сучасна теорія взаємодії регіональних економік використовує результати теорії загальної економічної рівноваги та міжнародної економічної інтеграції. На цій основі низка зарубіжних науковців (М. Дієз⁴⁴, М. Діні, Б. Доєрінгер, П. Зашев⁴⁵, А. Каррі⁴⁶, Д. Сіглі⁴⁷, Д. Теркла⁴⁸) пропонує створити транскордонні кластери. Концепцію транскордонних кластерів підтримують провідні вітчизняні науковці. Так, С. Соколенко, Н. Внукова, О. Амоша наголошують на доцільності формування кластерів у 15 областях України в межах євро регіонів як ефективного засобу набуття європейського досвіду з реалізації кластерних ініціатив,

⁴³ Савельєв Є. В. Українсько-польські економічні відносини у контексті стратегічного партнерства / Є. В. Савельєв, В. В. Мельник, С. І. Чеботар. – Тернопіль: Економічна думка, 2003. – 344 с.

⁴⁴ Diez M. The Evaluation of Regional Innovation and Cluster Policies: Looking for New Approaches: proceedings of the EES Conference, Lausanne, 12–14 October [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.nsr.gov.pl>.

⁴⁵ Zashew P. Cluster Policies in Cross-Border Regions: Empirical Data and Analysis [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.cwt.rarr.rzeszow.pl/pobierz.php?plik=baza_wiedzy.

⁴⁶ Carrie A. From Integrated Enterprises to Regional Clusters: The Changing Basis of Competition / A. Carrie // Computers in Industry. – 2000. – № 42 (2–3). – P. 289–298.

⁴⁷ Ceglie G. SME Cluster and Network Development in Developing Countries: the Experience of UNIDO : PDS Technical Working Papers, UNIDO / G. Ceglie, M Dini [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.cwt.rarr.rzeszow.pl/pobierz.php?plik=baza_wiedzy.

⁴⁸ Doeringer B. Business Strategy and Cross-industry Clusters / B. Doeringer, D. Terkla // Economic Development Quarterly. – 1995. – № 9. – P. 225–237.

налагодження взаємовигідного співробітництва, розширення ринків збуту. Зокрема, Н. Внукова розглядає доцільність створення українсько-російського фінансового кластера в межах євро регіону «Слобожанщина»⁴⁹, О. Амоша – транскордонного нанотехнологічного кластера⁵⁰, І. Бабець – транскордонного інноваційного кластера⁵¹, О. Кифяк – транскордонного рекреаційного кластера в межах євро регіону «Верхній Прут»⁵².

На базі численних теорій макро- і мікроекономіки, міжнародної торгівлі, регіональної економіки сформувалися основи транскордонного співробітництва. Їх розвиток, наявність ґрунтовних досліджень у цій сфері створили підстави для виокремлення в системі економічних наук теорії транскордонного співробітництва. Ця теорія є порівняно новою, сформувалася в 90-х роках ХХ ст. Вона вивчає специфіку, закономірності формування та розвитку транскордонних регіонів; чинники, принципи та форми транскордонного співробітництва, його організаційні форми, зокрема євро регіони; інституційний розвиток, а також процеси формування регіональної політики розвитку транскордонного співробітництва.

1.2.2. Теоретичні підходи до моделювання транскордонної економічної інтеграції прикордонних регіонів

Практика утворення великих інтеграційних регіональних формувань, таких як ЄС, втілює концепцію зовнішньої та внутрішньої єдності. Так, у ЄС цій концепції відповідає поєднання регіональної та структурної політики, які значно змінили традиційні уявлення про інтеграційну єдність. Донедавна вважалося, що вищою формою

⁴⁹ *Внукова Н. М.* Стратегія формування фінансового кластеру у транскордонному розвитку євро регіонів / Н. М. Внукова // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних регіонів : зб. наук. пр. вип. 3(71). – Львів : НАН України, Ін-т регіон. дослідж., 2008. – 589 с. – С.141–158.

⁵⁰ *Амоша О. І.* Перспективи формування транскордонних євро регіональних інноваційних систем і нанотехнологічних кластерів / О. І. Амоша, В. І. Ляшенко // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних регіонів : зб. наук. пр. вип. 3(71). – Львів : НАН України, Ін-т регіон. дослідж., 2008. – 546 с. – С.159–177.

⁵¹ *Бабець І. Г.* Інноваційна модель транскордонного співробітництва України та Польщі : автореф. дис.... к.е.н. : 08.05.01 / Ірина Георгіївна Бабець. – Тернопіль : Терноп. держ. економ. ун-т, 2006. – 22 с.

⁵² *Кифяк О. В.* Розвиток сфери рекреаційних послуг регіону в умовах транскордонного співробітництва (на прикладі євро регіону «Верхній Прут») : автореф. дис.... к.е.н. : 08.00.05 / Олександр Васильович Кифяк. – Л : Ін-т регіон. дослідж. НАН України, 2007. – 24 с.

міжнародної регіональної економічної інтеграції є політичний союз, однак згідно з твердженням В. Чужикова, «ті внутрішньорегіональні диспропорції, що виникли внаслідок хвилеподібного руху капіталу територією країн та їх внутрішніх регіонів, і зумовлена цим нерівномірність соціально-економічного розвитку поставили цілком слушне запитання про внутрішньорегіональну єдність як найвищу форму інтеграції»⁵³. Внаслідок цього «піраміда» інтеграції стала складатися з таких елементів: зона преференційної торгівлі, зона (асоціація) вільної торгівлі, спільний ринок, митний союз, економічний союз, регіональна єдність.

Стимулювання економічного зростання завжди стає більш ефективним тоді, коли починається вплив наддержавних структур з досить значними фінансовими можливостями для сприяння діяльності периферійних районів чи транскордонних територій. Ч. Ріка вказує на наявність ортодоксальних протиріч між економічними агрегатами кейнсіанської теорії в транскордонних перспективах⁵⁴, адже транскордонне співробітництво передбачає взаємодію різних економічних систем, а тому потребує створення нових, нетрадиційних моделей соціально-економічного розвитку та інтеграції.

В окремих дослідженнях⁵⁵ увагу зосереджено на необхідності уточнення концепції міжнародної регіоналізації України і багатовекторної моделі транснаціонального співробітництва, яка пов'язана не стільки з множинністю пріоритетів просторового розвитку, скільки з ідентифікацією організаційних форм і механізмів співробітництва залежно від виду утворюваного середовища, специфіки фрагментації континентального простору та ринку і етапу/стадії, який долають національні економіки країн-партнерів.

Транскордонне співробітництво як форма міжнародних відносин здійснюється в різних формах і охоплює території, різні за площею і юрисдикцією. Залежно від кількості держав, прикордонні регіони яких задіяні в транскордонному співробітництві, виділимо білатеральне і мультilaterальне ТКС.

Білатеральне (від лат. «*bi* – «два» і «*lateralis* – «бічний») транскордонне співробітництво охоплює прикордонні регіони двох держав.

⁵³ *Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку*: монографія / за ред. З. С. Варналія. – К.: Знання України, 2005. – 498 с.

⁵⁴ *Rica Ch. Handbook on Transformer Co-operation for Local and Regional Authorities in Europe* / Ch. Rica. – Strasborg: s.n., 1995. – 27 p.

⁵⁵ *Гладій І. Й.* Оцінка перспектив зовнішньоторгового співробітництва України в контексті євроінтеграційних процесів / І. Й. Гладій // *Вісник Донецьк. ун-ту.* – 2007. – № 1. – С. 26–32. – (Серія «Економіка і право»).

Цей тип транскордонного співробітництва є найпростішим і найбільш поширеним (рис. 1.3, а). Так, прикладом білатерального ТКС є співробітництво на основі двосторонніх угод між органами місцевої влади (Угода про прикордонну співпрацю між Любешівським районом Волинської області України і Дорогичинським та Івановським районами Брестської області Республіки Білорусь, 1997 р.⁵⁶; Угода між Закарпатською обласною державною адміністрацією України та Підкарпатським воєводством Республіки Польща про транскордонне співробітництво, 2002 р.⁵⁷).

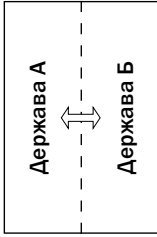
Мультилатеральне (від лат. *multum* – «багато» і *lateralis* – «бічний») транскордонне співробітництво здійснюється між більш ніж двома державами (рис. 1.3, б). Мультилатеральне ТКС активного розвитку набуло в Європі. Так, ТКС у євро регіонах у переважній більшості охоплює прикордонні регіони кількох держав. Наприклад, євро регіон «Балтика» представляє регіональні і місцеві органи влади дев'яти регіонів шести країн: округа Круноберг, Кальмар і Блекінге (Швеція), округ Борнхольм (Данія), Поморське і Вармінсько-Мазурське воєводства (Польща), Калінінградську область (Російська Федерація), округ Клайпеди (Литва) і недавно заснований Регіон Планування (Регіон Планування узбережжя Балтійського моря) західної Латвії.

Різновидом мультилатерального ТКС є трілатеральне (від лат. *tri* – «три» і *lateralis* – «бічний») транскордонне співробітництво, що охоплює прикордонні території трьох держав (рис. 1.3, в), прикладом якого є ТКС у межах Угоди ІНТЕРРЕГІО про трілатеральне співробітництво Закарпатської області (Україна), Сату-Марського повіту (Румунія) та області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), укладена в 2000 р.⁵⁸ Терміни «трілатеральне співробітництво», «тристороннє співробітництво», «тристороння співпраця», «тристоронні відносини», «тристороння взаємодія» зазвичай вживаються як синоніми.

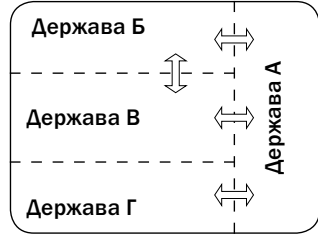
⁵⁶ Угода про прикордонну співпрацю між Любешівським районом Волинської області України і Дорогичинським та Івановським районами Брестської області Республіки Білорусь від 10 жовтня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.voladm.gov.ua.

⁵⁷ Основні засади концепції транскордонного співробітництва [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.cwt.rarr.rzeszow.pl/pobierz.php?plik=baza_wiedzy.

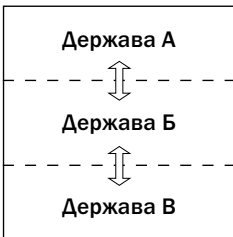
⁵⁸ Угода ІНТЕРРЕГІО про трілатеральне співробітництво Закарпатської області (Україна), Сату-Марського повіту (Румунія) та області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), 2000 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.cwt.rarr.rzeszow.pl/pobierz.php?plik=baza_wiedzy.



а) білатеральне ТКС



б) мультилатеральне ТКС



в) трілатеральне ТКС



г) триангулярне ТКС

Рис. 1.3. Типи транскордонного співробітництва

** Розроблено автором.*

Підвидом трілатерального ТКС є триангулярне ТКС (рис. 1.3, г). Триангулярне транскордонне співробітництво – це спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших відносин між територіальними громадами, їх представницькими органами, місцевими і регіональними органами влади трьох держав, що мають спільні кордони, у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством.

Триангулярна концепція ТКС знайшла своє відображення у створенні «трикутників економічного зростання», які інтенсивно розвиваються у Південно-Східній Азії.

Трикутники економічного зростання – це транскордонні економічні зони, поширені на досить великій, але чітко визначеній території, в якій відмінності в наявних факторах трьох країн використовуються з метою розвитку зовнішньої торгівлі і залучення іноземних інвестицій.

Концепція трикутників економічного зростання (або трикутників зростання) була вперше офіційно задекларована в 1989 р., коли керівні політичні сили Сінгапуру, Малайзії і Індонезії офіційно запропонували створити «Південний трикутник зростання» (*SIFORI*). До нього увійшли Сінгапур, Джохор (Малайзія) і острів Батам провінції Ріау (Індонезія). У 1996 р. «трикутник» був розширений за рахунок включення в нього нових районів Малайзії та Індонезії, після чого його площа перевищила півмільйона квадратних кілометрів, а населення – 34 млн осіб⁵⁹. У зв'язку з цим розширенням він змінив назву на «Трикутник зростання Індонезія – Малайзія – Сінгапур» і став «уособленням світу без кордонів»⁶⁰. Зауважимо, що ідея «світу без кордонів» чітко прослідковується і в політиці ЄС, який пропагує розвиток транскордонних і міждержавних зв'язків на основі посилення інтеграційних процесів і нівелювання бар'єрної функції кордонів. Цей підхід задекларовано у концепції «Європа без кордонів», яку активно просуває Асоціація європейських прикордонних регіонів⁶¹.

Крім офіційно створеного «трикутника» в Південно-Східній Азії без чіткого координування на високому політичному рівні виник «Південно-китайський трикутник зростання». Його утворюють Гонконг, частина Тайваню і провінції Гуандун і Фуцзянь (КНР). На стадії проектування в Азії ще п'ять трикутників економічного зростання, в одному з яких передбачається участь сусідньої Російської Федерації: «Програма розвитку басейна р. Ткманган» (Росія, КНДР і КНР).

Успішною є зона зростання, побудована за принципом трикутника економічного зростання, що охоплює території Бангладеш, Бутану, Індії, Мьянми і Непалу (*Bangladesh – Bhutan – India – Myanmar – Nepal – BBIMN*). Вона була створена на початку 1990-х років з ініціативи Непалу за підтримки Азіатського банку розвитку (*ADB*), Всесвітнього банку та ООН для стимулювання економік найбільш відсталих районів світу⁶². У вересні 1994 р. Камбоджа, В'єтнам, Лаос і Таїланд уклали нову міжурядову угоду з Меконгу, що відновлює

⁵⁹ *Балтийский регион как полюс экономической интеграции Северо-Запада Российской Федерации и Европейского союза* / под ред. В. П. Гутника, А. П. Клеменова. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006. – 392 с.

⁶⁰ *Parsonage J.* Southeast Asia's 'growth triangle': a sub-regional response to a global transformation / *J. Parsonage* // *International Journal of Urban and Regional Research*. – 1992. – Vol. 16; Is. 2. – P. 307–317.

⁶¹ *Partnership in a Europe without Borders: AEBR' electronic newsletter*, July 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aebr.net/publikationen/pdfs/JuliFinalGB.pdf>.

⁶² *Sobhan R.* Growth zones in South Asia: potential and feasibility / *R. Sobhan* // *Asia-Pacific Development J.* – 2000. – Vol. 7; № 1. – P. 23–41.

транскордонну співпрацю, започатковану ще в другій половині 1950-х років. Ця угода (пізніше до неї приєдналися М'янма і Китай) стала фундаментом зони економічного зростання «Великий Меконг» («*Big Mekong*» *Growth Area – BMGA*). Ще одним варіантом локальної інтеграційної схеми, що включає західну частину Малайзії, Суматру і південну частину Таїланду, є проект Північного трикутника зростання (*Growth Triangle of North – GTN*), розроблений в серпні 1992 р. фахівцями Міжнародного інституту стратегічних досліджень (Малайзія)⁶³.

Функції «трикутників економічного зростання» в економічному розвитку значно ширші, ніж функції іншої форми ТКС – євро регіонів, оскільки вони дозволяють сполучати в єдине ціле регіони, що володіють взаємодоповнюваними видами ресурсів, а відтак, стають основою для формування транскордонних кластерів і мереж обміну досвідом. Таким чином, створюючи трикутник економічного зростання, географічно суміжні регіони реалізують принцип компліментарності.

Так, у «Трикутнику зростання Індонезія – Малайзія – Сінгапур» принцип компліментарності забезпечує поєднання взаємодоповнюваних ресурсів, факторів виробництва: з боку Сінгапуру – капітал, кваліфікована робоча сила, новітні технології, доступ до світових ринків, розвинена фізична інфраструктура; з боку Малайзії – земля, природні ресурси, напівкваліфікована робоча сила, базова інфраструктура; з боку Індонезії – некваліфікована (відповідно, дешева) робоча сила, базові технології, природні ресурси.

Фінський науковець У. Ківікарі⁶⁴, вивчивши азійський досвід, запропонував сформувати Південно-балтійський трикутник зростання у склад:

- регіонів держав-членів ЄС, які характеризуються високим рівнем соціально-економічного розвитку, наприклад Північної Німеччини і Польщі, Південної Швеції;
- регіонів держав з перехідною економікою, тодішніх кандидатів на вступ до ЄС (а нині – членів ЄС) – Північної Польщі, Литви, Західної Латвії;
- регіонів країн – «прямих сусідів» ЄС, що розширюється, – Північно-Західної Білорусі, Калінінградської області Російської Федерації.

⁶³ Песцов С. Регионализм и система международных отношений / С. Песцов // Вестник ДВО РАН. – 2005. – № 2. – С. 65–71.

⁶⁴ Kivikari U. A Growth Triangle as an Application of the Northern Dimension Policy in the Baltic Sea Region: Policy Paper, May 2001 / U. A Kivikari [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.etela-suomi.fi/english/pdf/kivikari.Pdf>.

Досвід азійських трикутників зростання свідчить про те, що успіху в таких транскордонних об'єднаннях сприяють різні забезпеченість факторами виробництва і географічна близькість регіонів-учасників, політичні угоди і координування на національному і регіональному рівнях, а також необхідність розвитку загальної інфраструктури. Важливо зазначити, що «трикутник зростання залишиться лише порожньою оболонкою без осердя, доти, доки компанії не зацікавляться можливостями, які він надає»⁶⁵.

Погоджуючись з основними твердженнями У. Ківікарі щодо перспективності реалізації концепції трикутників економічного зростання, зауважимо, що необхідно ґрунтовно вивчити передумови створення і потенційні переваги такої системи, як трикутник зростання, яка може стати відповідним інструментом для здійснення подальшої інтеграції областей України із сусідніми державами, зокрема Польщею і Білоруссю. Трикутник зростання може виявитися вигідним, наприклад, для зменшення впливу бар'єрної функції кордонів, поглиблення міжнародного розподілу праці у виробничих процесах, полегшення доступу на ринок ЄС, пришвидшення тристоронньої передачі технологій, а також для залучення іноземних інвестицій і розвитку інфраструктури.

1.3. Законодавче середовище транскордонного співробітництва

Важливе значення для розвитку транскордонного співробітництва мають питання його правового забезпечення. На сьогодні в Україні вже сформувалася досить розвинена нормативно-правова база щодо питань транскордонного співробітництва, яка включає в себе: правові інструменти Ради Європи, які були ратифіковані Верховною Радою України та стали частиною національного законодавства; акти національного законодавства (закони, підзаконні акти тощо); угоди про транскордонне співробітництво тощо.

Законодавство Європейського Союзу, яке стало більш активно застосовуватися в прикордонних регіонах після запровадження нового Інструменту добросусідства ЄС, може слугувати базою для подальшого розвитку транскордонного співробітництва з урахуванням рекомендацій Ради Європи та ЄС.

⁶⁵ *Ківікари У.* Расширение Европейского Союза и Россия – ситуация взаимной выгоды [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.recep.ru/phase4/en/pp/kivikari2r.pdf>.

Європейська рамкова конвенція і додаткові протоколи

Основою законодавчого середовища щодо транскордонного співробітництва вважається Європейська рамкова конвенція про основні принципи транскордонного співробітництва між територіальними общинами або властями 1980 року (Мадридська конвенція); ратифіковані Україною Додатковий протокол та Протокол № 2 до цієї Конвенції⁶⁶;

Регламент Європейського Парламенту та Ради ЄС № 1082/2006 про Європейські угруповання з територіального співробітництва (EGTC) від 5 липня 2006 року;

Третій Додатковий протокол до Мадридської конвенції (листопад 2010 р., м. Утрехт, Королівство Нідерланди)⁶⁷. Ратифікація в травні 2012 року цього нового правового інструменту Ради Європи буде мати велике значення для розвитку транскордонного співробітництва в Україні, адже цей документ передбачає створення єдиних (уніфікованих) стандартів для діяльності єврорегіонів (об'єднань єврорегіонального співробітництва).

Діяльність областей та єврорегіонів щодо транскордонного співробітництва базується також на укладених договорах та угодах між-державного рівня та угодах і рішеннях про співпрацю між органами місцевого самоврядування та місцевими органами виконавчої влади з адміністративно-територіальними одиницями країн, зокрема тих, що входять до складу єврорегіонів. Угоди реалізуються як у цілому на території областей, так і на території єврорегіонів.

Закон України «Про транскордонне співробітництво»

Закон України «Про транскордонне співробітництво»⁶⁸ визначає завдання, принципи державної політики, права й обов'язки суб'єктів

⁶⁶ *Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями від 21.05.1980* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1998_106;

Додатковий протокол до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями від 9.11.1995 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1994_099;

Протокол № 2 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями, який стосується між-територіального співробітництва від 5.05.1998 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1994_520

⁶⁷ *Протокол № 3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями стосовно об'єднань Єврорегіонального співробітництва (ОЕС)* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1994_947

⁶⁸ *Про транскордонне співробітництво : з-н України від 24.06.2004 №1861-IV* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>

у сфері транскордонного співробітництва, принципи й форми державної підтримки, фінансові ресурси для транскордонної співпраці. За всієї прогресивності прийняття Закону варто приділити увагу деяким його негативним аспектам.

Цей документ, по-перше, не розглядає транскордонне співробітництво як складник регіональної політики України.

По-друге, він не зважає на зміну механізмів підтримки транскордонного співробітництва з боку ЄС, особливо нові інструменти сусідства й реформування відповідних програм (зокрема в межах ЄПС).

По-третє, він фактично консервує чинні сьогодні форми державної фінансової допомоги без визначення джерел і механізмів її отримання.

По-четверте, Закон містить суперечливі правові норми в частині, що регулює різні питання участі місцевих органів влади в міжрегіональному й транскордонному співробітництві.

Таким чином, Закон України «Про транскордонне співробітництво», небезпідставно вважається деякими експертами «морально застарілим уже на момент прийняття»⁶⁹, у своїй основі він є достатньо декларативним і консервативним. Значна частина його положень лише описує існуючий порядок речей, а відтак, не впливає на перебіг процесів у сфері транскордонного співробітництва. Зокрема, це стосується принципів державної політики у сфері транскордонного співробітництва, сфер і форм, у яких може здійснюватися транскордонне співробітництво, повноважень і функцій суб'єктів транскордонного співробітництва тощо. З іншого боку, запропонований Законом механізм координування транскордонної діяльності містить відчутні рудименти адміністративно-планового підходу, насамперед в частині концентрування всіх координаційних функцій щодо розвитку транскордонного співробітництва в руках «спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань економічної політики». Це означає, що переважна частина управлінських функцій у сфері транскордонного співробітництва України виявляється замкнутими на центральний щабель влади. При цьому більшість напрямів транскордонного співробітництва, окреслених Європейською рамковою конвенцією про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями, зокрема регіональний, міський та сільський розвиток, охорона довкілля, комунальне господарство, допомога в надзвичайних ситуаціях тощо, опиняються

⁶⁹ *Студенніков І.* Транскордонне співробітництво як дзеркало регіональної політики України / І. Студенніков [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.soskin.info

поза компетенцією координаційного органу, який спеціалізується за економічних питань.

Крім того, в частині державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва, Закон передбачає приділення основної уваги цільовому фінансуванню окремих транскордонних проектів (хоча при цьому недостатньо чітко виписує механізм виділення та використання відповідних асигнувань), недооцінюючи такі форми сприяння, як правова, організаційна, інформаційно-аналітична, методична, маркетингова.

Існує проблема взаємоузгодження Закону України «Про транскордонне співробітництво» з іншими нормативно-правовими актами, що призводить до появи таких бар'єрів розвитку транскордонного співробітництва.

1. Укорінена практика несумлінного виконання чинних законів і державних програм, використовувана з часів адміністративно-централізованої системи державного управління, призводить до різночитання окремих нормативних положень як міністерствами та відомствами, так і місцевими органами державної влади. Це має наслідком недостатньо ретельну підготовку проектів відповідних владних рішень і законодавчих актів у розрахунок на те, що допущені на стадії прийняття помилки та упущення призведуть у практичній діяльності відповідних інституцій не більше, ніж до ігнорування суперечливих нормативно-правових положень.

2. Розпорошення регуляторних функцій, пов'язаних із розвитком сфери транскордонного співробітництва, між різними органами державної влади. Це призводить, з одного боку, до виникнення нормативних прогалів (наприклад існує нерегульованість питань фінансового забезпечення державних програм розвитку транскордонного співробітництва), що не дозволяють ефективно здійснювати транскордонну діяльність її безпосереднім суб'єктам, а з іншого – до дублювання повноважень та виникнення інституційно-правових конфліктів у частині регулювання транскордонного співробітництва регіонів (насамперед це стосується існуючих суперечностей між положеннями Закону України «Про транскордонне співробітництво», указами Президента України «Про заходи щодо вдосконалення координації діяльності органів виконавчої влади у сфері зовнішніх зносин» і «Про Порядок здійснення зовнішніх зносин Радою міністрів Автономної Республіки Крим, місцевими державними адміністраціями»).

Так, наприклад, згідно із Законом України «Про транскордонне співробітництво» фінансування проектів (програм) транскордонного співробітництва здійснюється за рахунок коштів державного

бюджету, бюджету Автономної Республіки Крим, місцевих бюджетів на відповідний рік, а також інших джерел, не заборонених законом. Для спільного фінансування проектів (програм) транскордонного співробітництва можуть використовуватися кошти міжнародної технічної допомоги, кредитні ресурси міжнародних фінансових організацій. Крім того, в Законі зазначено, що «державна фінансова підтримка може надаватися проектам (програмам) транскордонного співробітництва, які мають достатню аргументацію щодо ефективного розв'язання актуальних проблем і були відібрані на конкурсній основі». Разом з тим джерела та механізм надання такої підтримки з боку держави не визначаються. У результаті на практиці джерелами фінансування проектів транскордонного співробітництва є тільки кошти місцевих бюджетів і міжнародної технічної допомоги, що свідчить про декларативність положень Закону щодо механізмів фінансування ТКС з державного бюджету.

3. Філософія жорсткого державного регулювання всіх сфер суспільно-економічного життя, включаючи практику надмірного адміністративного впливу на регіональний розвиток, зокрема на його транскордонний складник. Це не дозволяє ефективно поєднувати нормотворчу діяльність центральних органів влади із формуванням адекватного інституційно-правового забезпечення системи транскордонного співробітництва на рівні місцевих громад і самоврядних інституцій, які виступають основними суб'єктами регулювання цієї сфери в більшості європейських держав.

4. Відсутність критеріїв оцінювання ефективності транскордонного співробітництва, яка спричиняє безсистемність при формуванні його нормативно-правового забезпечення і не дозволяє підпорядкувати всі законодавчі акти досягненню єдиної стратегічної мети, наприклад нівелюванню негативного впливу кордонів на розвиток прикордонних регіонів, поліпшенню якості людського капіталу в прикордонні чи підвищенню конкурентоспроможності регіональних економік.

Вищеописані недоліки і бар'єри лише підсилюються іншими нормативно-правовими актами, зокрема Указом Президента України «Про Порядок здійснення зовнішніх зносин Радою міністрів Автономної Республіки Крим, місцевими державними адміністраціями» та Постановою Кабінету Міністрів України «Про вдосконалення порядку здійснення службових відряджень за кордон». Зокрема, перший документ передбачає жорстке погодження всіх заходів міжнародного характеру, що здійснюються місцевою владою, в тому числі в контексті транскордонного співробітництва, з МЗС і Міністерством економіки України. Постанова ж Кабінету Міністрів України, яка

регламентує порядок здійснення службових відряджень за кордон, взагалі обмежує фізичну можливість керівників місцевих державних адміністрацій, наукових установ і навчальних і культурно-мистецьких закладів брати участь у заходах транскордонного співробітництва за кордоном. Зокрема, вона передбачає «звести до мінімуму кількість службових відряджень за кордон керівних працівників підприємств, установ та організацій, що фінансуються з бюджету»⁷⁰. Крім того, «для оформлення службового відрядження за кордон не пізніше як за два тижні до виїзду особам, які дають дозвіл на відрядження, подаються лист із визначенням мети виїзду, строків та умов перебування за кордоном, і обґрунтуванням джерел фінансування, проекти директив, вказівок і технічних завдань, погоджені з Міністерством закордонних справ».

Зважаючи на вади в Законі «Про транскордонне співробітництво», існує необхідність його вдосконалення, передусім у напрямі узгодження його норм з іншими нормативно-правовими актами, а також у розробці чіткого, закріпленого на законодавчому рівні, механізму фінансування проектів ТКС із зазначенням джерел та обсягів фінансування, відсутність якого в Україні гальмує процес реалізації транскордонних проектів.

Інші законодавчі акти і непряме законодавче регулювання транскордонного співробітництва

Державна регіональна політика України щодо транскордонного співробітництва реалізується у сфері прийняття та реалізації постанов Верховної Ради, Кабінету Міністрів України та указів Президента. Поміж цих документів слід згадати такі:

- Постанова Верховної Ради України від 27 червня 2007 року № 1242-V Про Рекомендації парламентських слухань на тему «Про інтенсифікацію співробітництва України з Європейським Союзом в рамках єврорегіонів та перспективи транскордонного співробітництва»;

- Указ Президента України від 19 грудня 2007 року №1236 «Про заходи щодо активізації євроінтеграційного прикордонного співробітництва»;

- Постанова Кабінету Міністрів України від 2 липня 2008 року № 594 «Про затвердження Державної цільової програми інформування громадськості з питань європейської інтеграції України на 2008–2011 роки»;

⁷⁰ Про вдосконалення порядку здійснення службових відряджень за кордон : постанова Кабінету Міністрів України від 11.12.1992 р. № 698 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/698-92-p>

- Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006 року № 1001 «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку до 2015 року»;

- Постанова Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2002 року № 287 «Деякі питання розвитку транскордонного співробітництва та євро регіонів».

Просторове облаштування транскордонного регіону здійснюється відповідно до основних положень законів України «Про Генеральну схему планування території України» та «Про планування і забудову територій».

Інші закони України, такі як «Про місцеві державні адміністрації»; «Про місцеве самоврядування в Україні»; «Про зовнішньоекономічну діяльність»; «Про державний кордон»; «Про бюджетну систему України»; «Про охорону навколишнього природного середовища»; Митний кодекс України, опосередковано стосуються транскордонного співробітництва.

Поміж інших важливих документів, якими керується Україна як член Ради Європи, Європейська Хартія місцевого самоврядування; Угода про партнерство і співробітництво між Європейськими співтовариствами та їхніми державами-членами та Україною; Закон України Про ратифікацію Конвенції про оцінку впливу на навколишнє середовище у транскордонному контексті»; Закон України «Про приєднання України до Конвенції про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер»; Закон України «Про ратифікацію Європейської хартії місцевого самоврядування»; Закон України «Про приєднання України до Статуту Ради Європи» тощо.

Не менш важливими є Європейська Хартія прикордонних і транскордонних регіонів» (Гронау, 1981 р., II редакція 1995 р.); Хартія Конгресу місцевих і регіональних органів влади Європи (ухвалена Комітетом міністрів 14.01.1994 р.); Європейська хартія регіонального просторового планування (Торремолинос, Іспанія, 1983 р.); Базові принципи стійкого просторового розвитку Європейського континенту (Ганновер, вересень 2000 р.). Специфіка розвитку прикордонних територій враховується в багатьох інших конвенціях і хартіях щодо різноманітних сфер життя починаючи з Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур, яка має 30 доповнень, що мають переважно методичний характер і розглядають різноманітні ситуації для уніфікації та спрощення митних правил і процедур при перетині кордонів різних країн, Конвенції про комбіновані перевезення й інших угод, що регулюють відносини у сфері перевезень. Крім того, до таких документів належать Європейська хартія регіональних мов

або мов меншин (Страсбург, листопад 1992 р.), зокрема в частині, що стосується транскордонного обміну, та Європейська ландшафтна Конвенція (Флоренція, 2000 р.), у якій згадуються транскордонні ландшафти. Приєднання до європейських законодавчих актів розширює правове поле транскордонного співробітництва, надає можливість законодавчо передбачити встановлення відповідальності регіональних органів влади за спільно прийняті рішення, здійснення контролю за виконанням заходів, що випливають з укладених сторонами угод про транскордонне співробітництво

Значну частину законодавчої бази України щодо транскордонного співробітництва формують міждержавні угоди, наприклад Договір про основи добросусідства та співробітництва між Україною і Угорською Республікою (від 6 грудня 1992 р.), Договір про відносини добросусідства і співробітництва між Україною та Румунією (від 2 червня 1997 р.), Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Російською Федерацією (від 31 вересня 1997 р.), в яких окремою статтею передбачається розвиток транскордонного співробітництва. Угодами іншого типу є Угода між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про співробітництво між прикордонними областями України та адміністративно-територіальними одиницями Республіки Молдова; Указ Президента України «Про заходи щодо розвитку економічного співробітництва областей України з суміжними прикордонними областями Російської Федерації» із внесеними змінами і доповненнями; Указ Президента України «Про заходи щодо розвитку економічного співробітництва областей України з суміжними областями Республіки Білорусь і адміністративно-територіальними одиницями Республіки Молдова».

Одним із останніх документів є прийнята Концепція міжрегіонального та прикордонного співробітництва держав-учасниць СНД (Астана, 15 вересня 2004 р.)

Діяльність усіх єврорегіонів, створених за участі областей України, узаконена транскордонними угодами, що базуються на основних положеннях Європейської рамкової конвенції, та відповідних міждержавних двохсторонніх договорах між Україною та сусідніми державами, і регламентується відповідними статутами.

Таким чином, діяльність областей та української частини єврорегіонів щодо транскордонного співробітництва базується на Законі України «Про транскордонне співробітництво», договорах та угодах міждержавного рівня та угодах і рішеннях про співпрацю між органами місцевого самоврядування та місцевими органами виконавчої влади з адміністративно-територіальними одиницями країн, і враховує

основні положення європейських хартій та конвенцій. Угоди реалізуються як у цілому на території областей, так і на територіях євро-регіонів.

Незважаючи на те, що на сьогоднішній день існує потреба в подальшому нормативно-правовому врегулюванні повноваження місцевих органів влади та органів місцевого самоврядування щодо надання їм більшої самостійності у вирішенні спільних з регіонами сусідніх держав завдань регіонального та місцевого розвитку (значною мірою це стосується формування місцевих бюджетів та їх використання) та адаптації до стандартів ЄС та РЄ існуючих законодавчих актів України, що забезпечують транскордонне співробітництво, чинна законодавча база достатньою мірою забезпечує можливість використання потенціалу транскордонного співробітництва для вирішення проблем прикордоння. Більш значного доопрацювання потребують механізми та інструментарій реалізації співробітництва.

1.4. Організаційні форми транскордонного співробітництва

1.4.1. Передумови створення організаційних форм транскордонного співробітництва

Основними передумовами створення організаційних форм ТКС є закономірності формування та розвитку транскордонного регіону, які полягають в такому⁷¹.

1. Оскільки транскордонний регіон є територіальною системою, що складається з підсистем, що належать до різних суспільно-господарських просторів, **спосіб організації його структури є комбінацією способів**, відповідно до яких організовано структури підсистем.

2. Структура транскордонного регіону має поліцентричний характер і організована навколо стількох доміантних осередків мережі поселень (центрів), скільки різних територіальних підсистем входить до складу транскордонного регіону.

3. Кожна з підсистем має інший ступінь відкритості щодо свого суспільно-економічного простору, а також щодо останніх підсистем. Структура системи різною мірою віддалена від стану рівноваги (недостатня чи мінімальна чутливість системи до зміни структури) і реагує з різним запізненням на зміни. Оскільки відкритість має межі, різною

⁷¹ *Мікула Н.* Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво : монографія. – Львів : ІРД НАН України, 2004. – 395 с.

є відкритість до конкретних підсистем регіональної системи щодо переміщення людей, благ, інформації, знань та енергії.

4. Перехід до іншого стану структури можливий завдяки нелінійній природі зв'язків і залежностей у транскордонній регіональній системі з урахуванням існуючої різниці в межах окремих підсистем.

5. Зв'язки та залежності системи мають переважно причинно-зворотний характер. Це сприяє, з одного боку, закріпленню змін, що з'явилися в процесі функціонування системи завдяки чому можливим є досягнення різних станів. З іншого боку, зворотний вплив виконує роль механізму самоконтролю, що не дозволяє такого перебігу змін структури, який міг би загрожувати її існуванню. Так само різним може бути характер зворотних впливів щодо зв'язків і залежностей вищого порядку, через що по-різному можуть відбуватися процеси проходження та закріплення змін в окремих підсистемах транскордонного регіону. Порівняно з моноцентричним суспільно-економічним регіоном з'являється новий вид зворотних зв'язків, пов'язаних з відносинами на рівні домінуючих центрів мережі поселень – транскордонного співробітництва.

6. Поліцентричний характер зумовлює те, що рівень інтеграції транскордонної регіональної структури є нижчим порівняно з вузловим (внутрішнім) регіоном, що також те, що зміни структури транскордонного регіону відбуваються повільніше і розпочаті в якійсь з підсистем необов'язково охоплюють цілу систему. Процеси самоконтролю відбуваються не лише в межах підсистем, а координуються через домінуючі центри, одночасно спираючись на зв'язки між тими центрами.

7. Транскордонний регіон є поліструктурним об'єктом, бо за визначенням поліструктурність допускає синхронне співіснування формальних, змістовних і повних структур, які властиві різним наборам відносин і перетворень, виявленим на всіх рівнях членування системи і які охоплюють як цілі підсистеми, так і окремі елементи. Тому основним підходом дослідження транскордонних регіонів є **системно-структурний аналіз**.

Таким чином, за рівнем складності з огляду на процедуру організації співпраці та укладання відповідних угод, а також залучення учасників для їх подальшої реалізації можна виоремити такі форми транскордонного співробітництва.

1. Найпростішою формою співробітництва у транскордонному регіоні є **безпосередні контакти суб'єктів та учасників**. В умовах відкритості кордону, у період до розширення ЄС до кордонів України, більшість підприємств і установ прикордонних територій з обох

сторін контактували між собою налагоджуючи безпосередні відносини чи укладаючи безпосередні угоди. Вони мали переважно комерційний взаємовигідний характер. Проте така форма недостатньою мірою відповідала вимогам і потребам, які виникали з дії механізмів та інструментів реалізації регіональної політики ЄС у прикордонні. А запровадження віз значно обмежило можливості партнерів щодо безпосередніх контактів, що зумовило пошук інших форм співпраці.

2. За участі представників місцевих органів влади в процесах співробітництва, налагодження більш тісних контактів та розроблення спільних довгострокових планів, завдань чи проектів укладаються **транскордонні угоди**, які мають переважно рамковий характер і конкретизуються в **щорічних виконавчих протоколах**. Реалізація таких угод здійснюється в межах функцій структурних підрозділів регіональних і місцевих органів влади із залученням інших суб'єктів господарювання, розміщених у транскордонному регіоні.

3. У разі переходу на більш високий рівень співпраці, коли постає необхідність реалізації спільних стратегій соціально-економічного та екологічного розвитку транскордонного регіону – є можливість створювати координаційні структури, так звані **органи транскордонного співробітництва**⁷². Основне завдання органів транскордонного співробітництва полягає в координуванні діяльності суб'єктів та учасників співробітництва щодо об'єднання зусиль для вирішення спільних та ідентичних проблем. Фактично це структури, які управляють розвитком транскордонних регіонів, і вони повинні бути вписані в систему регіонального управління прикордонних територій суміжних країн. Такими органами, що здійснюють загальне координування співробітництва в різноманітних сферах слід віднести **єврорегіони, європейські угруповання територіального співробітництва (ЄУТС), об'єднання єврорегіонального співробітництва (ОЕС)**.

4. Ефективний розвиток транскордонного співробітництва часто зумовлює необхідність використовувати й інші (нові) організаційні форми, створення яких передбачає досягнення певних конкретних цілей. Так, структури, діяльність яких спрямована на підвищення конкурентоспроможності території, а значить, і життєвого рівня населення, – це **транскордонні промислові зони та парки, транскордонні кластери та транскордонні інноваційні проекти** тощо. Структури, діяльність яких спрямована на координування процесів

⁷² *Додатковий* протокол до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами та органами влади від 9.11.1995 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994-099>

функціонування транскордонних ринків, – **транскордонні партнерства, центри прикордонної торгівлі, клондайкінг** тощо.

1.4.2. Транскордонні угоди

Етапу формування органів транскордонного співробітництва зазвичай передує процес укладання угод про транскордонне співробітництво, які є домовленостями між суб'єктами транскордонного співробітництва щодо регламентації правових, організаційних, економічних та інших аспектів цього співробітництва. При цьому згідно з Законом України «Про транскордонне співробітництво» суб'єктами транскордонного співробітництва є територіальні громади, їх представницькі органи, місцеві органи виконавчої влади України, що взаємодіють з територіальними громадами та відповідними органами влади інших держав у межах своєї компетенції, встановленої чинним законодавством та угодами про транскордонне співробітництво. Доцільно звернути увагу на те, що територіальні органи влади укладають угоди переважно рамкові, доповнюючи їх реалізацію щорічними виконавчими протоколами, в яких зазначено конкретні заходи.

Учасники ж транскордонного співробітництва – юридичні та фізичні особи, громадські організації, що беруть участь у транскордонному співробітництві, зазвичай укладають конкретні угоди щодо реалізації спільних заходів чи координування певних дій. Такі угоди укладаються обласними управліннями з надзвичайних ситуацій, університетами, музеями, закладами культури, спортивними організаціями тощо.

На сьогодні всі області України мають укладені транскордонні угоди про співпрацю із сусідніми територіями суміжних країн, більшість областей має також угоди про співпрацю з регіональними органами влади багатьох держав світу, що також формують вітчизняне законодавче середовище у сфері міжрегіонального й транскордонного співробітництва.

1.4.3. Єврорегіони

Єврорегіони становлять одну з організаційних форм транскордонного співробітництва, де у межах своєї компетенції та за згодою центральних державних органів (на базі спеціальних розширених повноважень на транскордонне співробітництво) місцеві органи влади прикордонних областей мають можливість розробляти спеціальні комплексні програми економічної, культурної та гуманітарної взаємодії, реалізувати конкретні транскордонні економічні проекти, вирішувати проблеми зайнятості, інфраструктури, екології.

Залежно від специфіки діяльності єврорегіональних структур умовно можна виділити скандинавську (північноєвропейську) та центральноєвропейську моделі функціонування єврорегіонів. Скандинавська модель формування єврорегіонів базується на розгалуженій системі економічних зв'язків між прикордонними територіями суміжних країн. Центральноєвропейська модель передбачає функціонування єврорегіонів як інституційної бази інтеграції країн – членів ЄС, передусім у політико-правовій площині. Проте в обох моделях на єврорегіони покладаються такі завдання: організація та координування дій, що сприяють співробітництву між членами єврорегіону в сферах економіки, науки, екології, культури та освіти; надання допомоги в розробці конкретних проектів транскордонного співробітництва, що становлять взаємний інтерес; сприяння розвитку добросусідських відносин між країнами – членами єврорегіону; визначення потенційних галузей багатостороннього співробітництва; виконання функцій сполучної ланки та сприяння співробітництву членів єврорегіону з міжнародними організаціями, установами та агентствами.

Для виконання означених завдань формування єврорегіонів має базуватися на залученні широких верств населення та суб'єктів господарювання до транскордонного співробітництва (ТКС), яке охоплює **мережу громадських організацій, асоціацій, агентств регіонального розвитку, консалтингових структур** тощо. Одночасно з єврорегіонами в контексті ТКС діяльність цих структур сприяє формуванню громадянського суспільства в прикордонних територіях держав. Фактично досі в Україні не змінилася ситуація щодо процедури створення і складу учасників єврорегіонів.

Наприклад, у польській практиці єврорегіонального співробітництва в процесі становлення є дві моделі взаємодії регіональної влади та органів місцевого самоврядування. Перша, використовувана частіше, зокрема на західному кордоні, передбачає формування на початковому етапі цільового союзу гмін (наприклад Співдружності польських гмін єврорегіону «Ніса»), який реєструється в польському суді на підставі Права на формування союзів, з наступним підписанням порозуміння та формуванням єврорегіональної структури з аналогічним союзом адміністративних утворень партнера або партнерів з-за кордону. Таку модель було використано при формуванні єврорегіонів «Ніса», «Шрее-Ніса-Бобер» і «Про Європа Віадрина» (на польсько-німецькому та чеському кордонах). За такою моделлю учасниками єврорегіонів є сотні організацій (484 у «Нісі», 134 у «Бескидах», 99 у «Померанії»). Друга – це формування за участі центральної влади транскордонного міжнародного союзу, який має спільний для сторін співробітництва

статут. Прикладом такого способу проведення інституціоналізації транскордонного співробітництва «згори» був процес формування Карпатського єврорегіону (19 учасників – обласні органи влади з 5 країн).

В Україні має місце лише другий тип формалізації транскордонного співробітництва (окрім сучасного Карпатського єврорегіону), що свідчить про низький рівень розвитку громадянського суспільства, незначну кількість громадських організацій, особливо на селищному та районному рівнях. За кількістю структур – учасників єврорегіонів українська сторона істотно відрізняється від інших країн: 2–4 учасники, що є **представниками областей, жодної асоціації чи громадської організації**. Це спричиняє низьку активність громадськості в діяльності єврорегіонів, відсутність інформації у населення щодо можливостей транскордонного співробітництва, а відтак, незначну його ефективність.

Організаційна структура більшості єврорегіонів складається з таких органів.

Рада: найвищий політичний орган, що обирається, з правом прийняття рішень. Рада обговорює та ухвалює рішення щодо стратегічних напрямів транскордонної співпраці та концепції спільного розвитку транскордонних регіонів. У засіданнях Ради беруть участь представники регіональних і центральних органів влади держав – учасниць та Європейського Парламенту.

Президіум: до його складу входять голови об'єднань від усіх сторін; заступники голів; інші обрані члени і директори-менеджери з об'єднань, які є учасниками єврорегіону. Президія здійснює загальне (стратегічне) керівництво діяльністю єврорегіону, а також представляє Раду на робочому рівні.

Секретаріат: у більшості випадків складається з окремих бюро всіх учасників єврорегіону, керованих директорами, що призначені відповідними об'єднаннями. Секретаріат веде всі організаційно-технічні справи та координує роботу тематичних робочих груп.

Робочі групи: займаються проблемами співробітництва переважно, в таких сферах: регіональне (просторове) планування; довкілля; підтримка економіки та туризму; розбудова інфраструктури; захист від стихійних лих та рятувальна служба; транспорт; культура, освіта, спорт; охорона здоров'я, соціальне забезпечення; менеджмент проєктів тощо.

Сучасний етап розвитку єврорегіонального співробітництва України та ЄС характеризується значним поступом інституційного забезпечення. Окрім єврорегіонів, аналогічні функції, лише на інших правових засадах, можуть виконувати нові структури – європейські

угруповання територіального співробітництва(ЄУТС) та об'єднання єврорегіонального співробітництва(ОЕС). Ефективне функціонування єврорегіональних структур – організаційно-фінансової платформи транскордонного співробітництва – значним чином зумовлюється їх місцем і роллю в системі державного та регіонального менеджменту, рівнем організаційно-економічного забезпечення реалізації завдань.

На сьогодні потенціал регіонального співробітництва України та ЄС задіяно недостатньо. Так, єврорегіони за участю українських областей (Карпатський єврорегіон, «Буг», «Верхній Прут», «Нижній Дунай», «Дніпро», «Донбас» тощо), ЄУТС («Чорне море»), порівняно з аналогічними структурами в ЄС недостатньо використовують потенціал транскордонного співробітництва для нівелювання впливу периферійного розміщення на соціально-економічний розвиток прикордонних територій, підвищення конкурентоспроможності економік і підвищенню життєвого рівня мешканців. Крім того, єврорегіональні структури за участю областей України досі не стали організаційно-фінансовою платформою координування транскордонного співробітництва в системі регіонального менеджменту.

1.4.4. Європейські угруповання територіального співробітництва

У липні 2006 року ЄС Європейський парламент і Рада ЄС ухвалив Регламент №1082/2006 щодо Європейських угруповань територіального співробітництва (ЄУТС)⁷³.

Прийняття такого Регламенту вважається значним кроком назустріч розвитку територіальної співпраці, оскільки участь у ній беруть актори різних рівнів (як органи центральної, так і регіональної та місцевої влади) з широкими повноваженнями для розвитку та імплементації політики територіального єднання на транскордонному, транснаціональному та міжрегіональному рівнях.

Регламент ЄС характеризується двома важливими рисами: по-перше, він не є обов'язковим, по-друге, обмежується положеннями національного законодавства (оскільки кінцеве рішення щодо того, чи прийматиме певна установа участь в ЄУТС, залишається за державою та залежить від відповідного національного законодавства).

Можна виділити кілька основних характеристик ЄУТС, зокрема їх транскордонну природу, наявність правосуб'єктності, наявність однієї

⁷³ *Regulation* (EC) No 1082/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 on a European grouping of territorial cooperation (EGTC) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2007/gect/ce_1082\(2006\)_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2007/gect/ce_1082(2006)_en.pdf).

штаб-квартири, яка повинна розташовуватися на території ЄС, можливість членів ЄУТС визначити та охарактеризувати у конвенції чи статуті його завдання та сфери діяльності, бюджет⁷⁴.

В назві угруповань закладена територіальна співпраця, яка охоплює транскордонну, транснаціональну та/чи міжрегіональну співпрацю, тобто всі форми співпраці, передбачені програмами *INTERREG III (A, B і C)*.

Ще однією особливістю є те, що членами таких угруповань можуть бути держави. Це актуально для невеликих держав, таких як Люксембург, але також є важливим, якщо ЄУТС створене для вирішення завдань, які належать до компетенції органів центральної влади. Крім держав, учасниками також можуть бути органи місцевої влади, об'єднання органів місцевої влади, а також будь-яка організація, яка регулюється публічним правом.

Європейські угруповання територіального співробітництва наділені правосуб'єктністю, причому вибір приналежності до приватного чи публічного права залишається за самим угрупованням. Переважно такий вибір залежить від завдань, які бере на себе угруповання, і повинен бути відповідно відображеним у статуті та угоді, на підставі яких діє угруповання. Рішення про укладання угоди, а також прийняття статуту має ухвалюватися одностойно. Крім того, в пункті 4 статті 1 Регламенту передбачена максимальна правоздатність ЄУТС відповідно до національних законодавств країн-членів. Але оскільки воно повинно діяти відповідно до тих завдань, які закладені в його установчих документах, то очевидно, що ця правоздатність саме такими завданнями обмежується.

Відповідно до Регламенту, ЄУТС повинне мати принаймні два органи: це асамблею, яка складається з представників членів угруповання, та президента, який представляє угруповання та діє від його імені. Кожне угруповання задля якомога ширшої реалізації своїх завдань може створювати інші органи. Їх компетенція повинна бути чітко прописана в статуті угруповання. Регламент не надає жодної інформації про співвідношення обов'язків асамблеї та президента, залишаючи можливість вирішити це питання в статутах кожного угруповання. У статутах ЄУТС переважно йдеться про те, що асамблея

⁷⁴ Демедюк О. Європейські угруповання територіального співробітництва (ЄУТС) / О. Демедюк // Конвергенція регіонів у транскордонному просторі / Н. А. Мікула, Є. Е. Матвеев, В. В. Толкованов [та ін.]; відп. редактор д.е.н., проф. Н. А. Мікула. – Львів : Інститут регіональних досліджень Національної академії наук України, Львівський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентіві України, 2012. – 368 с.

є основним органом угруповання і що вона призначає (обирає) президента та наглядає за його діяльністю. ЄУТС не повинні наслідувати тенденції інших структур транскордонної та міжрегіональної співпраці без юридичної правосуб'єктності до створення великої кількості органів. Їм рекомендується натомість створювати комітети в рамках асамблеї.

Наприклад, організаційна структура ЄУТС «Істер-Гранум» представлена виконавчою радою, генеральною асамблеєю та радою регіонального розвитку, що є консультативним органом⁷⁵. Організаційна структура Єврометрополя «Ліль-Котрійк-Турнай» складається з асамблеї (84 особи), виконавчого комітету (президент та 3 віцепрезиденти), Ради (виконавчий орган, 32 члени по 16 від кожного парламенту) та транскордонної агенції (адміністративно-технічний орган)⁷⁶. Євросідад «Шавес-Верін» має три структурних органи. Це Робоча група, Спільний технічний секретаріат (по 2 особи від кожного муніципалітету) і Технічний офіс. Крім цього, в структурному апараті існує ще один орган – Комісія підтримки, яка вивчає та пропонує заходи щодо усунення бар'єрів на шляху до реалізації проєктів⁷⁷.

ЄУТС фінансуються переважно членськими внесками учасників угруповання та за підтримки Європейського Союзу. Наприклад, Євросідад «Шавес-Верін» фінансується обома муніципалітетами, програмою РОСТЕР (*INTERREG IV A*) для підтримки транскордонного співробітництва між Іспанією та Португалією на 2007–2013 роки та програмою *URBACT II (Urban Development Network Programme)*. Німецько-польське ЄУТС «Франкфурт-Слубіце» отримує кошти від муніципальних адміністрацій та за програмою *Europe for Citizens*. Три національний євродістрікт «Базель» (ТЕБ) фінансується за моделлю: 50 % Швейцарія + 25 % Франція + 25 % Німеччина + кошти програм *INTERREG*⁷⁸.

ЄУТС створюються переважно не для вирішення глобальних питань, як, наприклад, євро регіони, метою яких є розвиток демократії,

⁷⁵ *Cross-border conurbations: Empowering internal governance* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://urbact.eu/fileadmin/Projects/Egtc/documents_media/Project_Sheet_Leadership.pdf.

⁷⁶ *Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://urbact.eu/fileadmin/damwithcat/egtc/PPT_Launch_conf_LMCU.pdf.

⁷⁷ *Expertising Governance for Transfrontier Conurbations: The «EGTC» URBACT project* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.espacestransfrontaliers.org/en/MOT_urbact_en.html.

⁷⁸ *Cross-border conurbations: Empowering internal governance* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://urbact.eu/fileadmin/Projects/Egtc/documents_media/Project_Sheet_Leadership.pdf.

соціально-економічний розвиток, безпека. Вони створюються переважно для вирішення точкових завдань або лише для вирішення якогось одного конкретного завдання.

Це стосується, наприклад, побудови транскордонного шпиталю на іспансько-французькому кордоні. Покриває територію, на якій проживає 30 тис. мешканців, 17 тис. з них – іспанці, 13 тис. – французи. Вони матимуть однакові права та можливості користуватися послугами такого шпиталю⁷⁹. Крім того, наразі реалізуються сотні проектів у екологічній (створення коридору охорони навколишнього середовища вздовж ріки Тамега (ЄУТС «Шавес-Верін», Іспанія – Португалія), туристичній (прокладання нових туристичних велосипедних шляхів (ЄУТС «Ліль-Кортрейк-Турне», Франція – Бельгія), транспортній (побудова нових 13 ліній автобусного сполучення в межах ЄУТС «Ліль-Кортрейк-Турне», 2 мостів через річку Іполі («Істер-Гранум», Угорщина – Словаччина), культурній (побудова транскордонних мистецьких шкіл («Шавес-Верін»), економічній (4 кластери ІТ, дизайну, логістичний, медичний («Ліль-Кортрейк-Турне») сферах.

На даний час у Європі існує близько 30 ЄУТС. Останнім часом у створенні ЄУТС активно беруть участь наші сусіди – Угорщина та Словаччина. Нещодавно Польща створила ЄУТС з Німеччиною. Фінансуються вони частково членськими внесками, а частково дофінансуванням з ЄС.

Але учасниками ЄУТС треті країни (не-члени ЄС) можуть бути лише за умови, що участь у ньому беруть ще 2 країни – члени ЄС, законодавство яких дозволяє участь 3 країн, та за умови розміщення штаб-квартири на території ЄС. Отже, угруповання можуть бути створені лише на заході України, виключається також можливість двостороннього ЄУТС, наприклад між Польщею та Україною.

1.4.5. Об'єднання єврорегіонального співробітництва

Оскільки ЄУТС створюється для вирішення точкових завдань переважно у внутрішніх прикордонних територіях ЄС, то вони рідко охоплюють країни поза межами ЄС. Водночас ЄС намагається розвивати співробітництво не лише в рамках Союзу, а й на зовнішніх кордонах і поза межами. Тому наприкінці 2009 р. Рада Європи

⁷⁹ *Catalunya* and France sign an agreement of the first cross-border hospital [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.barcelonareporter.com/index.php?/news/comments/catalunya_and_france_sign_an_agreement_of_the_first_cross-border_hospital/.

підписала вже згадуваний Протокол № 3 до Мадридської конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами та властями стосовно об'єднань єврорегіонального співробітництва (ОЕС), які виконуватимуть функцію ЄУТС у співпраці з третіми країнами⁸⁰.

Потребу в подальших діях Ради Європи у сфері транскордонного співробітництва вперше зазначили на конференції «Розширення ЄС та його вплив на транскордонну та міжрегіональну співпрацю», організованій Радою Європи та Польщею в Кракові в жовтні 2003 р., де зазначалося, що територіальним спільнотам і владам потрібно допомагати розвивати кооперацію через кордон. Необхідно розробити на внутрішньому та міжнародному рівнях відповідну правову основу для становлення інституційних форм співпраці між сусідніми спільнотами та регіонами з урахуванням Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво.

Конкретні дискусії щодо нового інструменту співробітництва розпочалися у вересні 2004 р., коли Комітету експертів із транскордонної співпраці подали першу пропозицію щодо розроблення Конвенції. З того часу точилися дискусії щодо форми нового інструменту у вигляді протоколу до Конвенції чи окремої конвенції, розроблявся проект та вносилися зміни до документа. У результаті, як вже зазначалося, наприкінці 2009 р. був підписаний Протокол № 3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями стосовно об'єднань єврорегіонального співробітництва (ОЕС)⁸¹.

Протокол № 3 може бути підписаний державами, які підписали Конвенцію. Відповідно до нього членами ОЕС можуть бути територіальні общини чи влади, держави – члени Ради Європи чи інші громадські організації та суб'єкти приватного права, що діють на неприбуткових засадах, а також прибуткові організації, які діють у спільних суспільних інтересах. Територіальні громади або влади повинні мати більшість виборчих прав у ОЕС. Територіальні громади або влади

⁸⁰ Демедюк О. Об'єднання єврорегіонального співробітництва (ОЕС) / О. Демедюк // Конвергенція регіонів у транскордонному просторі / Н. А. Мікула, Є. Е. Матвеев, В. В. Толкованов [та ін.]; відп. редактор д.е.н., проф. Н. А. Мікула. – Львів : Інститут регіональних досліджень Національної академії наук України, Львівський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України, 2012. – 368 с.

⁸¹ Протокол № 3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями стосовно об'єднань єврорегіонального співробітництва (ОЕС) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994-947>

третіх країн можуть бути членами ОЕС за умови, якщо це угруповання засноване під юрисдикцією країни – члена Ради Європи та матиме свою штаб-квартиру на території цієї держави.

Такі угруповання, як і ЄУТС, є юридичними особами та мають найширшу правоздатність, яка надається юридичним особам відповідно до національного законодавства. Подібно до ЄУТС, ОЕС також діють на підставі статуту та угоди.

У статуті мають бути перелічені завдання ОЕС, які відповідають компетенції членів згідно з національним законодавством. Тому повноваження ОЕС можуть різнитися від вирішення одиничних питань до загальних проблем транскордонного співробітництва залежно від масштабів діяльності, які покладає на учасників національне законодавство.

Загалом вищезазначені форми транскордонного співробітництва дуже схожі між собою, тому важливо порівняти Регламентом 1082/2006 та Протокол № 3 та виявити, дублюють чи доповнюють вони один одного. На перший погляд, обидва документи є подібними та зорієнтовані на досягнення однієї мети – гармонізувати транскордонне співробітництво у вигляді угруповання. Ця нова концепція (як зазначено в обох документах) не повинна замінити існуючі до цього єврорегіони чи інші форми транскордонної співпраці, а швидше, є основою для майбутніх ініціатив співробітництва. Але єврорегіони можуть набувати структури угруповань, як і будь-які майбутні форми співпраці можуть набувати відмінного від угруповань виду. Через таку відкритість і гнучкість обидва інструменти намагаються зберегти баланс між потребою в гармонізованих чи подібних формах співпраці, з одного боку, та необхідністю адаптації форм співпраці до відповідних умов і потреб прикордонних регіонів – з іншого.

На перший погляд також здається, що різниця полягає в статусі документів, оскільки один є постановою ЄС, яка має перевагу над національним законодавством, а інший – багатосторонньою угодою з правом вибору державами її ратифікації. Але насправді даний Регламент має особливу природу, оскільки в ньому йдеться про те, що участь в ЄУТС не є обов'язковою і повністю залежить від положень національного законодавства.

Відрізняються положення щодо участі, бо ОЕС передбачає також участь неприбуткових суб'єктів приватного права, ЄУТС обмежується регіональними та місцевими органами влади, державами-членами та організаціями, що регулюються публічним правом. Така відкритість для суб'єктів приватного права в Протоколі гарантує більшу гнучкість

функціональної співпраці, бо включає важливих економічних акторів, які часто є партнерами у фінансованих ЄС проєктах.

Повноваження держави щодо заснування угруповань теж передбачені по-різному. У Регламенті йдеться про те, що кожна держава-член повинна схвалити утворення чи участь у ЄУТС або заборонити таке утворення чи участь, якщо вони не відповідають національному законодавству, Протокол не передбачає такого явного схвалення державою, а лише вимогу інформувати органи центральної влади про намір заснування чи участі в ОЄС. Але із зазначенням, що кожна держава в процесі ратифікації визначає категорії територіальних общин або властей і юридичних осіб, яким вона надає право участі в ОЄС і які вона виключає зі сфери застосування Протоколу.

Крім цього, різняться процес юридичного контролю над впровадженням обох інструментів, оскільки Регламент підлягає контролю з боку Європейського Суду, який тлумачить його положення і рішення якого є обов'язковими для членів ЄС. Щодо Протоколу як багатосторонньої угоди, то національні суди є найвищою юридичною інстанцією, яка інтерпретує зміст і приймає рішення про об'єднання єврорегіонального співробітництва.

Але основна різниця полягає в завданнях, покладених на ЄУТС та ОЄС. Завдання ЄУТС є досить обмеженими, вони зорієнтовані переважно на впровадження програм територіальної співпраці, які фінансуються ЄС, тобто на економічне та соціальне єднання. Натомість завдання ОЄС є набагато ширшими і ґрунтуються на положенні Протоколу, в якому йдеться про те, що ОЄС має виконувати завдання, покладені на нього його членами, що відкриває можливість для різносторонньої транскордонної співпраці, яка не обмежується соціальними та економічними питаннями.

Участь третіх країн дозволяється в обох формах співробітництва. У Регламенті Євросоюзу передбачається така можливість із зазначенням двох умов: по-перше, національне законодавство третіх країн чи відповідні дво- та багатосторонні угоди повинні дозволяти таку участь; по-друге, учасники з щонайменш двох країн-членів ЄС беруть участь у ЄУТС. Протокол передбачає лише одну умову: ОЄС повинне бути засноване в одній з країн – членів Ради Європи. Тому Протокол виглядає більш гнучким з цього питання.

На жаль, на даний час ми ще не можемо говорити про існування таких об'єднань, а також про конкретні реалізовані проєкти. Але Європа вже має значний досвід переходу єврорегіонів у статус ЄУТС з метою використання його переваг, зокрема правосуб'єктивності. Оскільки вся прикордонна територія України на даний час вкрита

єврорегіонами, ми також можемо скористатися можливістю переходу на нову ефективнішу форму організації транскордонного співробітництва. Відомо, що перші кроки щодо цього робить єврорегіон «Чорне море».

1.4.6. Транскордонні кластери

Етап розвитку транскордонного співробітництва країн ЄС характеризується значним підвищенням його ефективності, зокрема за рахунок економічного складника у спосіб використання нової форми – транскордонних кластерів. В умовах глобалізації спостерігається відхід від ієрархічних структур управління, які вже не можуть забезпечити високий рівень конкурентоспроможності будь-яких об'єктів. Останні досягнення цивілізаційного розвитку і економічної думки стверджують, що конкурентоспроможність і процес кластеризації нерозривно пов'язані та взаємно обумовлюються. Широкомасштабне використання кластерного підходу на всіх континентах і за різних умов довело його ефективність. Транскордонне співробітництво, спрямоване на підвищення ефективності використання природно-ресурсного потенціалу прикордонних територій, на об'єднання зусиль для вирішення спільних та ідентичних проблем по обидва боки кордону, дає можливість застосувати кластерний підхід до транскордонного регіону.

Транскордонні регіони країн ЄС повною мірою включилися в процеси кластеризації і отримують синергетичні ефекти на транскордонних ринках.

Так, найбільш відомий транскордонний **біофармацевтичний кластер «Біодолина»** було створено в 1996 р. у долині річки Верхній Рейн⁸². Він охоплює регіон Альзасу у Франції, північно-західну Швейцарію та Південний Баден у Німеччині. У цьому транскордонному регіоні зосередилися відомі наукові установи (чотири університети, численні дослідні центри), штаб-квартири таких світових фармацевтичних гігантів, як «Новартіс», «Рош», «Сіба», філії великих фармацевтичних підприємств («Джонсон і Джонсон», «Файзер», «Санofi-Авентис»), висококваліфіковані людські ресурси та центри передачі технологій, що на час виникнення кластера були на стадії створення. Приблизно 250 тис. осіб, або 10 % населення цього регіону, зайняті

⁸²Горблюк Р. Узагальнення світового досвіду розвитку транскордонних кластерів: звіт НДР «Розробка регіональної стратегії формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів / Р. Горблюк, В. Демченко, І. Пелецак; наук. кер. д.е.н., проф. Н. Мікула. – Львів: Б.и., 2008р. – 166с.

у біофармацевтичній галузі⁸³, до складу якої традиційно відносять вищезгадані установи та організації, а також численні підприємства, що безпосередньо займаються науково-дослідною роботою чи постачають технологічні розробки і розхідні матеріали для цієї діяльності. Крім цього, важливу роль у виникненні Біодолини відіграли політичний інтерес і підтримка з боку місцевих та регіональних органів влади. Поява Біодолини відзначається унікальним поєднанням чинників спонтанності та цільового планового підходу. З одного боку, злиття двох фармацевтичних підприємств («Сіба-Гейджі» та «Сандоз») у гігант «Новартіс» призвело до скорочення трьох тисяч висококваліфікованих працівників⁸⁴, багато з яких виявили бажання зайнятися підприємницькою діяльністю. Це злиття значною мірою і стало спонтанною рушійною силою, виникнення кластера. З іншого боку, програма транскордонної співпраці ЄС *INTERREG II*⁸⁵ забезпечила значну частку фінансування (близько 40 % від загального бюджету в 2,2 млн євро) на створення Біодолини у період 1997–2001 рр.⁸⁶ Решту фінансування надали дев'ять місцевих і регіональних партнерів, що представляли як державні, так і недержавні структури. Крім створення три національної мережі співпраці, програма *INTERREG II* також забезпечила підтримку створення численних нових підприємств малого та середнього бізнесу в регіоні. У 2002–2005 рр. у межах програми *INTERREG III* Біодолина отримала додаткове фінансування в розмірі 2,4 млн євро, 36 % від якого надав ЄС, а решту забезпечили вже 16 фінансових партнерів. Метою програми *INTERREG III* було перетворити створену мережу на трінаціональний біофармацевтичний кластер і підвищити рівень обізнаності з Біодолиною в Європі та світі. На сьогодні Біодолина надалі продовжує користуватися коштами цієї ініціативи вже в межах програми *INTERREG IV*, що свідчить про тривалий інтерес і зобов'язання з боку ЄС.

Транскордонне об'єднання довкола протоки Ересунн Данії та Швеції, включаючи Медиконову долину (*Medicon Valley*).

⁸³*BioValley: Science Guide* / B. Dalle, W Zinkl, T. Bauer, H. Lüdi et.al. – Basel: COGIT, Inc., 2001.

⁸⁴*Chiesa V. Industrial Clusters in Biotechnology. Driving Forces, Development Processes and Management Practices* / V. Chiesa, D. Chiaroni. – L. : Imperial College Press, 2004.

⁸⁵Програма ЄС з підтримки транскордонної співпраці *INTERREG* має забезпечити, щоб національні кордони не ставали перешкодою для збалансованого розвитку та інтеграції всередині Європи, зокрема у сферах бізнесу, науки, культури й туризму.

⁸⁶*Daniel S. 10 years BioValley – Survey and prospects* / S. Daniel, M. Richter, T. Siegenfuhr. – s.l. : s.n., 2006.

Медиконова долина розміщена на півночі ЄС, між датським регіоном столиці Копенгаген і шведським Сконе. На 2002 рік вона нараховувала 26 лікарень, 12 університетів з 4.000 дослідниками та 135.000 студентами. Інтелект та успіхи в економіці створили 30.000 робочих місць – більше ніж на 160 підприємствах. Деякі з підприємств, що спеціалізовані на датських дослідженнях, пов'язаних з медикаментами проти порушень центральної нервової системи, стали вже провідними у своїх напрямках діяльності⁸⁷. Нині Медиконова долина охоплює 39 наукових парків (19 – шведських і 10 – датських), в яких співпрацюють від 30 до 200 компаній у кожному.⁸⁸

Поміж інших відомих транскордонних кластерів можна назвати: Кластер біотехнологій, регіон Орезунд (Данія-Швеція), який об'єднує мережу численних фармацевтичних і біотехнологічних фірм, університетські лікарні та університети; м. Твенте, німецько-голландський транскордонний кластер, який охоплює регіональні кластери і мережі в технологічних секторах пластмас, металооброблення та біомедицині; м. Венло, німецько-голландська мережа регіональних кластерів постачальників, технічних агентств та інноваційних установ довкола транснаціональних корпорацій *Océ* і *Nedcar*; «Долина Доммель» на бельгійсько-голландському кордоні складається з регіональних кластерів фірм високих технологій та інноваційних організацій; автомобільний кластер між Португалією і Іспанією.

Є також успішні приклади створення транскордонних регіональних кластерів за участю країн Центрально-Східної Європи⁸⁹. Кластер скла: Верхня Австрія – Баварія (ФРН) – Богемія (Чехія); Текстильний кластер: Нижня Австрія (Австрія) – Богемія (Чехія); Технологічний кластер: Штирія (Австрія) – Словенія тощо.

Транскордонні кластери охоплюють суміжні прикордонні території сусідніх держав, до складу яких входять інституції та фірми, розміщені по обидва боки кордону. Тому транскордонні кластери можна визначити як групи незалежних компаній та асоційованих інституцій, які географічно зосереджені в **транскордонному регіоні**; співпрацюють та конкурують; спеціалізуються в різних галузях, пов'язані спільними технологіями та навичками, взаємодоповнюють одна одну,

⁸⁷ *Statistische Erfassung regionaler Cluster in Europa // Beobachtungsnetz der europaeischen KMU. – 2002. – № 3 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://bookshop.europa.eu/de/regionale-cluster-in-europa-pb/NB1401003DEC_002.pdf;*

⁸⁸ *Medicon Valley [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.medicon-valley.dk/pdf/MV%20guide%202013/MV-MagasinGuide2013mLink.pdf>*

⁸⁹ *Final Report of the Expert Group on Enterprise Clusters and Networks [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dps.tesor.it/cd-cooperazione-bilaterale/docs/6.Toolbox/13.supporting-doc>*

що зрештою надає можливість отримати синергетичні та мережеві ефекти, дифузію знань і навичок, досягти спільних цілей⁹⁰.

Особливістю транскордонних кластерів є те, що їх учасники розміщені в різних податкових, митних, законодавчих середовищах сусідніх країн, однак можуть мати спільні підприємства та організації, користуватися спільною інфраструктурою і функціонують насамперед на транскордонних ринках.

Іншою особливістю транскордонних кластерів є те, що інтенсивність мережевих взаємодій у кластері обмежується наявністю кордону, який створює додаткові бар'єри для вільного руху товарів, робочої сили, капіталу. Бар'єрами для налагодження співпраці також можуть бути різний менталітет, традиції, мова, культура, негативні сторінки історії.

Для того, щоб кластери стали успішними, потрібен час. Численні приклади свідчать про те, що на формування кластеру потрібно десятиріччя, щоб розробити вагому та реальну конкурентну перевагу.

Моделі транскордонних кластерів. Узагальнюючи європейський досвід у процесах кластеризації, можна визначити такі моделі формування транскордонних кластерів⁹¹.

1. Монополярний/асиметричний транскордонний кластер.

Монополярний/асиметричний транскордонний кластер може сформуватися, коли суміжні регіони сусідніх країн суттєво відрізняються за рівнем економічного розвитку, чи впровадження кластерних підходів, або інституційними системами.

У цьому випадку кластер, що сформувався по один бік кордону, в процесі свого розвитку буде залучати окремі підприємства-субконтрактори, місцевих постачальників (наприклад для постачання сировини, комплектуючих) або організації збуту (для завоювання ринку) до своєї мережі. Внаслідок обміну досвідом, передачі знань і технологій, створення нових підприємств по іншій бік кордону поступово також може сформуватися повноцінна кластерна мережа. Різновидністю формування такого кластеру є розміщення філії ТНК на території регіону, довкола якої поступово сформується мережа постачальників і суміжних підприємств.

⁹⁰ Мікула Н. А. Стратегія формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів / Н. А. Мікула // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних регіонів : зб. наук. праць. НАН України, Ін-ту регіональних досліджень. – Львів, 2008. – Вип. 3(71). – С.129–141.

⁹¹ Демченко В. Моделі транскордонних кластерів: звіт НДР «Розробка регіональної стратегії формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів» В. Демченко. – Львів: Б.и., 2008р. – 166 с.

2. Біполярний транскордонний кластер.

Інша модель транскордонного кластеру – біполярна. Вона заснована на підході, що транскордонна мережа базується на існуванні регіональних мереж/кластерів як засновницьких елементів. У межах цього встановленого статусу будується транскордонна мережа. Існуючі функції кожної з регіональних мереж будуть гармонізовані та відкриті для підприємств з регіонів-партнерів.

Грунтуючись на певному європейському досвіді створення транскордонних мереж⁹², розглянемо алгоритм формування біполярного транскордонного кластеру.

Формування транскордонного кластеру доцільно розпочати на базі сформованих регіональних кластерів. Для цього важливо довести організацію функціонування регіонального кластера до рівня, на якому він може працювати в транскордонній мережі як рівноправний партнер, тобто забезпечити на місці такі умови:

- формування ідентичності регіональних кластерів, достатній рівень розвитку кластеру на регіональному рівні;
- кваліфікований менеджмент кластеру, який має міцні позиції в регіоні, зв'язки з ключовими регіональними акторами (владою, бізнесом, наукою та громадськістю);
- критична маса регіональних фірм-учасників кластеру, зацікавлених у транскордонному партнерстві.

Оптимальним є поетапний підхід створення транскордонної мережі.

На першому етапі до розбудови транскордонної мережі залучаються передусім координатори/менеджери регіональних мереж. Вони мають спільно обговорити та створити інфраструктуру для налагодження транскордонної співпраці. Досвід свідчить, що цей процес представники кластерів можуть розпочати самостійно або після справляння зовнішнього впливу, який ініціював би процес і встановив стимули для компенсації операційних витрат кожної регіональної кластерної організації. Роль такого зовнішнього агента можуть виконати органи влади або єврорегіональні структури.

Другий етап формування кластеру буде характеризуватися інтегруванням підприємств-учасників регіональних кластерів у транскордонну мережу, їх просуванням у сусідній регіон та країну та активним використанням послуг мереж-партнерів для реалізації нових можливостей бізнесу.

⁹² *Cluster building and networking. Analysis of transnational technology networking between existing clusters of SMEs and one or more technology poles: Final report by agiplan for European Commission Directorate General Enterprise. – Mülheim an der Ruhr : s.n., 1999. – 111 p.*

Зауважимо, що транскордонні кластери створювалися в Європі паралельно з формуванням єврорегіонів. Багато з них працює без координаційних структур або користується послугами агенцій регіонального розвитку, які одночасно є учасниками єврорегіонів. Наша ідея полягає в тому, щоб використати єврорегіони як координаційні структури тих транскордонних кластерів, учасниками яких є суб'єкти господарювання прикордонних територій України. Безперечно, для такого використання єврорегіонів необхідно провести їх реорганізацію, яка вже розпочалася у Карпатському єврорегіоні і забезпечити популяризацію та інформування громадськості щодо розвитку транскордонних кластерів.

Окрім того, для організації діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, спрямованої на досягнення конкретної економічної мети, доцільно в межах єврорегіону «Чорне море» створити морський транскордонний кластер⁹³, який охоплював би приморські регіони країн Чорноморського басейну. Поняття «морський кластер» (*maritime clusters*) означає групу фірм, науково-дослідних інститутів і навчальних організацій (університетів, спеціалізованих шкіл тощо), що іноді користуються підтримкою національних чи місцевих владних структур, які співпрацюють із метою впровадження технічних нововведень для поліпшення діяльності морської сфери. У Голландії, Норвегії, Італії це поняття трактується розширено та означає комплекс морських видів діяльності, які переплітаються та взаємодіють, наприклад мореплавання, експлуатація портів, суднобудування та судноремонт, рибальство, морський туризм, офшорні підприємства тощо. Подібні *maritime clusters* можуть бути місцевого, національного чи міжнародного масштабу.

Об'єднання компаній та науково-дослідних організацій не означає, що система захищена від впливу ринкових механізмів. Навпаки, конкуренція сприяє розвитку морського кластера, стимулюючи боротьбу за вихід на національний та міжнародний рівень, за право залучати найбільш освічені та кваліфіковані кадри; посилюється регіональна конкуренція між галузевими компаніями. Морський транскордонний кластер має охоплювати компанії різноманітних морських секторів. Так, наприклад, морський кластер Шлезвіг-Гольштейн (Німеччина) поєднує: рибальство, суднобудування, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво суднового та

⁹³ Єрмакова О. А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні / О. А. Єрмакова // Економіка промисловості. – 2008. – № 4. – С. 141–146.

портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання «чистих» видів енергії, офшорні конструкції, інформаційні технології, морський туризм. Науково-дослідні інститути різних профілів у Шлезвіг-Гольштейні в межах морського кластера займаються морською біологією та екологією, офшорними технологіями видобутку нафти та газу, океанографією, гідрографією, технологіями суднобудування, логістикою. А освітні організації різного профілю обслуговують потреби морської індустрії. Створення транскордонного морського кластера полегшить інтеграцію чорноморських портів України у сучасні міжнародні логістичні мережі, актуальність яких постійно зростає в умовах більшого застосування підприємствами концепції суворої вчасності (*just in time*), яка передбачає синхронізацію потреби у виробничих матеріалах та компонентах із їх постачанням. Надаючи якісний сервіс для мультимодальних перевезень, портовий комплекс України як модуль даної мережі отримає зиск від залучення нових вантажопотоків. Функціонування логістичної мережі в межах транскордонного морського кластера забезпечить оптимальну організацію підприємств транспортного та виробничого комплексу на територіальній основі.

1.4.7. Транскордонна міграція

Транскордонна міграція в прикордонних регіонах України є масовим і соціально значущим явищем, що позначається на демографічній ситуації, ринку праці, соціально-економічному розвитку, добробуті громадян, рівні бідності та соціальному розшаруванні, сімейних відносинах і вихованні дітей, має істотні психологічні, світоглядні, культурні наслідки. Характерними рисами транскордонної міграції в Україні є визначальне переважаєння трудової міграції, асиметричність міграційних потоків (переважно прикордонні регіони України є донорами), короткотривалість і сезонність. Спричинені нею проблеми потребують адекватних відповідей засобами міграційної, соціально-економічної, зовнішньої політики, політики захисту прав людини.

У будь-якому варіанті (запланованому або спонтанному) зростання або розвиток економіки в просторі відбувається нерівномірно за типом «центр – периферія», що відповідає сучасним тенденціям співробітництва регіонів різних держав світу. Так, коли економіка певного регіону чи цілої держави починає інтенсивно розвиватися, відбувається концентрація населення на її території (переважно у містах) за рахунок внутрішньої міграції та іміграції.

Причини трудової міграції мають переважно економічний характер. Проте якщо на початку 90-х років ХХ ст. транскордонне

заробітчанство зумовлювалося зупинкою роботи підприємств, багатомісячними затримками з виплатою заробітної платні, зростаючим безробіттям, то нині їх метою в більшості випадків є підвищення добробуту, вирішення житлового питання, фінансування навчання тощо.

Ієрархія мотивів, що зумовлюють поїздки трудових мігрантів з кордон, включає:

- заробіток для поліпшення житлових умов (купівлі квартири чи спорудження будинку), придбання машини або інших дорогих товарів тривалого вжитку;
- заробіток для задоволення поточних життєвих потреб – харчування, придбання необхідних товарів повсякденного вжитку (одягу тощо);
- накопичення коштів для оплати навчання дітей у вищих навчальних закладах;
- накопичення стартового капіталу для створення й розвитку власного бізнесу;
- мотиви нематеріального характеру (побачити світ, здобути певні трудові навички, поліпшити знання мови тощо).

Унаслідок певного поліпшення економічної ситуації в посткризовий період 2010–2013 рр. безробіття й не виплати зарплатні втратили значення основних «виштовхуючих» чинників. **Натомість трудовій міграції сприяє лібералізація умов перетину кордону та працевлаштування в ЄС для жителів західних прикордонних територій України:**

• **преференції, що надаються власникам Карти поляка та Карти угорця.** Останні надають можливість безкоштовно отримати візу на довгострокове перебування в Польщі, Угорщині з можливістю багаторазового перетину кордону, а також право на легальну працю на території цих країн, на підприємницьку діяльність на тих самих умовах, що і громадяни країн ЄС. Власник карти має першочергове право на отримання фінансової підтримки, призначеної на допомогу полякам, угорцям з-за кордону, з державного бюджету або з бюджетів місцевих органів.

• **особливі умови працевлаштування для сезонних працівників.** Так, у Польщі діє регламент сезонного працевлаштування для українців, що дає їм можливість сезонно працювати, зокрема в аграрній сфері, без оформлення офіційного дозволу на працю.

• **запровадження режиму малого прикордонного руху (МПР) між Україною, Угорщиною, Словаччиною та Польщею.** Форма малого прикордонного руху передбачає можливість перебування в 30–50 кілометровій прикордонній зоні без візи. Період дії дозволу від 2 до 5 років, а строк перебування не має перевищувати 30 днів протягом

одного візиту й загалом не перевищувати 90 днів упродовж 6 місяців (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Умови малого прикордонного руху для громадян України

Умови	Словаччина	Угорщина	Польща
Прикордонна зона перебування	30–50 км (299 словацьких та 280 українських населених пунктів)	50 км (244 угорських та 384 українських населених пункти)	30–50 км (408 українських і 1822 польських населених пункти)
Вартість дозволу	20 євро	20 євро	20 євро
Строк дії дозволу	1–5 років	1–5 років	2–5 років
Строк перебування	30 днів протягом одного візиту, не більше 90 днів протягом 6 місяців	Не більше ніж 90 днів	60 днів протягом одного візиту, не більше ніж 90 днів протягом 6 місяців

У зв'язку із цим довготривалу трудову еміграцію до країн далекого зарубіжжя (Італії, Португалії, Греції) в західних областях України почала замінювати сезонна транскордонна міграція заробітчан до країн-сусідів (Польщі, Словаччини, Угорщини). Окреслені чинники зумовили домінування трудової міграції в західних областях України. Найбільші потоки трудових мігрантів спостерігаються в Закарпатській та Чернівецькій областях, що входять до Карпатського євро регіону.

1.4.8. Транскордонні промислові зони

Промислова зона становить функціонально-спеціалізовану частину території міста, що включає об'єкти матеріального виробництва, комунального господарства, виробничої інфраструктури, науки та наукового обслуговування, підготовки кадрів, інші об'єкти невиробничої сфери, що обслуговують матеріальне й нематеріальне виробництво.

Розміщення промислової зони зумовлюється наявним вантажооборотом і «прив'язується» до найближчих залізничних станцій, річкових і морських портів. Характер виробничої бази визначає відстань промислової зони від зони проживання.

До промислової зони зазвичай належать промислові підприємства й території, поєднані виробничою кооперацією, технологічною і транспортною інфраструктурою.

При цьому «стрижень» промислової зони становить системоутворювальне підприємство, довкола якого мають розвиватися інші виробництва, що посилюють його економіку та віддачу території всієї зони.

Персонал підприємств мешкає в населених пунктах, що прилягають або розташовані безпосередньо поблизу неї. Управління такою зоною та її обслуговування забезпечується утвореною для цих цілей державною інвестиційною організацією або спільним підприємством, затвердженим місцевими й іноземними фірмами.

У світі є значний досвід функціонування промислових зон, однак транскордонних – значно менший. Найбільше цю форму на своїх кордонах практикує Австрія. Поруч із промисловими зонами можна зустріти іншу форму – транскордонні промислові парки. Відмінність промислового парку від звичайної промислової зони полягає в наявності єдиної компанії-девелопера, що управляє землею, якою володіє та на якій розміщується парк. При цьому девелопер бере на себе всі витрати, пов'язані з підготовкою майданчика для подальшого розміщення на ньому промислових будівель, таких як заводи і склади: готує майданчик, отримує всі необхідні узгодження на архітектурний проєкт, підводить комунікації. Після цього запрошуються орендарі, які замовляють зведення будівель спеціально під свої потреби. Така схема дозволяє виробникам уникнути низки проблем, пов'язаних з отриманням необхідних узгоджень, «вибиванням» земельних ділянок тощо.

Транскордонний промисловий парк. Ідея промислових парків не нова, її прототипом є бізнес-центри й наукові технопарки. Саме в подібних технопарках починали своє життя такі міжнародні корпорації, як «Хьюлетт-Паккард», «Майкрософт», «Полароїд». Прикладом технопарків є французька Силіконова долина під назвою «Софія Антиполіс», де функціонують кілька сотень офісів і виробництв, у тому числі офіс «Лабораторії Касперського».

У світі промислові парки існують у всіх розвинених країнах. Країнами з високим рівнем розвитку промислових парків є США, Канада, всі країни Західної Європи, Туреччина, Китай, Тайвань, Сінгапур, Японія, Південна Корея. Останніми десятиріччями досить активно промислові парки почали розвиватися в Індії, Угорщині, Латвії, Естонії.

Завдяки різним методологічним підходам щодо сутності й доцільності формування промислових парків було надано такі найбільш характерні визначення промислового парку:

- окрема територія для використання площ зі створеною тут інфраструктурою (комунікаціями, дорогами до кожної ділянки, на якій розташовано виробництво, підведеними газом, електропостачанням,

стоками для каналізації), виробничими, складськими й адміністративними приміщеннями, призначеними для здійснення виробничої діяльності компаній-орендарів;

- відмежована територія, на якій у режимі спеціальних пільг з метою використання людських і матеріальних ресурсів окремого регіону здійснюються економічна діяльність, промислове виробництво й надання послуг, освоєння результатів наукових досліджень та/або технологічних розробок;

- індустріальні майданчики для розвитку малого й середнього підприємництва, що забезпечують підприємство всією необхідною інфраструктурою. Це надання в оренду земельних ділянок і приміщень, забезпечення всіма інженерними мережами, дорогами, складами. Основна їх мета створення умов для підвищення ефективності малих і середніх підприємств.

Суть промислового парку характеризується такими положеннями:

- земельна ділянка, на якій знаходиться парк, юридично визначена й точно окреслена;

- територія на якій забезпечується єдине економічне управління, що пропонує для підприємців і підприємств певний набір послуг (бухгалтерію, маркетинг, допомогу при отриманні кредиту, юридичні послуги, консультації з різних питань тощо);

- ділянки разом з інженерними мережами, що пропонуються для покупки, лізингу, оренди з метою організації виробничого процесу та ведення підприємницької діяльності;

- територія індустріального парку, де знаходяться виробничі, складські та офісні приміщення;

- земельна ділянка з професійно й ефективно організованою системою під'їзних шляхів, місць стоянки вантажного й легкового автотранспорту, зон вантаження-вивантаження, контрольно-пропускних зон і тощо.

- територія на якій підтримуються інновації і розвиток вітчизняної науково-дослідної діяльності, її результатів використання у виробництві;

- орієнтація на зростання експорту.

Для ефективного функціонування промислового парку потрібні:

- близькість основних транспортних коридорів (морські порти й аеропорти, автомагістралі, залізниця, річкові канали, трубопроводи);

- наявність та прийнятні професійний рівень, й вартість робочої сили;

- можливість підведення необхідних комунікацій;

- близькість сировини та матеріальних ресурсів.

Промисловий парк може бути створений державою (муніципалітетом) або приватною компанією. У світовій практиці розрізняються парки виробничі (орієнтовані на виробництво), й технологічні (орієнтовані на науково-технічні дослідження та розвиток технологій). Деякі парки орієнтовані на надання спеціальних послуг.

Девелопер як управляюча компанія бере на себе низку послуг, що уможливило значне зниження витрат на запуск виробництва.

1. Консалтингові послуги:

- консультації з питань державного й міжнародного права;
- консультації з методології ведення бухгалтерського обліку та застосування нормативних актів у виробничій і комерційній діяльності;

- консультації з техніки безпеки;
- консультації стосовно проектних, кошторисних і будівельних робіт;

- консультації у сфері інформаційних технологій.

2. У сфері юридичного права:

- оформлення в'їзду іноземних осіб;
- оформлення тимчасової реєстрації іноземних осіб;
- оформлення дозволів на роботу іноземним особам;
- супровід державної реєстрації підприємств;
- представлення інтересів у державних органах, судах тощо.

3. У сфері управління персоналом:

- підбір працівників середньої кваліфікації;
- підбір працівників високої кваліфікації;
- організація зовнішнього навчання та підвищення кваліфікації персоналу;

- організація корпоративних заходів відповідно до річного плану.

4. У сфері техніки безпеки:

- організація підготовки й атестації персоналу за правилами техніки безпеки;

- організація підготовки й атестації зварювальників і фахівців зварювального виробництва;

- організація атестацій зварювальних технологій, матеріалів, обладнання, устаткування;

- організація експертизи небезпечних промислових об'єктів;

- організація отримання дозволів на експлуатацію небезпечних виробничих об'єктів;

- організація отримання дозволів на виробництво небезпечних виробничих об'єктів;

- розроблення заходів щодо техніки безпеки та охорони праці;

- підготовка і супровід підприємств із техніки безпеки;
- організація робіт із протипожежної безпеки, що включають сигналізацію, розроблення інструкцій, доопрацювання об'єктів відповідно до вимог правил пожежної безпеки.

5. У сфері підрядних і будівельних робіт:

- розроблення та розрахунок кошторисної документації;
- організація проектних, будівельних, ремонтних і монтажних робіт.

6. У сфері інформаційних і комунікаційних робіт:

- організація робіт і проектування, монтажу та обслуговування структурованих кабельних систем;

- обслуговування робочого місця персоналу;

- забезпечення телефонним зв'язком (абонентський номер);

- надання доступу до використання програмного забезпечення (1С комплексна (бухгалтерія, кадри, підприємство);

- надання серверних потужностей.

Компанія з управління промисловим парком бере на себе зобов'язання щодо організації роботи парку, забезпечення орендарів або власників інженерними комунікаціями, електроенергією, водою, тепlopостачанням, надання транспортних та охоронних послуг. Крім того, вона забезпечує належний стан основних споруд (котельних, трансформаторів, насосних станцій, колекторів тощо), а також доріг і під'їзних шляхів.

Після цього запрошуються орендарі, які замовляють зведення будівель спеціально під свої потреби. Така схема дозволяє виробникам уникнути низки проблем, пов'язаних з отриманням необхідних узгоджень, отриманням у власність або оренду земельних ділянок тощо. У результаті витрати на запуск виробництва знижуються.

За експертними оцінками, основними перевагами індустріальних парків є збільшення продуктивності праці у 2-3 рази, зниження рівня безробіття в регіоні на 10–50 %, підвищення екологічності виробництв, зростання виробничих потужностей регіону (країни) на 2–35 %, зниження монополізації збутових (у тому числі експортно-імпорتنних) потоків, зростання розвитку малого й середнього бізнесу, зростання інвестиційної привабливості країни (регіону) в три й більше разів. Проте у всіх перерахованих країнах урядом створюється сприятливий клімат розвитку промислових парків: зниження бази (пільгове оподаткування) оподаткування на 3-10 і більше років, зниження бюрократичних бар'єрів.

Основними функціями промислового парку є пошук нових сторонніх клієнтів; робота з договорами та заявками на послуги, облік послуг; організація і контроль надання послуг споживачам; здійснення

функцій замовника (генпідрядника) послуг, що надаються, але не продукуються промисловим парком; надання послуг, зокрема з розрахунку цін і тарифів на власні послуги; фінансова діяльність.

Промисловий парк для малих і середніх виробничих фірм може бути створений на базі існуючих потужних підприємств, промислових зон і на спеціально виділених (зарезервованих) територіях.

Основні усереднені параметри існуючих промислових парків: 3-7 середніх і 7–15 малих підприємств в одному промисловому парку; оптимальний розмір одного промислового парку – близько 120 га.

Вартість послуг промислового парку визначається залежно від їх альтернативності (альтернативні й безальтернативні) і споживача послуг (основне виробництво та сторонні споживачі). Для альтернативних послуг вартість визначається на підставі ринкових розцінок. Вартість безальтернативних послуг визначається для основного виробництва на підставі витрат промислового парку, а для сторонніх споживачів – на підставі витрат і комерційної націнки.

Перелік послуг, що надіються промисловим парком самостійно або із залученням підрядчиків:

- надання в користування виробничих і невиробничих активів (виробничі будівлі та споруди, виробничі майданчики, склади і складські майданчики, адміністративні будівлі);
- забезпечення електроенергією, тепловою енергією, зв'язком, гарячою й холодною водою, газом, паром, стисненим повітрям тощо;
- надання в користування залізничних шляхів, послуг з вантаження-розвантаження;
- відведення, очищення й утилізація стоків;
- послуги з промислової безпеки та охорони навколишнього середовища.

У промислових парках створюється середовище, яке сприяє організації виробництва та комерційній діяльності.

Основними клієнтами промислових парків є малий і середній бізнес, підприємства-суміжники й закордонні компанії. Розглянемо чинники привабливості промислових парків для зазначених цільових сегментів:

Цільовий сегмент	Чинники привабливості промислового парку для цільового сегмента
Малий і середній бізнес	ціна оренди; універсальність використання потужностей; можливість отримання гарантій промислового парку під залучення зовнішнього фінансування; асортимент додаткових послуг (ділові, консультаційні тощо).

Підприємства-суміжники	довгострокові контракти на постачання продукції та послуг; цінні пільги на продукцію й послуги, що постачаються; можливість технологічного поєднання з основним виробництвом; наявність офісних приміщень
Закордонні компанії	привабливе географічне положення; розвинені комунікації (транспорт, зв'язок); наявність офісних приміщень

Питання власності. Промислові парки (або зони) мають три основні моделі власності:

- державне володіння й державне управління промисловим парком;
- приватне володіння та приватне управління промисловим парком;
- державно-приватні партнерства або спільні підприємства, що створюються державою спільно з приватним сектором у межах промислового парку.

Транскордонні парки Європи:

• сервісний центр *Eurode (Eurode Dienstleistungszentrum)*, в якому поєднано міста Герцогенрат (*Herzogenrath*) – Німеччина, Керкраде (*Kerkrade*) – Нідерланди;

• європейський парк науки і бізнесу *AVANTIS* – перший транскордонний німецько-голландський індустріальний парк, розташований у районі Рейн (*Maas-Rhein*) між р. Ахен і р. Герлен (*Heerlen*), що надає інвесторам і фірмам комфортні можливості для ведення бізнесу та особливі шанси на ринку.

Необхідно зазначити, що існуюча концентрація транскордонних промислових парків залежить від:

- промислової розвиненості транскордонної території;
- природних умов та якості ландшафту;
- кількості населення, яке постійно проживає на суміжних територіях;
- складності переводу земель сільськогосподарського призначення у землі промислового призначення;
- складності в конкуренції цін на оренду площ у промислових зонах прикордонних територій, де зосереджений малий і середній бізнес;
- зменшення транспортного плеча в сторону ЄС для підприємств, які є філіями крупних і середніх європейських компаній;
- прагнення близького розташування до авіалогістичних центрів, а також найбільш розвинених імпортно-експортних центрів.

Транскордонні промислові парки Австрії. У розвитку інноваційної інфраструктури в Австрії визначальна роль належить державній підтримці. Австрійський уряд розглядає інноваційну діяльність як один з найважливіших компонентів науково-технічного й технологічного

розвитку країни. Основним інструментом цієї діяльності є федеральна система підтримки фінансування пріоритетних напрямів науково-технічного й технологічного розвитку в інтересах їх подальшого промислового впровадження.

Інноваційна діяльність в Австрійській республіці отримала цілеспрямований розвиток у 80-і роки ХХ ст. У низці регіонів, які володіли науковим потенціалом (університетські центри, науково-дослідні інститути) за фінансової підтримки федеральних і земельних структур почалося активне будівництво т.зв. інноваційних парків, що виконували в той період роль бізнес-інкубаторів. До початку 90-х років уже успішно функціонувало понад 15 подібних промислових парків у містах Лінц, Грац, Зальцбург, Відень, Зайберсдорф та ін. Адміністрація промислових парків і науково-дослідних центрів надає підтримку малим і середнім підприємствам (фірмам), які працюють над створенням і впровадженням у серійне виробництво високотехнологічних виробів. Підтримка полягає переважно в наданні в оренду офісних і лабораторних приміщень на пільгових умовах, надання сприяння у веденні звітної й фінансової документації, можливості спільного користування телекомунікаційними лініями, конференц-залами тощо.

Відповідальність за формування державної інноваційної політики в Австрії та організацію взаємодії наукових центрів країни покладено на три федеральні міністерства: міністерство транспорту, інновацій і технологій (займається розробленням стратегічних цілей технологічної та інноваційної політики, а також програм підтримки науково-технологічних програм, що мають пріоритетне значення для Австрії); міністерство освіти, науки і культури (координує питання інновацій в університетській та академічній науці); міністерство промисловості і праці (організує та здійснює підтримку інноваційних проектів у сфері малого й середнього бізнесу). Координація діяльності зазначених міністерств здійснюється парламентським комітетом з науки, промисловості й економіки.

Визначення пріоритетних проблем відбувається заснованою у 2000 р. Радою з досліджень та розвитку технологій, до складу якої входить 8 представників провідних промислових та наукових структур, які висуваються на цей пост в рівній пропорції (по 4 особи) міністерством транспорту, інновацій і технологій та міністерством освіти, науки і культури. Членами Ради призначаються особи, які мають статус не нижче ніж член ради директорів провідних промислових компаній і вчені високого рангу. Склад Ради відображає потреби всіх сторін та актуальні завдання, що стоять перед промисловістю й академічною наукою, що сприяє динамічному коригуванню прийнятих

стратегічних програм науково-технічного розвитку. Рішення Ради, яка збирається не рідше ніж 4 рази на рік, мають рекомендаційний характер для уряду. Реалізація прийнятих програм безпосередньо здійснюється спеціально створеними структурами, організаційно підлеглими перерахованим вище міністерствам. Більшість із них мають юридичний статус товариств з обмеженою відповідальністю з часткою держави в установчому капіталі від 51 до 100 %.

Найбільш важливу роль у виконанні урядових програм підтримки інноваційної діяльності відіграють три фонди, що фінансуються з держбюджету і підпорядковані міністерству транспорту, інновацій і технологій:

- Фонд сприяння дослідженням у промисловості (призначений для стимулювання науково-технічних розробок прикладного характеру);
- Фонд сприяння науковим дослідженням (використовується для підтримки фундаментальної науки, дозволяє створити необхідний для інноваційної діяльності науковий потенціал);
- Фонд інновацій і технологій (спрямований на структурну підтримку знову створюваних та існуючих інноваційних підприємств, які виявляють активність у пріоритетних для країни галузях науки й технологій).

За допомогою цих фондів здійснюється також моніторинг ефективності бюджетного фінансування урядових програм, у тому числі й за обсягом повернення податків від підприємств, створених за підтримки держпрограми.

До 2010 р. австрійський уряд планував довести фінансування науково-технічних державних програм до 3 % (у 2002 році – 2 %, у 2005 – 2,5 % ВВП).

Важливим принципом прямого фінансування державою інноваційних підприємств у межах програм підтримки є особиста зацікавленість самих підприємств. Їх частка в загальній вартості проекту має складати не менше ніж 51 % (власні кошти, обладнання, особисті кредити). Частка держави – не більше 35 % (зазвичай 25), решта – залучені інвестиції або банківські кредити під ідею проекту. Уповноваженими такого кредитування є два банки, підпорядковані міністерству промисловості та праці. У ці банки надходить близько 13,5 % коштів, що виділяються на науково-дослідні програми, які виконують роль держстрахування приватних інвестицій у конкретні інноваційні проекти. Страхування приватних інвестицій в підтримувані державою проекти створює сприятливу основу для залучення власних та іноземних інвесторів.

У сфері менеджменту інноваційних проектів беруть активну участь різні організації, які надають допомогу інновативним

підприємцям в пошуку партнерів і можливостей отримання коштів підтримки з різних джерел, у тому числі європейських грантів. Ці організації також є підвідомчими міністерствам структурами й забезпечують правове та організаційне сприяння безпосереднім претендентам на отримання державної підтримки при проведенні інноваційної діяльності.

Іншим важливим складником інвестицій у науково-технічні проекти є система венчурного фінансування. Для здійснення цієї діяльності у 2002 р. було створено державну венчурну компанію *Austria Wirtschaftservice GmbH (AWS)*, основними завданнями якої є активізація венчурного фінансування інноваційних проектів у комбінації із засобами державних програм підтримки, а також створення привабливих умов для залучення позабюджетних коштів у спосіб страхування приватних інвестицій. Максимальний обсяг участі венчурного капіталу у фінансуванні інноваційного проекту зазвичай не перевищує 730 тис. євро за страхування 50 % цієї суми.

Врегулювання взаємовідносин різних учасників інноваційних проектів при виникненні правових спорів щодо результатів наукової діяльності здійснюється у спосіб своєчасного закріплення прав на інтелектуальну власність. Діяльність патентного відомства Австрії також належить до компетенції міністерства транспорту, інновацій і технологій. За місцевими оцінками, механізм держрегулювання інноваційної політики, що склався в Австрії, відповідає європейським вимогам і відрізняється високою ефективністю.

Бізнес- і промислові парки в Австрії надають особливо привабливі можливості для міжнародних компаній, що вкоренилися в Австрії: інфраструктуру, трудові ресурси та економічні умови, необхідні для ідеального проникнення на ринок. Дуже небагато регіонів у Європі пропонують таку високу концентрацію високоякісних бізнес-парків. Принципи роботи промислових і бізнес-парків базуються на основі різних ідей і філософій. Обсяг реалізованих проектів у приватному й державному секторах охоплює широке коло науково-дослідницьких центрів, центрів трансферу технологій, технологічних і пуско-налагоджувальних центрів, а також промислові й бізнес-парки. Матеріальне забезпечення виділеного простору збільшується майже з кожним днем. Існує ще масовий інтерес до Австрії як до індустріальної місцевості. Останні кілька років понад 1700 компаній знайшли нове розміщення у 84 найбільших технологічних і бізнес-парках Австрії. Тенденція розташування компаній у парках продовжує неухильно зростати. Понад 100 компаній розміщується у двох найбільших індустріальних парках в Нижній Австрії та Зальцбурзі.

Тенденція до т.зв. другого покоління промислових і бізнес-парків стає сильнішою. Хоча багато компаній уже розташовані в різних парках, дедалі більше уваги приділяється тематичному відбору в межах окремих парків, зокрема ІТ, телекомунікацій та екологічно чистих технологій. Така спеціалізація промислових парків веде до зміцнення синергічного ефекту між компаніями і, природно, експлуатації відповідних можливостей виробництва в окремих регіонах. Таким чином, у випадку нових проєктів, існує зростаюча тенденція встановлювати пріоритети до відкриття таких парків і підбору орендарів з відповідних галузей на виборній основі. Інтенсивний відбірний конкурс для потенційних орендарів у набір операторів бізнес-парку існує давно. Велика кількість парків та операторів пояснюється ще однією подією в Австрійському секторі нерухомості: коли житлове будівництво перестало бути вигідним для багатьох будівельників, вони перенесли свою увагу на інші, більш перспективні об'єкти – бізнес-парки. Чимало компаній мають достатні концепції бізнес-парків та їх реалізації, проте у них відсутнє належне управління такими парками, зокрема ноу-хау для забезпечення ідеальних умов для розташованих компаній, що дозволить їм зосередитися на своїй основній діяльності. Стає очевидним, що лише ті парки, які забезпечують належну інфраструктуру, можуть успішно конкурувати. Крім того, вони мають гарантувати синергетичні ефекти. Австрія пропонує достатньо місця для бізнес-парків, однак, як уже зазначалося, тільки для таких парків, які виконують вимоги клієнтів і забезпечують не тільки простір, а й ноу-хау.

З усіх федеральних земель Нижня Австрія є провідною щодо наявних парків і планування нових. Загалом 24 проєкти перебувають на стадії доопрацювання в Нижній Австрії, 17 – у федеральній землі Штирія, ще дев'ять в Бургенланді і Верхній Австрії. Найбільше бізнес-парків на сьогоднішній день знаходиться також в Нижній Австрії. Що стосується кількості існуючих парків, то, Каринтія, Тіроль, Форарльберг і Відень позаду інших федеральних земель.

Цікавим є факт, що більшість бізнес-парків в Австрії знаходяться у віданні органів державної влади, таких як торгові палати, провінції, муніципалітети або інші офіційні установи. Тільки одна третина всіх парків – на основі приватних інвестицій. Разом з тим тенденція до приватних операторів може спостерігатися.

Загалом, концентрація наявних і майбутніх парків виявляється в східній частині Австрії. Ще одна з причин, чому існує така велика кількість бізнес-парків у Нижній Австрії та Бургенланді, (загалом 35), є географічна близькість країн ЦСЄ. З урахуванням допуску країн

ЦСЄ в ЄС Австрія є ідеальним місцем для міжнародних компаній. З огляду на бізнес-парки, Австрія отримує вигоди від відкритості східних країн. Крім того, Австрія бере активну участь у міжнародних і транскордонних проектах.

В обох федеральних землях існують транскордонні бізнес-парки вздовж національних кордонів з Угорщиною та Чехією. Розглянемо докладніше кожен із них.

Транскордонний промисловий парк Хайлігенкройц-Сентготтхард (*Businesspark Heiligenkreuz-Szentgotthárd*). *Heiligenkreuz-Szentgotthárd Businesspark* розташований на півдні Бургенланду, в районі, де Бургенланд, Угорщина, Словенія межують, і його транскордонне положення є моделлю бізнес-парку. Індустріальний парк знаходиться в безпосередній близькості від національної автостради № 8 на відстані 1200 м та 1500 м від центру міста. На сході та півночі – це місце охоплює бар'єр гребель, які забезпечують захист від можливих повеней з річки *Rába i Lapincs*, і межує з валами профілактики повеней. На заході він відмежований шосе № 7459 у напрямку Сентготтхарду і *Rábafüzes* до перетину кордону на півдні залізничною лінією Грац-Сомбатхей.

Особливості: власна залізниця вже існує в бізнес-парку, який має свій власний пункт перетину кордону та митний контрольно-пропускний пункт, а також свою власну станцію. У цілому доступні для потенційних інвесторів близько 65 га розміщення для бізнес-площ, у тому числі високоякісна інфраструктура, енергетичний і медіа-центр, що виробляє електрику, пару, тепло й воду різної якості.

Транскордонний промисловий парк Хайлігенкройц – Сентготтхард створений 1997 р. Промислова реструктуризація Сентготтхарда та околиць міста і подальший розвиток в Західно-Задунайському краї розпочалися у 1995 р. із програми *Phare CBC*, а з австрійської сторони кордону *Interreg II* зробив можливим приєднатися до програми, відповідно до якої проект транскордонного промислового парку Сентготтхард Хайлігенкройц був активно підтриманий.

Угорщина на кордоні з Австрією – популярне місце для спрямування інвестицій у західних пограничних областях. Промисловий парк у Центральній Європі вигідно розташований поміж трьох країн (Австрія – Словенія – Угорщина), володіє відмінною інфраструктурою, доступом до сприятливих місцевих умов і кваліфікованої робочої сили, що є найважливішими чинниками для інвесторів. На сьогодні 32 компанії, що працюють у промисловому парку в різних секторах, представлено на угорській стороні. Розміщення на території індустріального парку має на меті задоволення потреб підприємств.

Як сучасний логістичний центр комплекс промислового парку пропонує європейський рівень **послуг**: повний комплекс послуг логістики, митного оформлення, пряме сполучення з австрійською стороною, продаж нерухомості, лізинг, ввід в експлуатацію, правовий, фінансовий консалтинг, бухгалтерський облік, фінансові питання, організація та управління, ліцензування, будівництво суспільних ресурсів, підготовка проекту, торгівля, найм, навчання, підготовка кадрів і безпека, реклама й маркетинг, подорожі, продаж та оренда власності, створення фірм, правове, фінансове, бухгалтерське консультування, пошук державних джерел фінансування, інвестиційні організації, механізми, технічні, промислові послуги.

Партнерський фонд капіталу транскордонного індустріального парку Сентготтхард-Хайлігенкройц: 200000000 форинтів.

Власники:

- 1) *WIB AG Infrastruktur* ТОВ – 89,5 %, Австрія, Бургенланд;
- 2) місцева адміністрація Сентготтхарда – 8,4 %, Угорщина Сентготтхард;
- 3) місцева адміністрація – 1,4 %, Австрія, Бургенланд, Хайлігенкройц;
- 4) *TESCO* ТОВ – 0,7 %, Угорщина, Будапешт.

Система управління та керівництво. Організація, що забезпечує роботу індустріального парку – *Szentgotthárd Industrial Park Economic Development and Investment Ltd.* – Агентство економічного розвитку та інвестицій Індустріального парку Сентготтхард, ТОВ Штаб-квартира: Н-9970 Сентготтхард, промисловий транскордонний парк. Адреса: Н-9970 Сентготтхард, РО. Вох 39.

Промисловий парк Сентготтхард-Хайлігенкройц є складовим елементом регіональної програми розвитку, яка створює вартість і підкреслює значення таких напрямів.

Це найбільший проект Угорсько-Австрійської *Phare CBC INTERREG* – програми, його мета полягає у створенні транскордонного промислового парку, який розташований між країнами Європейського Союзу та сусідніми країнами, які не є членами ЄС.

Проект містить усі можливі елементи (інфраструктура, послуги, освіта, ринок праці, захист навколишнього середовища тощо) всіх проблем процесу приєднання Угорщини до Європейського Союзу. Первинна умова реалізації цього проекту полягає у вирішенні всіх цих проблемних питань. У центрі уваги знаходиться залізничні й шосейні переходи та митні технології. Індустріальний парк і навчальні програми прив'язані до цього і включають елементи євро регіону. Ця програма є найбільшим проектом промислового розвитку регіону

Ваш і Південного Бургенланду, яка визначає важливий шлях розвитку зазначених регіонів. Індустріальний парк об'єднує Східну Австрію (Відень, Грац) і західний Задунайський край (Гйор, Сомбатхей, Залаегерсер). Мережа індустріального парку є частиною визначеної системи європейського масштабу.

Розвиток Сентготтхарда та його околиць створює найбільше можливостей для тристоронньої співпраці (угорська, австрійська, словенська). Транскордонний індустріальний парк є регіональною програмою розвитку, що забезпечує підтримку сильніших секторів (освіта, відпочинок, здоров'я) в регіоні паралельно зі свідомою побудовою всіх елементів економічного оточення. Таким чином, це може забезпечити постійний розвиток.

Промисловий парк Access («Доступ»). Промисловий парк – Access («Доступ») – перший європейський транскордонний бізнес-парк з комплексним інкубатором і центром обслуговування, який розташований на кордоні між Австрією та Чеською Республікою.

Промисловий парк пропонує можливість транскордонного розміщення на кордоні між Австрією та Чеською Республікою в містах Гмюнд – Чеське Веленіце.

Концепція даного промислового майданчика поєднує насамперед специфічні переваги економічно різних регіонів в одному місці.

Парк Access пропонує доступ до двох ринків праці, продажів і закупівель можливості транскордонних виробничих потоків на основі спрощеного оброблення, потенціал кваліфікованої, лояльної і економічно ефективної робочої сили; центральне розміщення в трикутнику Відень – Прага – Мюнхен. Крім того, парк Access поєднує низьку вартість праці, сучасну інфраструктуру, включаючи залізничну гілку та районну теплову мережу (з 2006 р.); широкий спектр консалтингових і консультаційних послуг, правову безпеку, політичну та соціальну стабільність.

На відміну від інших промислових об'єктів поєднання австрійського й чеського розміщення пропонує такі додаткові переваги: реалізацію транскордонних, змінних виробничих потоків з можливістю спрощеного перетину кордону на власних ділянках; підтримку, засновану на 10-річному досвіді роботи з первинними інвестиціями.

Поселення в австрійській частині промислового парку пропонує надзвичайно рентабельний промисловий майданчик з високою політичною, економічною та соціальною стабільністю, можливостями фінансових стимулів первинних інвестицій і стартом в цільовому регіоні 2 у ЄС. Чеська частина промислового парку пропонує швидке придбання землі без бюрократичних перепон, правову безпеку,

консультації із правових, нормативних та економічних питань. Крім того, дозволяє транскордонні концептуальні рішення двостороннього розміщення по обидві сторони від кордону з транскордонними, змінними і виробничими потоками.

1.4.9. Транскордонна торгівля

Відсутність вітчизняної транскордонної статистики та недооцінка органами державного управління транскордонного співробітництва як інструменту регіонального розвитку спричинили формування враження про те, що домінантними та пріоритетними сферами розвитку ТКС є культура й туризм. Однак дослідження свідчать, що громадяни України та країн – членів ЄС на сучасному етапі здійснюють перетин кордону передусім з метою торговельної діяльності.

Транскордонна торгівля відіграє вагомую роль у соціально-економічному розвитку прикордонних регіонів, а саме збільшує доходи осіб, що беруть у ній участь, водночас активізуючи місцеве виробництво та стимулюючи надання послуг (наприклад, складських, транспортних, допоміжних послуг на місцевих ринках; забезпечує доходи особам, які працюють на ринках, а також тим, хто інвестує у створення ринків; знижує ціни на імпортні товари, які доступні споживачам у прикордонних зонах.

Важливість транскордонної торгівлі як чинника соціально-економічного розвитку прикордонних територій обґрунтована в низці досліджень. Ця форма економічного співробітництва регіонів сусідніх держав часто набуває потужного розвитку в умовах економічної нестабільності, кризи. Так, Т. Холцлер⁹⁴ стверджує, що ослаблений роздрібний сектор і неефективна оптова торгівля сприяють появі у транскордонному регіоні альтернативних комерційних стратегій. Неофіційні торговельні мережі процвітають за відсутності сильних формальних економічних організацій, а для споживачів відкриті ринки представляють більш дешеву альтернативу звичайним магазинам. Ця теза знайшла свій розвиток і в працях В. Бабіної⁹⁵. Разом з тим,

⁹⁴ Холцлер Т. Восточная пористость: антропология трансграничной торговли и контактов на российском Дальнем Востоке / Т. Холцлер // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2009. – № 3 (10). – С. 102–111.

⁹⁵ Бабина В. А. Некоторые аспекты оценки и повышения социально-экономической эффективности приграничной торговли территории / В. А. Бабина, Т. И. Елисеева // Вестник Тихоокеанского государственного экономического университета. – 2011. – №1 (57). – С. 36–49; Бабина В. А. Перспективная оценка развития приграничной торговли субъекта федерации (на примере Амурской области) / В. А. Бабина // Власть и управление на Востоке России. – 2010. – № 2 (51). – С. 26–36.

окремі науковці (К. Сироежкін⁹⁶) відзначають певну еволюцію транскордонної торгівлі на пострадянському просторі (від хаотичної до організованої), а також необхідність активізації цього процесу (Н. Ісакова⁹⁷).

Для теоретичного обґрунтування економічних мотивів транскордонної торгівлі звернімося до теорії нової економічної географії П. Кругмана. Модель П. Кругмана⁹⁸ – це економічна система, що складається з двох регіонів (хоча модель дозволяє розширення її до більшого числа регіонів, наприклад, до трьох як у випадку ілюстрації нашого дослідження) і двох галузей – абсолютно конкурентного сільського господарства і недосконало конкурентної (за Дікситом-Стігліцом) промисловості. Товар аграрної галузі виготовляється фермерами, які відрізняються абсолютною немобільністю, працівники, зайняті у промисловості, навпаки, володіють абсолютною мобільністю й можуть переміщатися в той регіон, де існують вигідніші умови праці. Крім того, витрати промислового товару (але не аграрного) включають «айсбергові» транспортні витрати, де частина товарів просто зникає в дорозі, тобто транспортні витрати включаються в ціни товарів у досягнутих пунктах призначення.

Різноманітні модифікації цієї моделі використовували для пояснення доцільності прикордонного співробітництва між двома країнами чимало закордонних дослідників С. Бракман, Х. Гарретсен, М. Шрам⁹⁹, М. Брулхарт, М. Крозет, П. Коеніг¹⁰⁰, А. Небур¹⁰¹.

⁹⁶ *Сироежкин К. Л.* Казахстан – Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству. Кн. 1 / К. Л. Сироежкин. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. – 384 с.

⁹⁷ *Ісакова Н. Б.* Внесок транскордонного співробітництва домогосподарств у зростання новостворених малих підприємств Західній Україні / Н. Б. Ісакова, В. Ю. Грига [та ін.] // Регіональна економіка. – 2007. – № 4. – С. 41–52.

⁹⁸ *Krugman P.* Increasing Returns and Economic Geography // Journal of Political Economy [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.princeton.edu/pr/pictures/g-k/krugman/krugman-increasing_returns_1991.pdf

⁹⁹ *Brakman S.* New Economic Geography in Germany: Testing the Helpman-Hanson Model: HWWA Discussion Paper No. 172, Hamburg / S. Brakman, H. Garretsen, M. Schramm [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/26183/1/dp020172.pdf>

¹⁰⁰ *Brulhart M.* Enlargement and the EU Periphery: The Impact of Changing Market Potential: HWWA Discussion Paper / M. Brulhart, M. Crozet, P. Koenig [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/26330/1/dp040270.pdf>

¹⁰¹ *Niebuhr A.* (2004a): Spatial Effects of European Integration – Do Border Regions Benefit Above Average?: HWWA Discussion Paper No. 307, Hamburg [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.researchgate.net/publication/23510864_Spatial_Effects_of_European_Integration_Do_Border_Regions_Benefit_Above_Average/links/00b49520a6ca6ce20d000000

Як зазначалося, згідно з моделлю агломерації П. Кругмана в економіці існує два типи товарів – промислові (X) та сільськогосподарські (A). Вважається, що сільськогосподарські товари є стандартними (у всіх регіонах виробляються однакові товари), а промислові можуть різнитися залежно від виробника. Функція корисності споживачів описується так (1.1–1.2):

$$U = \alpha \ln C_X + C_A, \alpha > 0, \quad (1.1)$$

$$C_X = \left(\sum_{i=1}^n X_i^{\frac{\sigma-1}{\sigma}} \right)^{\frac{\sigma}{\sigma-1}}, \quad (1.2)$$

де U – корисність споживачів;

α – константа;

C_X – споживання промислових товарів;

C_A – споживання сільськогосподарських товарів;

X_i – промисловий товар i -го виду;

n – кількість видів промислових товарів;

σ – еластичність заміщення одного товару на інший.

Загальна корисність (1.1) – це стандартна функція Кобба-Дугласа, а функція (1.2) побудована відповідно до переваг Діксита-Стігліца й може розглядатися як певна корисність від споживання промислових товарів.

Функція доходу описується формулою (1.3):

$$Y = C_A p_A + \sum_{i=1}^n X_i p_i \quad (1.3)$$

Припустімо, що транскордонне співробітництво здійснюється між сусідніми регіонами трьох країн, тоді, використовуючи (1.1) і (1.2), можемо отримати таку функцію попиту, представляючи попит споживачів регіону s на товар виробника i , що знаходиться в регіоні r (1.4):

$$X_{i,rs} = p_{i,rs}^{-\sigma} \frac{\alpha}{\sum_i p_{i,rs}^{1-\sigma}}, \quad r, s = 1, 2, 3, \quad (1.4)$$

де $X_{i,rs}$ – попит споживачів регіону s на товар виробника i , розташованого в регіоні r ;

$p_{i,rs}$ – ціна для споживачів регіону s на товар виробника i , розташованого в регіоні r ;

α – константа;

σ – еластичність заміщення одного товару на інший.

Рівняння (1.4) відображає транскордонну торгівлю між трьома регіонами сусідніх держав. У кожному з трьох регіонів ($r = 1, 2, 3$) виробляється певна кількість промислових товарів. «Айсбергові» торговельні витрати (за П. Кругманом) полягають у тому, що ціна кожного виду товару i , що виготовляється в регіоні r і продається в регіоні s складається з початкової ціни виробника p_r і транспортних видатків T_{rs} ($p_{irs} = p_r T_{rs}$). У зв'язку з аналогією визначення попиту на кожен вид товару надалі для спрощення упускатимемо індекс різноманітності i . Загальний вираз T_{rs} використовуватимемо для позначення T_{12} , T_{13} або T_{23} , а це означає, що транспортні витрати під час торгівлі товарами між двома регіонами ідентичні для обох напрямів торговельних потоків і $T_{rr} = 1$. На основі формул (1.2–1.4) визначимо індекс цін для кожного регіону s (1.5).

$$P_s = \left(\sum_{r=0}^m n_r (p_r T_{rs})^{1-\sigma} \right)^{\frac{1}{1-\sigma}}, \quad (1.5)$$

Функція попиту тепер набуває вигляду (1.6):

$$X_{rs} = \frac{\alpha (p_r T_{rs})^{-\sigma}}{P_s^{1-\sigma}}, \quad r, s = 1, 2, 3. \quad (1.6)$$

Відповідно до припущень стосовно моделі нової економічної географії, товари виготовляються в умовах монополістичної конкуренції. Функція виробництва кожного виробника є ідентичною. До виробництва залучається як кваліфікована й мобільна робоча сила, зайнята переважно в промисловості (K), так і низькокваліфікована (некваліфікована) й немобільна робоча сила, зайнята у сільському господарстві (L). Загальні витрати виробництва товару X_i у регіоні r визначаються як (1.7):

$$T_{Cr^{(xi)}} = RrKi + Lixi, \quad (1.7)$$

де $T_{Cr^{(xi)}}$ – загальні витрати виробництва товару X_i у регіоні r ;
 Rr – плата за використання людського капіталу в регіоні r ;
 Ki – зайняті в промисловості;
 Li – зайняті в сільському господарстві.

Монополістичній конкуренції, характерним є те, що значна кількість виробників пропонує схожу, але не ідентичну (з погляду покупців) продукцію. На відміну від досконалої конкуренції, монополістична припускає, що кожна фірма продає особливий тип товару, що відрізняється якістю, оформленням, престижністю, завдяки чому

в споживача формуються «нецінові переваги» (політичні, естетичні). В умовах монополістичної конкуренції фірма виготовляє не однакову, а «диференційовану» продукцію і тим самим стає своєрідним «монополістом» власної марки товару. Відповідно, рівняння максимізації прибутку матиме такий вигляд (1.8):

$$p_r = \left(\frac{\sigma}{\sigma - 1} \right), \quad (1.8)$$

де p_r – ціни в регіоні r ;

σ – еластичність заміщення одного товару на інший.

Встановлюючи взаємозв'язок між міграцією людського капіталу в межах транскордонного регіону, обсягами виробництва й ефективністю ТКС за допомогою модифікованої теоретичної моделі нової економічної географії для трьох регіонів, функцію корисності опишемо як (1.9–1.10):

$$V_1 - V_2 = \alpha \ln(P_2 / P_1) + (R_1 - R_2), \quad (1.9)$$

$$V_1 - V_3 = \alpha \ln(P_3 / P_1) + (R_1 - R_3), \quad (1.10)$$

де V_1, V_2, V_3 – коефіцієнт корисності в регіонах 1, 2 і 3 (припускається, що регіони 2 і 3 є регіонами країн-партнерів);

P_1, P_2, P_3 – ціни в регіонах 1, 2 і 3;

R_1, R_2, R_3 – плата за використання людського капіталу в регіонах 1, 2 і 3;

α – константа.

Рівень цін у кожному регіоні визначається як (1.11–1.13), а плата за використання людського капіталу як (1.14–1.16):

$$P_1 = \left(\frac{\sigma}{\sigma - 1} \right) \left(K_2 T_{12}^{1-\sigma} + K_1 + K_3 T_{13}^{1-\sigma} \right)^{\frac{1}{1-\sigma}}, \quad (1.11)$$

$$P_2 = \left(\frac{\sigma}{\sigma - 1} \right) \left(K_1 T_{12}^{1-\sigma} + K_2 + K_3 T_{23}^{1-\sigma} \right)^{\frac{1}{1-\sigma}}, \quad (1.12)$$

$$P_3 = \left(\frac{\sigma}{\sigma - 1} \right) \left(K_1 T_{13}^{1-\sigma} + K_3 + K_2 T_{23}^{1-\sigma} \right)^{\frac{1}{1-\sigma}}, \quad (1.13)$$

$$R_1 = \frac{\alpha}{\sigma} \left[\frac{(L_1 + K_1)}{K_1 + K_2 T_{12}^{1-\sigma} + K_3 T_{12}^{1-\sigma}} + \frac{(L_2 + K_2) T_{12}^{1-\sigma}}{K_1 T_{12}^{1-\sigma} + K_2 + K_3 T_{23}^{1-\sigma}} + \frac{(L_3 + K_3) T_{13}^{1-\sigma}}{K_1 T_{13}^{1-\sigma} + K_2 T_{23}^{1-\sigma} + K_3} \right], \quad (1.14)$$

$$R_2 = \frac{\alpha}{\sigma} \left[\frac{(L_1 + K_1)T_{12}^{1-\sigma}}{K_1 + K_2 T_{12}^{1-\sigma} + K_3 T_{13}^{1-\sigma}} + \frac{(L_2 + K_2)}{K_1 T_{12}^{1-\sigma} + K_2 + K_3 T_{23}^{1-\sigma}} + \frac{(L_3 + K_3)T_{23}^{1-\sigma}}{K_1 T_{13}^{1-\sigma} + K_2 T_{23}^{1-\sigma} + K_3} \right], \quad (1.15)$$

$$R_3 = \frac{\alpha}{\sigma} \left[\frac{(L_1 + K_1)T_{13}^{1-\sigma}}{K_1 + K_2 T_{12}^{1-\sigma} + K_3 T_{13}^{1-\sigma}} + \frac{(L_2 + K_2)T_{23}^{1-\sigma}}{K_1 T_{12}^{1-\sigma} + K_2 + K_3 T_{23}^{1-\sigma}} + \frac{(L_3 + K_3)}{K_1 T_{13}^{1-\sigma} + K_2 T_{23}^{1-\sigma} + K_3} \right], \quad (1.16)$$

де K – зайняті в промисловості;

L – зайняті в сільському господарстві;

T_{12}, T_{13}, T_{23} – транспортні витрати на подолання шляху між регіонами 1 і 2, 1 і 3, 2 і 3 відповідно;

σ – еластичність заміщення одного товару на інший.

Модифікована модель нової економічної географії для трьох регіонів є підставою для гіпотези про те, що триангулярне транскордонне співробітництво в умовах наявності незначних транспортних витрат сприяє інтеграції ринків прикордонних регіонів трьох сусідніх держав.

Отже, економічного зближення регіонів із вищим і нижчим рівнями економічного зростання можна досягти завдяки вивільненню ринкових сил, що сприяють укрупненню, міграції та спеціалізації. Скорочення відстаней і міграції населення, зниження транспортних витрат і зниження бар'єрів у міру того, як країни зменшують «товщину» своїх економічних кордонів, – це все складові частини економічного зростання прикордонних регіонів.

1.4.10. Клондайкінг

Досить цікавою для України є така форма транскордонної співпраці, як «клондайкінг»¹⁰². У 70–80 роках ХХ ст. клондайкінгові операції широко використовувалися радянськими риболовецькими флотами, особливо в зоні прибережних інтересів США. Успішність,

¹⁰² *Ткач О.* Клондайкінгові операції як особлива форма транскордонного співробітництва // Розвиток нових форм транскордонного співробітництва : мат-ли засід. «круглого столу», 28 квітня 2009 року / О. Ткач; відп. ред. Н. А. Мікула. – Львів: ІРД НАН України, 2009. – С. 60–65.

ефективність і взаємовигідність такої форми транскордонного співробітництва була підтверджена і в 2001–2002 рр. після відновлення клондайкінгових операцій в межах двостороннього американсько-російського договору про співпрацю та взаємне використання морських ресурсів. Загалом у спільному промислі морепродуктів з обох сторін взяли участь екіпажі 11 суден, у тому числі три плавучі фабрики з перероблення рибопродуктів. Загальний об'єм перероблених морепродуктів становив близько 100 тис. т.

Зміст клондайкінгових операцій полягає в спільному промислі морепродуктів у відкритому океані в межах 200-мильної зони комерційних інтересів однієї зі сторін (рис. 1.4). У представленій схемі наведено основні форми участі країн – потенційних учасників клондайкінгу. Виробнича активність проводиться безпосередньо у відкритому океані в межах 200-мильної зони комерційних інтересів країни *A* – учасниці проекту. При цьому остання надає для участі у проекті плавзасоби, придатні для вилову морепродуктів, забезпечує їх автономність і придатність для спільного функціонування з плавзасобами наданими країною *B*. Участь іншої сторони учасниці проекту країни *B* полягає в представленні необхідних виробничих потужностей на плавзасобах, в забезпеченні виробничого процесу, складуванні готової продукції, її збереженні й відвантаженні, в забезпеченні автономного функціонування плавзасобів.

Основні позитиви від функціонування проекту «клондайк»:

- для країни *A*, як сторони, що володіє надлишковими морськими ресурсами:

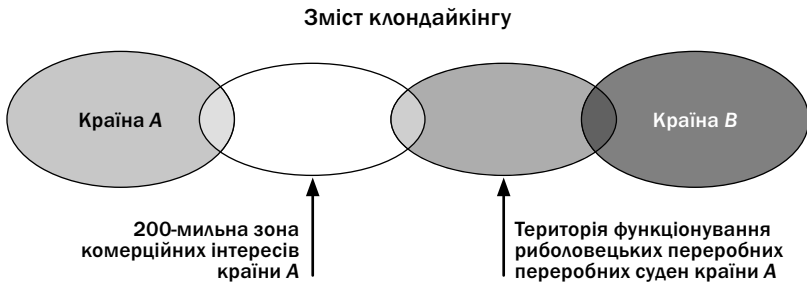
- до виробничого використання залучаються невикористанні ресурси 200-мильної зони прибережної економічної зони;

- з метою забезпечення функціонування наданих стороною плавзасобів залучаються виробничі й ресурсозабезпечувальні можливості прибережних регіонів;

- для країни *B* як сторони, що потребує необхідних додаткових морських ресурсів:

- готова продукція постачається як продукт, виготовлений на території країни *B* (у випадку участі України в такому проекті при перетині митного кордону мито й ПДВ не сплачуються, що робить дану продукцію конкурентною та імпортозамінною);

- для забезпечення функціонування плавзасобів залучаються не тільки виробничі й ресурсозабезпечувальні можливості прибережних регіонів країни *A*, а й інших територій.



*Розроблено автором.

Спроби участі України в операціях спільного промислу морепродуктів здійснювалися з такими країнами, як Норвегія (2004 р.), Грузія (2005 р.), США (2003 р.), на жаль, бажаних результатів досягнуто не було. З одного боку, це було обумовлено бюрократичними процедурами, що негативно впливали на укладення міжурядових угод, з іншого – в Україні не було можливості надати необхідні плавзасоби, технічно здатні брати участь у таких проектах, що не зменшує можливостей використання зазначеної форми транскордонного співробітництва в подальшому і значно поживавити ділову активність не тільки прибережних районів сторін-учасниць, а й стимулювати розвиток таких галузей, як суднобудівництво, металургія, машинобудування, харчова промисловість.

1.4.11. Транскордонні партнерства

Ще однією з організаційних форм транскордонного співробітництва, можливості якої доцільно використати в Україні, можна назвати транскордонні партнерства. *EURES* (Європейські служби зайнятості) – важливий орган моніторингу зайнятості на транскордонному ринку праці, основний елемент розвитку європейського ринку праці.

Метою їх створення та діяльності є охорона здоров'я, розвиток фізичної культури та спорту, задоволення духовних та інших нематеріальних потреб, охорона прав і законних інтересів громадян та організацій, залагодження конфліктів і надання юридичної допомоги, а також інші цілі, спрямовані на досягнення суспільних благ.

Головною особливістю партнерств є прагнення сторін досягти того, що вони не можуть робити поодино, у спосіб об'єднання навичок і певних ресурсів. Необхідними умовами для такої співпраці є спільне бачення її цілей.

Найбільш яскравим прикладом партнерства, на основі якого можна дослідити процедуру організації та функціонування партнерств у світі, досвід якого можливо використати при заснуванні в Україні, є мережа партнерств під егідою *EURES* (Європейська служби зайнятості)¹⁰³. На сьогодні у світі функціонує 22 транскордонні партнерства в Європі, за участю понад 13 країн. Їх метою є задоволення потреби в інформації й забезпечення трудової мобільності в транскордонних регіонах. Усі партнерства об'єднують служби зайнятості та професійної підготовки, організації роботодавців і профспілок, місцеві органи влади та інші установи, що займаються питаннями зайнятості і професійної підготовки.

Набутий країнами ЄС досвід функціонування та організаційно-інституційного забезпечення транскордонних регіонів може активно використовуватися на сучасному етапі європейської інтеграції України. Насамперед це стосується адаптації на вітчизняному ґрунті нових форм і методів розвитку транскордонного співробітництва з метою пришвидшення соціально-економічного розвитку периферійних територій нашої держави.

1.5. Механізми фінансування транскордонного співробітництва

Низка вітчизняних і закордонних науковців серед стримувальних чинників розвитку ТКС України виокремлюють недостатність фінансового забезпечення цього процесу. Так, І. Студенніков¹⁰⁴ акцентує увагу на проблемах планування бюджетних коштів щодо транскордонного співробітництва і доводить, що Закон України «Про транскордонне співробітництво» не буде працювати без розроблених та інституційно забезпечених механізмів його реалізації. О. Балацький

¹⁰³ *Пелещак І.* Нові форми транскордонного і міжрегіонального співробітництва // Розвиток нових форм транскордонного співробітництва : мат-ли засід. «круглого столу», 28 квітня 2009 року / І. Пелещак; відп. ред. Н. А. Мікула. – Львів : ІРД НАН України, 2009. – С.49–55.

¹⁰⁴ *Студенніков І.* Транскордонне співробітництво та його місце в регіональному розвитку / І. Студенніков // Регіональна політика в країнах Європи: Уроки для України / Київ, центр Ін-ту Схід – Захід; [за ред. С. Максименка]. – К. : Логос, 2000. – С. 138–167.

та С. Фролов¹⁰⁵ наголошують, що в Україні більшість фінансових важелів впливу на розвиток прикордонних територій сконцентровано в руках центральних органів влади. І як наслідок, рішення щодо управління прикордонними територіями недостатньо повно враховують реальний стан справ, оскільки не спираються на глибоке знання предмета. Крім того, у роботі центральних органів влади домінують макроекономічні та політичні пріоритети, що зумовлюють «витіснення» транскордонного співробітництва на периферію державної політики України. Л. Топалоглу, Д. Каліорас, П. Пантазіс¹⁰⁶ звертають увагу на складність, а подекуди неможливість оцінювання соціально-економічних ефектів транскордонного співробітництва, що іноді стає перешкодою для прийняття рішень щодо фінансування цього процесу.

Погоджуючись з висловленими вище аргументами науковців щодо існування проблем фінансового забезпечення процесу транскордонного співробітництва прикордонних областей України, вважаємо за необхідне узагальнити і конкретизувати недоліки механізмів фінансування транскордонних проектів, а також обґрунтувати напрями їх удосконалення.

1.5.1. Транскордонні проекти

Закон України «Про транскордонне співробітництво» визначає:

- **спільні проекти (програми)** як комплекс заходів суб'єктів та учасників транскордонного співробітництва, спрямованих на розв'язання конкретних спільних завдань та задоволення інтересів територіальних громад;
- **проекти (програми)** транскордонного співробітництва як комплекс заходів суб'єктів та учасників транскордонного співробітництва України, спрямованих на розвиток транскордонного співробітництва;
- **державну програму розвитку транскордонного співробітництва** як комплекс заходів органів державної влади України, спрямованих на розвиток транскордонного співробітництва, які здійснюються з використанням коштів Державного бюджету України.

¹⁰⁵ Балацький, О. Ф. Законодавча і виконавча влада у бюджетному процесі (на прикладі державної політики у прикордонних регіонах) / О. Ф. Балацький, С. М. Фролов // Вісник Сумського державного університету. – 2011. – № 2. – С. 5–12. – (Сер. «Економіка»).

¹⁰⁶ *Territorial Cooperation and socio-economic development in the Old EU, New EU and Non EU* / L. Topaloglu, V. Cupcea, D. Kallioras, P. Pantazis [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www-sre.wu.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa12/e120821aFinal00270.pdf>

Проекти розробляються суб'єктами та учасниками транскордонного співробітництва та подаються на розгляд конкурсних комісій, які створюються Радою Міністрів Автономної республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими державними адміністраціями відповідно до **Постанови Кабінету Міністрів України** від 11 травня 2005 року № 339 «Про затвердження Положення про порядок проведення конкурсного відбору проектів (програм) транскордонного співробітництва, які можуть бути включені до державної програми розвитку транскордонного співробітництва».

Відібрані за результатами конкурсних відборів проекти разом з експертними висновками відповідних центральних органів виконавчої влади щодо доцільності включення їх до Програми щорічно до 15 січня року, що передує року, протягом якого передбачається здійснити фінансування проекту з державного бюджету, в установленому порядку подаються Радою Міністрів Автономної Республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими державними адміністраціями, які є замовниками проектів, до Мінекономіки для формування Програми.

Державна фінансова підтримка може надаватися **проектам (програмам) транскордонного співробітництва**, які мають достатню аргументацію щодо ефективного розв'язання актуальних проблем і були відібрані на конкурсній основі за цілями, пріоритетами, необхідними ресурсами та тривалістю їх реалізації згідно з порядком, що затверджується Кабінетом Міністрів України.

Державні програми розвитку транскордонного співробітництва розробляються суб'єктами транскордонного співробітництва України, погоджуються зі спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань економічної політики, Міністерством фінансів України та Міністерством закордонних справ України, а також центральними органами виконавчої влади, до компетенції яких належать питання транскордонного співробітництва, та подаються в установленому законодавством порядку Кабінету Міністрів України.

На жаль, жоден із відібраних проектів транскордонного співробітництва не був фінансово підтриманий Міністерством фінансів України, і цей механізм поки що в не задіяний.

1.5.2. Програми добросусідства ЄС

Проблема участі регіонів України у процесі міжрегіональної інтеграції, розвитку ТКС, розроблення транскордонних програм присвячено роботи українських і закордонних учених. Якщо

дослідження вітчизняних науковців сфокусовані переважно на аналізі політичних ініціатив (В. Борщевський¹⁰⁷), створенні інститутів і форм транскордонного співробітництва (Є. Кіш¹⁰⁸), то закордонні дослідники переважно дискутують про формат адміністративно-регуляторного впливу, який визначає умови еволюції транскордонного співробітництва на зовнішніх кордонах ЄС (Г. Капанеллі¹⁰⁹), і його вплив на економічне зростання регіону (А. Небухр¹¹⁰) та держави (Д. Смолбоун¹¹¹). Поза сумнівом, формування ефективних інститутів і правового поля, гармонізованого із законодавством ЄС, є важливими передумовами розвитку ТКС. Разом з тим потребують обґрунтування механізми активізації економічного транскордонного співробітництва регіонів України в умовах євроінтеграції, зокрема в контексті реалізації програм ТКС у рамках ЄІСП.

Із запровадженням Європейського інструменту сусідства та партнерства (ЄІСП) стратегічно та політично обумовлений характер допомоги з боку ЄС був посилений збільшенням обсягів фінансування транскордонних програм у кілька разів (рис. 1.4). Зауважимо, що разом із національними індикативними програмами ЄІСП транскордонні програми становлять вагомий фінансовий інструмент вирішення соціально-економічних проблем. Так, поміж усіх національних індикативних програм ЄІСП, розрахованих на 2007–2010 рр., бюджет відповідної програми для України поступається розміром лише бюджету програми для Марокко та Єгипту і становить 494 млн євро. На прикордонні території України поширюються три програми сухопутних кордонів, а саме «Польща-Білорусь-Україна» (індикативні асигнування на період 2007–2013 рр. – 186,201 млн євро; «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна» – 68,638 млн

¹⁰⁷ *Борщевський В. В.* Україна і Польща в рамках розширеного ЄС: економічна оптимізація та глобальне партнерство : монографія / В. В. Борщевський. – Львів : Аверс, 2009. – 244 с.

¹⁰⁸ *Кіш Є. Б.* Центральна Європа в сучасній системі єврорегіональної інтеграції : монографія / Є. Б. Кіш. – Ужгород : Ліра, 2008. – 440 с.

¹⁰⁹ *Capannelli G.* East Asian and European Economic Integration: A Comparative Analysis / G. Capannelli, C. Filippini [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://aric.adb.org/pdf/workingpaper/WP29_East_Asian_and_European_Economic_Integration.pdf

¹¹⁰ *Niebuhr A.* Spatial Effects of European Integration: Do Border Regions Benefit Above Average? / A. Niebuhr [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/26196/1/dp040307.pdf>

¹¹¹ *Smallbone D.* Policy Issues Related to Entrepreneurship Development and Cross Border Cooperation in Case Study Regions / D. Smallbone, M. Xheneti [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://crossbordercoop.net/Publications/D16_policies_governance.pdf

євро; «Румунія-Молдова-Україна» – 126,718 млн євро; а також одна програма морського басейну – програми «Чорне море» – 17,306 млн євро)¹¹³.

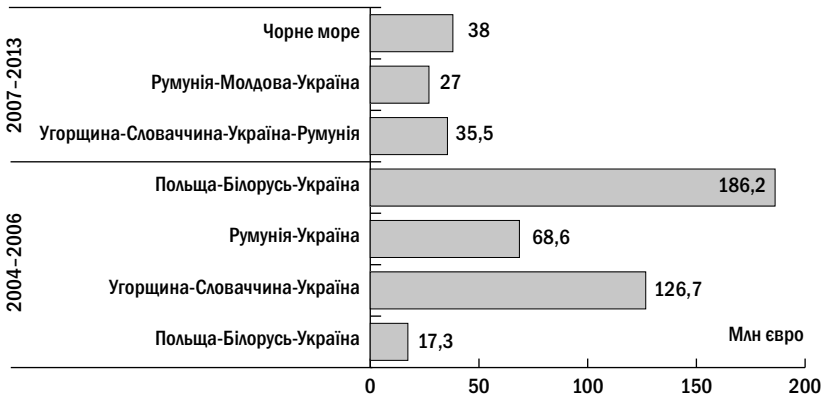


Рис. 1.4. Обсяги фінансування програм транскордонного співробітництва за участю України¹¹³

Механізм спільного фінансування транскордонних проектів у спосіб залучення міжнародної технічної допомоги містить низку проблемних аспектів, що призводять до диспаритету між активністю учасників транскордонної програми, втратою українською стороною перспектив щодо розвитку прикордонної інфраструктури, людського капіталу, інституційної співпраці та економічної інтеграції.

Так, про диспаритет між активністю польських і українських учасників Програми свідчить алокація фінансових ресурсів при розподілі на територіальні одиниці, концентрування коштів і проектів на стороні Польщі, диспаритетна структура партнерства. Так, наприклад, за результатами першого набору проектних заявок програми «Польща-Білорусь-Україна 2007–2013» було затверджено фінансування для 18 проектів польських заявників і лише 2 – українських (польських у 9 разів більше, ніж українських), хоча співвідношення поданих

¹¹² *European Neighbourhood & Partnership Instrument : Strategy Paper 2007–2013. Indicative Programme 2007–2010. Executive Summary* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/>

¹¹³ Там само.

заявок значно відрізняється (192 заявки польських аплікантив і 93 – українських)¹¹⁴.

Механізм фінансування транскордонних програм ЄС обумовлюється багаторічною фінансовою перспективою ЄС (*MAFF*), яка чітко визначає пріоритети та суми витрат об'єднаного бюджету Європейського Союзу. Чинною є *MAFF* на 2007–2013 роки, в межах якої здійснюється реалізація Європейського інструмента сусідства і партнерства та транскордонних програм як її складника. Зараз триває розроблення наступної фінансової перспективи на 2014–2020 роки.

Починаючи від формування багаторічної фінансової перспективи ЄС і до безпосереднього освоєння коштів у транскордонних проектах на кожному з етапів процедури фінансування транскордонної програми Україна може використати певні інструменти впливу для обстоювання національних інтересів (рис. 1.5).

Недосконалість механізму спільного фінансування транскордонних проектів у спосіб залучення коштів у межах транскордонних програм обумовлена такими проблемами.

1. Політика визначення пріоритетів фінансування транскордонної програми та розподілу коштів між ними відзначається недостатньою ефективністю, що значно пов'язано з відсутністю обговорення з українською стороною програми.

Наприклад, під час перших двох наборів програми «Польща-Білорусь-Україна 2004–2006» домінували великомасштабні проекти (модернізація інфраструктури комунікацій, захист навколишнього середовища та розвиток інфраструктури туризму), що призвело до вичерпання коштів бюджету Пріоритету 1 уже в квітні 2006 року. Третій набір був спрямований виключно на «м'які» проекти (переважно у сфері культури, досліджень та розвитку підприємництва на прикордонних територіях), які виконувалися в межах заходу 2.1. Під час останнього, четвертого, набору проектів, зважаючи на обмеженість фінансування, було прийнято рішення надати підтримку лише неінвестиційним проектам (таким як розроблення стратегій розвитку, підготовка технічної документації, технічно-економічного обґрунтування та звітів з оцінки впливу на навколишнє середовище)¹¹⁵.

¹¹⁴ *The Crossborderer* (інформаційний бюлетень) [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://pl-by-ua.eu/upload/pl/The%20Crossborderer%20No%201_2011.pdf.

¹¹⁵ *Історія співпраці. Програма транскордонного співробітництва Польща-Білорусь-Україна на 2007–2013 роки* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.pl-by-ua.eu/ua,3,24>.



Рис. 1.5. Механізм фінансування транскордонної програми*

* Розроблено автором.

Під час розроблення пріоритетів програми «Польща-Білорусь-Україна 2007–2013» Україна знову була позбавлена можливості взяти участь у виборі пріоритетів програми, що, судячи з попереднього досвіду, може відобразитися на ефективності реалізації транскордонної програми.

2. Хоча грантові кошти для реалізації транскордонного проекту можуть виплачуватися авансовими траншами, на практиці це здійснюється за системою рефундації (відшкодуванням витрат). Причому система рефундації є практично неприйнятною для вітчизняних бюджетних установ (наприклад, якщо учасником транскордонного

проекту є районна державна адміністрація). Зважаючи на обмеженість фінансових можливостей українських учасників проектів ТКС, такий спосіб фінансування ускладнює і гальмує процес реалізації проекту.

3. Окремі моменти процедури фінансування транскордонних проектів є непрозорими. Так, зміст Додатку В Програми («Бюджет проекту») є різним у англійській, російській та українській версіях документа (наприклад, стовпчик *C* аркуша *b1*). Через такі неточності виникає непорозуміння щодо того, як – основна чи прилегла – територія Програми буде витратити відповідну бюджетну лінію.

4. Механізм фінансування транскордонних проектів унеможливує співфінансування за рахунок приватних інвестицій, оскільки Спільний технічний секретаріат транскордонної програми застосовує принцип, згідно з яким і заявник, і партнери не можуть бути організаціями, діяльність яких спрямована на отримання прибутку. Такий принцип значно обмежує джерела дофінансування транскордонних проектів.

6. Відсутня система моніторингу реалізації транскордонних проектів на території (передбачено лише моніторинг реалізації Програми у цілому), що ускладнює оцінювання обсягів міжнародної фінансової допомоги в регіоні і можливість взаємоузгодження інтересів/діяльності органів місцевого самоврядування і всіх чинних тут донорських організацій. У результаті, в стратегіях соціально-економічного розвитку і у фінансових планах не завжди можна ефективно поєднати і використати всі джерела регіональної фінансової системи.

7. Відсутній системний підхід Європейського Союзу до сталого розвитку транскордонного регіону Карпат, який охоплює українську і польську прикордонні території. На території Східних Карпат реалізується 8 Програм ЄС, пріоритети яких є недостатньо узгодженими і повторюються з минулих періодів. Кожна з програм має свою організаційну структуру. Водночас, у межах ЄС на даний час реалізується 13 програм, запланованих на 2007–2013 рр., що відображають екосистемний підхід Європейської Комісії до вирішення проблем розвитку прикордонних територій. Доцільно у наступному фінансовому періоді перейти на новий механізм фінансової допомоги ЄС, наприклад аналогічний Альпійській програмі.

На території транскордонного Карпатського регіону, який охоплює гірські прикордонні регіони Польщі, Румунії, Сербії, Словаччини, Угорщини, України та Чеської Республіки, реалізуються 8 програм.

1. Програми транскордонного співробітництва 2007–2013 Європейського інструменту сусідства та партнерства: «Польща – Білорусь

– Україна»; «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна»; «Румунія – Україна – Молдова».

2. Програми територіальної співпраці Європейського Союзу 2007–2013: «Польща – Словаччина»; «Словаччина – Угорщина»; «Угорщина – Румунія».

3. Програми транснаціональної співпраці Європейського Союзу 2007–2013: «Центральна Європа» та «Південно-Східна Європа».

Усі ці програми мають відокремлені механізми реалізації, хоча реалізуються в одній екосистемі Карпат, де чинною є Карпатська конвенція.

Разом з тим існує ціла низка екосистемних Програм ЄС: «Альпійський простір», «Атлантична територія», «Регіон Балтійського моря», «Кариби», «Індійський океан», «Мадейра – Азури – Канарські острови», «Регіон Північного моря», «Північно-Західна Європа», «Північна периферія», «Південно-Східна Європа», «Південно-Західна Європа», «Середземномор'я, Центральна Європа».

Для вдосконалення механізму спільного фінансування та реалізації транскордонних програм доцільно вжити таких заходів:

1. Розробити механізм залучення міжнародної технічної допомоги відповідно до стратегічних завдань трансформації та соціально-економічного розвитку України. Налагодити постійний діалог між урядом України та донорськими організаціями щодо встановлення прозорих процедур підготовки щорічних програм міжнародної технічної допомоги, в тому числі у сфері ТКС, конкретизації їх до окремих проектів, забезпечити обов'язкову участь українських реципієнтів у підготовці технічних завдань проектів.

2. МЗС продовжити роботу з Європейською Комісією щодо затвердження окремої операційної програми Європейського Союзу для території Карпат на фінансову перспективу 2014–2020 років (робоча назва – «Карпатський горизонт»), рішення щодо якої було прийняте на 39-му засіданні Ради МА «Карпатський Єврорегіон» (з особливою позицією угорської національної сторони) та відповідно прийнятої Резолюції 315 (2010) та Рекомендації 296 (2010) «Сталий розвиток гірських регіонів та досвід Карпатських гір» у жовтні 2010 року Конгресом місцевих і регіональних влад Ради Європи ¹¹⁶.

3. Ініціювати внесення до спільних транскордонних програм ЄС та України (на 2014–2020 рр.) положення про валютні ризики проектів, можливість співфінансування за рахунок приватних інвестицій,

¹¹⁶ *Сталий* розвиток Карпат та інших гірських регіонів Європи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zak-rada.gov.ua/konference.php>

пріоритетність авансового способу фінансування (а не за системою рефундації) проектів, які виконують державні установи.

4. Забезпечити участь представників єврорегіонів України у діяльності Спільного технічного секретаріату і Моніторингово-го комітету відповідно до регламенту участі в них закордонних єврорегіональних партнерів, що посилить паритетність і прозорість процедур фінансування проектів, а також нівелює неузгодженості в англійській, українській та російській версіях вимог до фінансових документів транскордонного проекту, викликаних мовними особливостями.

5. Запровадити систему заходів інформування потенційних бенефіціарів про наявні програми ТКС. Для підвищення ефективності реалізації проектів на офіційних веб-сторінках обласних, районних, міських державних адміністрацій доцільно розмістити перелік та умови відповідних програм технічної допомоги ЄС, а також власну регіональну стратегію розвитку транскордонного співробітництва. Метою роботи в цьому напрямі є **узгодження проектів з регіональними, державними та загальноєвропейськими пріоритетами, досягнення єдності в реалізації проектів у різні часові періоди і з різними джерелами фінансування.**

1.5.3. Державне фінансування транскордонного співробітництва

Згідно із Законом України «Про транскордонне співробітництво» фінансування проектів ТКС може здійснюватися через такі механізми:

- фінансування за рахунок коштів Державного бюджету України;
- спільне фінансування шляхом залучення міжнародної технічної допомоги;
- фінансування з місцевих бюджетів на відповідний рік.

Незважаючи на існування окремих спільних проектів на українському прикордонні, потенціал такого виду співпраці слабо реалізовується, що переважно пов'язано з недосконалістю наявних в Україні механізмів фінансування транскордонних проектів.

Ця проблема має кілька аспектів.

Механізм фінансування за рахунок коштів Державного бюджету України практично не функціонує. Так, у нашій державі обсяги фінансових асигнувань, спрямованих на державну підтримку ТКС, повинні визначатися у Законі «Про Державний бюджет України» на відповідний період згідно з програмами транскордонного співробітництва, перелік яких щорічно формується Міністерством економіки України та затверджується Кабінетом Міністрів України. Проте

з моменту прийняття Закону України «Про транскордонне співробітництво»: до 2012 р. у Державному бюджеті України кошти на транскордонне співробітництво не передбачалися.

Згідно з державною програмою розвитку транскордонного співробітництва на 2011–2015 роки визначено перелік 10 великомасштабних інфраструктурних проектів транскордонного співробітництва України, яким може бути надана державна фінансова підтримка та надаватиметься підтримка Європейського Союзу відповідно до програм прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства та партнерства на 2007–2013 роки¹¹⁷. Однак жодна відповідна стаття видатків для фінансування проектів не була закладена у Державний бюджет України, хоча частина запланованих проектів мала завершитися в 2012 р.

Поряд з недосконалістю механізму спільного фінансування проектів транскордонного співробітництва існує низка суто внутрішніх вітчизняних проблем, які стримують розвиток ТКС:

1. Брак власних фінансових ресурсів для реалізації проектів транскордонного співробітництва, обмежені можливості українських учасників ЄСП самостійно здійснювати обов'язкове співфінансування 10 % суми проекту транскордонного співробітництва.

2. Нерозвиненість вітчизняних інструментів кредитування учасників транскордонних проектів.

3. Обмеженість доступу місцевих бюджетів до ринку зовнішніх запозичень як джерела дофінансування проектів транскордонного співробітництва, що стримує інтенсифікацію їх соціально-економічного розвитку та залучення ними фінансових ресурсів для реалізації транскордонних проектів інфраструктурного розвитку.

Частина третя статті 16 Бюджетного кодексу передбачає, що місцеві зовнішні запозичення можуть здійснювати лише міські ради міст з чисельністю населення понад п'ятсот тисяч жителів. За винятком м. Львова, всі міста західних прикордонних областей мають меншу кількість населення.

Частиною другою статті 74 Бюджетного кодексу України визначено, що обсяг та умови здійснення місцевих запозичень погоджуються Міністерством фінансів. Це при тому, що держава не несе відповідальності за борговими зобов'язаннями територіальних громад. З 2010 року Міністерство фінансів повністю припинило погодження

¹¹⁷ *Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011–2015 роки*: постанова Кабінет Міністрів України від 01.12.2010 № 1088 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1088-2010-п>.

місцевих запозичень за винятком деяких проектів, пов'язаних з Євро-2012.

У постанові Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 р. №110 «Про затвердження Порядку здійснення місцевих запозичень» відсутній перелік підстав, за якими Міністерство фінансів України приймає рішення про відмову в погодженні обсягу та умов здійснення запозичення відповідною місцевою радою. Отже, такі рішення Мінфіну можна вважати безпідставними.

4. Неузгодженість вітчизняних фіскальних процедур з відповідними нормами ЄС, що створює складнощі з переказом і використанням коштів у межах бюджету транскордонного проекту. Внаслідок цього часто приймається рішення про визначення головним бенефіціаром польську сторону проекту, а не українську.

5. Відсутність системи моніторингу з боку регіональних органів влади за реалізацією проектів міжнародних фінансових структур на території України, у тому числі транскордонних, а також системи збирання, обліку і ведення транскордонної статистики. Процедура моніторингу функціонування програм є одним з повноважень Міністерства економіки і торгівлі України, яке не висвітлює інформацію щодо реалізації конкретних проектів у регіонах. Це унеможливає оцінювання рівня ефективності використання міжнародної фінансової допомоги. Відсутність транскордонної статистики ускладнює оцінювання розвитку транскордонного співробітництва, аналіз кон'юнктури на транскордонних ринках, здійснення науково-дослідних робіт, обґрунтування стратегічного розвитку прикордоння, своєчасне прийняття управлінських рішень тощо.

6. Брак досвіду вітчизняних потенційних суб'єктів транскордонного співробітництва з питань фандрайзингу, менеджменту коштів у межах бюджету транскордонних проектів, пошуку партнерів і диверсифікації джерел фінансування транскордонних проектів.

Для посилення фінансової та інституційної спроможності українських потенційних бенефіціарів активно брати участь у реалізації транскордонних програм необхідно вжити таких заходів.

1. Ініціювати прийняття Закону України «Про міжнародну технічну допомогу» і тим самим створити чіткий закріплений на законодавчому рівні механізм залучення іноземної фінансової допомоги, відсутність якого в Україні гальмує процес реалізації транскордонних проектів.

2. Об'єднати зусилля центральних і регіональних органів влади щодо залучення коштів для реалізації транскордонних проектів, що мають стратегічне значення. Так, доцільно масштабні проекти

структурувати на підпроекти (за принципом «парасолькових» проєктів, що мали місце при реалізації транскордонних програм між Україною та ЄС в 2004–2006 рр.), оскільки на реалізацію малих проєктів кошти можна отримати з фондів транскордонних програм, в яких бере участь Україна, Європейського інструменту сусідства і партнерства, Східного партнерства.

3. Здійснити гармонізацію норм вітчизняного законодавства і законодавства ЄС стосовно реалізації, оподаткування коштів транскордонних проєктів. З цією метою доцільно застосовувати поширений у країнах ЄС механізм *flow-tax*, або єдину ставку оподаткування на усій території відповідних транскордонних регіонів.

4. Розробити і запровадити ефективну прозору систему проєктного менеджменту, моніторингу та оцінювання ефективності транскордонних проєктів на засадах прозорості та звітності за участі широкої громадськості на всіх етапах реалізації проєктів. З цією метою доцільно залучити до співпраці з органами влади провідні наукові установи, неурядові організації та експертів спільних технічних секретаріатів програм транскордонного співробітництва ЄС.

5. Запровадити механізм пільгових цільових кредитів (з низькою відсотковою ставкою) для українських бенефіціарів транскордонних програм ЄС з метою надання їм можливості профінансувати обов'язкові 10 % бюджету проєкту.

6. Забезпечити організаційну й фінансову підтримку учасників міжнародних проєктів, що реалізуються в межах програм співробітництва ЄС із сусідніми країнами. Для цього доцільно відновити деякі інституційні інструменти, напрацьовані в Мінрегіонбуді України: **Національну раду транскордонних регіонів, Асамблею українських прикордонних регіонів, Мережі єврорегіонів**, та затвердити **Національну стратегію підтримки розвитку транскордонних кластерів**. Передати повноваження місцевим органам влади щодо конкурсного відбору проєктів міжнародного співробітництва та прийняття рішення про їх дофінансування в межах виділеної квоти з коштів державного бюджету чи за рахунок відповідної статті видатків місцевого бюджету. Запровадження такого механізму фінансування можливе за умови формування державного бюджету «знизу до гори» і передачі повноважень з формування місцевих бюджетів громадам, що забезпечить їх фінансову самостійність при реалізації спільних міжнародних проєктів, у тому числі й транскордонних.

7. Регіональним органам влади і місцевого самоврядування здійснювати активну підтримку економічної транскордонної співпраці й надання консультацій економічного характеру (з фінансового

менеджменту, фандрейзингу) для суб'єктів ТКС, особливо для підприємств, що шукають партнерів по той бік кордону, оскільки підтримка бізнесу сприяє економічному розвитку регіону й збільшує надходження до місцевих бюджетів. Це розв'язує проблему обмежених фінансових ресурсів і надає можливість забезпечити обов'язкове внесення частини фінансування на транскордонні проекти.

РОЗДІЛ 2.

РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

2.1. Стан розвитку прикордонної інфраструктури на окремих ділянках державного кордону України

Ефективність розвитку транскордонного співробітництва визначається переважно розвитком комунікаційної інфраструктури в прикордонних областях, які охоплюють 463,1 тис. км², або 76,7 % території держави. Під **комунікаційною інфраструктурою прикордонного регіону** розуміється сукупність інституцій, що забезпечують бар'єрну та інтегруючу функції кордону, а саме пункти пропуску через кордон, що включають митну, прикордонну, спеціальні контрольні (ветеринарну, фіто-, санепідеміологічну, радіаційну) служби, сервісну інфраструктуру, призначену для обслуговування людей, машин і вантажів, мережу страхових, банківських, інформаційно-реklamних організацій, об'єкти і споруди всіх видів транспорту (залізничні шляхи та станції, автодороги, водні шляхи, порти і пристані, газо- й нафтопроводи, аеродроми, лінії передач тепло- й електроенергії), водогосподарські системи (гідротехнічні споруди, об'єкти водопостачання), лінії зв'язку, що обслуговують підприємства та населення, автоматизовані системи управління, придорожню інфраструктуру.

Специфіку розбудови комунікаційної інфраструктури прикордонного регіону визначають такі аспекти:

- наявність кордону та необхідність його облаштування;
- більше навантаження на всю інфраструктуру регіону за рахунок транзиту;
- необхідність спільного використання природних ресурсів суміжними територіями;
- ширше взаємне спілкування населення сусідніх держав;
- необхідність спільного вирішення проблем екологічної безпеки;
- необхідність узгодження планів просторового облаштування суміжних територій сусідніх держав.

Необхідність реформування процесів розбудови комунікаційної інфраструктури в прикордонному регіоні викликана такими чинниками:

- пришвидшений розвиток третього сектору економіки – транспорту, торгівлі, послуг;

- здійснення процесів приватизації, у тому числі у транспорті;
- розвиток процесів глобалізації та регіоналізації світової економіки;
- упровадження процесів, пов'язаних із розширенням ЄС та підготовкою до вступу України в ЄС.

Розвиток інфраструктури в прикордонних регіонах держави має низку специфічних особливостей, пов'язаних саме з наявністю кордону. Щоб виявити ці особливості, необхідно звернути увагу на сучасну функцію кордону України. Якщо до отримання незалежності кордон України в частині західного і південно-західного кордонів СРСР виконував стримувальну та обмежувальну функції, то з 1991 р. у кордоні з'явилася нова функція – інтегруюча.

Процес розширення Європейського Союзу змінив геополітичну ситуацію в Європі, що спричинило низку наслідків для України. Так, з 1999 р. західний український кордон став спільним з НАТО, а в 2004–2006 р. наша країна почала межувати з ЄС і Шенгенською зоною. Ці геополітичні зміни здійснили значний вплив, насамперед на зовнішню (у тому числі прикордонну) торгівлю і транскордонне співробітництво.

1. Після вступу в ЄС західних сусідів України економічна політика та візовий режим змінилися, а це означало, що українські зовнішньоторговельні компанії змушені узгоджувати свою діяльність з митною й тарифною політикою ЄС, а не з окремими національними системами регулювання торгівлі.

2. Західні області України стали об'єктом регіональної політики ЄС, що знайшла своє втілення в програмах добросусідства. Вимоги та положення прийнятих у ЄС нормативних актів і конвенцій щодо просторового облаштування, розбудови кордонів, транскордонного співробітництва, охорони довкілля досі застосовуються Європейським Союзом і до співпраці з українськими територіями в межах Європейського інструменту сусідства і партнерства.

3. Режим функціонування західного кордону України став визначатися режимом функціонування північного, східного та південного, тобто кордонів із країнами СНД. Якщо для західних кордонів України посилювалась інтегруюча функція та послаблювалась бар'єрна, то на останніх кордонах процес його розбудови розпочинався з делімітації та потребував досягнення певного рівня забезпечення бар'єрної функції, що пов'язано з недопущенням контрабанди й руху нелегальних мігрантів.

Зі свого боку Україна визначила, що розширення участі в європейському регіональному співробітництві є одним з головних напрямів її зовнішньої політики. У Стратегії інтеграції України до ЄС

зазначено, що практичне здійснення інтеграційного процесу можливе лише за умови доповнення загальноєвропейського виміру співпраці регіональною інтеграцією та поглибленням галузевого співробітництва України та ЄС. З огляду на важливу для ЄС геополітичну тенденцію, висловлену в гаслі «ЄС: від союзу країн – до союзу регіонів», цей напрям політики набуває особливого значення і для України. Так, «регіональна інтеграція передбачає встановлення і поглиблення прямих контактів між окремими регіонами України та держав – членів і кандидатів у члени ЄС, їх розвиток у визначених у Стратегії напрямках для поступового перенесення основної ваги інтеграційного процесу з центральних органів виконавчої влади на регіони, до органів місцевого самоврядування, територіальних громад і, зрештою, до якнайширшого залучення громадян України»¹¹⁸. При цьому вирішальна роль відводиться кордону, його інтегруючій функції. При дотриманні всіх митних правил перетин кордону має бути швидким, зручним, доступним. Тому завданням держави є розбудова прикордонної інфраструктури з урахуванням норм ЄС, викладених у стратегічних документах, стосовно транспортної політики (зокрема, у Білій книзі та Зеленій книзі про транспортну політику співтовариства), оскільки вони визначають передумови реалізації програми підготовки до вступу в ЄС.

Еволюція інтеграційних процесів у Європі, як зазначається багатьма вченими, пройшла кілька етапів (фаз) вирівнювання пропускну здатності кордонів усередині Європейського Союзу з одночасним посиленням контролю на зовнішніх кордонах ЄС. Т. Коморницький виділяє 6 таких фаз¹¹⁹.

Фаза I. Кордон виконує військову функцію за одночасної розбудови економічної та громадянської функцій. (Ситуація подібна до існуючої в колишній Югославії).

Фаза II. Знижується роль військової функції, але утримується роль економічної (існують мита) і громадянської функцій (є міграційні й візові обмеження).

Фаза III. Починаючи з цієї фази, економічна та громадянська функції кордону поступово мінімізуються. На зміну приходить лібералізація міжнародної торгівлі й міграції всередині спільноти за дотримання повного візового контролю руху осіб і товарів із сусідніх країн. Ця фаза є початком економічної інтеграції.

¹¹⁸ *Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/615/98>

¹¹⁹ *Komornitcki T. Granice Polski : analiza zmian przenikalnosc w latach 1990–1996 / T. Komornitcki. – PAN, IgiPZ, Warsaw, 1999. – С. 347.*

Фаза IV. Міжнародна торгівля проходить подальшу лібералізацію відповідно до планів економічної інтеграції країн – членів ЄС. Упроваджується безвізовий рух за дотримання контролю осіб і товарів із сусідніми державами (наприклад, на польсько-німецькому кордоні).

Фаза V. Відбувається цілковита лібералізація руху товарів (відміна більшості мит і митних зборів, реалізація третього етапу економічної інтеграції). Безвізовий рух громадян замінений повною свободою пересування, працевлаштування та зміни місця проживання. Прикордонний контроль максимально спрощується (наприклад, на французько-швейцарському кордоні).

Фаза VI. Повністю ліквідовано прикордонний контроль, допускається перетин кордону в будь-якому місці Шенгенської зони.

Фактично Україна відносно ЄС знаходиться у III-IV-й фазах на різних ділянках кордону.

Введення Європейським Союзом більш жорсткого контролю на своїх нових східних кордонах вимагало від України зміни політики розбудови свого державного кордону в напрямі збільшення кількості пунктів пропуску, підвищення технічного й технологічного рівня оснащення, особливо на сході країни.

На офіційному сайті Державної прикордонної служби можна отримати інформацію про пункти пропуску через кордон та їх завантаженість у реальному часі (працює інтерактивна мапа). Основні характеристики державного кордону України є такими¹²⁰: загальна протяжність – 6992,982 км; сухопутна ділянка – 5637,982 км; морська ділянка – 1355 км. Коротко охарактеризуємо прикордонну інфраструктуру на всіх ділянках державного кордону країни.

Українсько-польський кордон

На українсько-польському кордоні є 10 міжнародних пунктів пропуску (Додаток А): поміж них для автомобільного сполучення – Ягодин, Устилуг, Рава-Руська, Краківець, Шегині, Смільниця, Грушів; для залізничного сполучення – Ягодин, Володимир-Волинський, Рава-Руська, Мостиська, Хирів. Очевидно, що така кількість пунктів пропуску є недостатньою, оскільки відстань між ними становить приблизно 67 км, що негативно впливає на їх пропускну спроможність і створює величезні черги на кордоні. Понад те, Закарпатська обл. не має жодного пункту пропуску з Польщею. Крім того, на українсько-польському кордоні немає жодного міждержавного чи місцевого

¹²⁰ *Інтерактивна мапа* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dpsu.gov.ua/ua/map.htm>

пункту пропуску, лише міжнародні. Проблемою є також незадовільний технічний стан під'їзних шляхів до пунктів пропуску, особливо до Смільниці та Грушева.

Українсько-словацький кордон

На українсько-словацькому кордоні є 5 пунктів пропуску: для автомобільного сполучення – Малий Березний, Ужгород; для пішохідного сполучення та велосипедистів – Малі Селменці; для залізничного сполучення – Павлове, Чоп (Страж). Усі вони є міжнародними. Відстань між пунктами пропуску становить близько 50 км, що не відповідає стандартам ЄС (1 пункт пропуску на 20 км).

Українсько-угорський кордон

На ділянці українсько-угорського кордону довжиною 136,7 км функціонує лише 3 митних пости, які включають 7 пунктів пропуску та один пункт контролю. За видом сполучення – це 5 автомобільних (чотири з яких суто пасажирські) та 2 залізничних пункти пропуску, а за категорією – 7 міжнародних. Це означає, що чисельність прикордонних пунктів пропуску в межах українсько-угорського транскордонного регіону є недостатньою. Тобто в межах українсько-угорського транскордонного регіону середня відстань між пунктами пропуску становить приблизно 30 км і відповідає лише нижньому рівню загальноприйнятих європейських стандартів.

Українсько-румунський кордон

Довжина кордону з Румунією становить 625,4 км. На українсько-румунському кордоні фактично функціонують 13 прикордонних переходів, у тому числі міжнародні, міждержавні та місцеві. Необхідно зазначити, що завдяки співпраці урядів двох країн у короткий строк відкрито три нових пункти пропуску для міжнародного автомобільного сполучення. Ідеться про пункти пропуску «Дяківці – Раковець», «Красноільськ – Вікову де Сус» та «Руська – Ульма», розташовані на кордоні Чернівецької обл. України та румунських жудеців Сучава й Ботошань.

Українсько-молдовський кордон

Довжина українсько-молдовського державного кордону становить 1222 км, у тому числі 955 км сухопутного та 267 км водного кордону. На ньому розташовано 54 офіційних пунктів пропуску, які мають статус міжнародних, міждержавних та місцевих. Близько 470 км кордону знаходяться під контролем влади Придністровського регіону Молдови.

Українсько-російський кордон

Довжина українсько-російського кордону становить 2295,04 км, у тому числі сухопутного – 1974,04 км. Кількість пунктів пропуску через українсько-російського кордон – 53 одиниці міжнародного, міждержавного та місцевого значення. У середньому функціонує 1 пункт пропуску на 38 км, що є ліпшою ситуацією, ніж на заході України, проте недостатньою для зменшення часу очікування на кордоні.

Українсько-білоруський кордон

На сьогодні кількість пунктів пропуску в межах українсько-білоруського транскордонного регіону становить 33 одиниці, з них: у Волинській обл. – 9 (2 місцевих, 2 міждержавних і 5 міжнародних); у Житомирській – 5 (1 міждержавний, 4 міжнародних); у Київській – 1 (міждержавний і місцевий); у Рівненській – 6 (2 місцевих, 1 міждержавний, 3 міжнародних); у Чернігівській – 12 (5 місцевих і 7 міжнародних). Кількість пунктів пропуску з автомобільним сполученням – 20, залізничним – 12, річковим – 1, пішохідним – 7. У середньому 1 пункт пропуску з автомобільним сполученням на 48 кілометрів.

Для порівняння зазначимо, що на час вступу в ЄС (2004 р.) у Польщі функціонувало 224 пункти перепуску через кордон, у тому числі морські та повітряні, що майже удвічі більше, ніж в Україні на сьогодні. На польсько-словацькому та польсько-чеському кордонах було відкрито туристичні стежки, якими можна перетнути кордон пішки, на велосипеді, мопедах, інвалідних візках, на кожні 9-10 км були пункти пропуску. Більшість із цих переходів були загальнодоступними й розбудованими в межах розвитку транскордонного співробітництва.

Таким чином, саме мала кількість пунктів пропуску через державний кордон України зумовлює те, що час перетину кордону коливається від півгодини до кількох годин, а то й до доби, що стримує розвиток транскордонного співробітництва в сучасних формах – транскордонних кластерах, промислових зонах, парках і партнерствах.

Більш повно рівень розвитку прикордонної інфраструктури відображає аналіз кількісних характеристик транспортних і пасажирських потоків через пункти пропуску, однак така інформація у відкритому доступі відсутня. Питання необхідності збирання, оброблення та ведення транскордонної статистики порушувалося ще в 90-х роках, проте воно досі невирішене й залишається актуальним.

2.2. Стан єврорегіонального розвитку за участю областей України

На кордонах України та сусідніх із нею держав функціонують такі єврорегіони: «Буг» (Україна, Польща, Білорусь), «Карпатський єврорегіон» (Україна, Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія), «Нижній Дунай» (Україна, Молдова, Румунія), «Верхній Прут» (Україна, Молдова, Румунія), «Дніпро» (Україна, Росія, Білорусь), «Слобожанщина» (Україна, Росія), «Ярославна» (Україна, Росія), «Донбас» (Україна, Росія), «Дністер» (Україна, Молдова) та «Чорне море» (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Єврорегіони України*

*Розроблено автором.

Транскордонне об'єднання «Єврорегіон «Буг»

Єврорегіон «Буг» створений 29 вересня 1995 р., площа становить 80 тис. км², населення – близько 4,6 млн ос. (табл. 2.1). До складу єврорегіону увійшли Волинська обл. України, Брестська обл. Республіки Білорусь і Люблінське воєводство Республіки Польща.

Головною метою діяльності об'єднання є активізація розвитку соціально-економічних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших зв'язків між його учасниками.

Таблиця 2.1

Основна характеристика регіонів євро регіону «Буг», 2013 р.¹²¹

Країни-члени	Регіони	Населення, тис. ос.	Площа, км ²
Україна	Волинська область	1040,6	20143
Білорусь	Брестська область	1390,4	34915
Польща	Люблінське воєводство	2165,7	25122

Пріоритетами стратегії розвитку євро регіону «Буг» є:

- розбудова кордонів та облаштування прикордонної інфраструктури;
- реконструкція наявних і будівництво нових автомобільних доріг; спорудження супутніх об'єктів транспортної інфраструктури;
- реалізація природоохоронних заходів на прикордонних територіях;
- проведення соціально орієнтованої діяльності, спрямованої на забезпечення прав та інтересів найбільш вразливих верств населення;
- створення бази даних з метою розповсюдження різнопланової інформації про регіон;
- формування сприятливого бізнес-середовища через розширення мережі спеціалізованих інституцій.

Керівними органами євро регіону «Буг» є:

- Рада євро регіону «Буг»;
- Президія Ради євро регіону «Буг»;
- Секретаріат євро регіону «Буг»;
- ревізійна комісія.

¹²¹ Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік // Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html;

Численность населения по областям и г. Минску [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/naselenie/demografiya_2/osnovnye-pokazateli-za-period-s-__-po-____gody_3/chislennost-naseleniya-po-oblastyam-i-g-minsku/;

Population and area (demo_r_poar) / Eurostat [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/population/data/database>.

Рада є найвищим органом єврорегіону «Буг». До її складу входять по 10 представників від кожної зі сторін.

Президія складається з трьох членів (по одному від кожної сторони), які призначаються Радою.

Секретаріат єврорегіону «Буг» є виконавчим та адміністративним органом єврорегіону «Буг», що створюється Радою, з однаковою кількістю представників від кожної сторони. Кожна сторона має відділення Секретаріату, до складу якого входять члени Секретаріату однієї країни, працюють вони без взаємного підпорядкування. Для вирішення спільних завдань Єврорегіону «Буг» створено 8 робочих груп:

- група територіального планування, комунікації, транспорту і зв'язку;
- група охорони й поліпшення стану навколишнього середовища;
- група поширення інформації та створення баз даних;
- група співробітництва між установами й різними галузями господарства;
- група освіти, охорони здоров'я, культури, спорту, туризму і молоді;
- група контактів між органами місцевого самоврядування та населенням;
- група безпеки, взаємодії правоохоронних органів і ліквідації загрозливих станів;
- група розвитку спільного кордону та прикордонної інфраструктури.

Одним із пріоритетів розвитку Волинської обл. є активізація транскордонного співробітництва, спрямованого на поєднання зусиль в економічній сфері, розбудові соціальної, туристичної, інформаційної та виробничої інфраструктури, будівництво й модернізацію прикордонної інфраструктури, розвиток транспортної мережі, поглиблення наукової та культурної співпраці, охорону навколишнього природного середовища.

Із травня 1996 р. єврорегіон «Буг» є членом Асоціації європейських прикордонних регіонів (АЄПР) – інституцією, що має значний вплив на розвиток відносин між прикордонними територіями Європи, і в прийнятті рішень якої значну роль відіграють транс-і прикордонні об'єднання європейського континенту. На засіданнях Генеральної асамблеї АЄПР у 2003 р. (м. Карлові Вари, ЧР) та у 2011 р. (м. Курськ, РФ) єврорегіону «Буг» було вручено нагороду «Вітрила Папенбургу» за значні досягнення у сфері транскордонного співробітництва.

Розташування Волинської обл., яка має спільну ділянку державного кордону з Республікою Польща (230 км) та Республікою Білорусь (206 км), створює сприятливі передумови для розвитку такої моделі міжнародних відносин.

Як асоційованих членів до складу української сторони єврорегіону «Буг» було прийнято Жовківський і Сокальський райони Львівської обл. України (2000 р.).

Загальна площа території єврорегіону становить 81 тис. км², на ній проживає понад 5 млн жителів. Найбільшими містами є Люблін (РП), Брест (РБ), Луцьк (Україна), Барановичі (РБ), Пінськ (РБ). Крім того, на території об'єднання знаходиться ще 9 міст із населенням від 50 до 100 тис. ос.

Учасниками єврорегіону «Буг» здійснено низку вагомих проектів і програм, спрямованих на розвиток бізнесу, гуманітарної сфери, розбудову кордону та створення прикордонної інфраструктури, охорону навколишнього середовища, розвиток місцевого самоврядування тощо. Поміж них варто виділити створення в м. Луцьку банку зі стовідсотковим польським капіталом «ПЕКАО» (Україна) ТзОВ, Міжнародного інституту суспільної географії й менеджменту, трансформованого у факультет міжнародних відносин Волинського державного університету імені Лесі Українки, запровадження вперше в державі процедури спільного митного й прикордонного контролю на міжнародному автомобільному пункті пропуску «Устидуг – Зосин», створення колегіуму українсько-польських університетів.

На особливу увагу заслуговують проекти «Модернізація міжнародного автомобільного пункту пропуску «Ягодин – Дорогуськ» (5,41 млн дол. США, 2000–2002 рр.) та «Прикордонний менеджмент» (2,75 млн євро, 2005–2007 рр.). Їх головні компоненти – спорудження другого мосту через р. Західний Буг, під'їзної дороги до нього, а також розбудова та модернізація об'єктів режимної зони цього міжнародного автомобільного пункту пропуску. Здійснення згаданих проектів стало можливим за фінансової допомоги Європейського Союзу, наданої через Програму прикордонного співробітництва Тасіс.

Важливими в діяльності єврорегіону «Буг» є питання, пов'язані з охороною навколишнього природного середовища на прикордонних територіях. Непроста екологічна ситуація, актуальність проблем раціонального природокористування та їх очевидний транскордонний характер вимагають об'єднання зусиль усіх учасників єврорегіону «Буг». Так, в області реалізовувалися проекти «Створення системи моніторингу на річках Західний Буг, Уж, Латориця», «Сприяння політиці постійного розвитку та захисту навколишнього середовища

в контексті транскордонної співпраці між Україною та Польщею» (2002–2004 рр.), «Поліпшення навколишнього середовища в басейні річки Західний Буг» (2008–2010 рр.) та ін.

З метою посилення наявних структур транскордонного співробітництва, насамперед єврорегіону «Буг», в області з вересня 2000 р. до кінця 2001 р. реалізовувався спільний проект Тасіс та Асоціації європейських прикордонних регіонів «Сприяння регіональному розвитку».

Для вирішення питань інтенсифікації транскордонного співробітництва між Україною та Республікою Польща в області тривала реалізація проекту за фінансової й технічної підтримки Департаменту міжнародного розвитку уряду Великої Британії «Сприяння заснуванню українсько-польської транскордонної агенції регіонального розвитку».

На підсилення інституційної спроможності міждержавних відносин спрямовані ще два проекти – «Українсько-польська транскордонна агенція – разом у майбутнє» (2004–2005 рр.) та «Українсько-польська стратегія транскордонної співпраці: новий рівень сусідських відносин» (2007–2008 рр.), які реалізовувалися у Волинській, Львівській та Закарпатській областях, Люблінському та Підкарпатському воєводствах.

Протягом 2008–2009 рр. на території єврорегіону реалізовано проект «Розвиток співробітництва Волині й Люблінщини у сфері підтримки підприємництва», що передбачав підтримку й розвиток українсько-польської співпраці в галузі надання консультаційних та освітніх послуг для малих і середніх підприємств, презентація прикладів реалізації програм і проектів, спрямованих на розвиток підприємництва. Також здійснено «парасольковий» проект «Зміцнення транскордонної співпраці у сфері надання бізнес-послуг та полегшення доступу до них підприємців», у межах якого реалізовувалися мікропроекти: «Створення українсько-польської віртуальної біржі інноваційних проектів та пропозицій», «Розвиток екологічного туризму та формування позитивного туристичного іміджу прикордонного регіону» та «Поліпшення інвестиційного клімату в прикордонних регіонах».

Результати діяльності єврорегіону «Буг» свідчать, що така модель прикордонних взаємовідносин є дієвим засобом, який сприяє розвитку економічної співпраці. Упродовж останнього року темпи нарощування об'ємів товарообміну з Республікою Польща та Республікою Білорусь склали 120 та 530 % відповідно. Із загальної суми іноземних капіталовкладень у 247 млн. дол. США, що надійшли в економіку регіону, понад третина походить з РП. Головний же здобуток єврорегіону

«Буг» у тому, що вдалося забезпечити сприятливі умови для безперешкодного і тривалого спілкування між мешканцями українсько-польсько-білоруського прикордоння в різноманітних сферах життєдіяльності.

МА «Карпатський єврорегіон»

Карпатський єврорегіон створений 14 лютого 1993 р., його площа становить близько 161 тис. км², кількість населення перевищує 14 млн ос. (табл. 2.2). Карпатський єврорегіон об'єднує 19 прикордонних адміністративно-територіальних одиниць України – Львівську, Івано-Франківську, Закарпатську й Чернівецьку області; Польщі – Підкарпатське воєводство; Словаччини – Кошицький і Пряшівський краї; Угорщини – медє Боршод-Абауй-Земпен, Гайду-Бігар, Гевеш, Яс-Надькун-Солнок та Саболч-Сатмар-Берег; Румунії – повіти Біхор, Селаж, Сату-Маре, Марамуреш, Харгіта, Суцава й Ботошань.

Згідно зі ст. 3 Статуту МА «Карпатський єврорегіон» можна виокремити основні цілі й завдання:

- організація й координування діяльності, що сприятиме економічному, науковому, екологічному, культурному та освітньому співробітництву між її членами;
- надання допомоги в розробленні конкретних проектів із питань транскордонного співробітництва між членами Асоціації у сфері взаємних інтересів;
- сприяння розвитку контактів серед населення територій, які входять в асоціацію, зокрема серед спеціалістів різних галузей;
- сприяння добросусідським відносинам між членами Асоціації;
- визначення потенційних сфер для багатостороннього транскордонного співробітництва серед членів асоціації;
- роль посередника та забезпечення співробітництва членів асоціації з міжнародними організаціями й установами.

Згідно зі ст. 4 Статуту організаційна структура представлена такими органами, як Рада єврорегіону, Президія Ради, голова Ради, Міжнародний Секретаріат, національні делегації, постійні національні представники держав-членів та робочі комісії, зокрема такі:

- з питань регіонального розвитку (Угорщина);
- з питань туризму (Польща);
- з питань охорони НПС (Угорщина);
- з питань торгівлі (Румунія);
- з питань надзвичайних ситуацій (Словаччина);
- з питань соціальної інфраструктури (Україна);
- ревізійна комісія.

Таблиця 2.2

**Основна характеристика регіонів
Карпатського єврорегіону, 2013 р.¹²²**

Країни-члени	Регіони	Населення, станом на 2013 р., тис. осіб	Площа, км ²
Україна	Львівська область	2539,6	21833
	Івано-Франківська область	1381,9	13928
	Закарпатська область	1255,6	12777
	Чернівецька область	907,8	8097
Польща	Підкарпатське воєводство	2130,0	17845
Словаччина	Кошіцький край	794,8	6754
	Пряшівський край	818,9	8974
Угорщина	Боршод-Абауй-Земплен медьє	684,8	7247
	Гайду-Бігар медьє	539,7	6211
	Гевеш медьє	308,0	3637
	Яс-Надькун-Солнок медьє	386,8	5582
	Саболч-Сатмар-Берег медьє	552,0	5936
Румунія	Біхор	575,4	7544
	Селаж	217,9	3864
	Сагу-Мате	366,7	4418
	Марамуреш	461,3	6304
	Харгіта	305,0	6639
	Сучава	634,8	8553
	Ботошань	412,6	4986

Керівним органом Карпатського єврорегіону є Рада, до складу якої входять представники 5 національних делегацій (по 10 осіб від країни) 19 адміністративних регіонів.

¹²² Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік // Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html;

Population and area (demo_r_poar) / Eurostat [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/population/data/database>

Амбітна й така, що випереджає час, політична ініціатива створення МА «Карпатський єврорегіон», на жаль, не дала жодних конкретних результатів. Найважливішими причинами були політичний характер об'єднання, створення його «згори», відсутність юридичної особи та формально юридичних структур співпраці, які робили б можливим співпрацю публічного, приватного та неурядового секторів, а також відсутність **системної фінансової підтримки**, зокрема з боку ЄС.

Доцільно детальніше проаналізувати основні проблеми, які гальмували діяльність Карпатського єврорегіону:

- **надто великий територіальний масштаб**, що загалом охоплює 19 регіонів п'яти держав, відстань між центрами яких подекуди сягає 500 км. Це, зрозуміло, спричиняє труднощі в багатосторонніх контактах у межах асоціації, а співпраця реалізується переважно у двосторонньому форматі;

- ст. 2 Статуту Карпатського Єврорегіону визначала регіональний масштаб організації, але **не вказувала, хто є національної стороною**. Оскільки лише в Польщі учасником асоціації є один регіон, регіональні та місцеві органи влади Румунії, Словаччини, Угорщини та України потребували додаткової координації дій в межах єврорегіону, погодження пропозицій рішень на національному рівні тощо;

- політичне рішення про створення єврорегіону, що охоплює близько 16 млн населення, величезну територію й різні за рівнем розвитку і потребами регіони, засвідчувало неспроможність повноцінного функціонування структури¹²³, породжувало **кризу саме ідентифікації регіонів-учасників себе з асоціацією**, і, своєю чергою, послаблювало рівень заангажованості частини з них у діяльність Карпатського єврорегіону;

- **невідповідність компетенцій національних сторін**, спричинена різними системами адміністративно-територіального устрою в п'яти державах. Це призвело до виникнення проблеми визначення аналогічних адміністративних одиниць з однаковими повноваженнями, (особливо на місцевому рівні), в межах яких могла б розвиватися співпраця;

- **нерівномірність і різні компетенції виконавчих структур кожної з національних сторін**. Для ефективної співпраці регіонів у межах асоціації оптимальним варіантом стало б створення професійних виконавчих структур, скажімо, у формі асоціацій органів місцевого самоврядування або агенцій регіонального розвитку територій, що

¹²³ *Мікула Н.* Єврорегіони: досвід та перспективи / Н. Мікула. – Львів : ІРД НАН України, 2003. – С. 122.

входять до кожної з національних частин Карпатського єврорегіону. Вони були б уповноважені виступати відповідними національними представництвами регіонів, здійснювали б координацію співпраці, забезпечували б участь громад у діяльності Карпатського єврорегіону, володіли б відповідними компетенціями для здійснення виконавчих функцій у кожній з національних сторін.

У квітні 2008 р. в Раді Карпатського єврорегіону головувала українська національна сторона. Водночас протягом року відбувалося переформатування її роботи в Карпатському єврорегіоні з урахуванням європейського досвіду, що завершилося створенням багаторівневої структури управління українською частиною єврорегіону.

Протягом 2008 р. було реорганізовано діяльність української національної сторони в Карпатському єврорегіоні: створено Українську національну раду Карпатського єврорегіону у складі голів обласних рад та державних адміністрацій Закарпатської, Івано-Франківської, Львівської та Чернівецької областей та АОМС «Єврорегіон Карпати – Україна», що діє на підставі положення та Постійного національного представника України в Карпатському єврорегіоні, а також створено виконавчу структуру – Національне представництво України в Карпатському єврорегіоні на базі Асоціації органів місцевого самоврядування «Єврорегіон Карпати – Україна».

Асоціація створена 2007 року з метою сприяння розвитку територій Львівської, Закарпатської, Івано-Франківської та Чернівецької областей, що належать до Карпатського єврорегіону, координації та систематизації діяльності місцевих громад цього об'єднання у сфері транскордонної співпраці, зокрема щодо розвитку підприємництва й туризму, в екологічній сфері, в тому числі енергоощадження та використання альтернативних джерел енергії, розвитку транспортної й прикордонної інфраструктури та міжлюдській співпраці в межах зазначеного міжрегіонального об'єднання.

Членами Асоціації є 63 органи місцевого самоврядування та їх об'єднання Закарпатської, Івано-Франківської, Львівської, Чернівецької областей: 2 обласні ради (Львівська та Івано-Франківська), 21 районна рада, 5 міських рад, 2 селищні ради та 30 сільських рад, а також 3 об'єднання: Асоціація гірських районів Львівщини «Бойківські Бескиди», Асоціація органів місцевого самоврядування регіону Гуцульщини та Асоціація місцевих рад «Ради Львівщини». Усі рішення про вступ до асоціації приймалися сесіями відповідних рад. Закарпатська та Чернівецька обласні ради на своїх сесіях вирішили працювати з АОМС «Єврорегіон Карпати – Україна» на договірній основі.

У листопаді 2008 р. Асоціація визнана Національним представництвом України в Карпатському євро регіоні.

Одними із завдань організації є такі:

- проведення відбору й навчання представників органів місцевого самоврядування;
- ініціювання утворення та інституціоналізації мереж транскордонної співпраці;
- підготовка пропозиції місцевим і центральним органам виконавчої влади й Парламенту України щодо поліпшення умов здійснення транскордонної співпраці;
- організація та реалізація промоційних заходів у межах української частини Карпатського євро регіону;
- здійснення проектної діяльності.

Із 2009 р. АОМС «Євро регіон Карпати – Україна» є членом Координаційно-дорадчої ради з питань транскордонного співробітництва й розвитку євро регіонів при Міністерстві регіонального розвитку та будівництва України. У 2010 р. вона спільно з усіма українськими євро регіонами та Міністерством регіонального розвитку та будівництва України заснувала Асамблею українських прикордонних регіонів та євро регіонів.

Внутрішніми фінансовими ресурсами є тільки членські внески органів місцевого самоврядування. У 2009 р. розмір надходжень з членських внесків становив 186 тис. грн. Спад цих надходжень спостерігався у 2010 р. – 156, 5 тис. грн, у 2011 р. – 57,0 тис. грн. Проте у 2012 р. активність членів Асоціації зросла, і відповідні надходження вже становили 130,5 тис. грн¹²⁴.

Однак загальний бюджет Асоціації додатково складають також кошти, які сплачуються на підставі угод про представництво у Карпатському євро регіоні (таким чином укладено Угоду про співпрацю Асоціації із Закарпатською та Чернівецькою обласними радами), на реалізацію окремих делегованих завдань у сфері транскордонної співпраці та проектів. Таким чином, загальний бюджет Асоціації у 2008 р. становив 20 тис. грн, у 2009 р. – 326 тис. грн., у 2010 р. – вже 655 тис. 251,37 грн, у 2011 р. – 642,7 тис. грн, а у 2012 р. – 574,0 тис. грн.

Загальні видатки Асоціації становили у 2008 році 20 тис. грн, у 2009 р. – 217,7 тис. грн, у 2010 р. – 671,9 тис. грн., у 2011 р. – 634,8 тис. грн, у 2012 р. – 586,15 тис. грн. Видатки Асоціації

¹²⁴ Асоціація органів місцевого самоврядування «Євро регіон Карпати–Україна». Підсумки за 2007–2012 роки. Плани на 2013–2014 роки. – Л. : «Фірма Камула». – 43 с.

покривають оплату праці, відрядження, канцтовари, оплату послуг зв'язку та інтернет-послуги, закупівлю матеріальних цінностей (офісна техніка), реалізацію статутних завдань організації, а також реалізацію власних проєктів¹²⁵.

Погоджуємося з Білою С. та Романовою В.¹²⁶, що інституційний потенціал Карпатського єврорегіону як регіональної платформи євроінтеграції України є значним і має організаційно-інституційний та інституційно-правовий виміри. Створення та активна участь українських областей у діяльності Карпатського єврорегіону зумовили накопичення й передавання досвіду для побудови єврорегіональної співпраці по всьому периметру державного кордону України, що «стало суттєвим кроком вперед на шляху подолання міцного на той час стереотипу, розповсюдженому в урядових колах України, щодо доцільності розширення повноважень місцевих громад і органів влади у сфері встановлення прямих міжрегіональних та транскордонних зв'язків – адже багатьма українськими урядовцями термін «регіоналізм» у першій половині 1990-х років ототожнювався зі словом «сепаратизм»¹²⁷.

Але недоліки функціонування МА «Карпатський єврорегіон» зумовили формування й інших єврорегіональних структур у Карпатському регіоні, поміж яких є єврорегіон «Верхній Прут»

Єврорегіон «Верхній Прут»

Єврорегіон «Верхній Прут» створено 22 вересня 2000 р. Учасники – Чернівецька та Івано-Франківська області України, Ботошанський і Сучавський повіти Румунії, Фалештський, Єдинецький, Глоденський, Окницький, Ришканський та Бриченський райони Республіки Молдова (табл. 2.3).

Починаючи з 15 жовтня 2003 р. до складу єврорегіону «Верхній Прут» входять Чернівецька та Івано-Франківська області з боку України, Ботошанський та Сучавський повіти з боку Румунії, Фалештський, Єдинецький, Глоденський, Окницький, Ришканський та Бриченський

¹²⁵ *Асоціація* органів місцевого самоврядування «Єврорегіон Карпати–Україна». Підсумки за 2007–2012 роки. Плани на 2013–2014 роки. – Л.: «Фірма Камула». – 43 с.

¹²⁶ Біла С. О. Карпатський єврорегіон як чинник європейської інтеграції України / С. О. Біла, В. В. Романова // Стратегічні пріоритети. – 2013. – № 3. – С. 78–88.

¹²⁷ *Студенників І.* Транскордонне співробітництво та його роль у процесі європейської інтеграції України / І. Студенників // Міжнародні зв'язки України: наукові пошуки і знахідки. – Вип. 15: Міжвідомчий збірник наукових праць / Відп. ред. С. В. Віднянський. – К.: Ін-т історії України НАН України, 2006. – С. 309–322.

райони з боку Республіки Молдова. Європейським асоційованим партнером європейського є федеральна земля Карінтія (Австрія).

Таблиця 2.3

**Основна характеристика регіонів
європейського «Верхній Прут», 2013 р.**¹²⁸

Країни-члени	Регіони	Населення, тис. ос.	Площа, км ²
Україна	Івано-Франківська обл.	1381,9	13928
	Чернівецька обл.	907,8	8097
Румунія	Ботошанський повіт	412,6	4986
	Сучавський повіт	634,8	8583
Республіка Молдова	Фалештський район	90,0	1072
	Єдинецький район	80,5	933
	Глоденський район	58,3	754
	Окницький район	54,1	597
	Ришканський район	65,7	936
	Бриченський район	74,4	814

Протягом останніх років на прикордонних територіях України та Румунії реалізовувалася Програма сусідства *Phare CBC* Румунія – Україна, у межах якої було впроваджено 147 проектів 80-ма вигодонабувачами із підтримкою 95 партнерів з України. Велика кількість проектів була реалізована в Сучавському повіті (50 грантів), а грантовою схемою з найбільшою кількістю здійснених проектів став *Phare CBC 2005* із 61-м проектом. Спільними зусиллями України й Румунії було проведено понад 1200 спільних заходів (конференцій, тренінгів), 550 документальних робіт (баз даних, досліджень, довідників, наукових розвідок), створено 40 ресурсних центрів (еко-, інфоцентрів, економічних регіональних), утворено 14 транскордонних мереж, підписано 280 протоколів між румунською та українською сторонами (інші, ніж протоколи про партнерство, підписаних для впровадження проектів), відкрито 46 пунктів туристської інформації та інструментів туристської інформації, відновлено 63 туристичних маршрути, відремонтовано 35 км доріг і 5 мостів, сформовано 12 інструментів з моніторингу довкілля (вежі для визначення параметрів довкілля, пересувні лабораторії, проведено понад 1000 заходів із просування (рекламні кампанії, статті у пресі тощо).

Після вступу Румунії в Європейський Союз, Україна та Румунія здійснюють транскордонне співробітництво в межах Європейського інструменту сусідства та партнерства – ЄІСП (*ENPI CBC*), що охоплює цілий низку програм, основна мета яких є похідною від результатів масштабного розширення ЄС у 2004 та 2007 рр. Проекти за спільно визначеними пріоритетами Програми сусідства: «Сучава – природокористування та навколишнє середовище до європейських стандартів» (219 млн євро); інвестиційний проект із модернізації технологічної бази деревообробної промисловості Сучавського повіту (200 млн дол. США); розвиток інфраструктури Сучавського аеропорту (7,65 млн. євро); будівництво вантажного терміналу на КПП «Сірет» (понад 3 млн. дол. США); створення Центру економіки та підприємництва «Буковина» (4 млн євро); заснування навколо м. Сірет у районі українсько-румунського кордону режиму вільної економічної зони (близько 200 тис. євро).

На жаль, активна позиція в розвитку транскордонного співробітництва єврорегіону «Верхній Прут» на початку своєї діяльності, не була підкріплена організаційно-структурними змінами й залученням громад до діяльності єврорегіону. Це призвело до втрати ролі цим єврорегіоном функцій координатора та організаційно-фінансової платформи співпраці в транскордонному просторі, а координаторами структур є інституції програм сусідства ЄС.

Єврорегіон «Дністер»

Єврорегіон «Дністер» – орган транскордонного співробітництва, об'єднання місцевих органів влади адміністративно-територіальних одиниць України та Республіки Молдова (не є альтернативою місцевим адміністраціям).

Основною метою створення й діяльності єврорегіону «Дністер» є здійснення програм комплексного гармонізованого розвитку територій, прилеглих до р. Дністер. 2 лютого 2012 р. відбулося підписання

¹²⁸ Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html;

Population and area (demo_r_poar) / Eurostat [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/population/data/database>;

National bureau of statistics of the republic of Moldova. Present population by districts and cities, as of January 1, 2004–2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://statbank.statistica.md/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=POP0110_en_t&ti=Present+population+by+districts+and+cities%2C+as+of+January+1+%2C+2004–2014&path=../Database/EN/02%20POP/POP01/&lang=3

статутних документів євро регіону «Дністер», а саме установчого договору. Згідно з угодою до євро регіону «Дністер» від України увійшла Вінницька обл.

Для досягнення мети сторони співпрацюватимуть, у межах своєї компетенції над реалізацією таких завдань:

- організація, координація й поглиблення зв'язків в економіці, торгівлі, науці, освіті, культурі, туризмі та спорті;
- здійснення спільних проектів з охорони навколишнього середовища, екологічного оздоровлення басейну р. Дністер;
- реалізація спільних транскордонних інвестиційних проектів;
- здійснення регіональних проектів (програм) зі скорочення безробіття серед населення прикордонних районів за допомогою підвищення економічного потенціалу;
- організація контактів з відповідними міжнародними організаціями, фондами, інститутами, агентствами й іншими організаціями.

Постійно діючим робочим органом із правом юридичної особи є Координаційний центр (регіональний центр транскордонного співробітництва євро регіону «Дністер»), основним джерелом фінансування якого є членські внески.

Проте не зважаючи на те, що євро регіон «Дністер» створений останнім з-поміж євро регіонів України, його організаційна структура не відрізняється від створених раніше. На жаль, не було використано досвід реформування Карпатського євро регіону, робочим органом якого є Асоціація органів місцевого самоврядування.

Тому організаційна структура представлена Радою євро регіону на чолі з головою, віце-головою та координаційним центром.

Останній є постійно діючим робочим органом з правом юридичної особи. Крім того, є філіал координаційного центру у м. Сорока (Республіка Молдова).

Євро регіон «Нижній Дунай»

Євро регіон «Нижній Дунай»¹²⁹ створений 14 серпня 1998 р., його площа становить 51,9 тис. км², населення – близько 3,6 млн осіб (табл. 2.4). Учасниками є Одеська обл. України, райони Кагул та Кантемир Республіки Молдова, повіти Бреїла, Галац, Тульчя Румунії.

Організаційна структура євро регіону:

- Рада Євро регіону – найвищий орган управління, який ухвалює всі рішення (9 осіб – по 3 від кожної сторони);

¹²⁹ *Євро регион «Нижний Дунай»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ved.odessa.gov.ua/ru/transgranichnoe-sotrudnichestvo/evroregion-nizhnij-dunaj/>

- голова євро регіону;
- віце-голови євро регіону (2 особи);
- комісії зі сфер діяльності (9);
- Координаційний центр.

Відповідно до діючого статуту членами Ради євро регіону від Одеської обл. за посадами є:

- голова обласної державної адміністрації;
- голова обласної ради;
- голова Ренійської районної ради.

Адміністративним органом євро регіону є координаційний центр, до якого входять представники всіх адміністративно-територіальних одиниць – членів євро регіону, які призначаються Радою строком на два роки, а також 2 координатори, які забезпечують діяльність голови євро регіону, та по 1 координатору, що забезпечують діяльність віце-голів. На сьогодні Координаційний центр очолює представник повіту Галац (Румунія).

Таблиця 2.4

**Основна характеристика регіонів
євро регіону «Нижній Дунай», 2013 р.¹³⁰**

Країни-члени	Регіони	Населення, тис. ос.	Площа, км ²
Україна	Одеська область	2395,8	33310
Республіка Молдова	Кагул район	119,2	31
	Кантемир район	60,6	867
Румунія	Бреїла повіт	305,0	4766
	Галац повіт	536,6	4466
	Тульча повіт	201,5	8499

Комісії зі сфер діяльності формуються на основі рішень Ради євро регіону у спосіб затвердження конкретних осіб і встановлення повноважень кожного з них.

¹³⁰ Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn_html;

Population and area (demo_r_roar) / Eurostat [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/population/data/base>;

National bureau of statistics of the republic of Moldova. Present population by districts and cities, as of January 1, 2004–2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://statbank.statistica.md/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=POP0110_en_t&ti=Present+population+by+districts+and+cities%2C+as+of+January+1+%2C+2004-2014&path=../Database/EN/02%20POP/POP01/&lang=3

Нині в межах євро регіону діють такі комісії:

- регіонального розвитку і транскордонного співробітництва;
- з розвитку та просування транскордонного туризму;
- з навколишнього середовища та надзвичайних ситуацій;
- з місцевого економічного розвитку та стратегічного планування;
- із транспорту, комунікацій та енергетики;
- з охорони здоров'я та соціальної сфери;
- з освіти, науки та спортивної діяльності;
- з культурної діяльності та міжетнічних відносин;
- зі сприяння діяльності щодо безпеки людини та боротьби зі злочинністю.

За період існування євро регіону двічі (у 2000–2002 та 2007–2009 роках) у зазначеній організації головувала Одеська обл.

За 3 роки після свого заснування (у 2001 р.) євро регіон став членом Асоціації європейських прикордонних регіонів. Наступного року його було нагороджено спеціальним призом Асоціації – «Вітрила Папенбургу» за «розвиток соціокультурного співробітництва, незважаючи на складну ситуацію в прикордонних районах України, Румунії та Республіки Молдова».

У межах діяльності євро регіону «Нижній Дунай» у 2000–2013 рр. реалізовано чимало транскордонних проєктів, однак його активність в різні роки не є постійною. Відокремлений сайт євро регіону у минулому працював, сьогодні ж є лише посилання на сторінці Одеської обласної державної адміністрації.

Євро регіон «Донбас»

Євро регіон «Донбас» створений 29 жовтня 2010 р., його площа становить 206,2 тис. км², населення становить 13,2 млн осіб. До складу євро регіону ввійшли Донецька та Луганська області України, Ростовська область Російської Федерації (табл. 2.5).

Задля активізації комплексного розвитку прикордонних територій двох держав було розпочато роботу зі створення євро регіону. У жовтні 2010 року з ініціативи прикордонних регіонів Ростовської (Російська Федерація) та Луганської (Україна) областей було підписано договір про створення євро регіону «Донбас»¹³¹. У жовтні 2011 р. до євро регіону приєдналась Донецька обл., а в грудні 2012 р. – Воронежська (РФ). Із листопада 2012 р. євро регіон «Донбас» було прийнято до складу Асоціації європейських прикордонних регіонів.

¹³¹ *Макогон Ю.* Щодо активізації співробітництва прикордонних територій Сходу України в рамках євро регіону «Донбас»: аналіт. зап. / Ю. Макогон, І. Доля [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1226/>.

Таблиця 2.5

**Основна характеристика регіонів
євро регіону «Донбас», 2013 р.¹³²**

Країни-члени	Регіони	Населення, тис. ос.	Площа, км ²
Україна	Донецька область	4359,7	26517
	Луганська область	2248,0	26684
Російська Федерація	Воронезька область	2329,7	52200
	Ростовська область	4250,1	100800

Організаційно-управлінська структура євро регіону «Донбас» складається із координаційно-консультативних органів – Ради й Секретаріату. Також для оперативного розроблення й управління проектами суб'єктами євро регіону створюються робочі групи. Відповідно до Статуту євро регіону «Донбас» визначаються чіткі механізми щодо фінансування його діяльності. Зокрема, передбачено можливість створення спеціалізованих фондів, із яких можуть фінансуватися конкретні проекти, що реалізуються в межах євро регіону. Фонди можуть добровільно поповнюватися за рахунок регулярних (або ж одноразових) надходжень від учасників проекту, а також добровільних грошових і майнових пожертв юридичних та фізичних осіб.

Міждержавне регіональне утворення євро регіон «Донбас» має низку переваг, що позитивно позначаються на стимулюванні регіонального розвитку.

1. На території євро регіону «Донбас» функціонує потужний промисловий комплекс, є відповідне ресурсне забезпечення і значний людський потенціал. Це створює можливості для подальшого розширення транскордонного співробітництва Донецької та Луганської областей, сприяє налагодженню виробничих коопераційних зв'язків і забезпечує динамічний регіональний розвиток. Поміж дієвих механізмів

¹³² Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kp0114_u.html;

Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям / Федеральная служба государственной статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fc

зростання конкурентоспроможності прикордонних територій регіону – використання переваг міждержавної міжрегіональної співпраці в межах євро регіону «Донбас».

2. Вигідне геополітичне розташування створює сприятливі передумови для неухильного зростання ролі євро регіону «Донбас» у системі розвитку міжнародних економічних відносин і зміцнення економічних зв'язків між Україною та Росією, а також із країнами Закавказзя (Азербайджан, Вірменія, Грузія) і державами Східної Європи (Румунія, Болгарія, Польща).

3. Проходження територією євро регіону «Донбас» міжнародних транспортних коридорів, що логістично пов'язують Європу й Азію, зумовлює високий транскордонний транзитний потенціал і створює додаткові переваги для стимулювання розвитку регіональних економічних комплексів.

Структура регіональних економічних комплексів Донецької та Луганської областей, Ростовської обл. відзначається домінуванням важкої промисловості, що зумовлює збереження всього кола проблем, характерних для старопромислових регіонів. Саме ця специфіка економіки прикордонних територій України й Росії формує стратегічне завдання щодо спільного пошуку стратегій, механізмів та інструментів вирішення системних проблем регіонального розвитку (у т.ч. завдяки засобам транскордонного співробітництва).

Визначено такі пріоритети діяльності євро регіону «Донбас»:

- торгово-економічне співробітництво, промислова кооперація;
- прикордонне співробітництво (спрощена процедура перетину кордону населенням), прикордонна торгівля, розвиток транспортної та прикордонної інфраструктури;
- гармонізація нормативно-правової бази України й Російської Федерації стосовно транскордонного співробітництва;
- гуманітарна сфера (укріплення побратимських зв'язків, обмін студентами, надання медичної допомоги провідними лікувальними закладами), стажування медичних працівників;
- екологія, в тому числі виокремлення окремого питання – оздоровлення та очистка р. Сіверський Донець.

Для реалізації поставлених цілей створено 8 робочих груп.

Крім того, розроблено й затверджено Стратегію соціально-економічного розвитку євро регіону «Донбас» до 2020 року. Основним інструментом реалізації Стратегії є щорічний План роботи євро регіону «Донбас». Створено й актуалізується веб-сайт євро регіону «Донбас» – <http://www.euroregion-donbass.ru/>.

Єврорегіон «Слобожанщина»

Єврорегіон «Слобожанщина»¹³³ створений 7 листопада 2003 р., його площа становить 58,5 тис. км², населення – 4,3 млн ос. До складу єврорегіону ввійшли Харківська обл. України, Белгородська обл. Російської Федерації (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Основна характеристика регіонів єврорегіону «Слобожанщина», 2013 р.¹³⁴

Країни-члени	Регіони	Населення, тис. ос.	Площа, км ²
Україна	Харківська область	2740,8	31415
Російська Федерація	Белгородська область	1542,5	27100

Єврорегіон «Слобожанщина» створений керівниками органів виконавчої влади й місцевого самоврядування Харківської та Белгородської областей України та Російської Федерації відповідно як вища форма прикордонної співпраці задля гармонізації взаємодії сторін для реалізації основних соціально-економічних функцій прикордоння, усунення зайвих бар'єрів для контактів населення, залучення інновацій та інвестицій для стабілізації й зростання економіки, активізації міжрегіонального економічного співробітництва.

Єврорегіон створено з метою розвитку співробітництва прикордонних територій за такими напрямками:

- всебічний економічний розвиток;
- регіональне й локальне територіальне планування;
- комунікації, транспорт і зв'язок;
- наука, нові технології, освіта;
- охорона здоров'я, спорт і туризм;
- поліпшення стану навколишнього середовища;
- ліквідація надзвичайних ситуацій, стихійних лих та їх наслідків;

¹³³ *Єврорегіон «Слобожанщина»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kharkivoda.gov.ua/uk/mainmenu/index/id/792>

¹³⁴ Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html;

Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям / Федеральная служба государственной статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fc

- сприяння розширенню контактів між жителями прикордонних територій, розвитку співробітництва між установами та організаціями, а також суб'єктами господарської діяльності;
- полегшення процесу перетину кордону для людей і вантажів у спосіб спрощення прикордонних формальностей і сприяння відкриттю нових пунктів пропуску;
- сприяння якості життя населення завдяки збільшенню зайнятості;
- сприяння розвитку регіональної економіки у спосіб поліпшення інфраструктури прикордонних районів.

У 2004 р. єврорегіон «Слобожанщина» прийнятий до Асоціації європейських прикордонних регіонів (*Association of European Border Regions, AEBR*) як спостерігач, у 2009 р. – як повноправний член.

Вищим координаційним органом єврорегіону «Слобожанщина» є Рада єврорегіону, яка діє відповідно до законодавства України та Російської Федерації, міждержавних договорів та угод, Угоди про створення єврорегіону «Слобожанщина» від 7 листопада 2003 р., чинним Статутом Єврорегіону «Слобожанщина» та Регламентом, затвердженим 13 вересня 2011 р. Фактично Рада єврорегіону зібралася на своє перше засідання за сім років.

Нині робочим виконавчим органом єврорегіону є Секретаріат (офіси розміщено в містах Харкові й Белгороді). Крім того, створено 9 спільних робочих груп.

Інформація про єврорегіон «Слобожанщина» розміщена на сайті Харківської ОДА, проте майже не поновлюється з 2011 р. Хоча в межах єврорегіону постійно реалізуються транскордонні проекти, формуються транскордонні кластери й технопарки, однак на сайті ця інформація відсутня.

Тобто виконавчий орган єврорегіону має бути відокремленою структурою із правом юридичної особи, будувати свою діяльність відповідно до Стратегії розвитку єврорегіону на базі співпраці з місцевими органами самоврядування, громадськими організаціями, агенціями регіонального розвитку тощо.

Єврорегіон «Ярославна»

Єврорегіон «Ярославна» створений 24 квітня 2007 р., його площа становить 54 тис. км², населення – 2,3 млн ос. До складу єврорегіону ввійшли Сумська обл. України, Курська обл. Російської Федерації (табл. 2.7).

Організаційна структура єврорегіону «Ярославна» аналогічна типовій структурі українських єврорегіонів і фактично залишається

в межах співпраці обласних державних адміністрацій з обох сторін. Усі транскордонні проекти були реалізовані учасниками євро регіону «Ярославна» за рахунок бюджетних коштів територіальних органів самоврядування. У межах євро регіону в подальшому планується реалізувати проекти в таких сферах як екологічна й туристично-рекреаційна, інформаційного забезпечення, історії й демографії. Значна увага приділятиметься також проектам у молодіжній сфері. Євро регіон має актуальний сайт на сторінці Сумської обласної державної адміністрації.

Таблиця 2.7

**Основна характеристика регіонів
євро регіону «Ярославна», 2013 р.¹³⁵**

Країни-члени	Регіони	Населення, тис. ос.	Площа, км ²
Україна	Сумська область	1138,1	23834
Російська Федерація	Курська область	1119,1	29997

Євро регіон «Дніпро»

Євро регіон «Дніпро» створений 29 квітня 2003 р., його площа становить 99,4 тис. км², населення – 3,7 млн ос. До складу євро регіону ввійшли Україна: Чернігівська обл. України, Брянська обл. Російської Федерації, Гомельська обл. Білорусії (табл. 2.8).

Співтовариство євро регіон «Дніпро» було створене з метою розвитку співробітництва прикордонних територій за такими напрямками:

- всебічний економічний розвиток;
- регіональне планування;
- комунікації, транспорт і зв'язок;
- освіта, охорона здоров'я, спорт і туризм;
- охорона й поліпшення стану навколишнього середовища;
- ліквідація надзвичайних ситуацій, стихійних лих та їх наслідків;
- сприяння розширенню контактів між жителями прикордонних територій, розвитку співробітництва між установами й організаціями, а також суб'єктами господарської діяльності.

¹³⁵ Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html;

Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям / Федеральная служба государственной статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fce

**Основна характеристика регіонів
євро регіону «Дніпро», 2013 р.¹³⁶**

Країни-члени	Регіони	Населення, станом на 2010 р., тис. ос.	Площа, км ²
Україна	Чернігівська область	1072,3	31865
Російська Федерація	Брянська область	1248,1	34857
Білорусія	Гомельська область	1427,7	32700

Координуючою структурою в євро регіоні «Дніпро» є Гомельське регіональне агентство економічного розвитку, яке в партнерстві з громадською організацією «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень» продовжує реалізувати проект «Європейський досвід розробки стратегії розвитку євро регіонів» за фінансової підтримки програми Міжнародного Вишеградського фонду «Вишеградська четвірка для Східного партнерства» та Форуму громадянського суспільства Східного партнерства.

У подальшому актуальними в розвитку співробітництва на рівні реалізації спільних соціальних проектів (наприклад, професійної орієнтації молоді), проектів у сфері туризму (у тому числі «зеленого»), а також еколого-економічних напрямів.

Окремо розглядалися перспективи поглиблення співробітництва в науковій та освітній сферах. Також обговорювалися питання вивчення досвіду розроблення стратегії розвитку євро регіонів у контексті територіального розвитку, позиціонування регіону як суб'єкта економічного й культурного розвитку, іміджу та брендингу регіону.

Регулярні зустрічі дають можливість координувати співробітництво, проте через відсутність спільної стратегії розвитку євро регіону, членства представників місцевих органів самоврядування і громадських організацій співпраця ще не набула системного та всеохопного

¹³⁶ Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html;

Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям / Федеральная служба государственной статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fce;

Численность населения по областям и г. Минску [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/naselenie/demografiya_2/osnovnye-pokazатели-za-period-s-__-po-___gody_3/chislennost-naseleniya-po-oblastyam-i-g-minsku/

характеру. Основна інформація подається на сайті Чернігівської обласної держадміністрації.

Єврорегіон «Чорне море»

Єврорегіон «Чорне море» (*The Black Sea Euroregion або BSER*) влітку 2008 р. став ще одним єврорегіоном, у якому задіяно територію Одеської області. Після утворення в лютому 2006 р. у Венеції першого єврорегіону нового зразка (з акцентом на співробітництві в регіоні напівзакритого моря та поєднанням регіонів держав-членів і нечленів Європейського Союзу) під назвою «Адріатика» в Конгресі місцевої та регіональної влади Ради Європи виникла ідея створення таких самих єврорегіонів навколо Балтійського та Чорного морів. 30 березня 2006 р. в м. Констанці за ініціативи Румунії відбулася перша міжнародна конференція з питань міжрегіонального співробітництва в басейні Чорного моря. У своїй Заключній декларації всі учасники конференції (причорноморські країни, крім Росії, що відмовилася від участі в заході) звернулися до Конгресу місцевої й регіональної влади з проханням сприяти створенню до кінця 2007 р. єврорегіону «Чорне море» і закликали Комітет міністрів Ради Європи підтримати цю ініціативу. Цілями єврорегіону у 2006 р. було проголошено співробітництво для захисту навколишнього середовища; проекти в галузі сільського господарства, туризму, транспорту, культурного обміну.

Друга подібна конференція під назвою «Чорноморський єврорегіон» відбулася 3 листопада 2006 р. в турецькому м. Самсун; а третя «Міжрегіональна співпраця в чорноморському басейні» – 25–26 червня 2007 р. в Одесі. Зокрема, Одеська декларація Чорноморського регіону, ухвалена 26 червня 2007 р., ставить за мету об'єднання зусилля з метою узгодження до 31 грудня 2007 р. проекту Статуту Чорноморського регіону.

18 березня 2008 р. відбулася зустріч представників чорноморських країн і Ради Європи в Страсбурзі (Франція), присвячена розгляду проекту Статуту єврорегіону «Чорне море», підготовленого Одеською міською радою та доопрацьованого експертами Ради Європи та представниками м. Констанца (Румунія). Було досягнуто домовленості щодо підписання Статуту єврорегіону «Чорне море» влітку цього року в болгарському м. Варна за участю адміністративних одиниць дев'яти країн: Болгарії, Вірменії, Греції, Грузії, Молдови, Російської Федерації, Румунії, Туреччини та України. Слід також окремо зазначити, що більшість держав т. зв. ширшого Чорноморського регіону представлені на рівні областей, провінцій, країв, автономних республік

(поміж них Болгарія, Грузія, Греція, Румунія, Російська Федерація та Україна), деякі на рівні міст (Туреччина). Такі країни, як Вірменія та Молдова, досі не визначилися зі складом учасників євро регіону. Найчисленнішою з погляду кількості областей-учасниць є Україна (сім областей), від Туреччини у співробітництві братимуть участь шість міст. Грузія та Румунія представлені лише однією адміністративною одиницею кожна.

Правовою базою співробітництва є Статут євро регіону «Чорне море», розроблений відповідно до Регламенту № 1082 щодо Європейських угруповань територіального співробітництва (ЄУТС)¹³⁷.

Метою діяльності євро регіону є захист спільних інтересів членів і підготовка спільної стратегії розвитку; обмін досвідом і ноу-хау; підготовка спільних програм і стратегій розвитку, а також реалізація дій, спрямованих на їх імплементацію; розвиток соціальної й економічної діяльності, повага до навколишнього середовища.

Штаб-квартира євро регіону знаходиться у м. Констанца (Румунія). Нині сайт євро регіону не є актуальним.

2.3. Особливості транскордонної міграції на західному кордоні України

Поступова лібералізація міграційно-візової політики ЄС відносно до України, запровадження режиму малого прикордонного руху обумовили динамічні зміни в транскордонній міграції осіб на західному кордоні України. За 2009–2013 рр. кількість громадян Польщі та України, які перетнули українсько-польський кордон, зросла на 69,5 %. (рис. 2.2). При чому транскордонний рух осіб характеризується певною сезонністю: йдеться про поступове збільшення кількості перетину кордону протягом перших трьох кварталів, і зменшення – в четвертому кварталі року.

Спостерігається тенденція до зростання частки українців, які перетинають кордон в межах малого прикордонного руху. У 2013 р. ця категорія транскордонних мігрантів складала понад 50 %, що свідчить про дієвість запровадження режиму малого прикордонного руху.

Додатковим підтвердженням ефективності режиму малого прикордонного руху можна вважати розподіл кількості транскордонних

¹³⁷ Regulation (EC) No 1082/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 on a European grouping of territorial cooperation (EGTC) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2007/gect/ce_1082\(2006\)_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2007/gect/ce_1082(2006)_en.pdf)

мігрантів залежно від віддаленості місця проживання від українсько-польського кордону (рис. 2.3). Так, більшість транскордонних мігрантів мешкає в прикордонній 30-кілометровій зоні. Цей факт підтверджує теоретичні припущення щодо поступового зниження бар'єрної функції кордонів ЄС і перетворення транскордонного регіону в інтегровану систему підвищеною мобільністю населення.

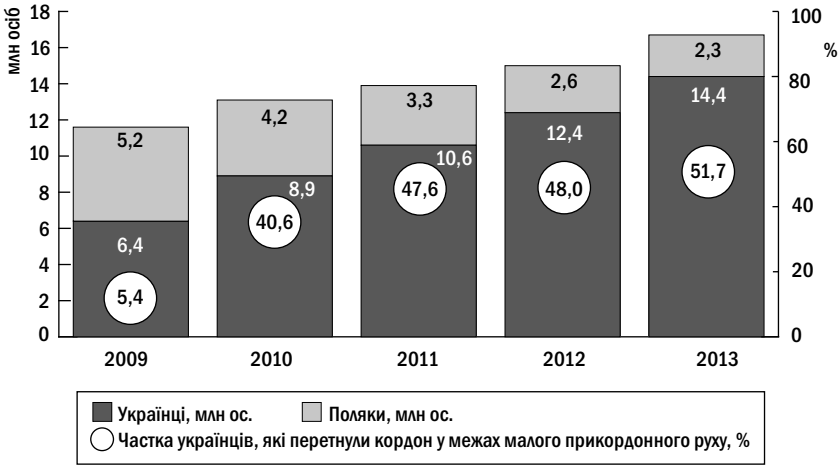


Рис. 2.2. Динаміка кількості осіб, які перетнули українсько-польський кордон, 2009–2013 р.¹³⁸

Високою є частота перетину кордону українцями: у структурі громадян України, які перетнули українсько-польський кордон в 2013 р., 61,0 % припадає на особи, що робили це кілька разів на тиждень, і 28,6 % – кілька разів на місяць; для громадян Польщі цей показник складає 30,2 і 50,4 % відповідно (рис. 2.4). Інтенсивність транскордонної міграції пов'язана з активною транскордонною торгівлею, яку здійснюють мешканці прикордонних територій, і транскордонною трудовою міграцією.

¹³⁸ *Border* traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

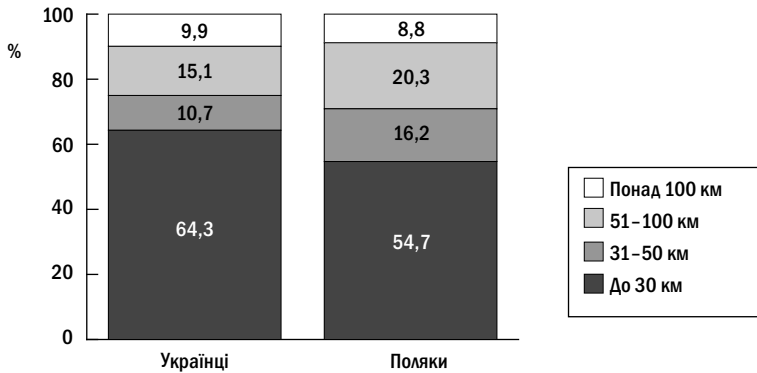


Рис. 2.3. Розподіл кількості транскордонних мігрантів залежно від віддаленості місця проживання від українсько-польського кордону, 2013 р. тис. ос.¹³⁹

Основною метою перетину кордону мешканцями прикордонних територій є торговельна діяльність (про що детальніше йдеться в наступному розділі монографії) та працевлаштування. Як зазначалося, внаслідок лібералізації умов перетину кордону та працевлаштування сезонних робітників у країнах ЄС довготривала трудова еміграція до країн далекого зарубіжжя (Італії, Португалії, Греції) у західних областях України почала замінюватися сезонною транскордонною міграцією заробітчан до країн-сусідів (Польщі, Словаччини, Угорщини).

Найбільш відчутні негативні наслідки трудової міграції та проблеми, пов'язані з нею, для західних регіонів України виявляються в таких аспектах.

1. Втрата кваліфікованої робочої сили, декваліфікація працівників у зв'язку з невідповідністю виду діяльності під час трудової міграції, втрата трудового потенціалу, депопуляція та погіршення співвідношення між працездатним і непрацездатним населенням.

Низький професійно-кваліфікаційний рівень робіт, що виконуються переважно українськими трудовими мігрантами, призводить до

¹³⁹ *Border* traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

зниження ефективності використання їх трудового потенціалу, втрати кваліфікаційних навичок і вмій. Зменшення кількості працездатного та економічно активного населення в регіонах, охоплених трудовою еміграцією, часто має латентний характер (не відображається в повному обсязі в офіційній статистиці) і призводить до деформацій у структурі людського капіталу, сферах зайнятості й освіти.

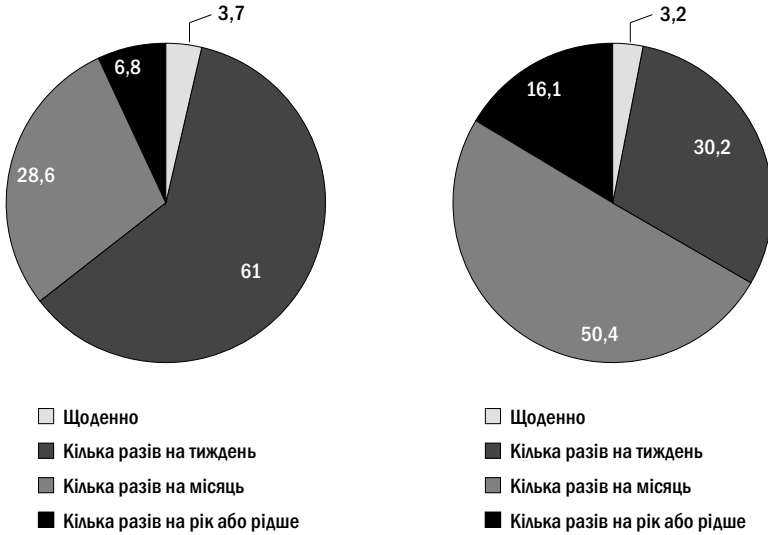


Рис. 2.4. Структура осіб, які перетнули українсько-польський кордон, в розрізі частоти перетину кордону, в 2013 р., %¹⁴⁰

Згідно з дослідженням Державної статистичної служби України колишні фахівці, технічні службовці становлять майже чверть українських трудових мігрантів. За кордоном вони працюють переважно як працівники сфери торгівлі та побутових послуг, кваліфіковані робітники з інструментом, робітники з обслуговування, експлуатації та складання устаткування й машин або й узагалі за найпростішими

¹⁴⁰ *Border traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

професіями. Представники певної кваліфікації значно частіше працюють за своєю професією і за кордоном, однак чимало з них теж переходять у сферу торгівлі та побутових послуг або до найпростіших професій¹⁴¹.

2. Деструктивна переорієнтація капітальних вкладень з освоєння виробничих ресурсів на споживання, посилення залежності регіональної економіки від іноземного попиту на робочу силу.

Незважаючи на те, що грошові перекази трудових мігрантів відіграють значну роль у боротьбі з бідністю й низькою платоспроможністю домогосподарств прикордонних регіонів, їх деструктивний вплив на регіональну економіку виявляється в тому, що, по-перше, більша частина отриманих переказів спрямовується на споживання. По-друге, перекази мігрантів негативно впливають на пропозицію робочої сили, оскільки реципієнти цих переказів мають меншу необхідність працювати. Особливо загрозливими є тенденції демотивованості в працевлаштуванні, утриманського способу життя в молодого покоління (дітей трудових мігрантів), які мали б становити основу економічно активного населення в найближчій перспективі. Ці чинники призводять до поглиблення дисбалансів соціально-економічного розвитку регіонів.

Згідно з даними Міжнародної організації з міграції в Україні понад 70 % міжнародних переказів родичі трудових мігрантів витрачають на поточні побутові потреби, 26 % – на придбання товарів тривалого вжитку та лише 3 % – на відкриття власного бізнесу¹⁴².

3. Недотримання трудових прав мігрантів, відсутність їх соціальних гарантій у зв'язку з домінуючим нелегальним працевлаштуванням заробітчани.

Через відсутність легального статусу перебування та офіційного працевлаштування нерегульовані мігранти (частка яких у Польщі складає понад 50 %¹⁴³) опиняються в складному становищі, що перешкоджає їх інтеграції та, за визначенням, позбавляє будь-якої державної підтримки. Слід наголосити, що межа між легальним і нерегульованим статусом мігрантів є дуже тонкою.

По-перше, деякі особи, можуть в'їхати на територію країн ЄС цілком легально, але не встигнути виїхати з країни до завершення

¹⁴¹ *Зовнішня* трудова міграція населення України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/druk/katalog/pracia/ztm.zip>

¹⁴² *Українські заробітчани все частіше переказують гроші «цивілізовано», а не «автобусними переказами»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://goloskarpat.info/blog/suspilstvo/27653.html#ixzz2RqEo83Ll>

¹⁴³ *Міграція в Україні. Факти і цифри* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://iom.org.ua/pdf/Facts&Figures_b5_ua_f.pdf

передбаченого терміну візи. Отже вони втрачають право на законне перебування. Аналогічно неправомірним є перебування власників посвідчення учасників малого прикордонного руху (МПР) поза зоною МПР, що є широковідомого поміж трудових мігрантів у Карпатському євро регіоні.

По-друге, значне поширення незареєстрованої («тіньової») господарської діяльності, в тому числі неофіційної зайнятості, разом з украї обмеженою державною консультаційною допомогою трудовим мігрантам стимулює їх пошук роботи в неформальному секторі.

Проблеми з оформленням правового статусу й нестабільний характер зайнятості зумовлюють низький рівень соціального захисту трудових мігрантів на робочому місці. Відсутність належного соціального захисту й намагання максимізувати свої заробітки призводять до того, що робочий час трудових мігрантів є значно довший за нормативну тривалість робочого часу, встановлену в Україні, а також у країні перебування. Найпоширенішими порушеннями трудових прав українських мігрантів є відсутність оплачуваної відпустки, затримки виплати заробітної плати або виплати її в неповному обсязі, залучення до понаднормової неоплачуваної роботи, неналежні умови праці, які завдають шкоди здоров'ю працівника.

4. Проблеми реінтеграції декласованих мігрантів при поверненні на батьківщину, соціального сирітства, деформації статево-вікової структури населення, руйнування родинних зв'язків і сімейних цінностей.

Відплив молоді спричиняє негативні демографічні наслідки як через руйнацію сімейних відносин, так і через несприятливу для народження й виховання дітей специфіку «мігрантського» способу життя. Ще більш складною сімейною проблемою, яка переростає в соціальну, є виховання дітей мігрантів, залишених в Україні, особливо у випадках тривалої відсутності обох батьків. Як наслідок, Україна стикається з новим видом соціального сирітства, необхідністю брати під державну опіку частину дітей мігрантів. Психологічні травми, яких зазнають діти за умов тривалої розлуки з батьками, а також спричиненого нею розриву родинних зв'язків, призводять до негативного сприйняття реалій та оточення, девіантної поведінки, пошуку притулку в молодіжних кримінальних групах, дитячого алкоголізму, наркоманії, культивування утриманського способу життя серед молодих працездатних людей. Наслідком тривалого розриву сімейних зв'язків дуже часто стає асоціальна поведінка залишеного з дітьми когось із батьків, що часто призводить до алкоголізму, домашнього насильства (у тому числі і сексуального).

Стратегічні орієнтири державної політики в напрямі мінімізації трудової міграції та її негативних наслідків у західних регіонах України передбачати вжиття таких заходів.

1. Створення умов для скорочення виїзду на заробітки за кордон, розвиток організованої й безпечної внутрішньої міграції громадян в інтересах задоволення потреб ринку праці західних регіонів України як альтернативи трудовій міграції та як засобу протидії масовій декваліфікації.

Для врегулювання соціально-трудових відносин і зменшення трудової міграції в західних регіонах України варто сформувати центри зростання завдяки реалізації інвестиційних проектів, що створюють додаткові робочі місця та мають позитивний соціально-економічний ефект.

Вирішення проблем соціально-економічного розвитку транскордонних регіонів, зокрема наявних на ринку праці, є можливим завдяки утворенню нових ринкових форм територіальної організації господарства у вигляді транскордонних кластерів. Вони мають базуватися на інтеграції діяльності суб'єктів підприємництва, розташованих на території суміжних держав, що забезпечує їм додаткові переваги порівняно з відособленим їх функціонуванням. Ці переваги стосуються, зокрема, об'єднання ресурсів у межах кластерів, зростання ефекту від стабільності й довготривалості їх функціонування, розподілу прибутку та інвестування залежно від спільних пріоритетів, раціонального поєднання саморегулювання із взаємовигідною та взаємоузгодженою спільною діяльністю.

У Карпатському євро регіоні за участю західних областей України існують кластерні ініціативи, більшість яких функціонує у сфері туризму (кластер сільського туризму «Оберіг», туристичний кластер «Кам'янець», кластер «ЕКОТУР»). Частково українсько-польське співробітництво здійснюється в будівельному кластері у проекті «Впровадження польських інновацій на основі будівельного кластеру» за підтримки Польсько-Американсько-Української ініціативи про співпрацю (ПАУСІ). Іншим успішним прикладом реалізації кластерної моделі співробітництва України та Польщі є створення й розвиток кластеру авіапромисловості «Авіадолина», фінансованого в межах Програми добросусідства Польща – Білорусь – Україна *Interreg IIIA/Tacis CBC 2004–2006* pp.

2. Розроблення й запровадження сучасних організаційно-правових механізмів стимулювання залучення коштів трудових мігрантів у розвиток підприємництва (кредитна, споживча кооперація, операції з цінними паперами тощо).

Так, у Молдові реалізуються програма *PARE 1+1* (2010–2015 рр.), спрямована на залучення в економіку коштів громадян Молдови, які працюють тимчасово за кордоном, у спосіб їх інтеграції в економіку країни, залучення до прямої або непрямой участі в реалізації економічних проектів. Програма передбачає, що за кожен інвестований лей (національна валюта країни) із зароблених за кордоном коштів молдавські трудові мігранти або їх родичі першого ступеня отримуватимуть 1 лей від уряду за умови, що ці засоби спрямовані на створення або розвиток підприємства з приватним статутним капіталом. Максимальний розмір гранту, що виділяється урядом Молдови на ці цілі, становить 200 тис. леїв (17 тис. дол. США), але в майбутньому він може бути збільшений.

Програма *PARE 1+1* також надає молдавським трудовим мігрантам інформаційну, консультаційну підтримку для розвитку власної справи, інформує, в тому числі за допомогою дипломатичних каналів, про стан справ в економіці, можливості інвестування коштів.

Планується, що реалізація програми *PARE 1+1* дозволить збільшити об'єм інвестицій в національну економіку, створити й розвивати малі підприємства (у тому числі 70 % в сільській місцевості), сприятиме скороченню безробіття та еміграції¹⁴⁴.

Іншим ефективним способом залучення коштів трудових мігрантів у розвиток економіки є емісія спеціальних державних облігацій та їх розповсюдження серед мігрантів. Така практика набула поширення за останні 60 років у понад 20 країнах світу приблизно на суму 50 млрд дол. США, найбільше в Ізраїлі й Індії, де за 60 років залучили майже 40 млрд дол. США. В окремих країнах продаж облігацій для мігрантів здійснюється періодично в межах програм фінансування інфраструктурних проектів (Ізраїль, Бангладеш, Філіппіни), в інших – одноразово для врегулювання платіжного балансу, фінансування державного боргу, реалізації національних програм будівництва соціальної інфраструктури, зруйнованої внаслідок природних катаклізмів¹⁴⁵.

3. Створення інституційної бази для вдосконалення функціонування транскордонного ринку праці з урахуванням тенденцій його кон'юнктури, захисту прав громадян, які працюють за кордоном.

¹⁴⁴ *О Программе по привлечению денежных переводов в экономику «PARE 1+1»* : постановление № 972 от 18.10.2010 г. / Республика Молдова. Правительство [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=336486&lang=2>

¹⁴⁵ *Milking migrants. How poor countries can tap emigrants' savings* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economist.com/node/21526324>

Прикладом ефективної взаємодії державних служб зайнятості, працівників, роботодавців і влади в умовах транскордонного співробітництва є *EURES (European Employment Services – Європейська служба зайнятості)*, що існує як мережа т.зв. транскордонних партнерств співробітництва, спрямованих на полегшення вільного пересування працівників у європейському транскордонному просторі. У ЄС існує понад 20 транскордонних партнерств¹⁴⁶. Партнерства об'єднують державні служби зайнятості, профспілки та організації роботодавців. Транскордонне партнерство *EURES* спрямоване на надання допомоги як працівникам, так і роботодавцям. Метою його створення було зменшення бар'єрів у доступі до інформації щодо наявних вакансій, необхідних рівнів кваліфікації, дефіциту кадрів, що існує в регіоні по інший бік кордону, особливостей податкової системи, умов прийому на роботу, соціальних прав та обов'язків при прийнятті на роботу.

Практика країн ЄС стосовно вдосконалення функціонування транскордонного ринку праці може бути поширена і в Україні. Так, зважаючи на інтенсивний рух робочої сили на українсько-польському кордоні й виходячи з можливостей і перспектив транскордонного співробітництва в межах мережі *EURES*, Львівський міський центр зайнятості з організаціями Підкарпатського воєводства, що працюють у сфері працевлаштування, розпочали роботу над урегулюванням цих процесів у спосіб створення форми партнерства *EURES-T* (партнерство між прикордонними територіями)¹⁴⁷.

4. Боротьбу із соціальною напругою, пов'язаною з трудовою міграцією, психоемоційну й соціальну роботу із сім'ями трудових мігрантів.

В Україні та за кордоном існують приклади ефективної соціальної роботи державних і громадських організацій із сім'ями трудових мігрантів. Так, в Україні у 2009 р. фонд «Нові традиції» у партнерстві з Міжнародною організацією з міграції «Карітас», *La Strada*, Міжнародним кінофестивалем «Молодість», МЗС України реалізував проєкт *ZAROBITCHANY.ORG*, що мав на меті консультаційну підтримку трудових мігрантів і соціальну рекламу. У межах проєкту було ініційовано програму комплексної телефонної інформаційно-консультативної підтримки українських трудових мігрантів, ідентифікації й вирішення кризових ситуацій у телефонному та онлайн-режимі; знято

¹⁴⁶ *EURES* w regionach transgranicznych [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/eures/main.jsp?catId=56&acro=eures&lang=pl>

¹⁴⁷ *Партнерство EURES-T* сприятиме розвитку транскордонних ринків праці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mediastar.net.ua/9390-partnerstvo-eures-t-spriyatime-rozvitku-transkordonnih-rinkv-prac.html>

і поширено цикл коротких документальних фільмів про долі українських трудових мігрантів; організовано кампанію соціальної реклами (поширення візуальної реклами, брошур, роликів, фільмів); організовано серію радіоінтерв'ю (на радіо «Свобода», «Німецька хвиля», «Голос Росії», «Ера FM», «Промінь», «UBR») і тематичних програм на телеканалах («Інтер», «1+1», «УТ-1», «Новий канал», «5-й канал», ICTV).

Соціальну роботу з дітьми трудових мігрантів у багатьох країнах здійснює світова католицька добродійна організація «Карітас Інтернаціоналіс». Регіональні центри цієї організації в Україні – «Карітас Сколе» і «Карітас Івано-Франківськ» – отримали гранти на функціонування соціальних центрів для дітей за перемогу в конкурсі «Психоемоційна та соціальна робота з дітьми трудових мігрантів».

У межах зазначених стратегічних орієнтирів державної політики необхідним є вжиття таких заходів.

1. Підготовка та реалізація пілотних інвестиційних проектів на території найменш соціально й економічно розвинених районів у прикордонних регіонах України (що стане своєрідним «центром зростання», надасть поштовх для розвитку суб'єктів малого підприємництва, суміжних галузей економіки, ринкової інфраструктури, створення нових робочих місць і стимулюватиме економічне зростання регіону).

2. Організація транскордонних промислово-територіальних кластерів, що сприятиме налагодженню ефективної ділової транскордонної співпраці й підвищенню рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств.

3. Розроблення й реалізація державної програми стимулювання інвестування коштів трудових мігрантів в економіку регіону (за зразком програми *PARE 1+1*), що передбачає державне співфінансування інвестиційних проектів, організацію для трудових мігрантів навчальних курсів у сфері підприємництва та безкоштовне надання допомоги при створенні бізнесу, в тому числі безкоштовне розповсюдження інформаційних і допоміжних матеріалів.

4. Долучення до транскордонної мережі *EURES*, метою якої є задоволення потреби в інформації на ринку праці й забезпечення трудової мобільності в транскордонних регіонах; створення за європейським зразком транскордонних партнерства *EURES*, до складу яких входять представники місцевих органів влади, організацій роботодавців і профспілок, служб зайнятості й інших установ, що займаються питаннями зайнятості й професійної підготовки.

5. Укласти міждержавні угоди щодо легалізації та забезпечення соціального захисту, трудових прав українських трудових мігрантів.

6. Створити при дипломатичних установах України за кордоном систему інформаційно-консультаційної допомоги українським трудовим мігрантам у країнах їх перебування.

7. Місцевим органам влади, центрам зайнятості, громадським організаціям співпрацювати із представництвом Міжнародної організації з міграції в Україні (МОМ) щодо активізації реалізації діючої Програми реінтеграції українців, які повертаються в Україну; спільні зусилля цих інституцій скерувати передусім для допомоги колишнім трудовим мігрантам в отриманні медичної та психологічної допомоги, здобутті нової кваліфікації у спосіб професійно-технічних тренінгів чи освітніх курсів, а також в отриманні гідної роботи, започаткування власної справи.

8. Організувати систематичні тренінги для працівників закладів освіти, присвячені особливостям роботи з дітьми трудових мігрантів, до чого долучити громадські організації, реабілітаційні й соціально-психологічні центри, які мають досвід роботи з реінтеграції та соціальної адаптації трудових мігрантів та їхніх дітей.

9. Запровадити масштабну соціальну рекламу, спрямовану на інформування потенційних трудових мігрантів про умови зайнятості та перебування за кордоном, мінімізацію ризиків співпраці з несумлінними роботодавцями, важливість сімейних цінностей і підтримання зв'язків з родичами, які залишилися в Україні (особливо з дітьми), а також про можливості отримання соціального захисту з боку представництв України за кордоном і способи акумуляції заробітків мігрантів та їх спрямування на розвиток економіки, умов інвестування зароблених коштів.

2.4. Тенденції розвитку транскордонної торгівлі в Україні

Після розширення східного кордону ЄС у 2005 р. до кордонів з Україною загострилися проблеми, пов'язані з ефективністю діяльності міжнародних пунктів пропуску (МПП), спричинені значною відмінністю між системою митних органів України та країн ЄС, що негативно відображається на транскордонній торгівлі. Особливої актуальності набула протидія збільшенню обсягів контрабандних потоків у зв'язку з істотною різницею між рівнем цін на підакцизні товари в Україні та країнах-сусідах. У зв'язку із цим **є гостра потреба в організації цивілізованої транскордонної торгівлі на західному кордоні України, наприклад у формі торговельно-логістичних центрів, як це поширено в країнах ЄС.**

Розвиток транскордонної торгівлі в Україні стримує низка проблем.

1. Критично низький рівень організації транскордонної торгівлі, здійснюваної переважно у формі контрабандної й «човникової» торгівлі. Разом з тим недостатнім є використання наявного географічного та економічного потенціалу прикордонних територій, який проявляється в низці аспектів.

Західна частина України є вузловим центром транспортних коридорів Євразійської мережі. Її вигідне геополітичне розташування відкриває можливості для залучення транзитних вантажопотоків, взаємовигідного економічного транскордонного співробітництва із сусідніми державами при транспортно-експедиційному обслуговуванні вантажів, розвитку змішаних (інтермодальних) перевезень.

Територією західних областей України проходять такі транспортні коридори: (1) Берлін – Варшава – Мінськ – Москва – Нижній Новгород (цей коридор складається з модернізованого залізничного маршруту С-Е 20 та автомагістралі Е 20, яка в Польщі переходить в автомагістраль А 2) (2) Берлін – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Жешув – Медика – Львів – Київ (цей коридор складається із залізничного маршруту Е 30 (Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Жешув – Медика – Львів – Рівне – Київ) та автомагістралі Е 40 (Дрезден – Вроцлав – Краків – Жешув – Корчова – Львів), яка на території Польщі переходить в автомагістраль А 4) (3) Київ – Гомель – Вітебськ та відгалуження Мінськ – Вільнюс; (4) Косин – Чоп – Львів – Рівне – Мінськ; (5) міжнародний транспортний коридор Балтійське море – Чорне море (порти Балтійського моря – польські порти Балтійського моря – Дорогуськ – Ягодин – Ковель – Луцьк – Рівне – Тернопіль – порти Чорного моря). До 2013 р. планується завершення будівництва автомагістралі А 4 (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Краків – Жешув – Львів) та швидкісної дороги S19 (Кузніца Бялостоцька – Бялосток – Люблін – Жешув – Барвінек – Кошице – Бухарест).

Діють угоди про малий (місцевий) прикордонний рух України з Польщею, Словаччиною та Угорщиною, які мінімізують негативний вплив вступу цих країн до Шенгенської зони на транскордонне співробітництво, у т.ч. на транскордонну торгівлю.

Зростає інтенсивність транскордонної міграції, що свідчить про збільшення кількості потенційних споживачів на прикордонних територіях (Додаток Б).

Посилилася роль торговельних відносин у транскордонному співробітництві, на відміну від домінуючих у минулому культурного й освітнього компонентів співпраці. У структурі осіб, які перетнули

українсько-польський кордон, в розрізі мети поїздки переважає здійснення покупок – 85–89 % українців і 86–90 % поляків (рис. 2.5).



Рис. 2.5. Динаміка кількості осіб, які перетнули українсько-польський кордон з метою здійснення торгівлі, 2010–2013 р.¹⁴⁸

Основними товарами, що користуються попитом в українців у Польщі, є вироби з м'яса, продукти домогосподарств, предмети оздоблення інтер'єрів, будівельні матеріали, телерадіотовари, запчастини до транспортних засобів. Громадяни Польщі в Україні купують переважно пальне, алкогольні й тютюнові вироби, одяг, взуття, кондитерські вироби, каву, чай, какао та безалкогольні напої. Фактично предметом транскордонної торгівлі є готові вироби, на відміну від міждержавної торгівлі, де, зокрема, в українському експорті до Польщі, переважають продукти низького рівня оброблення.

Можна стверджувати про чільне місце польського виробника на українсько-польському транскордонному ринку. У середньому

¹⁴⁸ *Border* traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

видатки українців, які перетинають кордон у межах малого прикордонного руху, в польському прикордонні в розрахунку на одну особу становлять 617 польських злотих за одну поїздку. При чому загальний обсяг видатків осіб на прикордонних територіях зростає (у 2013 р. він становив 4616,1 млн злотих), що пов'язане передусім зі збільшенням міграційного потоку (рис. 2.6).

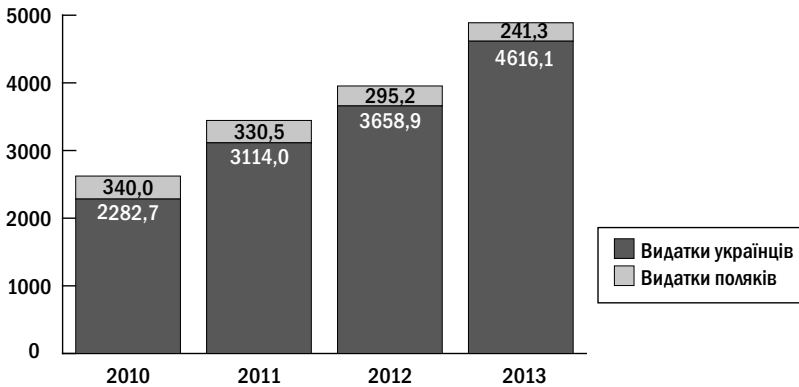


Рис. 2.6. Динаміка обсягу видатків осіб, які перетнули українсько-польський кордон, 2010–2013 рр., млн польських злотих¹⁴⁹

Обсяги українсько-польської транскордонної торгівлі є значними, у 2013 р. вони склали 24,4 % імпорту з Польщі до України та 3,2 % вітчизняного експорту до Польщі (рис. 2.7).

Унаслідок членства України в СОТ створено інституційне підґрунтя для сприяння транскордонній торгівлі.

Відповідно до винятку з режиму найбільшого сприяння (ГАТТ, ст. XXIV:3 (а)) сусіднім країнам можна надавати більші переваги з метою активізації прикордонної торгівлі, застосовуючи т.зв. заходи сприяння торгівлі. У зв'язку із цим, зважаючи на членство України в СОТ, прикордонні регіони можуть отримати додаткові вигоди від більш відкритої торгівлі з прикордонними регіонами сусідніх країн.

¹⁴⁹ *Border traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

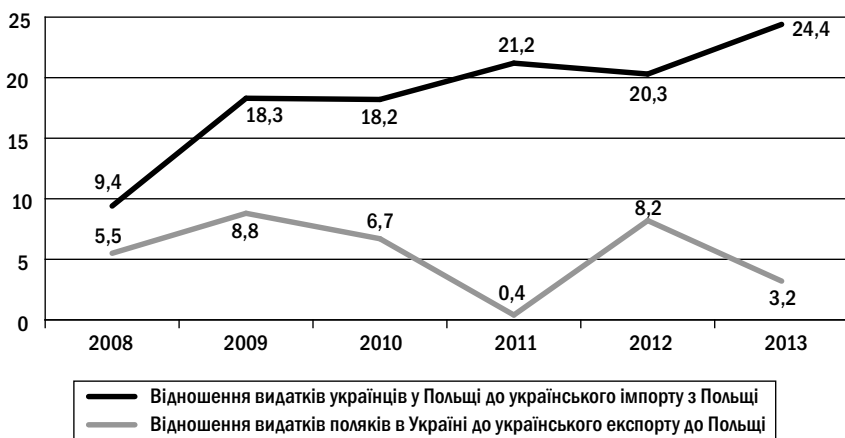


Рис. 2.7. Відношення витратів громадян, які перетнули польсько-український кордон, до обсягів експорту-імпорту України з Польщею, 2008–2013 рр., %¹⁵⁰

2. Високий рівень тінізації транскордонної торгівлі, у тому числі на кордоні України з ЄС, що супроводжується такими загрозами й ризиками:

- зростання рівня тіньового сектору економіки загалом і, як наслідок, економічними збитками для бюджетів України й держав-контрагентів;
- погіршення кон'юнктури внутрішнього споживчого ринку;
- зниження конкурентоспроможності вітчизняних виробників;
- реалізація контрабандних товарів неналежної якості;
- погіршення іміджу України як транзитної держави та ускладнення процесу інтеграції України до ЄС.

Активізація транскордонної контрабандної діяльності пов'язана передусім з відмінностями вітчизняної та європейської акцизної й тарифної політики. Податки на тютюнові вироби в країнах ЄС є значно вищими, ніж в Україні, що створює стимули для здійснення контрабандної діяльності цими товарами. У сфері регулювання цін

¹⁵⁰ *Border traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

на підакцизні товари в Україні існує низка невідповідностей нормам і директивам країн ЄС.

- частка податків у складі ціни підакцизних товарів надто низька, зокрема для середньої пачки сигарет із фільтром частка акцизу й ПДВ в Україні складає 50–67 % і є одним з найнижчих показників у світі, тоді як згідно з Директивою Європейської Комісії частка акцизу у роздрібній ціні сигарет має становити не менше ніж 57 %, а частка всіх податків (акцизу і ПДВ) – не менше ніж 70 %¹⁵¹;

- базою для адвалорного оподаткування в Україні визначено оборот, а в країнах ЄС – максимальна роздрібна ціна (в Україні максимальна роздрібна ціна використовується лише для визначення мінімальних вимог до сумарного акцизу; разом із цим ціна береться не кінцева, а без ПДВ та акцизного збору);

- мінімальні вимоги до сумарного акцизу в Україні встановлено як відсоток, тоді, як у країнах ЄС – у «твердих» сумах, що дозволяє гарантувати певні «тверді» надходження до бюджету (незалежно від ціни);

- в Україні не встановлюються мінімальні роздрібні ціни на сигарети, як у країнах ЄС;

- не застосовується концепція «Найпопулярнішої цінової групи сигарет» (для прикладу, в країнах ЄС у межах цієї концепції найжорсткіші вимоги щодо якості застосовуються саме до цієї групи);

- акцизні норми затверджуються Верховною Радою, а не урядом, як у ЄС.

Значна лібералізація ставок ввізного мита (в результаті чого за період 2005–2010 рр. досягнуто зміни питомої ваги нульової ставки ввізного мита у загальній кількості адвалорних ставок із 31,1 до 38,2 %, а зміни питомої ваги ставок ввізного мита в тарифному коридорі понад 10 % до загальної кількості адвалорних ставок – із 64,5 до 11,1 %¹⁵²) не зняла проблем поширеної в Україні практики маніпуляцій з митною вартістю товарів і контрабандної діяльності. Із посиленням інтенсивності імпорتنих потоків і високим завантаженням органів митного контролю можливо очікувати збільшення зловживань саме у цій сфері.

¹⁵¹ *Гармонізація законодавства України з оподаткування акцизним збором алкогольних та тютюнових виробів у контексті майбутньої Угоди про асоціацію з Європейським Союзом* // Центр адаптації державної служби до стандартів Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.center.gov.ua/docman/download-document.html?gid=1082>

¹⁵² *Митна реформа «Обличчям до людей»* // Державна митна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://reform-club.com.ua/archive_files/CustomreformCustomservice.pptx

Про активізацію контрабандних потоків свідчить значна різниця між показниками щодо обсягів зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання України та країни-контрагента. Так, дані Головного управління статистики Польщі відрізняються від даних Державного комітету статистики України щодо обсягів імпорту товарів з Польщі в Україну на понад мільярд доларів США щороку.

З контрабандою в ЄС борються у спосіб створення торговельно-логістичних центрів у прикордонних зонах. Наприклад, після вступу Польщі та Литви в зону Шенген активізувалася нелегальна торгівля в прикордонних регіонах цих двох держав, спричинена різницею цін на низку споживчих товарів. Так, поляки продавали в Литві продукти харчування, одяг, будівельні матеріали, а литовці в Польщі – підакцизні товари, зокрема алкогольні напої. Створення великого центру дистрибуції в прикордонному м. Маріамполь вирішило цю проблему, оскільки споживачі віддавали перевагу придбанню якісних товарів і високому рівню послуг у цьому центрі на протизвагу стихійній нелегальній торгівлі з відсутністю будь-якого захисту прав споживачів.

3. Складність митних процедур, невідповідність стандартів та якості обслуговування прикордонного руху та експортно-імпорнтних операцій в Україні порівняно зі стандартами ЄС, що становить відчутні перешкоди транскордонному руху товарів між прикордонними регіонами України та ЄС.

За різними оцінками, вартість торговельних процедур складає 4–5 % загальних обсягів торгівлі, що приблизно дорівнює поточному середньому імпорнтному тарифу на виробничі товари в індустриальних країнах (3,8 %) ¹⁵³.

Якість обслуговування прикордонного руху знижена через невідповідність проектної пропускнуої спроможності міжнародних автомобільних пунктів пропуску (МАПП) фактичним показникам та їх перевантаженість. Унаслідок цього автомобільні черги на митних пунктах пропуску сягають подекуди кількох кілометрів, а простій одного автомобіля на кордоні може тривати кілька діб. Сповільнення руху людей і товарів через міжнародні пункти пропуску спричинене недостатньою їх укомплектованістю технічними засобами, яка на українсько-польській ділянці кордону складає 10–55 % (залежно від укомплектованості певним видом технічних засобів) ¹⁵⁴.

¹⁵³ *European Commission, TradeIssues* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.europa.eu.int

¹⁵⁴ *Рахункова палата України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/index>.

4. Невідповідність рівня вітчизняної організації транскордонної торгівлі практиці країн ЄС. Вітчизняні прикордонні стихійні ринки, кіоски й дрібні крамниці часто функціонують без наявності повного пакету дозвільної документації, дотримання санітарних норм, належного рівня якості обслуговування покупців, чим погіршують враження іноземців від перебування в Україні та імідж нашої держави як транзитної країни.

Європейська практика створення торговельно-логістичних центрів поряд з міжнародними пунктами пропуску сприяє збільшенню обсягів транскордонної торгівлі майже втричі та значному зростанню задоволеності споживачів, що спонукало їх до повторного користування послугами цих закладів торгівлі.

Зважаючи на наявні тенденції в розвитку транскордонної торгівлі західних регіонів України, існує об'єктивна необхідність у вжитті заходів зі створення організаційного механізму оптимізації торгівлі та усунення бар'єрів, що стримують її активізацію. Стратегічними орієнтирами державної політики в цьому напрямі мають стати такі.

1. Створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі на західному кордоні України як інструменту ефективного використання економіко-географічного потенціалу прикордонних територій. Особливостями функціонування таких торговельно-логістичних центрів є :

- розташування центру в прикордонній смузі, де діють угоди про малий прикордонний рух, практично ліквідує потребу потенційних споживачів у візі, сприяє розвитку контактів прикордонних громад;
- наявність поряд із центром міжнародних пунктів пропуску і транспортних коридорів забезпечує постійний потік споживачів;
- існує можливість покупок *tax free*, тобто діє система повернення податку на додану вартість;
- інфраструктура безпосередньо в центрі дистрибуції й навколо нього (автозаправні станції, кав'ярні, хостели, готель, центр офісного обслуговування й *tax free*, митні агентства, банки, пункти обміну валюти) активує зайнятість і сприяє підвищенню рівня життя місцевого населення;
- високі стандарти презентації широкого асортименту товарів та умов продажу створюють конкурентну перевагу транскордонному торговельно-логістичному центру порівняно з реалізаторами контрабандної продукції та дрібними торговельними підприємствами, розосередженими вздовж прикордонної смуги;
- виставкові площі для професійної презентації продукції транскордонного регіону, а також умови для реалізації великих контрактів

продажу та отримання товарів активізують підприємницьку, інвестиційну ініціативу.

Подібна організація прикордонної торгівлі існує в Туреччині. Питання прикордонної торгівлі Туреччини із сусідніми країнами регулюються розпорядженням уряду країни та низкою інструкцій. Мета зазначених законодавчих актів – організація прикордонної торгівлі через мережу оптових і роздрібних магазинів у 13 спеціальних центрах, створених на сході, південному сході та півдні країни.

На українсько-польському кордоні створено перший торговельно-логістичний центр *Korczowa Dolina*. Інвестором цього проекту є польська фірма *Korczowa Dolina Sp.*, член Польсько-Української Господарської палати. Центр збудовано на відстані 2,5 км від найбільшого пункту перетину кордону Польщі з Україною в м. Корчова на найдовшій транс'європейській трасі *E40* в зоні малого прикордонного руху. Міжнародна фірма *Global Blue*, яка займається питаннями повернення ПДВ, відкрила власний центр обслуговування на території *Korczowa Dolina*.

2. Протидія нелегальним економічним операціям у транскордонній торгівлі, що передбачає врегулювання вітчизняної акцизної й тарифної політики, відповідно до зобов'язань України в межах майбутньої угоди про асоціацію з Європейським Союзом.

3. Удосконалення роботи органів митної та прикордонної служб у напрямі спрощення контролю й митного огляду товарів.

Застосування в міжнародному пункті пропуску «Краковець – Корчова» системи спрощеного контролю у спосіб розмежування за допомогою турнікетів на українській і польській частинах пункту пропуску смуг зеленого коридору від червоного призвело до того, що час перетину кордону скоротився вдвічі, а кількість подорожніх, які обирають зелений коридор, збільшилася в 1,8 раза.

4. Упровадження системи заходів «сприяння транскордонній торгівлі», до яких належать технічна допомога та обмін інформацією, застосування сучасних митних технологій, у тому числі управління ризиками, спрощена процедура ввезення та реалізації товарів, післяреалізаційний контроль, методи аудиту компаній, зменшення і стандартизація даних, які потрібно зазначати в митних документах. Варто зазначити, що заходи сприяння торгівлі мають місце в угоді про створення ЗВТ з ЄС та є обов'язковими для всіх сторін, оскільки це сприяє лібералізації торгівлі й поглибленій інтеграції. З огляду на це, сприяння торгівлі між Україною та ЄС матиме подвійний макроекономічний ефект: усунення низки негативних наслідків від входження України у ЗВТ, а також активізація транскордонних потоків товарів і капіталу.

Відповідно до зазначених напрямів державної політики з розвитку транскордонної торгівлі важливим є здійснення низки заходів.

1. У межах створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі на західному кордоні України доцільно:

- залучити провідні наукові установи, аналітичні центри та громадські організації до розроблення техніко-економічних обґрунтувань створення торговельно-логістичних центрів;

- здійснити інформаційну підтримку інвестиційних пропозицій у межах створення торговельно-логістичних центрів у спосіб розміщення відповідної інформації на інтернет-сторінках органів місцевого самоврядування, консульств, торгово-промислових палат, а також представити розроблені інвестиційні проекти на щорічному економічному форумі «Польща–Україна»;

- залучити торговельно-промислові палати до пошуку підприємств, які представлятимуть свою продукцію, послуги в торговельно-логістичних центрах;

- при торговельно-логістичних центрах створити транскордонні біржі праці, робота яких буде зорієнтована на узгодження інтересів роботодавців і працівників з відмінних правових систем (української та європейської), кадрову комплектацію інфраструктурних відділів торговельно-логістичного центру, зменшення безробіття в прикордонних регіонах.

2. З метою протидії контрабанді необхідно:

- забезпечити умови для ширшого застосування принципів постаудитконтролю у здійсненні митного контролю та поступового відходу від практики стовідсоткового фізичного огляду товарів під час перетину кордону України;

- Державній митній службі України розробити методичку вибіркової перевірки товаросупровідних і митних документів на основі концепції «червоного / жовтого / зеленого коридорів», яка розподіляє документи згідно з критеріями ризику порушень законодавства.

3. Для розвитку інфраструктури митних постів та їх приведення до стандартів ЄС:

- відкрити додаткові пункти пропуску з відповідним узгодженням із суміжними країнами;

- ініціювати створення спільних митних постів з митними службами суміжних країн задля протидії корупції та економії часу;

- створити на митних постах більшу кількість автомобільних смуг, брокерських митних контор, встановити на всіх пунктах пропуску ваги для зважування автомобілів, рентгеноінтроскопічні

комплекси для контролю транспортних засобів, портативні рівнеміри для визначення рівня рідких вантажів;

- встановити граничні строки щодо очікування перетину кордону громадянами й вантажами та передбачити відповідні адміністративні стягнення за їх порушення;

- забезпечити постійну присутність на митних пунктах пропуску незалежної особи, яка має повноваження розглядати на місці скарги громадян щодо фактів створення умисних перешкод перетину кордону (наприклад, представника Громадської ради при Державній митній службі України, однією з функцій якої є громадський контроль за врахуванням Держмитслужбою пропозицій і зауважень громадськості, а також дотриманням нею нормативно-правових актів, спрямованих на запобігання та протидію корупції);

- встановити відеокамери постійного спостереження на всіх лініях перетину кордону та організувати детальний аналіз отримуваної інформації незалежними особами (наприклад, представниками Громадської ради Адміністрації Державної прикордонної служби України).

4. Для стимулювання транскордонної торговельної діяльності уряду України варто ініціювати вжиття системи заходів «сприяння торгівлі», що передбачає:

- розширення т.зв. білого списку вітчизняних та іноземних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, щодо яких встановлено спрощений порядок застосування процедур митного оформлення у зв'язку з їх попередньою позитивною історією перетину українського кордону. Це доцільно робити Державній митній службі України у тісній співпраці з Радою імпортерів при Кабінеті Міністрів України, Громадською радою при Держмитслужбі, Європейською бізнес-асоціацією, профільними об'єднаннями;

- здійснення постійної взаємодії Державної митної служби України з митними органами зарубіжних країн щодо обміну митною статистикою, отримання своєчасної інформації про факти контрабандного ввезення товарів і довготривалі схеми ухилення від сплати обов'язкових митних платежів;

- запровадження використання єдиного вхідного й вихідного документа при здійсненні експортно-імпортних операцій згідно з міжнародними стандартами.

2.5. Реалізація програм транскордонного співробітництва ЄС в Україні

Зростаюча роль інтеррегіонального й транскордонного співробітництва в політиці ЄС, відображена в розробленні та реалізації транскордонних програм у межах Європейської політики сусідства, змінює архітектуру всього євроінтеграційного простору. У зв'язку з цим розуміння логіки транскордонної регіональної інтеграції на внутрішніх і зовнішніх кордонах ЄС набуває особливої актуальності для аналізу взаємодії України, зокрема західних областей, із сусідніми країнами. Доцільність здійснення такої співпраці обумовлена міграцією населення, трансфером капіталу, технологій, широким розвитком торгівлі, наявністю глобальних екологічних проблем, що в сукупності позбавляє сенсу будь-які спроби державної герметизації. З огляду на Європейську політику сусідства стає актуальним формування нової якості розвитку ТКС України з орієнтиром на європейські інституційні стандарти, норми та принципи, надання нового імпульсу реалізації програм ТКС для всіх регіонів України, що мають спільні кордони з іншими країнами світу.

Транскордонні програми ЄС, які діяли в Україні у 2004–2013 рр., за кількістю країн-учасниць умовно можна поділити на білатеральні (учасниками є дві країни; наприклад, «Румунія – Україна 2004–2006») і мультилатеральні (три і більше країн), з яких виокремимо трилатеральні програми, дія яких поширюється на територію трьох країн. У 2007–2013 рр. усі транскордонні програми, до яких залучена Україна, були мультилатеральними.

Зазначимо, що в країнах ЄС у програмах транскордонного й міжрегіонального співробітництва переважають проекти економічного спрямування: з розвитку транспортної інфраструктури, інформаційних технологій, енергетики, підвищення зайнятості населення та конкурентоспроможності регіонів, обміну знаннями, інноваціями (Додаток В). Особливої ваги набуває поширення практики створення транскордонних проектів з питань забезпечення безпеки кордонів. Попередній досвід країн ЄС знайшов своє певне продовження і в реалізації програм ТКС на території України у 2007–2013 рр., зокрема в пріоритетах відповідних програм.

Програма транскордонного співробітництва Польща – Білорусь – Україна на 2007–2013 роки в межах ЄІСП продовжує та розширює співробітництво на прикордонних територіях трьох країн, започатковане в межах Програми добросусідства *INTERREG IIIA / TACIS*

СВС «Польща – Білорусь – Україна на 2004–2006 роки». Зауважимо, що з-поміж усіх інших транскордонних програм 2007–2013 рр. на неї виділено найбільше індикативних асигнувань (186,201 млн євро). Незважаючи на те, що програма «Польща – Білорусь – Україна 2004–2006» створювала перспективи для розвитку прикордонної інфраструктури, людського капіталу, інституційної співпраці, надані можливості були використані лише частково. Так, із доступних джерел фінансування було залучено 50425,1 тис. євро, що складає 58,7 % запланованих фінансових ресурсів¹⁵⁵. Неповне використання бюджету програми пов'язане з недостатньою поінформованістю потенційних бенефіціарів про можливості залучення таких фінансових ресурсів, зі значною кількістю відхилених через помилки в їх складанні заявок на фінансування транскордонних проектів. Разом з тим трilaterальна транскордонна співпраця між Польщею, Білоруссю та Україною є перспективною, тому після закінчення програми «Польща – Білорусь – Україна 2004–2006» розпочалася реалізація програми «Польща – Білорусь – Україна 2007–2013».

Загальний бюджет зазначеної програми становить 202959 тис. євро (табл. 2.9), з них 186201 тис. євро виділяє фонд Європейської Комісії, а 16758 тис. євро забезпечується у спосіб спільного фінансування транскордонних проектів учасниками програми, що складає 10 % суми, виділеної ЄС. Найбільшу кількість коштів спрямовано на поліпшення якості життя (71687 тис. євро), на підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій – 61446 тис. євро, на інституційну співпрацю та підтримку ініціатив місцевих громад – 51205 тис. євро, на технічну допомогу – 18620 тис. євро.

У Програмі «Польща – Білорусь – Україна 2007–2013» здійснено підписання 117 контрактів про співфінансування проектів, загальна вартість яких становить 174,1 млн євро, з них 74 польсько-українські проекти (107,9 млн євро), 29 – польсько-білоруських (58,5 млн євро), 14 – тристоронніх (7,7 млн євро)¹⁵⁶.

У польсько-українських проектах головний партнер представляє Люблінське воєводство (29 проектів), Підкарпатське (24 проекти), Мазовецьке (2 проекти) та Підляське (1 проект). За впровадження решти 18 польсько-українських проектів відповідає українська сторона. Прикладом успішних українсько-польських транскордонних проектів

¹⁵⁵ *Program sąsiedztwa INTERREG III A / TACIS CBC «Polska – Białoruś – Ukraina 2004–2006»* // Podręcznik wnioskodawcy. – Warszawa., 2005. – 128 s.

¹⁵⁶ Усі контракти у Програмі Транскордонного Співробітництва Польща – Білорусь – Україна підписані [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.pl-by-ua.eu/ua,news,123>

є проект «Музеї без бар'єрів» (співфінансування становить 168,7 тис. євро). «Музеї без бар'єрів» – це коаліція польських та українських музеїв для повноцінного обслуговування неповносправних відвідувачів. У межах цього проекту в регіональному музеї в Стальовій Волі розпочалися новаторські навчання на основі інноваційних освітніх програм для неповносправних осіб. У проекті беруть участь Львівський історичний музей і Національний музей у Львові. Загалом 10 музеїв прикордонних регіонів нададуть можливості особам з обмеженими фізичними й розумовими можливостями ліпше пізнавати твори мистецтва та історичну спадщину.

Таблиця 2.9

**Індикативний план фінансування програми
«Польща – Білорусь – Україна 2007–2013», тис. євро¹⁵⁷**

Пріоритет	Фонд Європейської Комісії	Співфінансування	Загалом про фонду
Підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій	55860	5586	61446
Поліпшення якості життя	65170	6517	71687
Інституційна співпраця й підтримка ініціатив місцевих громад	46550	4655	51205
Технічна допомога	18620	0	18620
Загалом	186201	16758	202959

В Україні почали набувати поширення транскордонні проекти, спрямовані на зміцнення екологічної та енергетичної безпеки регіону. Так, проект «Відновлювальні джерела енергії – метод поліпшення якості навколишнього середовища на території Любачівського повіту та Яворівського району» сприяв зменшенню викидів шкідливих речовин, пов'язаних з виробленням теплової енергії. Любачівський повіт закупив спеціалізоване обладнання для отримання деревини з біомаси для обігрівання будинків комплексу шкіл в Олещицях, а Яворівський район в Україні закупив і встановив сонячні колектори загальною площею 253 м² (для підігріву води в лікарні в м. Новояворівську). Співфінансування проекту становило 408,3 тис. євро.

¹⁵⁷ *Cross-Border Cooperation Programme «Poland – Belarus – Ukraine 2007–2013»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cpe.gov.pl/pliki/127-pl-by-ua-eng-5b1-5d.pdf>

Українська сторона виявила меншу активність у тристоронніх транскордонних проектах. Так, за реалізацію 8 польсько-білорусько-українських проектів відповідають організації з Польщі, 5 – білоруська сторона та за 1 – українська. Прикладом тристороннього транскордонного проекту є проект «Відбудова водного шляху E40 на проміжку Дніпро – Вісла: від стратегії до планування». Цей проект присвячений виконанню аналізу й техніко-економічного обґрунтуванню і відновлення в майбутньому повноти судноплавності водного шляху. Міжнародний водний шлях E40 сприймається як авторами проекту, так і владою трьох країн як шанс на розвантаження руху автотранспорту, скорочення викидів вуглекислого газу в атмосферу й розвиток транскордонного річкового туризму.

Проекти програми прикордонного співробітництва «Чорне море 2007–2013» реалізуються за трьома пріоритетами: (1) підтримка транскордонної співпраці з метою економічного і соціального розвитку; (2) розподіл ресурсів і знань задля охорони й збереження навколишнього середовища; (3) підтримка культурних та освітніх мереж з метою створення спільного культурного середовища. Фінансування цієї програми становить 17306 тис. євро й залучається відповідно до її пріоритетів. Так, на «пріоритет 1» спрямовано 31,8 % загального обсягу бюджету програми (5500,0 тис. євро), «пріоритет 2» – 36,1 % (6250,0 тис. євро), «пріоритет 3» – 22,1 % (3825,4 тис. євро). Крім того, в межах програми передбачається здійснення технічної допомоги прикордонним територіям обсягом 17306 тис. євро¹⁵⁸.

Станом на 31 грудня 2013 р. в межах програми «Чорне море 2007–2013» реалізовувалося 62 проекти, у 40 з яких брали участь українські суб'єкти ТКС. Лише в одному проекті українська сторона була головним партнером¹⁵⁹.

Програма прикордонного співробітництва «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна 2007–2013» базується на зусиллях спільного планування всіх чотирьох країн-учасниць і спрямована на створення рамкового середовища для заходів, що сприятимуть інтенсивному та глибшому соціальному й економічному співробітництву між регіонами України та регіонами країн-членів, що мають спільний кордон. Реалізація програми передбачає вжиття заходів за такими пріоритетами:

¹⁵⁸ *Black Sea Basin : Joint Operational Programme. 2007–2013* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ved.odessa.gov.ua/web_ved/photos/02.07.2009/Black%20Sea.doc

¹⁵⁹ *Grants awarded until 31 of December 2013* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://81.12.208.42/index.php/eng/content/download/19262/511087/file/Grants%20awarded%20until%2031%20of%20December%202013.pdf>

сприяння економічному та соціальному розвитку; поліпшення навколишнього середовища; підвищення ефективності кордону; підтримка співробітництва «люди – людям». Бюджет програми на сім років становить 68638,3 тис. євро (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

**Індикативний план фінансування програми
«Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна 2007–2013»,
тис. євро¹⁶⁰**

Пріоритет	Фонд Європейської Комісії	Співфінансування	Загалом по фонду
Сприяння економічному та соціальному розвитку	10295,7	1029,6	11325,3
Поліпшення навколишнього середовища	17159,6	1716,0	18875,5
Підвищення ефективності кордону	20591,5	2059,1	22650,6
Підтримка співробітництва «люди – людям»	13727,7	0,0	15100,4
Технічна допомога	6863,8	0,0	6863,8
Загальна сума	68638,3	6177,4	74815,7

У межах трьох конкурсів програми «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна 2007–2013» перемогли 45 проектів, аплікантами (основними реципієнтами) або партнерами в яких є суб'єкти Закарпатської області. Загальний бюджет цих проектів становить близько 16 млн євро¹⁶¹. Завдяки зазначеній Програмі вдалося вирішити питання щодо фінансування розбудови пунктів пропуску, які мають важливе економічне значення і для області, і для держави загалом. Зокрема, «Лужанка – Берешурань», що на українсько-угорському кордоні, «Дяково-Халмеу» – на українсько-румунському та «Ужгород – Вишне Немецке» – на українсько-словацькому кордоні. Водночас чимало зроблено у сфері збереження навколишнього середовища, особливо в організації протипаводкових заходів,

¹⁶⁰ Hungary–Slovakia–Romania–Ukraine: ENPI Cross-border Cooperation Programme 2007–2013. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.huskroua-cbc.net/ua>.

¹⁶¹ У рамках двох програм транскордонного співробітництва у Закарпаття за 6 років залучено понад 12 млн євро [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakarpattia.net.ua/News/126399-U-ramkakh-dvokh-program-transkordonnoho-spivrobitnytstva-u-Zakarpattia-za-6-rokiv-zalucheno-ponad-12-mln-ievro>

упровадженні нового управління водними ресурсами й збереженні лісового господарства.

Метою спільної операційної програми «Румунія – Україна – Республіка Молдова 2007–2013» є надання допомоги прикордонним областям у подоланні спільних проблем розвитку, співробітництва й пошуку спільних рішень. Операційна програма надає підтримку розвитку економіки, протистоянню екологічним проблемам і підвищенню їх готовності до надзвичайних ситуацій. Програма також сприяє взаємодії між людьми та громадами, які проживають на прикордонних територіях. Для виконання завдань програма передбачає вжиття низки заходів, що здійснюватимуться в межах визначених пріоритетів: створення більш конкурентоспроможної транскордонної економіки; виклики навколишнього середовища та готовність до надзвичайних ситуацій; співробітництво між людьми. Загальний бюджет програми передбачений на 7 років і становить 138,1 млн євро. Частка Європейської Комісії – 126,72 млн євро, разом з тим у фінансуванні проектів мають взяти участь і держави-партнери (не менше 10 % власних ресурсів), виділивши кошти обсягом близько 11,4 млн євро (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Індикативний план фінансування спільної операційної програми Румунія – Україна – Республіка-Молдова 2007–2013», тис. євро¹⁶²

Пріоритет	Фонд Європейської Комісії	Співфінансування	Загалом по фонду
Створення більш конкурентоспроможної транскордонної економіки	57023,13	5702,313	62725,44
Виклики навколишнього середовища та готовність до надзвичайних ситуацій	44351,32	4435,132	48786,46
Співробітництво між людьми	12671,81	1267,181	13938,99
Технічна допомога	12671,81	0,0	12671,81
Загальна сума	126718,1	11404,63	138122,7

Реалізація спільної операційної програми Румунія – Україна – Республіка Молдова 2007–2013» є дещо недосконалою в організаційному сенсі, наслідком чого є несвоєчасне оголошення інформації про

¹⁶² *Romania – Ukraine – Republic of Moldova : Joint Operational Programme 2007–2013* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ro-ua-md.net/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=99

існуючі конкурси програми, а отже, обмеженість даних про перебіг програми. Так, станом на 01 вересня 2014 р. доступною є лише інформація про результати оцінювання двох конкурсів програми, а саме відібрано 85 проектів, в яких беруть участь українські суб'єкти ТКС, у 25 з яких головним партнером є українська сторона¹⁶³.

Підсумовуючи результати участі українських суб'єктів ТКС у програмах транскордонного співробітництва 2007–2013 рр. (табл. 2.12), зазначимо, що найменш активно українська сторона долучалася до реалізації програми «Чорне море». Це зумовлено відсутністю досвіду здійснення подібних транскордонних проектів у вітчизняних потенційних бенефіціарів, адже трьом іншим транскордонним програмам передували аналогічні програми 2004–2006 рр.

Таблиця 2.12

**Результати участі українських суб'єктів ТКС
у програмах транскордонного співробітництва 2007–2013 рр.¹⁶⁴**

Програма транскордонного співробітництва	Проекти, в яких українська сторона є головним партнером	
	Кількість	Частка, %
Польща – Білорусь – Україна	19	21,1
Румунія – Молдова – Україна	25	27,8
Угорщина – Словаччина – Україна – Румунія	45	50,0
Чорне море	1	1,1
Загалом	90	100,0

Головна відмінність між попередніми системами впровадження та реалізації проектів, які використовувалися для Програм *Phare/Tacis*, і вимогами ЄІСП полягає в тому, що дотепер спільного впровадження на рівні проекту не існувало, а завдання, пов'язані із зовнішнім фінансуванням і впровадженням, виконувалися силами Європейської Комісії. Фінансове управління та контроль першого рівня щодо кожного проекту здійснювалися окремо для грантових контрактів, укладених з румунськими, українськими й молдовськими партнерами. Уся відповідальність перед Європейською Комісією за впровадження цієї

¹⁶³ *Проекти*, які підписали контракти [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ro-ua-md.net/index.php?option=com_content&view=article&id=467&Itemid=346

¹⁶⁴ Розраховано автором на основі даних про реалізовані проекти в межах програм транскордонного співробітництва.

програми ЄІСП та управління нею покладається на Спільний керівний орган (*далі* – СКО), а бенефіціар звітуватиме СКО про свою поточну й фінансову діяльність.

Крім того, нові програми сусідства мають такі характерні особливості: діяльність за певним напрямом програмується на кілька років; програмування здійснюється на рівних умовах і створюються єдині спільні структури для прийняття рішень щодо розвитку співробітництва і на внутрішніх, і на зовнішніх кордонах ЄС, для всіх учасників програм створюється спільний бюджет фінансування проектів, за рахунок інвестиційного компонента програм значна увага приділяється розвитку прикордонної інфраструктури.

2.6. Особливості впровадження інституту транскордонного співробітництва в Україні

На основі загальних положень інституціональної теорії спробуємо зробити певні узагальнення щодо стану розвитку транскордонного співробітництва в Україні, тобто оцінимо процес упровадження Україною інституту транскордонного співробітництва.

Для цього виокремимо чотири блоки, на яких базується інституційна теорія: формальні й неформальні правила здійснення співробітництва та інституції/організації, що забезпечують його функціонування й контролюють виконання правил. Таке дослідження спрямоване на виявлення певних помилок чи хибних кроків, які призводять до парадоксів використання транскордонного співробітництва як ефективного механізму регіональної політики ЄС щодо розвитку транскордонних регіонів у Європі.

Методологічно визначимося з таким.

1. Основою транскордонного співробітництва є процес створення зв'язків і довірливих відносин у прикордонних зонах з метою пошуку рішень для спільних та ідентичних проблем. Варто зазначити, що філософія транскордонного співробітництва полягає в тому, що два суміжні прикордонні регіони співпрацюють уже на стадії розроблення планів і вибору пріоритетів розвитку (а не працюють окремо), а потім узгоджують свої плани розвитку за окремими заходами. Транскордонна співпраця також полягає в тому, щоб у діалозі в усіх сферах життя були задіяні всі соціальні групи населення та адміністративні органи¹⁶⁵.

¹⁶⁵ *Європейська* хартія прикордонних та транскордонних регіонів /в редакції від 01–12–1995, Щецин, єврорегіон Померанія.

2. Транскордонне співробітництво спрямоване на подолання негативних аспектів існування кордонів і наслідків, що виникли на прикордонних територіях через їх розташування на національних окраїнах держав, і має на меті поліпшення умов життя населення. Одним з головних цілей такої співпраці є подолання наявних стереотипів та упереджень по обидва боки кордону; усунення політичних та адміністративних бар'єрів між сусідніми народами; створення господарської, соціальної та культурної інфраструктури, за умови **формування спільних органів, господарюючих суб'єктів, осередків** тощо¹⁶⁶. І якщо роль міжнародного співробітництва регіонів у регіональному розвитку визначається його здатністю до активізації та ефективного використання наявного потенціалу регіонів, то роль транскордонного співробітництва визначається, крім того, ще й **здатністю об'єднання потенційних можливостей для вирішення спільних проблем і завдань просторового розвитку в транскордонному регіоні**.

3. Процес перенесення інститутів, що отримали розвиток в іншому інституціональному середовищі, називається трансплантацією. Будь-який процес трансплантації містить три основні стадії: вибір транспланта та стратегії трансплантації; створення інфраструктури трансплантації, допоміжних і проміжних інститутів; здійснення заходів, що полегшують адаптацію економічних агентів до нового інституту¹⁶⁷.

За вдалої трансплантації протягом відносно короткого періоду відбувається позитивна адаптація інституту до нового інституціонального й культурного середовища: інститут виконує в країні-реципієнті ту саму роль, що й в економіці – донора. Польща, Чехія, Словаччина, Угорщина, Болгарія трансплантували інститут транскордонного співробітництва із Західної Європи й успішно використовують його можливості. Тобто, ці країни за трансплантанта взяли узагальнений досвід країн – членів ЄС (15), використали відповідні методичні рекомендації щодо розвитку ТКС¹⁶⁸, приєдналися до європейських конвенцій, які регулюють регіональний розвиток і транскордонне співробітництво, узгодили відповідне законодавче

¹⁶⁶ *Practical Guide to Cross-border Cooperation* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.aebr.eu/files/publications/lace_guide.en.pdf

¹⁶⁷ Полтерович В. М. Институциональные ловушки и экономические реформы / В. М. Полтерович // Экономика и математические методы. – 1999. – Т. 35. – Вып. 2.

¹⁶⁸ *Practical Guide to Cross-border Cooperation* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.aebr.eu/files/publications/lace_guide.en.pdf

середовище; сформували **єврорегіони** по всьому периметру своїх кордонів (основні структури)¹⁶⁹, створили асоціації прикордонних територій і мережі агенцій регіонального розвитку, а також інші структури як проміжні й допоміжні інституції; підготували фахівців, зокрема для територіальних органів влади (система тренінгів), і розгорнули широку кампанію з висвітлення позитивного досвіду реалізації транскордонних проектів і співробітництва загалом. Таким чином вони успішно подолали всі стадії трансплантації.

Яка ж ситуація спостерігається нині в Україні з процесом впровадження інституту транскордонного співробітництва, який розпочався майже одночасно із країнами ЦСЄ? Нагадаємо, що Полтерович В. М. визначає чотири види дисфункції нових інститутів: 1) атрофія й переродження; 2) активізація альтернативних інститутів та відторгнення; 3) інституційний конфлікт; 4) парадокс передачі¹⁷⁰. Щоб ці дисфункції не виявилися, доцільно чітко уявити стратегію трансплантації і дотримуватися **визначеної технології**, на що ми звертали увагу в 2004 р. На наш погляд, найбільш чітко дисфункція нового інституту виявилася як парадокс передачі. Спробуємо обґрунтувати цю думку.

На початковому етапі формування інституту ТКС Україна також почала використовувати узагальнений досвід ЄС і базуватися на відповідних методичних рекомендаціях¹⁷¹: приєдналася до відповідних конвенцій, прийняла Закон України «Про транскордонне співробітництво», створила на сьогодні десять єврорегіонів. Тобто, єврорегіони, хоча й визначені у згаданому Законі як основна форма транскордонного співробітництва, на практиці ще не є тими основними структурами, що координують спільний розвиток транскордонних регіонів, через які здійснюється фінансування транскордонних проектів, узагальнюється інформація тощо. Це зумовлене тим, що в процесі трансплантації було порушено технологію, тобто допущено неточність в організації єврорегіонів, що нині перечить їх ефективному функціонуванню.

¹⁶⁹ Мікула Н. А. Проблеми трансплантації інституту транскордонного співробітництва в Україні / Н. А. Мікула // Проблеми и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУУАМ : Сб. научн. тр. Донецк–Мариуполь : ДонНУ, 2004. – С. 166–169.

¹⁷⁰ Полтерович В. М. Технология трансплантации экономических институтов // Экономическая наука современной России – 2001. – № 3. – С. 5–9.

¹⁷¹ Practical Guide to Cross-border Cooperation [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.aebr.eu/files/publications/lace_guide.en.pdf

Транскордонне співробітництво – це співпраця передусім територіальних громад, представлених як **державними**, так і **громадськими** організаціями, про що йдеться в Конвенції загальних принципів транскордонного співробітництва (Мадрид, 1983 р.). Саме у зв'язку із цим і почалися неточності. Участь територіальних громад в українських євро регіонах представлена лише **державними** органами влади – обласними державними адміністраціями (хоча формально установчі документи підписувалися обласними радами, але поточну діяльність забезпечують переважно структурні підрозділи облдержадміністрацій). А про участь громадських організацій узагалі не йдеться. Тобто, отримали перший парадокс: замість співпраці територіальних громад маємо, в ліпшому випадку, співпрацю державних органів влади певної території.

Щоб зрозуміти різницю моделей формування євро регіонів «у нас» та «у них», варто детальніше ознайомитися з основними етапами формування євро регіонів у країнах ЄС, особливо в нових його членів.

Територіальні органи влади, громадські організації, інші господарючі суб'єкти створюють **асоціації (об'єднання) місцевих громад прикордонних територій**, на загальних зборах яких приймається рішення про створення євро регіонів. Установчі документи підписуються від імені територіальних органів влади та означеної асоціації. Весь процес можна детально проаналізувати на прикладі формування грецько-болгарського євро регіону «Нестос – Места», заснованого 03 листопада 1997 р. двома асоціаціями прикордонних регіонів Нестос Греції (АПРН) та Места Болгарії (АПРМ)¹⁷². Так, створенню євро регіону передувала транскордонна співпраця на основі підписаної угоди у 1992 р. та організаційна робота зі створення асоціацій прикордонних регіонів.

Асоціація прикордонного регіону Нестос Греції створена влітку 1997 р. представниками 24 органів місцевого самоврядування й державної влади, мерії м. Драма та Спілки жінок. Аналогічно, асоціація прикордонного регіону Места Болгарії створена влітку 1997 р. представниками 15 органів місцевого самоврядування та державної влади, мерії м. Гоце Делчев, асоціації медіа «Пірін», бізнес-центру, агенції регіонального розвитку та Спілки жінок. Офіційно угоду про створення євро регіону підписали мери міст Драма (*GR*) і Гоце Делчев (*BG*), а також президенти асоціацій прикордонних регіонів Нестос та Места.

¹⁷² Мікула Н. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво : монографія / Н. Мікула. – Львів : ІРД НАН України, 2004. – 395 с.

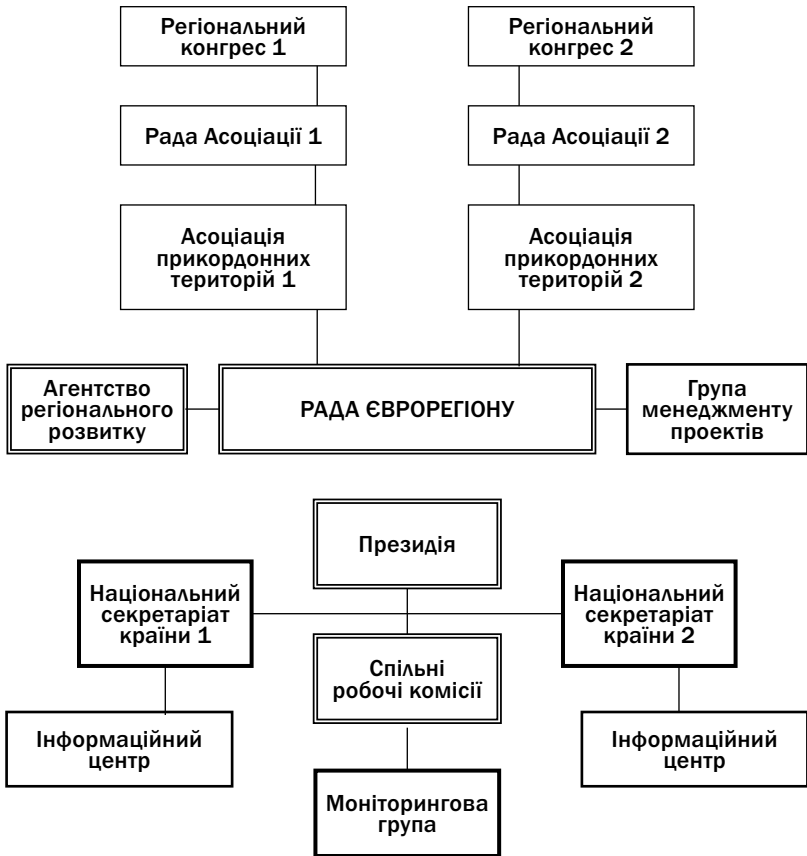


Рис. 2.8. Типова структура єврорегіонів країн ЄС*

*Розроблено автором.

Якими є результати?

1. Насамперед забезпечується широка участь мешканців у транскордонному співробітництві, адже представники кожної із громадських організацій є учасниками ради єврорегіону чи президії, спільних робочих груп тощо (рис. 2.8).

Працюючи в цих єврорегіональних органах, вони повністю володіють інформацією про функціонування єврорегіону і, відповідно, повідомляють її членам своїх громадських організацій або ініціюють розроблення транскордонних проектів. Перехід до такої моделі означає

ще й формування громадянського суспільства, що є дуже важливим для України. На жаль, на сучасному етапі громада фактично керується й часто вирішує питання однієї людини – сільського голови або групи наближених до нього осіб. Відсутність або мала активність наявних громадських організацій (яких дуже мало на території порівняно з іншими країнами) не дають можливості відстоювати інтереси громади.

2. Забезпечується реальна координація транскордонного співробітництва. З огляду на те, що вся діяльність євро регіону спрямована на вирішення спільних та ідентичних проблем транскордонного регіону, то, застосовуючи механізми стратегічного планування **спільного розвитку**, євро регіон стає структурою, яка зв'яже, інтегрує та координує структурою всю співпрацю. Різницю організаційних структур євро регіонів можна побачити порівнявши типові структури євро регіонів ЄС та України (рис. 2.8 та 2.9)¹⁷³.

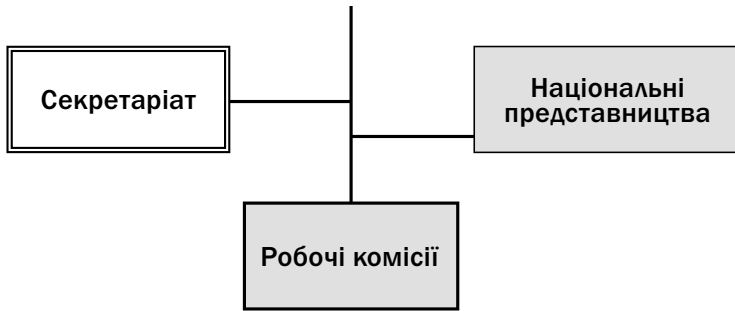


Рис. 2.9. Типова структура євро регіонів за участю областей України

3. Формується система фінансового забезпечення діяльності євро регіонів, зокрема на засадах приватно-державного партнерства. Для регіонів України «слабким» місцем є проблема об'єднання бюджетних і приватних коштів для реалізації спільних, зокрема транскордонних, проектів.

Таким чином, у результаті методологічних неточностей трансплантації євро регіональних структур Україна не отримала очікуваного

¹⁷³ Мікула Н. Транскордонне співробітництво в умовах інтеграційних процесів України / Н. Мікула // Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети : монографія / за ред. З. С. Варналія. – К. : НІСД, 2007, – С. 683–718.

ефекту діяльності єврорегіонів. До речі, таких само неточностей припустилися східні прикордонні регіони Польщі, проте вже з 2000 р. вони почали виправлятися. Нині єврорегіони Польщі є ефективно діючими структурами, що забезпечують функції технічного секретаріату для фонду мікропроектів *Phare* з 2002 р. та продовжують бути тими суб'єктами, через які реалізується регіональна політика ЄС, зокрема у сфері транскордонного співробітництва.

Інший парадокс трансплантації спостерігається в законодавчій сфері. Незважаючи на те, що чинна законодавча база України щодо транскордонного співробітництва достатньою мірою забезпечує можливість використання його потенціалу для розв'язання проблем прикордоння¹⁷⁴, значного доопрацювання потребують **механізми й інструментарій реалізації співробітництва**. Так, 15 березня 2006 р. Кабінетом Міністрів України прийнято Розпорядження «Про Концепцію Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2007–2010 роки» № 149-р, а 27 грудня 2006 р. прийнято Державну програму розвитку транскордонного співробітництва на 2007–2010 роки. Було проведено конкурси з відбору проектів, що потребують державної підтримки (визначено 16 проектів на загальну суму 25 млн грн), проте фактичне фінансування не було відкрите ані у 2007, ані у 2008 роках. Міністерство фінансів під цю Державну програму коштів не виділяє. Упродовж наступних років Державні програми розвитку транскордонного співробітництва не розроблялися, тобто в Україні система планування бюджетних коштів, зокрема щодо транскордонного співробітництва, працює навпаки. Спочатку збирають заявки від регіонів стосовно державної підтримки (передбачено Законом України «Про транскордонне співробітництво»), а далі намагаються в черговому річному Державному бюджеті отримати «рядок» щодо фінансування транскордонних проектів. Поки надходить фактичне фінансування, актуальність заявок втрачається. Тобто доцільно змінити схему виділення коштів: розподіляти лише визначені в Державному бюджеті обсяги фінансування пріоритетного напрямку регіональної політики «Транскордонне співробітництво», тим самим визначаючи, які заявки регіонів та в яких обсягах можуть бути задоволені. Без розроблених та інституційно забезпечених механізмів його реалізації закон України «Про транскордонне співробітництво» не працюватиме.

¹⁷⁴ Мікула Н. Транскордонне співробітництво в умовах інтеграційних процесів України / Н. Мікула // Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети : монографія / за ред. З. С. Варналія. – К. : НІСД, 2007. – С. 683–718.

Парадокси трансплантації інституту транскордонного співробітництва в Україні необхідно виправити найближчим часом, що зумовлено об'єктивними процесами регіонального розвитку й механізмами реалізації регіональної політики ЄС.

Сьогодні існуюче інституційне забезпечення ТКС не формує цілісної багаторівневої системи управління (координації) транскордонним співробітництвом, окремі її елементи працюють неузгоджено, не мають спадковості у вирішенні завдань. Це стосується організаційної структури євро регіонів; участі в роботі структур Ради Європи та міжнародних регіональних організацій; системи інформування населення, всіх зацікавлених і причетних до розвитку ТКС структур. Можливості ТКС у регіональному вимірі необмежені, потрібно бути готовим їх використати.

РОЗДІЛ 3.

ТРАНСКОРДОННА КОНВЕРГЕНЦІЯ ТА ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

3.1. Транскордонна конвергенція прикордонних регіонів України

З підвищенням актуальності забезпечення конкурентоспроможності країн, що розвиваються до рівня економічно розвинених держав зростає важливість наближення політики та механізмів конкурентоспроможності до європейських. Особливо це важливо для України, зважаючи на її євроінтеграційні прагнення. Підписання Договору про Європейський Союз у 1992 році та подальше розширення Об'єднання зумовили необхідність дослідження не просто зближення рівнів соціально-економічного розвитку, а і зближення політики конкурентоспроможності, вивчення механізмів підвищення конкурентоспроможності. Через основну особливість явища конвергенції позитивні зрушення на територіях-партнерах будуть швидко впливати на економічне поживавлення окремих регіонів та країни в цілому. Особливу роль (каталізатора і водночас рушійної сили процесу конвергенції) відіграє транскордонне співробітництво, і саме прикордонні регіони передусім відчуватимуть позитивні аспекти згладжування диференціації у рівні економічного розвитку. Зважаючи на ці тенденції, пропонуємо таке визначення транскордонної конвергенції регіонів¹⁷⁵.

Транскордонна конвергенція регіонів – поступове зближення параметрів суміжних прикордонних регіонів сусідніх країн, яке відбувається в процесі запозичення, відтворення чи формування спільних методів, способів, інструментів підвищення конкурентоспроможності (конвергенція механізмів конкурентоспроможності), що сприяє зменшенню диспропорцій (асиметричності) соціально-економічного розвитку в транскордонному просторі.

¹⁷⁵ *Конвергенція* регіонів у транскордонному просторі/ Н. А. Мікула, Є. Е. Матвєєв, В. В. Толкованов [та ін.]; відп. редактор д.е.н., проф. Н. А. Мікула. – Львів: Інститут регіональних досліджень Національної академії наук України; Львівський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України, 2012. – 368 с.

Виходячи з визначення та основної мети конвергенції – вирівнювання диспропорцій між регіонами та країнами і підтримка слабо-розвинених регіонів¹⁷⁶, можна стверджувати про щільний зв'язок між процесом конвергенції регіонів і підвищенням їх конкурентоспроможності.

Транскордонна конвергенція механізмів конкурентоспроможності – зближення механізмів, які використовуються сусідніми країнами та регіонами цих країн для підвищення конкурентоспроможності в транскордонному просторі; запозичення чи поширення дії наявних механізмів конкурентоспроможності з/на сусідні території; формування спільних механізмів у транскордонному регіоні для набуття останнім конкурентних переваг.

Суттєвим у наведеному визначенні є наголошення на важливості збереження ідентичності регіонів за одночасного зближення механізмів підвищення конкурентоспроможності. М. Енрайт стверджував, що регіони і країни мають значення доти, доки відрізняються детермінанти конкурентних переваг. Навіть якщо відмінності в інституційній організації, смаках, улаштуванні підприємництва, стратегій, місцевої конкуренції тощо буде усунуто, регіони та їх регіональна ідентичність будуть все ще мати важливе значення. Економічний розвиток не може бути відірваним від історії, зокрема місцевої економічної історії¹⁷⁷.

Ключові конкурентні переваги регіонів, зокрема транскордонних, можна згрупувати за такими ознаками.

1. Географічні (вигідне географічне розташування, оптимальна транспортна освоєність території регіону, близькість до економічно розвинених територій).

2. Природні (наявність природних ресурсів, зокрема унікальних, кліматичні умови тощо).

3. Науково-технічні (наявність розвиненого науково-технічного потенціалу, науково-інформаційного середовища).

4. Інноваційні (інноваційний розвиток регіону, наявність інноваційних видів продукції у регіоні, активне міжнародне співробітництво).

5. Соціально-культурні (суспільні цінності, вікова структура населення, доходи, рівень освіти, регіональні міграції населення, культурний потенціал регіону тощо).

¹⁷⁶ *Kiu C.* Регіональна політика Європейського Союзу: стратегічні імперативи для України / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ji.lviv.ua/n23texts/kish.htm.

¹⁷⁷ *Enright, M.* The Geographic Scope of Competitive Advantage: VUGS-congres, Stuck in the Region, changing scales for regional identity: Utre cht. Koninklink Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Vereniging van Utrechtse Geografie Studenten VUGS, 1993.

6. Економічні (валовий регіональний продукт, можливості для створення та функціонування бізнесу у регіоні тощо).

7. Політико-правові (законодавче, антимонопольне регулювання, спеціальні стимули, рівень корумпованості органів влади).

Збільшити перевагу географічного розташування з метою підвищення його конкурентоспроможності на ринку можливо передусім за рахунок розвитку транспортної інфраструктури, що сприятиме збільшенню щільності транспортних шляхів регіону. Наявність обмежених природних ресурсів можна компенсувати ефективним їх видобутком та управлінням використанням, що визначатиметься наявними технологічними можливостями, кон'юнктурою світового та вітчизняного ринків тощо. Таким чином, вплив на чинники (переваги) географічного розташування та природних ресурсів регіону є досить обмеженим, може здійснюватися переважно у напрямі підтримання наявного рівня розвитку та тісно залежить від стану останніх конкурентних переваг, які, відповідно, потребують безперервного та ефективного управління.

Механізми підвищення конкурентоспроможності регіону мають більш-менш стабільні класифікаційні ознаки і, як правило, базуються на належному науково-технічному та організаційному рівні розвитку регіону, високорозвиненому маркетингу та менеджменті, належному фінансово-економічному забезпеченні функціонування регіону, високому рівні кваліфікації робочої сили тощо.

Такими механізмами підвищення конкурентоспроможності транскордонних і прикордонних регіонів, які активно застосовуються у світовій практиці, є актуальними для сучасних глобалізаційних тенденцій та можуть бути застосовані в українських реаліях, є різноманітні форми транскордонного співробітництва (кластери, партнерства, промислові парки, технопарки, проекти, євро регіони та європейські угруповання територіальної співпраці тощо) та маркетинг транскордонних регіонів.

Конвергенція механізмів конкурентоспроможності має особливий зв'язок з поняттям «конвергенція політики». Це поняття з'явилося в 60-х роках ХХ ст., однак набуло особливої популярності лише на початку 90-х років унаслідок світових глобалізаційних та інтеграційних тенденцій. Під «конвергенцією політики» мається на увазі зростання схожості політики різних країн у часі¹⁷⁸.

¹⁷⁸ *Knill Ch.* Introduction: Cross-national policy convergence: concepts, approaches and explanatory factors // *Journal of European Public Policy.* – 2005. – Vol. 12:5. – P. 775–796.

Таким чином, можна стверджувати, що «конвергенція механізмів конкурентоспроможності» є складовою частиною «конвергенції політики». Безсумнівно, з цього випливає, що деякі положення «конвергенції політики» можуть бути адаптовані для застосування в нашому дослідженні.¹⁷⁹

Розглядаючи сутність явища конвергенції механізмів конкурентоспроможності, варто зупинитися на основних мотивах, причинах, які його зумовлюють^{180–181}. Так, конвергенція механізмів конкурентоспроможності може бути спричинена результатом однакових, але незалежних відповідей різних країн на вирішення власних проблем підвищення конкурентоспроможності. (Беннет, Холзінгер та Нілл, Маркусен). Цей спричинюючий механізм обговорювався при обговоренні функціонального, технократичного та технологічного детермінізму (Роуз, Беннетт), кластеризації (Сіммонс і Елкінс), дифузії (Жилардо, Жилларді і Браун) тощо. З іншого боку, конвергенція механізмів конкурентоспроможності, може бути закономірним явищем, результатом виконання вимог міжнародних організацій пристосувати політику конкурентоспроможності країни та механізми її втілення до вимог цих структур з метою подолання асиметрій у політичному і економічному розвитку (Буш та Йоргенз, Холзінгер та Нілл, Маркусен та ін.).

«Нав'язування» виявляється у двох типових випадках: одностороннє нав'язування іншою країною чи міжнародною організацією. Перший випадок характерний для післявоєнної ситуації не поширюється на значну кількість країн та не охоплює тривалий період часу. Другий є більш поширеним і включає більшу кількість країн. Прикладом можуть бути добровільні міжнародні угоди, зокрема на рівні Ради Європи, що може сприяти демократизації у запровадженні заходів, що не мають підтримки в громадян. Деякі вчені зокрема Дімаджіо і Пауелл в цьому аспекті ототожнюють конвергенцію з ізоморфізмом, розглядають цей процес як «результат примусового ізоморфізму внаслідок формального та неформального тиску, що чиниться на організації іншими організаціями, від яких вони залежать». Фінський дослідник організаційних процесів П. Нордін надає таке визначення ізоморфізму: «Ізоморфізм в організаційних дослідженнях розуміється

¹⁷⁹ *Історія економічних учень* : підручн. / Л. Я. Корнійчук, Н. О. Татаренко, А. М. Поручник [та ін.]; за ред. Л. Я. Корнійчука, Н. О. Татаренка. – К. : КНЕУ, 1999. – 564 с.

¹⁸⁰ *Holzinger K. Causes and conditions of cross-national policy convergence* / K. Holzinger, C. Knill // *Journal of European Public Policy*. – 2005. – Vol. 12:5. – P. 775–796.

¹⁸¹ *Drezner D. W. Globalization and policy convergence* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.danieldrezner.com/research/policyconvergence.pdf>

як обмежувальний процес, що змушує одну структурну одиницю відображати риси інших одиниць, що зіштовхуються з подібними до неї умовами середовища»¹⁸², тобто являє собою не зближення, а заміщення.

На нашу думку, ключовою особливістю конвергенції є сприяння гармонізації політики, пошуку оптимуму за збереження регіональних особливостей, натомість ізоморфізм передбачає примусове заміщення певних особливостей регіонів. Так, американська дослідниця з Гарвардського університету Б. Сіммонс характеризує ізоморфізм як «примусову гармонізацію», що призводить до впровадження більш жорстких регуляторних норм і правил.

1. Гармонізації національних політик відповідно до міжнародного чи наднаціонального права (Буш та Йоргенс, Дрезнер, Холзінгер та Нілл, Маркусен). Міжнародна гармонізація, а в більш широкому розумінні міжнародне співробітництво, передбачає зменшення незалежності у прийнятті рішень щодо окремих суспільних проблем з метою спільного їх вирішення в межах міжнародних організацій. Однак відповідно до визначення Доловіца і Марша участь у різноманітних міжнародних організаціях є добровільним вибором окремих держав, тобто міжнародну гармонізацію можна інтерпретувати як «договірний трансфер».

2. Посилення економічної інтеграції європейських і світових ринків призводить до коригування політики конкурентоспроможності, що своєю чергою зумовлюватиме зближення її механізмів (Дрезнер, Холзінгер та Нілл). Зі зростанням інтеграції європейського та світового ринків, скасуванням національних бар'єрів у торгівлі, міжнародній мобільності товарів, робочої сили та капіталу посилюється конкурентний тиск на держави та її регіони, особливо прикордонні, що зумовлює необхідність перебудувати внутрішні нормативи ринку з метою попередження обмеження конкурентоспроможності вітчизняних галузей.

3. Транснаціональних і транскордонних зв'язків на основі безперервної комунікації та обміну інформацією між країнами та окремими регіонами веде до конвергенції (Елбрехт та Артс, Буш та Йоргенс, Холзінгер та Нілл, Маркусен). На відміну від інших чинників основною причиною конвергенції є не політичний чи конкурентний тиск і не правові зобов'язання, а безпосередні тісні зв'язки між країнами та їх окремими регіонами, комунікації між ними. Таким чином, зближення є природним процесом.

¹⁸² Яковлев М. В. Інституційний ізоморфізм і гармонізація регіонального економіко-політичного простору / М. В. Яковлев, О. О. Валинкін [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.confcontact.com/2008dec/4_yakovlev.htm

Зупинимось детальніше на останньому чиннику як такому, що найбільше сприяє конвергенції транскордонних регіонів. Усі інші причини зумовлюються переважно на вищому – національному – рівні та залежать від конкурентної політики держави в цілому, тоді як у транскордонному просторі конвергенція зумовлюється комунікаціями, потребами у вирішенні спільних завдань, проблем.

Розглянемо комунікаційні причини конвергенції, головні стимули та реакцію економіки регіону на її застосування:

- використання аналогічних механізмів, досвіду підвищення конкурентоспроможності в регіонах-сусідах. Вивченню підлягає політика конкурентоспроможності в цілому (успішні та провальні механізми підвищення конкурентоспроможності), робляться висновки щодо перспектив функціонування цих механізмів у регіоні;

- спільне вирішення проблем. На відміну від попереднього механізму конвергенція не є результатом лише одностороннього трансферу досвіду з одного регіону до іншого, а передбачає двох- чи багатостороннє визначення проблем і механізмів їх вирішення, що має особливе значення в транскордонному співробітництві;

- промоція міжнародної політики в напрямі підвищення конкурентоспроможності. Проводиться міжнародними організаціями з допомогою необов'язкових міжнародних угод та пропозицій, що стимулюють бенчмаркінг. Міжнародні організації, такі як Європейський союз (ЄС) та Світовий банк, а також неурядові організації і транснаціональні організації відіграють важливу роль у цьому процесі, постійно шукаючи нові ефективні механізми підвищення конкурентоспроможності, поширюючи успішний досвід у цій сфері. Коли одна з країн приймає умови певної міжнародної угоди, транскордонне співробітництво зумовлює важливість корегування політики конкурентоспроможності іншої прикордонної території, наближуючи її до відповідної політики суміжної;

- наслідування моделей політики. Конвергенція в результаті наслідування має на увазі просте копіювання політики, прийнятої в інших країнах, а не пошук ефективного вирішення власних проблем.

Проаналізовані ключові чинники і мотиви конвергенції механізмів конкурентоспроможності та зазначені можливі механізми конкурентоспроможності (різноманітні форми транскордонного співробітництва та маркетинг транскордонних регіонів) визначають напрями подальших наукових досліджень щодо пошуку найбільш ефективних саме для України форм конвергенції до економічно розвинених країн. Зближення при цьому може відбуватися внаслідок кожної з вищезазначених причин, яка не буде перешкоджати збереженню регіональної та національної ідентичності.

Таблиця 3.1

Класифікація чинників впливу на процеси конвергенції*

Критерії	Чинники															
	Рівень інтенсивності зв'язків	Бар'єрна функція кордону	Частота зміни влади	Відмінності в правовому середовищі	Розвиток інфраструктури	Умовне подвійне громадянство	Зовнішня фінансова допомога	Державна регіональна політика	Стратегії розвитку держав	Нааявність спільних стратегій	Зовнішні впливи	Рівень розвитку	Рівень поінформованості	Рівень креативності	Етнічно-культурний чинник	Спільне історичне минуле
за механізмами впливу:																
адміністративні		+	+	+		+		+	+	+	+				+	+
економічні	+	+			+	+	+		+	+	+	+				+
інформаційні	+		+				+	+	+	+	+	+			+	+
за сутністю механізму:																
організаційний	+	+		+	+			+	+	+			+		+	+
фінансовий	+	+					+	+	+		+		+			
правовий	+	+		+	+		+	+	+	+		+		+		
фізичний	+	+			+										+	
інформаційний	+				+			+	+	+		+	+	+	+	+
за способом впливу:																
прямі		+	+	+	+	+	+	+	+	+		+				+
непрямі	+	+		+		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
за відношенням впливу:																
зовнішні		+		+	+		+	+	+	+	+		+			
внутрішні			+	+	+	+				+		+	+	+	+	+
за видами суб'єктів впливу:																
влада	+	+	+	+			+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
підприємства	+			+	+		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
фізичні особи	+			+	+	+					+		+	+		+
за терміном впливу:																
довгострокові		+		+	+	+	+	+	+	+					+	+
короткострокові			+		+		+				+				+	
миттєві					+						+			+		
поточні	+	+			+	+	+				+	+	+	+	+	+
за масштабом впливу:																
системні		+	+	+	+		+	+	+		+	+	+	+	+	+
секторальні		+		+	+		+	+		+	+	+			+	+
об'єктні				+	+	+					+		+			+

* Розроблено автором.

Зменшення диспропорцій розвитку суміжних прикордонних територій сусідніх країн значною мірою зумовлюється дією низки чинників, вплив яких може пришвидшувати процеси конвергенції чи гальмувати їх, або водночас мати як позитивне, так і негативне значення. Розуміння механізмів впливу різноманітних чинників і своєчасне намагання нівелювати їх негативну дію є важливим і необхідним моментом для прийняття обґрунтованих рішень у сфері розвитку транскордонного співробітництва і в процесах конвергенції.

Загалом до чинників впливу на транскордонну конвергенцію можна віднести: рівень інтенсивності зв'язків суб'єктів і учасників ТКС; бар'єрну функцію кордону; частоту зміни територіальної влади та її спадковість; відмінності правового середовища ТКС; рівень розвитку інфраструктури ТКС; креативність людей; умовне подвійне громадянство (карта поляка, угорця, румуна); етнічно-культурні чинники; спільне історичне минуле; зовнішню фінансову допомогу; стратегії розвитку держав; державні регіональні політики; наявність спільних стратегій і програм; суб'єктивні чинники; зовнішні впливи; рівень соціально-економічного та екологічного розвитку регіонів; рівень поінформованості тощо.

З огляду на мету конвергенції, яка передбачає нівелювання асиметрії життєвого рівня мешканців прикордоння, доцільно згрупувати всі чинники за наступними критеріями: за механізмами впливу: адміністративні, економічні чи інформаційні; за сутністю механізму: організаційний, фінансовий, правовий, фізичний, інформаційний; за способом впливу: прямі і непрямі; за відношенням впливу: зовнішні і внутрішні; за видами суб'єктів впливу: влада, підприємства і фізичні особи; за терміном впливу: довгострокові, короткострокові, миттєві, поточні; за масштабом впливу: системні, секторальні й об'єктні (табл.3.1.).

Розглянемо детальніше дію і вплив наведених чинників на процеси транскордонної конвергенції конкурентоспроможності регіонів¹⁸³.

Рівень інтенсивності зв'язків суб'єктів і учасників ТКС – це чинник, який може впливати на транскордонну конвергенцію як позитивно, так негативно. Високий рівень інтенсивності зв'язків, результатом яких є значні обсяги прикордонної торгівлі, взаємних інвестицій, динаміка туристичних, культурних чи науково-освітніх обмінів тощо

¹⁸³ *Конвергенція* регіонів у транскордонному просторі / Н. А. Мікула, Є. Е. Матвеев, В. В. Толкованов [та ін.]; відп. ред. д.е.н., проф. Н. А. Мікула. – Львів : Інститут регіональних досліджень Національної академії наук України, Львівський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України, 2012. – 368 с.

свідчать про можливість суб'єктів та учасників значною мірою використовувати потенціал транскордонного регіону для вирішення спільних та ідентичних проблем. З іншого боку, висока інтенсивність зв'язків може свідчити про перетікання ресурсного потенціалу у більш розвинуте середовище, де його продуктивність є вищою, тобто де він є більш конкурентоспроможним. Це насамперед стосується людського та фінансового капіталу, висока мобільність яких при певних міграційних політиках держав чи за їх відсутності зумовлює односторонній вплив ресурсів.

Так, запровадження карти поляка, угорця чи сприяння румунської сторони щодо отримання українськими румунами паспорта громадянина Румунії (паспорта громадянина ЄС) сприяє переселенню активного людського капіталу, переважно висококваліфікованого, у середовище з вищою продуктивністю праці. Таким чином ми підійшли до другого чинника, який визначаємо як **умовне подвійне громадянство (карта поляка, угорця, паспорт румуна, росіянина)**. Така ситуація є наслідком відповідних міграційних політик сусідніх держав, і це дослідження не зважає на чинник правомірності таких дій, а лише констатує їх наявність і наслідки. Проте боротися з впливом ресурсного потенціалу слід не у спосіб заборон чи покарань, а через обґрунтовані управлінські рішення чи застосування відповідних механізмів щодо створення конкурентоспроможного середовища на своїй території.

Спільне історичне минуле як чинник конвергенції має значний вплив, який створює хороше підґрунтя для об'єднання зусиль сторін транскордонного співробітництва з метою забезпечення високого рівня соціально-економічного та екологічного розвитку власних прикордонних територій і транскордонного регіону загалом. Водночас слід нівелювати всі негативні вияви спільного історичного минулого, які переважно є наслідком минулих конфліктних ситуацій, у т.ч. воєнних дій.

Спільне історичне минуле зумовило також те, що в прикордонні проживають національні меншини сусідніх країн. Кожна країна допомагає своїм національним меншинам, створюючи хороші умови перетину кордону, надання різноманітних пільг, у т.ч. умовно подвійне громадянство. Так, наприклад, пріоритетним напрямом в українсько-угорських двосторонніх відносинах є забезпечення прав національних меншин, торгово-економічне співробітництво та прикордонна співпраця. Такий підхід впливає з основної засади угорської зовнішньополітичної концепції про захист прав угорців у всьому світі. Ці засади втілюються на практиці реалізацією рішень створеної Міжурядової українсько-угорської комісії з питань забезпечення прав національних меншин, що сприяє розвитку транскордонного співробітництва обох

територій. Таким чином, можна визначити наступний чинник, який впливає на транскордонну конвергенцію конкурентоспроможності регіонів, – наявність чи відсутність **відповідних державних політик сторін**. Аналіз цього чинника вказує, чи оцінюється ситуація, що склалася у прикордонні, чи вживаються аналогічні чи запобіжні заходи щодо політик сусідніх держав, чи не зменшується конкурентоспроможність вітчизняних територій у транскордонному просторі та глобальному середовищі тощо.

Прикордонні території є одним із пріоритетних об'єктів реалізації регіональної політики ЄС та, відповідно, регіональних політик сусідніх з Україною країн. Аналіз їх реалізації виявив чітке бачення напрямів розвитку суміжних прикордонних територій щодо підвищення їх конкурентоспроможності й забезпечення сталого соціально-економічного та екологічного розвитку. Тобто важливими чинниками, що впливають на процеси транскордонної конвергенції механізмів конкурентоспроможності, є **наявність чи відсутність державних регіональних політик країн** щодо розвитку прикордонних територій і транскордонного співробітництва. Останнє вказує також на можливість розроблення **спільних політик соціально-економічного та екологічного розвитку транскордонних регіонів**, які передбачають об'єднання зусиль для вирішення спільних та ідентичних проблем.

Бар'єрна функція кордону – різні обмеження (візовий режим, часта зміна правил, закриття кордонів, різного роду перевірки тощо), які мають на меті перешкоджати ввезенню в країну або регіон «небажаного» та обмежувати вивезення «цінного». Відповідно до функцій кордону прикордонні території також набувають специфічних рис в інтеграційному процесі, завдяки яким вони забезпечують взаємне пристосування господарських механізмів. Такі специфічні риси виявляються насамперед у наявності прикордонної інфраструктури і відповідному розміщенні на території суб'єктів господарювання, у пропускній здатності інфраструктури тощо. Під впливом інтеграційних процесів бар'єрні функції кордонів переносяться на зовнішні кордони інтеграційних утворень. Внутрішні кордони стають прозорими, що дає можливість вільного спілкування як прикордонних, так і загальнодержавних спільнот. Скасовуються прикордонні бар'єри для руху товарів, капіталу, робочої сили, уніфікується нормативно-правова база господарської діяльності. Проте змінюються вимоги щодо облаштування та функціонування зовнішнього кордону інтеграційних утворень. Така ситуація склалася в Україні з сусідніми країнами – членами ЄС, які повернули візовий режим, змінили облаштування своїх пунктів перепуску тощо. Вимоги щодо облаштування і функціонування кордону

і пунктів перепуску змінилися не лише для західних областей України, які безпосередньо межують з країнами ЄС, а й до всього периметру державного кордону України, що пов'язано з контролем над контрабандними потоками та нелегальною міграцією. Усе зазначене впливає на рівень транскордонної конвергенції механізмів конкурентоспроможності, оскільки ускладнює, наприклад, застосування таких нових форм ТКС, як транскордонні промислові зони та парки, транскордонні кластери тощо, функціонування яких забезпечує конкурентоспроможність транскордонного регіону.

Часта зміна територіальної влади та її спадковість – один з важливих чинників впливу на конвергенцію транскордонних регіонів. Усі регіональні економічні чи соціальні проблеми добре відомі насамперед територіальній владі. Тому двостороннє співробітництво прикордонних територій протягом років може позначатися значними досягненнями, розвитком добросусідських відносин та широким співробітництвом на багатосторонній основі. Такі зв'язки стають збалансованими, визначаються спільні зовнішньополітичні цілі обох країн, що створює міцну базу для подальшого розширення співпраці на основі взаємного врахування інтересів, успішно реалізуються домовленості, досягнені за результатами систематичних зустрічей. Усе це дозволяє стверджувати про стабільний розвиток відносин, які стають основою тісного співробітництва на тривалу перспективу.

Нестабільна політична ситуація в Україні, що склалася з моменту здобуття незалежності, зумовлює часту зміну як регіональної політики, у т.ч. у сфері транскордонного співробітництва, так і до частой зміни керівного складу центральної влади, а значить, призводить до змін у структурі територіальних органів влади, втрати напрацьовань попередньої влади, зміни курсу щодо розвитку транскордонного співробітництва, а відповідно, зміни всіх застосовуваних механізмів забезпечення конкурентоспроможності в прикордонних регіонах.

Відмінності правового середовища ТКС. Особливу увагу в дослідженні чинників впливу на транскордонну конвергенцію варто приділити відмінностям нормативно-правової бази країн-сусідів. Для України це питання є особливо важливим, оскільки, досліджуючи можливість розвитку ТКС нашої держави, постійно стикаємося з проблемою невідповідності нашого правового середовища вимогам європейської та світової практики, недостатньої його уніфікації для розвитку ринкових відносин, що породжує неоднакові правові умови функціонування вітчизняних основних акторів на ринку та численну кількість втрачених можливостей для залучення прямих іноземних інвестицій. Особливо це стосується розвитку нових форм транскордонного

співробітництва та залучення коштів в межах міжнародної технічної допомоги, зокрема за програмами Європейського інструменту сусідства та партнерства. Надзвичайно важливим є удосконалення українського законодавства у сфері прав інтелектуальної власності, трудових відносин, санітарних та фітосанітарних вимог, охорони навколишнього середовища, запобігання відмиванню грошей тощо. Україна потребує значної технічної допомоги щодо врегулювання питань недосконалості та невідповідності нашого законодавства світовим стандартам, в тому числі важливим є обмін експертами, організація семінарів, тренінги.

Рівень розвитку інфраструктури ТКС. Безпосередній вплив на конвергенцію транскордонних регіонів справляє розбудова інфраструктури транскордонного співробітництва, зокрема наявність достатньої кількості пунктів перепуску через кордон та якість під'їзних шляхів до них, наявність логістичних центрів і складської інфраструктури, суб'єктів сервісного обслуговування транзитних потоків. Важливе значення мають діяльність єврорегіонів та інших нових форм транскордонного співробітництва, агенцій регіонального розвитку, бізнес-інкубаторів, що сприяють зближенню прикордонних регіонів, зокрема займаються розробленням і реалізацією транскордонних проєктів. Переваги розвитку інфраструктури ТКС є очевидними: розширення торгівлі, скорочення логістичних витрат, зниження рівня бідності, поширення та обмін знаннями, трансфер технологій, збільшення культурного капіталу, стимулювання розвитку тощо. Водночас забезпечення високого рівня розвитку інфраструктури вимагає стратегічного бачення регіональної інтеграції та соціально-економічного розвитку, політичної підтримки на національному та регіональному рівнях та ефективної співпраці та координування між цими рівнями влади, а також значного та вчасного фінансування. Крім цього, важливим є також залучення фінансів сусідніх країн, а також міжнародної фінансової допомоги, зокрема за проєктами Європейського Союзу. Розвиток інфраструктури ТКС також вимагає правової та регуляторної гармонізації та стандартизації правил і процедур. На жаль, наразі в Україні існує значна кількість бар'єрів на шляху розбудови та підтримки інфраструктури ТКС, у тому числі відсутність ефективної співпраці між центральним і регіональним рівнями влади та відмінності правового середовища нашої держави та сусідніх країн. Їх усунення могло б стати ключовим елементом ефективного зближення транскордонних регіонів за участю України.

Креативність людей. Конвергенція транскордонних регіонів, а також конвергенція механізмів конкурентоспроможності значно залежить від здатності населення суміжних держав та передусім представників

центральної та регіональної влади продукувати та ефективно реалізувати нові креативні ідеї. В умовах глобалізації та інформатизації відкриваються нові можливості застосування різноманітних механізмів підвищення конкурентоспроможності, зокрема використання творчого потенціалу мешканців прикордоння. Більшість з них не очікувала допомоги від держави, розпочинали власні справи, використовуючи досвід сусідів з більш розвинених середовищ. Велике значення для зближення регіонів і застосування подібних механізмів дає здатність людей постійно змінюватися, застосовувати навички, набуті під час вирішення однієї проблеми, до вирішення іншої, бачити об'єкт під новим кутом зору, відходити від стандартного й традиційного бачення окремих проблем, швидко пристосовуватися та експериментувати, легко відмовлятися від нерезультативних ідей та швидко приймати відповідні рішення.

Етнічно-культурний чинник впливу на транскордонну конвергенцію механізмів конкурентоспроможності виявляється насамперед через етнічно-культурну конвергенцію (розвиток спільних рис двох або більше культур у результаті дифузії паралельного розвитку), а також в процесі довготривалого спільного проживання на одній території та різноманітної господарської, торгово-економічної, родинно-сімейної та іншої діяльності.

Чинниками історичної та етнічно-культурної конвергенції є:

- пам'ять – як суспільна властивість поєднує у собі шари історичної, політичної, етнічної, культурної пам'ятей (спадщини), офіційні та неофіційні їх елементи, групові та індивідуальні спогади; у результаті таких складних нашарувань виявляється (конвергентний або дивергентний) характер політичної свідомості суспільства, його психологія, групова та індивідуальна ідентичність, політична культура державних влад та політичний досвід;
- ментальність сповідує передусім самоідентифікацію особистості через етнічно-культурні цінності, зближення та діалогізацію;
- конвергенція культур, чинник культурних змін як умова і наслідок при формуванні відкритого суспільства;
- транспарентність (політична культура держадміністрацій);
- конвергенція громадського (практичного) буття. У результаті взаємодії географічної, демографічної, економічної, політичної, духовної сфер суспільства виникає конвергенція громадського (практичного) буття, яке є способом громадського виробництва, тобто виробництва людей, матеріальних благ, порядку тощо.

На сьогоднішній день можна констатувати, що завдяки традиційній відкритості суспільства прикордонного регіону етнокультурна конвергенція та етнокультурні контакти відбуваються достатньо

активно. Культурна конвергенція сприяє збереженню і збагаченню загальнолюдської та національних культур, а також досягненню стійкості, стабільності, рівноваги їх розвитку.

Зовнішня фінансова допомога. Доступ до коштів зовнішньої фінансової допомоги, зокрема Програми Європейського інструменту сусідства та партнерства, спрямованих на реалізацію спільних для регіонів суміжних країн проектів для вирішення місцевих проблем, сприяє конвергенції регіонів та одночасно є спільним механізмом забезпечення конкурентоспроможності транскордонного регіону. Особливої ваги для зближення регіонів набуває умова рівноправного статусу країн-учасниць на програмному та проектному рівнях. Проте суттєвими перешкодами залучення фінансової допомоги для забезпечення ефективної співпраці і зближення чи використання спільних механізмів підвищення конкурентоспроможності транскордонних регіонів є недосконалість національного законодавства та нормативної бази щодо реалізації транскордонних проектів, умов співфінансування, недостатній кваліфікаційний рівень учасників та низький рівень менеджменту програмно-проектного процесу, а також слабка поінформованість населення щодо можливостей зовнішньої допомоги.

Таким чином, наступним важливим чинником транскордонної конвергенції механізмів конкурентоспроможності є **рівень поінформованості населення** щодо можливостей транскордонного співробітництва, функціонування його нових форм (транскордонних кластерів, транскордонних промислових зон і парків, транскордонних партнерств тощо), соціально-економічного розвитку транскордонного регіону загалом.

Зовнішні впливи. Аналізуючи процеси становлення і розвитку транскордонного співробітництва в Україні, можна побачити його значну залежність від зовнішніх впливів. Так, основні засади розвитку транскордонного співробітництва були розглянуті Радою Європи і відповідно прописані в Мадридській конвенції і Додатках до неї. Ратифікація цієї Конвенції Україною у 1993 році була результатом зовнішнього впливу. Ефективність єврорегіональної співпраці в країнах ЄС зумовила розвиток інституту єврорегіонів в Україні, адаптація та прийняття відповідного законодавства також супроводжувалися зовнішнім впливом. Проблеми транскордонної конвергенції механізмів конкурентоспроможності регіонів також розглядалися на тлі значних позитивних досягнень суміжних країн на інших ділянках їх державних кордонів. Так, угорсько-австрійський досвід створення транскордонних промислових зон, німецько-польський досвід функціонування логістично-дистрибуційних центрів перенесені на кордони з Україною.

Рівень соціально-економічного та екологічного розвитку регіонів як чинник конвергенції механізмів безпосередньо залежить від диференціації прикордонних районів транскордонного регіону.

Як випливає з вищевикладеного, всі чинники впливу на транскордонну конвергенцію механізмів конкурентоспроможності регіонів взаємопов'язані й мають причинно-наслідкові зв'язки (рис. 3.1.).

Чинники розвитку ТКС можуть мати різні наслідки в різні історичні періоди або ж на різних ділянках кордону країни, що значно обумовлюється зовнішньою політикою держави-сусіда, досвідом транскордонної співпраці тощо. Так, спостерігаються певні відмінності в дії чинників ТКС на західному кордоні України – з країнами – членами ЄС – та північно-східному – з Білоруссю та Росією (табл. 3.2).

Інтенсивність зв'язків суб'єктів і учасників ТКС на західному кордоні України більш чітко виявляється в різних секторах суспільно-економічного життя (транскордонній торгівлі, транскордонному туризмі, транскордонній трудовій міграції, освітньо-культурних зв'язках), у той час як на кордоні з Росією домінує транскордонна трудова міграція. Причому транскордонна трудова міграція в країни ЄС та в Білорусь і Росію має відмінності залежно від сфери працевлаштування. У Білорусі та Росії українські транскордонні мігранти переважно зайняті в будівництві. Транскордонні мігранти із західних областей залучаються до сезонних сільськогосподарських робіт у Польщі. Поширеним є працевлаштування мігрантів у сфері освіти (в Польщі), охорони здоров'я (в Словаччині), ІТ (в Польщі та Угорщині).

Значні візові обмеження є стримувальним чинником для розвитку ТКС України та країн ЄС. Це спонукає українських учасників ТКС активно використовувати інструменти лібералізації міграційно-візової політики (карту поляка, угорця, паспорт румуна, посвідчення про малий прикордонний рух). Міграційно-візові обмеження на північно-східному кордоні України до 2014 р. були незначними, що сприяло розвитку ТКС. Однак цей чинник створює підвищені ризики незаконної міграції осіб, контрабанди товарів, у тому числі зброї, що загрожує економічній безпеці регіону та держави.

Спільне історичне минуле є основою низки транскордонних культурно-мистецьких проектів між Україною та ЄС, таких як щорічні Європейські дні добросусідства «Кордон». Відбулося вже сім таких зустрічей біля прикордонних знаків: 702 (Корчмин/Стаївка), 803 (Долгобичів / Угринів), 835 (Крилів / Кречів), 1055 (Збереже / Адамчуки). Спільне історичне минуле має сильніший вплив на східному кордоні, ніж на західному, що виявляється в самоідентифікації частини населення через етнічно-культурні цінності, спільні з країною-сусідом.

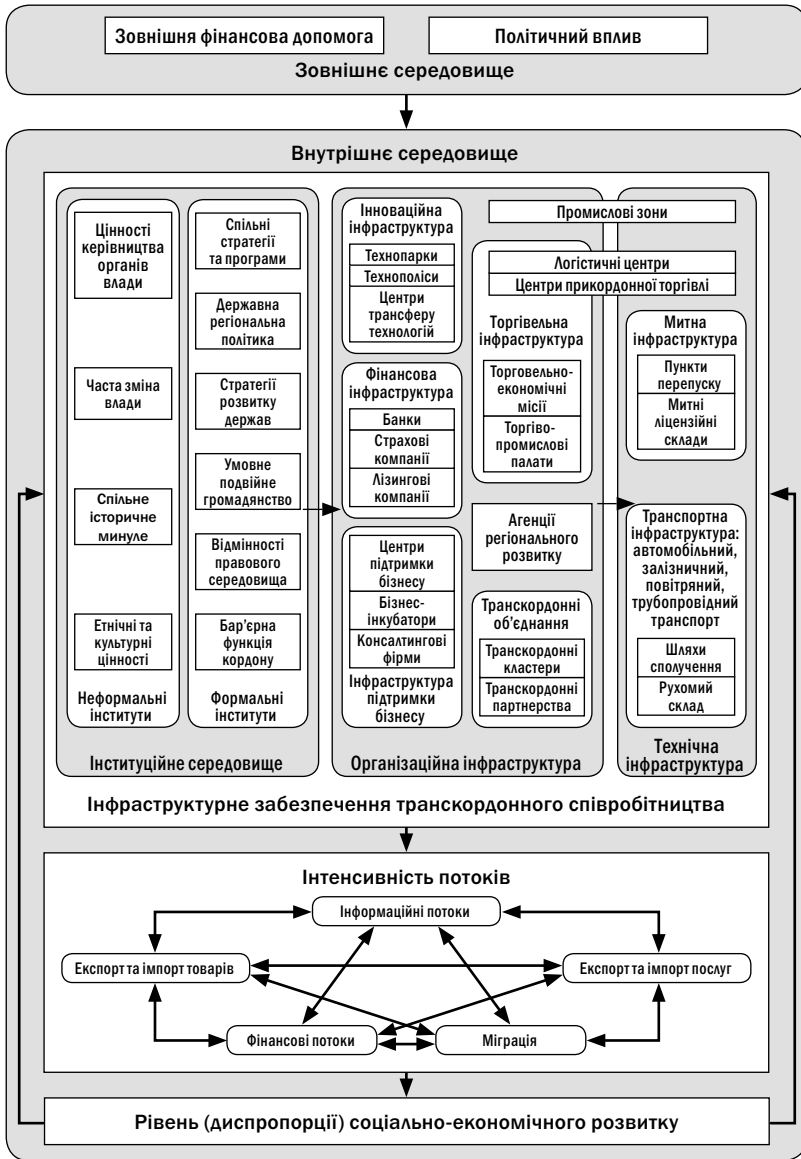


Рис. 3.1. Причинно-наслідкові зв'язки чинників впливу на транскордонну конвергенцію механізмів конкурентоспроможності регіонів*

*Розроблено автором.

Порівняльна характеристика дії чинників транскордонного співробітництва на окремих ділянках кордону України*

Чинник ТКС	ТКС на західному кордоні України (з країнами—членами ЄС)	ТКС на північно-східному кордоні України (з Білоруссю та Росією)
Інтенсивність зв'язків суб'єктів і учасників ТКС	Більш чітко виявляється в транскордонній торгівлі, транскордонному туризмі, транскордонній трудовій міграції, освітньо-культурних зв'язках	Переважає транскордонна трудова міграція
Міграційно-візова політика країни-партнера	Значні візові обмеження є стримувальним чинником для розвитку ТКС. Активно використовуються учасниками ТКС інструменти лібералізації міграційно-визової політики (карта поляка, уторця, паспорт румуна, посвідчення про малий прикордонний рух)	Міграційно-візові обмеження є незначними (до 2014 р.), що сприяє розвитку ТКС. Однак існують підвищені ризики незаконної міграції осіб, контрабанди товарів, у тому числі зброї, що загрожує економічній безпеці регіону і держави
Спільне історичне минуле	Спільне історичне минуле є основою низки транскордонних культурно-містецьких проектів	Цей чинник має сильніший вплив на східному кордоні, ніж на західному, виявляється в самоідентифікації частини населення через етнічно-культурні цінності, спільні з країно-сусідом
Рівень розвитку інфраструктури ТКС	Характеризується наявністю транскордонних торговельно-логістичних центрів, більш розвиненою мережею залізничних пунктів перетину.	Відзначається більш розгалуженою мережею автомобільних пунктів перетину кордону
Зовнішнє фінансування проєктів ТКС	Існує тривала і плідна грантодавча історія з боку ЄС, яка зараз продовжується в реалізації низки транскордонних програм у межах Європейської політики сусідства та Східного партнерства	Фінансування розвитку ТКС не має системного характеру

* Розроблено автором.

Значний вплив на розвиток ТКС справляє зовнішнє фінансування транскордонних проєктів. Так, існує тривала і плідна грантодавча історія з боку ЄС, яка зараз продовжується в реалізації низки транскордонних програм у межах Європейської політики сусідства та Східного партнерства. Натомість в українсько-російському ТКС, зовнішнє фінансування не має системного характеру.

3.2. Вплив міграційно-візової політики ЄС на розвиток транскордонного співробітництва України

Розвиток транскордонного співробітництва України значно залежить від міграційно-візової політики ЄС. Незважаючи на те, що транскордонний рух українських громадян є економічно вигідним для ЄС, візова політика України та ЄС не є паритетною, а в деяких моментах навіть дискримінаційною стосовно українських громадян. Висока вартість шенгенських віз (35 євро) і жорстка система в'їзду до ЄС стримує розвиток транскордонної міграції. Разом з тим спостерігається певний поступ у роботі консульських установ країн ЄС на території України.

Консульські установи країн ЄС у прикордонних регіонах України видають майже третину шенгенських віз, отримуваних громадянами України на всій її території (рис. 3.2). З року в рік найбільш інтенсивно в цьому напрямі працює Генеральне консульство Польщі у м. Львові. Так, у 2011 р. ця консульська установа видала 14,8 % усіх шенгенських віз, виданих громадянам України, у 2012 р. – 17,1 %, у 2013 р. – 14,8 %. Другим за потужністю візової діяльності є Генеральне консульство Польщі у м. Луцьку: у 2011 р. – 6,6 % загальної кількості віз, 4,4 % у 2012 р., 6,0 % – у 2013 р. Інтенсивність діяльності консульських установ, розміщених саме в прикордонних регіонах України, свідчить про наявність значної потреби жителів цих регіонів у транскордонному русі (з метою здійснення торгівельної діяльності, транскордонної трудової міграції, туризму тощо).

Ознакою позитивних зрушень у роботі окремих консульських установ країн ЄС є зростання кількості багаторазових шенгенських віз (типу С), виданих громадянам України. Так, Генеральне консульство Польщі у м. Львові у 2013 р. видало 226,8 тис. багаторазових віз типу С проти 219,8 тис. у 2012 р. і 162,7 тис. у 2011 р. Позитивна динаміка видачі віз спостерігається і в інших консульствах за винятком консульства Угорщини в м. Берегово (рис. 3.3).

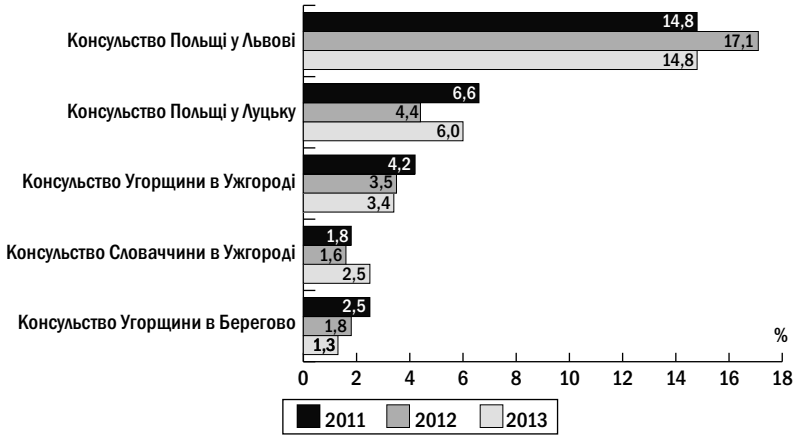


Рис. 3.2. Частка віз типу С, виданих консульствами країн ЄС у прикордонних регіонах України, у загальній кількості шенгенських віз, виданих громадянам України, 2011–2013 рр.¹⁸⁴

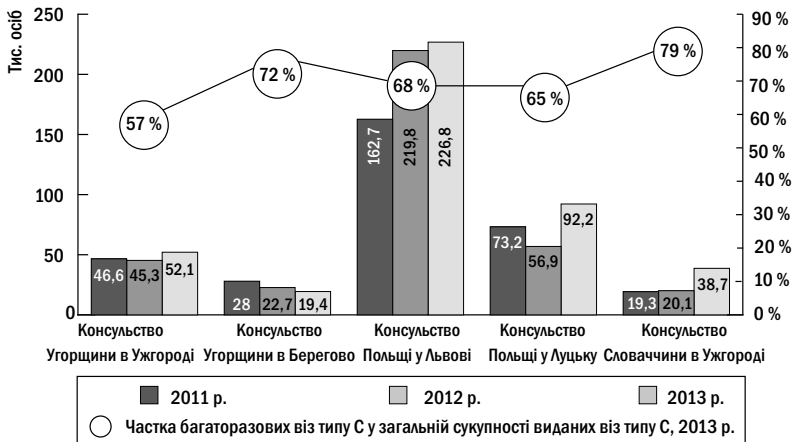


Рис. 3.3. Кількість віз типу С, виданих громадянам України консульствами країн ЄС у прикордонних регіонах України, 2011–2013 рр.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Complete statistics on short-stay visas issued by the Schengen States [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/visa-policy/index_en.htm#stats

¹⁸⁵ Там само.

Зазначимо, що у всіх консульствах на прикордонних територіях України більшість виданих віз типу С є багаторазовими, що стимулює розвиток транскордонної міграції.

Поряд із зростанням кількості виданих віз знижується кількість відмов у візах консульськими установами, розміщеними в прикордонних регіонах України. У 2011–2013 рр. рівень відмов становив 0,6 % – 3,4 % (табл. 3.3). Однак і зараз спостерігається наявність необґрунтованих відмов у наданні візи. Відсутність пояснення викликає відчуття непрозорої діяльності консульської установи, сумнівності критеріїв надання візи та формує негативний образ країни, що представляє таке консульство. Однак Спільна консульська інструкція ЄС (СКИ) передбачає стандартну форму інформування заявників щодо причин відмови в наданні візи, а безпосередньо обов'язок регулюється внутрішнім законодавством кожної країни. Відсутність чітко сформульованого обов'язку надає право консульській установі на власний розсуд застосовувати цю норму. Угода про спрощення оформлення віз рекомендує країнам-членам пояснювати кожну відмову. Однак не всі дотримуються цієї рекомендації, а в багатьох випадках пояснення мають суто формальний і загальний характер, а тому часто є незрозумілими. Підкреслимо, що надання обґрунтування є вигідним як заявнику, так і консульствам, оскільки для перших це надає можливість не припускати помилок у наступних спробах, а з других це зняло б сумніви у необ'єктивно ухвалених рішеннях. З наданих пояснень, з'ясовано, що найчастіше відмовляють через некомплектні документи, відсутність коштів або через сумніви співробітника консульства щодо справжньої мети поїздки.

Відмови у отриманні віз часто пов'язані з відсутністю у заявника реєстрації заяви через спеціальний інтернет-ресурс, створений для полегшення і спрощення системи реєстрації, а фактично створив віртуальні черги.

Стримувальним чинником отримання візи є висока вартість процедури її отримання. Фактичні витрати заявників є нерідко більшими, ніж власне візовий збір (35 євро), що зумовлено принаймні двома причинами. По-перше, в багатьох випадках сумніви щодо приналежності заявника до відповідної пільгової категорії трактуються не на користь заявника. Заявникам не завжди повідомляють, що через свій вік чи професію вони не мають сплачувати за візу. По-друге, візові центри, до яких часто звертаються заявники як до посередників, не лише беруть додаткову плату за свої послуги, а й далеко не завжди інформують представників «пільгових категорій» про те, що вони можуть отримати візу безкоштовно – без консульського збору. Сумарні

витрати заявників складаються з витрат на стадії інформування (нерідко відвідувач викладає додаткові кошти за консультацію), підготовки документів (заповнення анкети, переклад документів, їх легалізація), оплати обов'язкових документів на зразок страхового полісу та багато іншого. З'являється чітка закономірність: що більше недоліків в організації діяльності консульської установи (висока обтяжливність процедури, її непрозорість), то більше заявник витрачає коштів на різні потреби візового клопотання, а це своєю чергою стає поштовхом до появи великої інфраструктури послуг комерційних структур, часто нелегальних, що працюють поблизу консульств. За різними оцінками обіг тіншового ринку віз в Україні сягає 1 млрд доларів.

Таблиця 3.3

Кількість заяв та відмов у отриманні шенгенських віз для громадян України, отриманих та здійснених консульствами країн ЄС у прикордонних регіонах України, 2011–2013 рр.¹⁸⁶

Консульська установа	Кількість заяв на отримання візи типу С			Кількість відмов у отриманні візи			Рівень відмов у отриманні візи, %		
	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.
Консульство Угорщини в Ужгороді	46954	45554	52618	342	254	515	0,7	0,6	1,0
Консульство Угорщини в Берегово	28876	23257	19713	884	540	348	3,1	2,3	1,8
Консульство Польщі у Львові	168452	224615	238113	5706	4790	6756	3,4	2,1	2,8
Консульство Польщі у Луцьку	74822	57894	96139	1591	982	1067	2,1	1,7	1,1
Консульство Словаччини в Ужгороді	19693	20328	41266	369	283	638	1,9	1,4	1,5

Українське законодавство у сферах, що беруться до особливої уваги ЄС в процесі переговорів про надання безвізового режиму, є суттєво недосконалим. Його стан нині визнається експертами

¹⁸⁶ Complete statistics on short-stay visas issued by the Schengen States [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/visa-policy/index_en.htm#stats

Європейського Союзу однією з найбільш очевидних перешкод для подальшого прогресу у візовому діалозі, метою якого є скасування віз для громадян України.

Першим вагомим кроком до лібералізації візової політики ЄС щодо громадян України стало укладення Угоди про спрощення оформлення віз, однак вона не змогла компенсувати всіх негативних наслідків, що зумовлені істотними змінами міграційних умов у Східній Європі за останні 8 років, насамперед запровадженням віз новими членами ЄС та їх вступом до шенгенської зони. Угода сприяла певному поліпшенню ситуації з наданням віз громадянам України. У той же час Угоді бракує механізмів прямої дії, оскільки консульства продовжують користуватися відомчими інструкціями, які або ігнорують деякі положення Угоди, або трактують деякі її двозначні положення не на користь українських заявників. Це насамперед стосується ст. 4 Угоди (Документи, що підтверджують мету подорожі), ст. 5 (Оформлення багаторазових віз), ст. 6 (Плата за оброблення заяв про оформлення віз) та ст. 7 (Тривалість процедури оброблення заяв про оформлення віз). **Фактично країни «нового» Шенгену здійснюють більш жорстку та обмежувальну політику щодо в'їзду громадян України на територію ЄС, ніж це передбачено Угодою.**

Головними перешкодами нормативно-правового врегулювання запровадження безвізового режиму з боку ЄС є такі.

1. Брак регламентації розміщення біометричних даних і відсутність їх правового захисту. Постанова Верховної Ради України від 23 лютого 2007 року №719-V, якою затверджено оновлене «Положення про паспорт громадянина України для виїзду за кордон» вперше в українському законодавстві передбачає можливість розміщення біометричної інформації, проте ця згадка не містить опису даних і не є імперативною вимогою.

2. Відсутність в Україні базового закону, який би визначав концептуальні підходи до здійснення міграційної політики, та єдиного органу виконавчої влади з проблем міграції. У межах Плану дій ЄС з юстиції і внутрішніх справ Україна взяла на себе зобов'язання створити такий орган і ухвалити відповідне законодавство. Створення і забезпечення діяльності такого органу, є одним з важливих елементів дорожніх карт до безвізового режиму.

3. Наявність низки міжнародних конвенцій, протоколів, угод, що входять до переліку обов'язкових умов ЄС для скасування візового режиму і які Україна ще не ратифікувала або до яких не приєдналася.

Поряд з наявними проблемами існує низка позитивних аспектів візової політики країн ЄС для учасників ТКС, а саме: Карта поляка,

Карта угорця, статус «закордонного українця»; угоди про Малий прикордонний рух між Україною, Угорщиною, Словаччиною і Польщею:

Порівняння прав, які надає карта поляка, карта угорця та статус «закордонного українця»*

Карта поляка	Безкоштовне оформлення багаторазової візи. Право на безкоштовну освіту і надання спеціальної стипендії Право на безкоштовну медичну допомогу (лише в нещасних випадках) Право на легальну працю Право на заняття підприємницькою діяльністю на тих самих умовах, як і польські громадяни Право на 37-% знижку на залізничні квитки Першочергове право на отримання державної фінансової підтримки, призначеної для допомоги полякам з-за кордону
Карта угорця	Безкоштовне оформлення багаторазової візи Право навчатися у вищих навчальних закладах. Діти власника Карти можуть відвідувати школу за державний кошт Право на отримання медичних послуг Право на легальну працю Право на знижки на проїзд у громадському транспорті
Статус «закордонного українця»	Безкоштовне оформлення багаторазової візи Права і свободи, як і в громадян України, за винятками, встановленими Конституцією

*Розроблено автором.

Можливості отримання додаткових пільг для іноземних громадян, які мають українське походження, дуже довго обговорювалися вітчизняними політиками, поки нарешті в березні 2004 року Верховна Рада України не прийняла Закон України «Про правовий статус закордонних українців». Згідно з його положеннями претендувати на статус «закордонного українця» можуть особи, які проживають поза межами України, мають українське етнічне походження, зберігають українське культурно-мовне самоусвідомлення і не є громадянами України. В Україні власник національної карти може в'їжджати на територію держави за безкоштовно оформленою візою. Закордонний українець, який перебуває на території країни на законних підставах, також користується тими самими правами і свободами й має ті самі обов'язки, як і громадянин України, за винятками, встановленими

Конституцією, законами України чи міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Карта поляка надає можливість безкоштовно отримати візу на довготермінове перебування в Польщі з можливістю багаторазового перетину кордону Республіки Польща, а також право на легальну працю на території республіки, на заняття підприємницькою діяльністю на тих самих умовах, як і польські громадяни. Власник Карти може отримати безкоштовну освіту і подавати прохання про надання спеціальної стипендії. Він також може користуватися в Польщі безоплатною медичною допомогою (лише в нещасних випадках), 37 % знижкою на залізничні квитки, безкоштовно відвідувати державні музеї, має першочергове право на отримання фінансової підтримки, призначеної на допомогу полякам з-за кордону, з державного бюджету або з бюджетів місцевих органів. Карта поляка наявна у 5,5 % українців, що відвідують Польщу.

Польські консульства в Україні в 2012 р. видали українським громадянам близько 7 тис. Карт поляка, які підтверджують приналежність до польського народу, що на 3 тис. менше, ніж в 2011 році. За даними Міністерства закордонних справ Польщі, водночас українці є лідерами серед іноземців за кількістю отриманих Карт від моменту їх запровадження в 2008 році. Відтоді українці отримали близько 46 тис. Карт поляка¹⁸⁷.

Власник Карти угорця має право на отримання спеціально встановлених законом пільг, право навчатися у вищих навчальних закладах, легально працювати, отримувати медичні послуги, відвідувати музеї та бібліотеки, мати знижки на проїзд у громадському транспорті, а також діти власника карти угорця можуть відвідувати школу за державний кошт.

Варто підкреслити, що особа, яка отримала Карту поляка, має більш чітко визначені права та можливості, ніж власники подібних документів в Україні та Угорщині.

Серйозним поштовхом для розвитку транскордонного співробітництва є підписання угод про Малий (місцевий) прикордонний рух України з Польщею, Словаччиною та Угорщиною.

Найбільшу кількість дозволів на Малий прикордонний рух видає Генеральне консульство Польщі у Львові – 29703 у 2010 р., 30960 у 2011 р., 43849 у 2012 р. (рис. 3.4). Причому в консульських установах Польщі відсоток відмов є найменшим – 0,3–0,8 %. Більш прискіпливо

¹⁸⁷ *Польща* зменшила кількість «Карт поляка» для українців втричі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://gazeta.ua/articles/life/_polscha-zmenshila-kilkist-kart-polyaka-dlya-ukrajinciv-vtrichi/483074

в цьому напрямі працює генеральне консульство Словаччини в Ужгороді, де видано найменшу кількість дозволів (623), а рівень відмов є найвищим (26,2 %) порівняно з іншими консульськими установами¹⁸⁸.

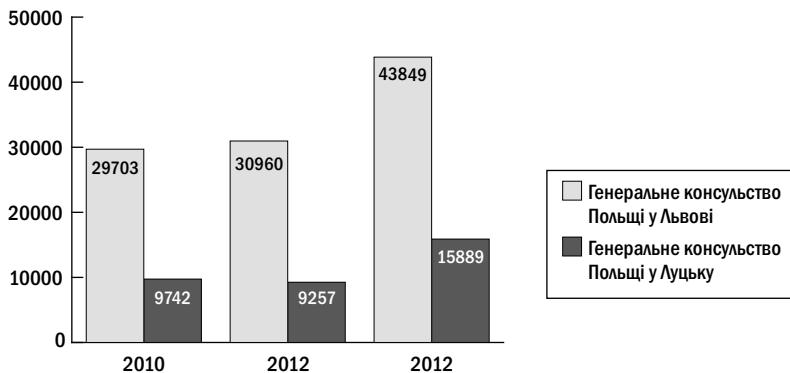


Рис. 3.4. Кількість дозволів на Малий прикордонний рух, виданих громадянам України консульськими установами Польщі, 2010–2012 рр.¹⁸⁹

З огляду на перелічені проблеми, що стосуються обмежувального впливу візового режиму на інтенсивність транскордонного руху українських громадян, необхідно **вжити низку заходів**.

1. Активізувати поширення інформації через ЗМІ, інтернет щодо процедури отримання дозволів на перетин кордону Польщі з Україною в межах малого прикордонного руху та категорій населення, що мають право на отримання такого дозволу.

2. Здійснити переговори з ЄС щодо поліпшення технічних умов процедури подачі заявки на отримання візи. Насамперед йдеться про реальну, а не фіктивну можливість запису на прийом до консульства через інтернет і телефон, що має супроводжуватись створенням відповідних рубрик на інтернет-сторінках усіх консульств, а не лише посольства Польщі в Україні. Це сприятиме скороченню кількості візитів до консульства, що особливо актуально для українських громадян західного регіону, які мешкають у населених пунктах, віддалених від обласних центрів і/або з поганим транспортним сполученням.

¹⁸⁸ Консульство Польщі у Львові видало близько 150 тис. дозволів малого прикордонного руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://galinfo.com.ua/news/145244.html>

¹⁸⁹ За даними Генерального консульства Республіки Польщі у Львові.

3. Сприяти повній імплементації Угоди про спрощення оформлення віз між Україною та ЄС у спосіб здійснення постійного моніторингу якості імплементації цієї Угоди та її впливу на візову політику і практику країн ЄС. **Виконати вимоги щодо гармонізації нормативно-правового забезпечення України з візовим законодавством ЄС, дотримати комплекс технічних критеріїв ЄС** для подальшої ефективної реалізації візового діалогу між Україною та ЄС у напрямі скасування візового режиму.

3.3. Чинники, пріоритети та механізми транскордонної співпраці для реалізації потенціалу розвитку, нагромадженого під час підготовки та проведення «Євро-2012»

Підготовка та проведення Європейського чемпіонату з футболу 2012 р. (далі – «Євро-2012») супроводжувалися очікуваннями щодо інтенсифікації використання переваг транскордонного співробітництва західними регіонами України. Адже активізація та підвищення ефективності участі прикордонних територій у проектах міжнародної співпраці з Польщею дозволяли: залучити значні обсяги інвестиційних і фінансових ресурсів, спрямованих на розвиток прикордонної інфраструктури; розробити низку нових туристичних продуктів, поліпшити готельну мережу; започаткувати практику реалізації проектів створення промислових територіально-галузевих виробничих систем, забезпечивши цим синергетичний ефект у вигляді посилення інноваційного складника конкурентоспроможності та підвищення ефективності місцевого виробництва; посилити ділову активність у сфері транскордонної торгівлі; розвинути сучасні механізми місцевого самоврядування на принципах демонополізації економіки і поліпшення конкурентного середовища в транскордонному просторі. Заходи в межах підготовки «Євро-2012» стали передумовами розвитку українсько-польського ТКС як важливого складника зовнішньоекономічної політики.

Низка вітчизняних і зарубіжних науковців аргументують важливість ТКС України як інструменту пришвидшення євроінтеграції^{190,191},

¹⁹⁰ Мікула Н. Транскордонне співробітництво в умовах інтеграційних процесів України / Н. Мікула // Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети : монографія / за ред З. С. Варналія. – К. : НІСД, 2007. – С. 683–718.

¹⁹¹ Scott J. European Politics of Borders, Border Symbolism and Cross-Border Cooperation / J. Scott; ed. by Thomas M. Wilson. – s.l. : Blackwell Companions to Anthropology, 2012. – 636 p.

засобу зближення соціально-економічному розвитку прикордонних територій сусідніх держав¹⁹². Дж. Скотт наголошує на тому, що українські органи влади недооцінюють потенціал ТКС, демонструючи певний скептицизм у міждержавному діалозі щодо питань транскордонних проєктів¹⁹³. Г. Попеску¹⁹⁴ аналізує транскордонне співробітництво України в межах євро регіонів через призму геополітичних взаємозв'язків і міждержавних відносин, наголошуючи що відмінності в національних інтересах створюють бар'єри для розвитку такої співпраці. З огляду на це, можна припустити, що спільність пріоритетів державної політики сусідніх держав у певній сфері, як, наприклад, спільна підготовка та проведення «Євро-2012» Україною та Польщею, надає імпульс транскордонному співробітництву.

Підготовка до «Євро-2012» сформувала передумови активізації ТКС між Польщею та Україною, що полягали в розвитку прикордонної інфраструктури, лібералізації візової політики, зокрема для футбольних уболівальників. У межах підготовки та проведення «Євро-2012» було сформовано модель перепуску осіб через українсько-польський кордон, яка передбачала суттєве спрощення формальностей і низку технологічних новацій: створено спеціальні єврокоридори в аеропортах та автомобільних пунктах перепуску та систему електронних карток; запроваджено попереднє оформлення пасажирів в аеропортах України та Польщі, контроль на борту або біля трапа літака, спільний контроль у 4 пунктах перепуску, перевірку пасажирських потягів під час руху між прикордонними станціями; оформлення на початковій і кінцевій станціях поїздів прямого сполучення. В авіаційних пунктах перепуску додатково обладнано 162 робочих місця для паспортного контролю, з них 24 – у Львові¹⁹⁵.

Розвиток інфраструктури відбувався значною мірою за рахунок активної участі Державної прикордонної служби в різноманітних

¹⁹² *Jesuit D.* Local economic development and cross-border networks / D. Jesuit, L. Sych // *International Journal of Public Sector Management*. – 2012. – Vol. 25; Iss. 6/7. – P. 473–482.

¹⁹³ *Scott J.* European Politics of Borders, Border Symbolism and Cross-Border Cooperation / J. Scott; ed. by Thomas M. Wilson. – s.l. : Blackwell Companions to Anthropology, 2012. – 636 p.

¹⁹⁴ *Popescu G.* The conflicting logics of cross-border reterritorialization: Geopolitics of Euroregions in Eastern Europe / G. Popescu // *Political Geography*. – 2008. – Vol. 27; Iss. 4, May. – P. 418–438.

¹⁹⁵ *Реформування системи управління кордонами в контексті реалізації плану дій щодо лібералізації ЄС візового режиму для України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uipp.org.ua/publication/inshe/reformuvannya-sistemi-upravlinnya-kordonami-v-konteksti-realizatsiyi-planu-dij-shchodo-liberalizatsiyi-yes-vizovogo-rezhimu-dlya-ukrayini.html>*

програмах міжнародної технічної допомоги, а також через спрямування бюджетного фінансування на більш професійне технічне оснащення кордонів напередодні проведення «Євро-2012». У цьому контексті співпраця української та польської прикордонних служб мала позитивні результати:

- започатковано великомасштабні інфраструктурні проекти за програмами транскордонного співробітництва «Україна-Польща-Білорусь», «Україна-Словаччина-Угорщина-Румунія», «Україна-Румунія-Молдова»;

- 11 пунктів перепуску обладнано робочими місцями «Інспектор» з функціями біометричного контролю (авіаційних – 3, автомобільних – 7, поромних – 1), запроваджено спеціальні електронні картки для пришвидшення проходження прикордонних формальностей;

- у межах виконання Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу проведено облаштування пунктів пропуску «Краківець», «Ягодин», «Чоп», «Нові Яриловичі», «Виступовичі», «Порубне», «Шегині»;

- розпочато спільний з ЄК проект «Східне партнерство – ключова ініціатива тренінгового проекту з комплексного управління кордонами» для прикордонних і митних відомств шести країн – учасниць Східного партнерства;

- спільно з польськими експертами на виконання пункту 8 Плану розвитку співробітництва між Державною прикордонною службою України і Прикордонною вартою Республіки Польща на 2011 рік та в межах реалізації проекту міжнародної технічної допомоги ARKA-2 завершено опрацювання спільного звіту з аналізу загроз на українсько-польському кордоні в межах підготовки до проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу¹⁹⁶.

Незважаючи на певні здобутки в розбудові прикордонної інфраструктури, досі є актуальною проблема підвищення рівня доступності до державного кордону України та поліпшення процедур перетину через кордон, що має безпосередній вплив на розвиток ТКС. В Україні не дотримано європейські стандарти щодо відстані між пунктами пропуску в межах 20 км, а тому черги на кордонах не зникають, і час проходження кордону є достатньо тривалим. Так, на українсько-польській

¹⁹⁶ *Реформування системи управління кордонами в контексті реалізації плану дій щодо лібералізації ЄС візового режиму для України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uipp.org.ua/publication/inshe/reformuvannya-sistemi-upravlinnya-kordonami-v-konteksti-realizatsiyi-planu-dij-shchodo-liberalizatsiyi-yes-vizovogo-rezhimu-dlya-ukrayini-.html>

ділянки кордону відстань між пунктами становить понад 89,2 км, що в 4 рази більше від європейських норм.

Використання системи спільного прикордонного і митного догляду під час «Євро-2012» засвідчило свою ефективність – час перетину кордону був зменшений до 15 хв. Однак таке функціонування пунктів пропуску після проведення припинено після завершення «Євро-2012». Тепер для проходження кордону необхідно у середньому 1,5–2 год.

Активізація транскордонного руху осіб потребує не лише посилення потужності наявних пунктів пропуску, а й відкриття нових. На українсько-польському кордоні діють лише міжнародні пункти пропуску, хоча для забезпечення місцевих потоків у межах Малого прикордонного руху достатньо було б відкрити пункти пропуску міждержавного чи місцевого значення. Подібна практика продемонструвала свою ефективність на чесько-польському кордоні, де в межах підготовки вступу Чехії та Польщі до ЄС з метою сприяння інтеграції прикордонних регіонів було відкрито низку пунктів пропуску місцевого значення – у середньому через кожні 10 км кордону.

Підготовка до «Євро-2012» включала масштабні роботи з розбудови та модернізації дорожньої інфраструктури, що справляє свій позитивний вплив на розвиток українсько-польського ТКС, а також на економічне зростання прикордонних регіонів, оскільки сприяє інтенсифікації транскордонних потоків товарів і пасажирів. Так, лише розвиток дорожньої інфраструктури в межах підготовки до «Євро-2012» (за виключенням інших чинників) спричинив зростання ВРП окремих воєводств Польщі, що мають спільний кордон з Україною. Будівництво і реконструкція автострад у 2006–2010 рр. збільшили ВРП у Підляському воєводстві на 0,72 %, Мазовецькому – на 0,29 %, Люблінському – на 0,63 %, Підкарпатському – на 0,82 %. Удосконалення мережі залізничних колій ініціювало зростання ВРП Підляського воєводства на 0,08 %, Мазовецького – на 0,03 %, Люблінського – на 0,07 %, Підкарпатського – на 0,09 %¹⁹⁷.

Важливо, що цей ефект має довготривалу дію, а отже, буде відчутним як для соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів Польщі та України, так і для транскордонного співробітництва цих країн у подальші роки.

Модернізація об'єктів транспортної інфраструктури як одне з основних завдань підготовки до «Євро-2012» дозволила створити

¹⁹⁷ Raport na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012TM na gospodarkę Polski [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://issuu.com/karpiu/docs/rapot-wplyw-przygotowan-do-euro2012-na-gospodarke>.

нові маршрути транскордонного сполучення. Перспективним поміж них є запровадження авіалінії між аеропортами Львова та Любліна, (робота над проектом триває). Аеропорт у Львові має значні потужності. За період підготовки та проведення «Євро-2012» аеропорт прийняв близько 40 тис. пасажирів, збільшивши загальний пасажиропотік за січень-червень 2012 р. до 221,0 тис. пасажирів. Частка міжнародного аеропорту «Львів» ім. Данила Галицького за I півріччя 2012 р. становила 4,0 % загального пасажиропотоку аеропортів України¹⁹⁸. Функціонування авіатранспорту прикордонного значення зменшить навантаження на пункти пропуску наземного транспорту, скоротить час перетину кордону, активізує транскордонний діловий та відпочинковий туризм.

Певна лібералізація візового режиму стосовно до українських громадян теж зумовила інтенсифікацію ТКС. До чемпіонату з футболу «Євро-2012» польські консульські установи в Україні впроваджували спрощену процедуру видачі віз. Кількість працівників консульств було збільшено, і організовані групи вболівальників обслуговувалися позачергово, при цьому особиста подача документів не була обов'язковою. Як наслідок, збільшилася кількість виданих польськими консульствами віз. Так, наприклад, польське консульство у Львові видало за вісім місяців 2012 р. уже 300 тис. віз (національних і шенгенських) громадянам України, а минулого року – 285 тис. віз¹⁹⁹.

Додаткового імпульсу ТКС надала й активна видача польськими консульствами дозволів на Малий прикордонний рух (МПР). Польща за три роки дії Угоди про малий прикордонний рух видала українцям 131,5 тис. дозволів, з якими вони можуть перетинати спільний кордон без віз. За даними Міністерства закордонних справ Польщі, майже 100 тис. таких дозволів українці отримали в консульстві Польщі у Львові та понад 30 тис. – у консульстві в Луцьку. За перші шість місяців 2012 р. два польські консульства в Західній Україні видали українцям 33,5 тис. дозволів МПР, у 2011 р. – 40,2 тис., у 2010 р. – 38,9 тис., у 2009 р. – 18,9 тис.²⁰⁰

Активна робота польських консульських установ з надання віз і дозволів МПР спричинила поживавлення транскордонного руху жителів

¹⁹⁸ Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/8558.pdf>

¹⁹⁹ Генеральне Консульство РП у Львові видало цього року вже 300 тисяч віз [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://lwow.msz.gov.pl/uk/p/lwow_ua_k_uk/news/300000_wiz_we_lwowie_ua

²⁰⁰ Польща видала українцям 130 тис. дозволів на безвізовий в'їзд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eunews.unian.net/ukr/detail/197581>

західних прикордонних регіонів України. Після «Євро-2012» помітною стала тенденція до збільшення кількості та темпів зростання кількості осіб, які перетнули українсько-польський кордон у межах Малого прикордонного руху. Якщо у першому кварталі 2012 р. темп зростання становив 13,4 % порівняно з аналогічним періодом попереднього року, то у другому кварталі 2012 р. (період проведення «Євро-2012») – 22,5 %, а в третьому кварталі 2012 р. – 23,0 %²⁰¹.

Як до проведення «Євро-2012», так і після завершення чемпіонату основною метою транскордонного руху осіб через українсько-польський кордон була купівля товарів (понад 85 % українців та понад 82 % поляків). Однак підготовка до «Євро-2012» значно інтенсифікувала транскордонний туризм. Підтвердженням цієї тенденції є те, що частка поляків, які перетнули українсько-польський кордон з туристичною метою, у 2011 р. коливалася в межах 1,0 % – 4,5 %, а починаючи з другого кварталу 2012 р. сягнула 7,0 %²⁰².

Пожвавлення транскордонних туристичних потоків обумовлене реалізацією низки успішних проектів, у тому числі транскордонних, з розвитку туристичної інфраструктури. Так, під час Конгресу ініціатив Східної Європи, який відбувся 11–13 вересня у м. Любліні (Польща), було відзначено найкращі проекти транскордонної співпраці. Львів отримав нагороду за найкращий транскордонний проект у номінації «Туризм». Відзначений проект – «Розвиток туристично-інформаційної інфраструктури у м. Львові» – розроблявся для підготовки проведення «Євро-2012» і передбачав створення системи багатомовного ознакування туристичних об'єктів, що складається з уніфікованих знаків і таблиць для туристів, інформаційного центру, а також тренованого персоналу у сфері туристичного обслуговування, проведення семінарів і тренінгів для працівників сфери туризму, дослідження туристичних потоків міста. За три роки роботи до Центру туристичної інформації у Львові звернулися 65319 осіб, з них іноземців – 37532 (58 %), українців – 27787 (42 %). Зокрема, у 2009 р. (з вересня по грудень) Центр відвідали 3367 осіб, у 2010 р. – 17374 особи, у 2012 р. – 17924, у 2012 р. (до 1 вересня) – 26654 особи²⁰³.

Поміж успішних українсько-польських транскордонних проектів

²⁰¹ Badanie obrotu towarów i usług w ruchu granicznym na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej na terenie Polski w III kwartale 2012 roku [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/rzesz/ASSETS_BAD_OBROT_GRAN_III_KWARTAL_2012.pdf.

²⁰² Там само.

²⁰³ Львів відзначено за найкращий проект транскордонної співпраці у сфері туризму [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://galinfo.com.ua/news/118070.html>

з розвитку туризму варто виокремити такі: «На зближення. Три культури, одна Європа – співпраця публічних культурних закладів, громадських організацій та аніматорів культури» у межах транскордонної співпраці Польща-Білорусь-Україна; «Ключові проекти для транскордонної співпраці Люблін – Луцьк – Львів – Івано-Франківськ»; «Європейські стандарти проектної співпраці в реалізації транскордонних ініціатив Любліна та Луцька»; «Підземне місто: розвиток і популяризація транскордонного туризму завдяки створенню підземного туристичного маршруту підземними трасами Львова, Жешува та Любліна»; «Східноєвропейські перлини: створення та просування продуктів міського культурного туризму в транскордонному просторі»; «Транскордонний туризм як рушійна сила розвитку Любліна та Львова».

Зважаючи на те, що чемпіонат відбувався в двох сусідніх країнах, що мало, хоча й опосередкований, але значний вплив на активізацію транскордонного співробітництва, доцільно розглянути нові можливості щодо розвитку механізмів міжрегіонального та транскордонного співробітництва в контексті використання нагромадженого потенціалу.

Насамперед це стосується проблем підвищення рівня доступності до кордону і пом'якшення його бар'єрної функції, сприяння розвитку нових форм міжрегіонального та транскордонного співробітництва (міжрегіональних і транскордонних кластерів, партнерств, проектів, організації цивілізованої прикордонної торгівлі), нових підходів до стратегічного планування розвитку транскордонного регіону та простору, підвищення відповідальності за реалізацію прийнятих рішень, а також поширення сучасних механізмів регіонального розвитку на транскордонний простір.

Синергетичні підходи до вирішення проблем розвитку міжрегіонального і транскордонного співробітництва, підвищення ефективності використання нагромадженого потенціалу зумовить збільшення шансів вирішувати спільні та ідентичні проблеми соціально-економічного розвитку транскордонного регіону та забезпечувати підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій, а також і водночас, стати «полюсом зростання» для України.

Отже, з наведеного вище можна дійти таких висновків.

1. Використання механізмів транскордонного співробітництва, зокрема формування його інноваційних форм (транскордонних кластерів, транскордонних партнерств, організація цивілізованої прикордонної торгівлі) для реалізації потенціалу «Євро-2012», передбачає насамперед необхідність забезпечення доступності до розбудованої інфраструктури (туристичної, розважальної, спортивної, торгівельної).

При підготовці до «Євро-2012» не були виконані дії, які б могли в подальшому активізувати транскордонне співробітництво та забезпечити ефективне використання інфраструктури, а саме:

- не відкрито жодного із запланованих контрольно-пропускних пунктів;
- не реалізовано концесійний проект побудови ділянки міжнародного транспортного коридору № 3 «Краковець-Львів» (проект повністю готовий до будівництва – вирішено питання відведення землі, завершено підготовчі роботи, але з боку держави не було підтверджено гарантії для концесіонера і проект в односторонньому порядку був призупинений);
- не було реалізовано заплановані проекти щодо комунікаційних об'єктів (дорога до КПП «Смільниця – Кросценко» (найкоротший шлях з півдня Німеччини через Чехію, Словаччину в Україну);
- не побудовано під'їзні шляхи до пунктів перепуску «Угринів» та «Грушів» (Україна) в той час, коли на польській стороні відповідно в Долгобичуві та Будомежі було споруджено сучасні пункти пропуску).

2. Проблема підвищення рівня доступності до державного кордону України та поліпшення процедур перетину через кордон є актуальною протягом майже двадцяти п'яти років існування держави.

Європейські стандарти щодо відстані між пунктами пропуску в межах 20 км не дотримуються, а відтак, черги на кордонах не зникають, і час проходження кордону все ще є достатньо тривалим.

В офіційних звітах прикордонників і митників подається час проходження кордону легковими автомобілями протягом 5 хвилин. Проте реальний час становить не менше 15–20 хв. Запровадження зеленого коридору полегшило ситуацію, але проблему не вирішило. Використання системи спільного прикордонного і митного догляду під час «Євро-2012» засвідчило свою ефективність – час перетину кордону був значно зменшений. Однак таке функціонування КПП було відповідно організовано та контрольовано протягом часу проведення чемпіонату і одразу припинено після його завершення на всіх основних КПП. У середньому для проходження кордону необхідно резервувати мінімум 1,5–2 год.

Ще на початку 90-х років ХХ ст. було прийнято рішення про відкриття 20 пунктів пропуску через українсько-польський кордон. Проте на сьогодні ця ділянка кордону, як, до речі, й українсько-румунського, має понад 88 км відстані на один КПП, що в 4 рази більше від європейських норм (табл. 3.4).

Окрім того, на українсько-польському кордоні діють лише міжнародні КПП, хоча для забезпечення місцевих потоків в межах Малого

прикордонного руху достатньо було б відкрити КПП міждержавного чи місцевого рівнів. Наприклад, між Чехією та Польщею до вступу у ЄС було 87 пунктів пропуску, значна кількість яких була місцевого значення і призначалася для туристів (кожні 8–10 км так звані туристичні шляхи). Використання створеного туристичного потенціалу вимагає збільшення обсягів туристичних потоків, який можна отримати за рахунок місцевих мешканців. Достатньо багато туристичних маршрутів можна організувати за умови гарантованого часу проходження кордону туристичними групами. Так, багато мешканців Підкарпатського та Люблінського воєводств могли б приїжджати в Львівський оперний театр, філармонію, розважальні центри, на футбольні матчі чи концерти на стадіоні «Арена-Львів», але труднощі проходження кордону роблять такі маршрути надто ризикованими для туристичних фірм.

Без вирішення проблеми збільшення кількості пунктів пропуску через кордон (а не потужності наявних) надзвичайно важко очікувати на підвищення обсягів туристичних потоків і, відповідно, використання туристичної інфраструктури, розвиток прикордонної торгівлі, створення інноваційних форм транскордонного співробітництва, у т. ч. транскордонних кластерів чи партнерств, особливо для транскордонних промислових зон, де коопераційні зв'язки відбуваються всередині обмеженої промислової зони.

Лише підвищення інтенсивності зв'язків у транскордонному просторі дозволить забезпечити ефективне використання потенціалу регіонального розвитку, нагромадженого під час підготовки та проведення Євро-2012, отримати нові конкурентні переваги і тим самим підвищити конкурентоспроможність прикордонних і транскордонних регіонів, а відтак, зменшити ризики впливу ресурсів з країни.

3. Використання нагромадженого потенціалу регіонального розвитку надзвичайно важливе в контексті забезпечення транскордонної конвергенції регіонів – поступового зближення параметрів суміжних прикордонних регіонів сусідніх країн, яке відбувається в процесі запозичення, відтворення чи формування спільних методів, способів, інструментів підвищення конкурентоспроможності (конвергенція механізмів конкурентоспроможності), що сприяє зменшенню диспропорцій (асиметричності) соціально-економічного розвитку в транскордонному просторі²⁰⁴.

²⁰⁴ Транскордонна конвергенція конкурентоспроможності регіонів: звіт про НДР / за кер. Мікули Н. А. – Львів : ІРД НАН України, 2011. – С. 164.

Таблиця 3.4

**Характеристика транскордонної інфраструктури України
станом на 2012 р.²⁰⁵**

Країна, з якою Україна має кордони	Протяжність кордону, заг./сухоп., км	Кількість автомобільних пунктів перетину кордону	Ділянка кордону на один КПП, км	Кількість залізничних ПП	Ділянка кордону на один КПП, км
Білорусь	1084/975	20	48,8	6	154,9
Росія	2295/1974	48	41,1	15	122,2
Молдова	1222/955	41	23,2	10	120,2
Румунія	625	7	87,7	4	101,3
Угорщина	136	5	34,2	3	45,0
Словаччина	98	2	44	3	49,0
Польща	535	6	89,2	7	90,3
Разом	5996/5299	129	41,1	48	117,1

Зазначимо, що транскордонний простір України та ЄС формують регіони з приблизно однаковим економічним потенціалом, які не належать до найбільш розвинених у своїх країнах. Це створює сприятливі умови для взаємовигідної міжрегіональної взаємодії та інтеграції порівняно з регіонами зі значною асиметрією в розвитку.

Міжрегіональні диспропорції економічного розвитку в транскордонному просторі України характеризуються різною динамікою на різних ділянках кордону. Наприклад, на українсько-польському кордоні регіональні диспропорції зменшилися, хоча досі є доволі значними. Незважаючи на те, що східні прикордонні території Польщі порівняно із західними, які межують з країнами ЄС, слабше розвинені, вони **значною мірою випереджають розвиток західних прикордонних територій України**. Окрім того, польське прикордоння, яке є більш розвиненим, у 2008–2010 роках розвивалося ще динамічніше, ніж українське. Певну роль у таких тенденціях відіграла більш активна

²⁰⁵ *Пункти* пропуску на кордоні України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/51.htm

реалізація польською стороною проектів «Євро-2012» в процесі його підготовки і проведення протягом усього періоду.

Натомість на українсько-російському кордоні останніми роками диспропорції регіонального розвитку лише зростають. Незважаючи на те, що східні області України засвідчують кращу динаміку економічного зростання, ніж у середньому по Україні, російські суміжні регіони розвиваються ще швидше²⁰⁶. Особливо різке збільшення диспропорцій в українсько-російському транскордонному регіоні відбулося в 2008 році, причиною якого був спад ВРП в Україні, обумовлений світовою фінансовою кризою²⁰⁷.

Виходячи з визначення та основної мети конвергенції – вирівнювання диспропорцій між регіонами та країнами і підтримка слабкорозвинених регіонів – можна стверджувати про існування щільного зв'язку між процесом конвергенції регіонів і підвищенням їх конкурентоспроможності.

Якщо під **транскордонною конвергенцією механізмів конкурентоспроможності** розуміти **зближення механізмів**, які використовуються сусідніми країнами і їх регіонами для підвищення конкурентоспроможності в транскордонному просторі, то **доцільно оцінити конкретні механізми, які використовуються суміжними регіонами сусідніх країн, з тим, щоб використовувати не менш ефективні з української сторони.**

Механізмами, які активно застосовуються у світовій практиці, є актуальними для сучасних глобалізаційних тенденцій та можуть бути застосовані в українських реаліях, є, зокрема, різноманітні форми транскордонного співробітництва (кластери, партнерства, промислові парки, технопарки, проекти, євро регіони та європейські угруповання територіальної співпраці).

Регіональна політика Росії щодо підвищення конкурентоспроможності територій конкретизована в регіональних стратегіях розвитку прикордонних областей і передбачає використання різноманітних механізмів:

- у Брянській області – створення чотирьох ключових регіональних кластерів: транспортного машинобудування, виробництва

²⁰⁶ Дані актуальні на момент підготовки матеріалів рукопису видання. – *Прим. кор.*

²⁰⁷ *Матвеев С. Е.* Статистичний аналіз транскордонної конвергенції регіонів / С. Е. Матвеев // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Регіональна конвергенція та транскордонні ринки : зб. наук. праць / відп. ред. В. С. Кравців. – Львів: НАН України. Ін-т регіон. дослідж., 2011. – Вип. 5 (91) – С. 33–43.

дорожньо-будівельної, сільськогосподарської техніки і устаткування; електронної та електротехнічної промисловості; промисловості будівельних матеріалів; лісової і деревообробної промисловості, а також передбачено формування зони випереджального розвитку;

- у Воронезьській області – створення та розвиток індустріальних парків, зон випереджального розвитку, промислових кластерів;
- у Ростовській області – формування кластерів у агропромисловому секторі, сільгоспмашинобудуванні, легкій промисловості, туризмі, виробництві будівельних матеріалів, технологічна модернізація великих підприємств оборонно-промислового комплексу, машинобудування, вугільної промисловості, створення високотехнологічних виробництв²⁰⁸.

Слід звернути увагу на те, що всі завдання та проекти, які передбачаються російськими регіонами в їхніх стратегіях, для досягнення поставлених цілей **зважають на можливість використання потенціалу суміжних територій з української сторони**, а зволікання з реалізацією проектів однією із сторін означатиме **підвищення асиметрії розвитку транскордонного регіону**.

Аналогічна ситуація на українсько-польському прикордонні: використання механізмів підвищення конкурентоспроможності в напрямі інноваційного розвитку, реалізація кластерних підходів, механізмів спеціальних економічних зон, розбудови технополісів, технопарків сприяє розвитку малого і середнього підприємництва, а відтак, забезпечує підвищення життєвого рівня мешканців. Реалізація такої політики протягом останнього десятиліття вже засвідчила очікувану ефективність, що підтверджується обсягом ВРП на душу населення, який в обох польських воєводствах у кілька разів перевищує аналогічний показник в українських областях. Така саме ж ситуація спостерігається і в динаміці середнього рівня зарплати. Станом на 2010 рік цей показник у Люблінському воєводстві становить 926,7 дол. США, Підкарпатському – 839,1 дол. США. Натомість у Львівській області – 214 дол. США, Волинській – 183,2 дол. США, Закарпатській – 200,5 дол. США.

Слід зауважити, що в Польщі чітко реалізуються розроблені стратегії регіонального розвитку на всіх рівнях управління. При цьому спільні стратегії розвитку транскордонних регіонів реалізуються через

²⁰⁸ *Тимечко І. Р.* Конвергенція конкурентоспроможності прикордонних регіонів в українсько-російському транскордонному просторі / І. Р. Тимечко, О. З. Федоришин // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Регіональна конвергенція та транскордонні ринки : зб. наук. праць / відп. ред. В. С. Кравців. – Львів: НАН України. Ін-т регіон. дослідж., 2011. – Вип. 5 (91). – С. 44–59.

механізм функціонування євро регіонів і в межах спільної регіональної політики ЄС – програм та ініціатив ЄС.

4. Ефективному використанню нагромадженого при підготовці та проведенні «Євро-2012» потенціалу заважають недооцінювання механізму стратегічного планування в розвитку транскордонних регіонів і значний суб'єктивізм у реалізації запланованих завдань і проектів.

Заплановані наприкінці минулого століття проекти досі не втратили своєї актуальності, про що свідчить, наприклад, те, що до сьогоднішнього дня не побудовано автомагістраль на ділянці міжнародного транспортного коридору №3 Берлін/Дрезден-Краков-Львів/Київ «Краковець-Львів», концесійну угоду про що було укладено ще в 1998 р. Будівництво планувалося завершити у 2006 р. Водночас з польської сторони побудову ділянки цього коридору Жешув-Корчова, тобто до місця з'єднання на українсько-польському кордоні згідно з «Державною транспортною політикою Польщі до 2020 р». було заплановано на 2015 р. Нині ситуація така. Підкарпатське воєводство, користуючись нагодою, пов'язаною з «Євро-2012», завершує будівництво своєї ділянки автомагістралі на півтора року швидше, ніж заплановано, а на Львівщині будівництво залишилося на рівні 1999 року. При цьому надзвичайне стратегічне значення цієї автомагістралі для України безсумнівне – досі немає жодної сучасної автомагістралі до кордону з ЄС, а транзитні вантажі вже давно обирають шляхи в об'їзд України.

Майже аналогічна ситуація з рішеннями, які приймалися в межах діяльності міжурядових комісій щодо модернізації та відкриття нових пунктів пропуску через кордон: вони не виконувалися насамперед українською стороною. Прикладом є, зокрема невиконання взятих зобов'язань щодо побудови під'їзних шляхів в Угриневі та Грушеві до «Євро-2012»).

Таким чином, лише ефективне функціонування системи стратегічного планування, **підвищення відповідальності, моніторинг і контроль за виконанням запланованих завдань і проектів** можуть сприяти використанню нагромадженого потенціалу регіонального розвитку без втрат.

5. Велике значення для активного запровадження системи стратегічного планування для транскордонних регіонів, використання потенціалу транскордонного співробітництва та потенціалу, нагромадженого протягом підготовки і проведення чемпіонату, має удосконалення системи інституційного забезпечення транскордонного співробітництва.

До інституційної бази транскордонної співпраці належать система нормативно-правового забезпечення, регламентація механізмів взаємодії між органами влади різних рівнів, а також створення достатньої кількості дієвих інституцій, що сприяють реалізації транскордонних проектів із залученням суб'єктів підприємництва, громадських організацій, навчально-освітніх закладів, наукових установ тощо. До цих інституцій слід віднести насамперед торгово-промислові палати, агенції регіонального розвитку, бізнес-центри, а також різного роду галузеві асоціації. Саме вони є осередком формування громадських ініціатив, спрямованих на вдосконалення регуляторної політики у сфері транскордонного співробітництва, а також підготовки відповідних проектів і заявок на отримання грантів за програмами, що фінансуються з бюджету ЄС. Крім того, ці інституції мають здійснювати ефективну інформаційно-консультаційну діяльність у середовищі органів місцевого самоврядування, неприбуткових організацій та підприємницьких структур щодо організаційних і фінансових можливостей, які відкриває перед ними участь у системі транскордонного співробітництва.

Нині в Україні сформувалася уніфікована система управління транскордонним простором – єврорегіони, які охоплюють усі прикордонні області по периметру державного кордону. У системі регіонального управління вони повинні здійснювати координування розвитку транскордонних регіонів у повному обсязі і забезпечити їх конкурентоспроможність не лише у внутрішньодержавному, а й у глобальному просторі.

Розвиток транскордонного коопераційного простору веде до розширення ринку праці, товарів, послуг, інвестицій. Інтеграція також забезпечує додаткову синергію та соціально-економічну доповнюваність.

Така діяльність повинна спиратися на відповідну **систему мотивації та належне кадрове забезпечення**. У цьому контексті актуалізується роль регіональних органів державної влади, спроможних виступити ініціатором розвитку інституційного середовища, спрямованого на формування ефективного міжрегіонального та транскордонного співробітництва. Адже, з одного боку, ці органи, на відміну від центральних інститутів державної влади значно ліпше обізнані з проблематикою, можливостями та перспективами розвитку міжрегіонального та транскордонного співробітництва, а також тими потенційними перевагами, які воно створює щодо оптимізації зовнішньоекономічної діяльності регіонів. З іншого боку, повноваження, кадрове забезпечення і вплив цих органів на центральну владу є суттєво вищим, ніж у самоврядних інституцій.

Паралельно з цим має відбуватися посилення впливу інститутів громадянського суспільства на центральні органи державної влади з метою усвідомлення останніми всіх тих переваг і системних ефектів, які має транскордонне співробітництво щодо активізації зовнішньоекономічної діяльності регіонів, а в ширшому сенсі – в процесі європейської інтеграції України загалом. Адже в транскордонній сфері зароджується ціла низка підприємницьких ініціатив, які згодом спроможні перетворюватися на серйозні інвестиційні проекти.

Нинішні учасники прикордонної торгівлі формують сприятливі умови для розвитку місцевого підприємництва в Україні, яке, набуваючи цивілізованих форм, створить підґрунтя для започаткування транскордонних інвестиційних проектів стратегічного характеру (будівництво та експлуатація нових виробничих та інфраструктурних об'єктів, у т.ч. доріг, готелів, виставкових центрів, аеропортів тощо). Саме учасники прикордонної торгівлі, тісно взаємодіючи з європейськими партнерами на локальному рівні, сьогодні отримують той необхідний ринковий досвід підприємницької діяльності, якого далеко не завжди вистачає вітчизняним підприємцям. Крім того, багато хто з них є кваліфікованими фахівцями, що вимушено залишили свою професійну кар'єру, проте високий рівень освіти дозволяє їм швидше опановувати нові технології та сучасні види підприємницької діяльності, що в майбутньому дозволяє сподіватися на те, що саме вони стануть стратегічним кадровим ресурсом формування в Україні підприємницького середовища європейського типу.

Від створення цивілізованих умов для прикордонної торгівлі значною мірою залежить ефективність використання нагромадженого при підготовці та проведенні «Євро-2012» потенціалу розвитку.

З огляду на доцільність задіяння основних механізмів міжрегіонального та транскордонного співробітництва для реалізації потенціалу розвитку, нагромадженого при підготовці та проведенні «Євро-2012» на рівні державної регіональної політики слід виконати такі дії.

1. Забезпечити рівень доступності до західного кордону України відповідно до європейських стандартів. Для цього доцільно провести інвентаризацію технічного рівня під'їзних шляхів до наявних і планованих КПП. Слід актуалізувати рішення Українсько-польської міжурядової Координаційної Ради міжрегіонального співробітництва (створена в 1993 р.), опрацьовані у складі її трьох комісій: з питань транскордонного співробітництва; з питань розбудови пунктів

пропуску та прикордонної інфраструктури; та з питань просторового планування щодо подальшої розбудови КПП на відповідних ділянках кордону, і створити умови/розробити механізми їх відповідальної реалізації і наступництва. Розглянути можливості використання моделей державно-приватного партнерства для розбудови прикордонної інфраструктури, підвищення ефективності освоєння бюджетних коштів.

Міський бюджет м. Трієста (Італія) понад триста років наповнюється за рахунок концесійних платежів від суб'єктів господарювання, які розмістилися на міських землях у зоні порту. Тобто землі громади поблизу кордону, вздовж автомагістралей чи значних інфраструктурних об'єктів міст доцільніше віддавати в концесію, а не продавати в приватну власність.

2. Удосконалити інституційну базу транскордонного і міжрегіонального співробітництва, забезпечити розроблення відповідних нормативних документів щодо діяльності та взаємовідносин між окремими інституціями, зокрема щодо ієрархії виконання прийнятих рішень, визначити рівень компетенції органів місцевого самоврядування в реалізації завдань міжрегіональних і транскордонних проектів. Завершити розроблення нормативних документів для врегулювання співфінансування проектів. Використати досвід реалізації великих проектів, отриманий під час підготовки та проведення «Євро-2012» і зважити на виявлені при цьому складнощі.

3. Сприяти підвищенню ефективності використання нагромадженого при підготовці до «Євро-2012» потенціалу у спосіб розвитку системи інституційного забезпечення регіонального розвитку та впровадження нових форм співробітництва, а саме: європейських угруповань територіальної співпраці, транскордонних кластерів і партнерств, організації цивілізованої прикордонної торгівлі.

За дослідженнями статистичного управління Підкарпатського воєводства (Польща), прикордонна торгівля в структурі валового регіонального продукту складає 13 %, що зумовило запровадження спостережень за розвитком різноманітних явищ у транскордонному регіоні, облік обсягів прикордонної торгівлі й використання її потенціалу для пришвидшення підвищення життєвого рівня мешканців прикордоння. Побудова центру прикордонної торгівлі «Корчова Долина» та запровадження шопінг-віз і безкоштовних багаторазових національних віз – це реалізація регіональної стратегії соціально-економічного розвитку воєводства і приклад узгодження дій влади національного та регіонального рівнів. За даними Генерального консульства Польщі у м. Львові, на кінець 2011 року було оформлено

100 тис. дозволів на 800 тис. мешканців²⁰⁹. Важливість розвитку Малого прикордонного руху відображено у статистичному щорічнику з МПР Східної Польщі (Росія, Білорусь, Україна), який публікується Головним управлінням статистики (Варшава)²¹⁰. Для спостереження за ситуацією щодо Малого прикордонного руху, діяльністю транскордонних ринків та за їх впливом на соціально-економічний розвиток прикордонних територій доцільно такий щорічник видавати і в Україні.

4. Сприяти розвитку уніфікованої системи координування транскордонного і міжрегіонального співробітництва у спосіб приведення структури єврорегіонів до структур самоорганізації суб'єктів господарювання і представницьких органів громад прикордонних територій з включенням їх до системи регіонального управління України з відповідними системами фінансового, кадрового та інформаційного забезпечення.

Для впровадження вищезначених пріоритетів використання механізмів транскордонного та міжрегіонального співробітництва в контексті використання нагромадженого при підготовці і проведенні «Євро-2012» потенціалу доцільно:

- **використовуючи нові управлінські рішення, забезпечити завершення розпочатих проектів у межах виконання Державної цільової програми з питань підготовки та проведення «Євро-2012»**, у т.ч. за рахунок задіяння переваг державно-приватного партнерства, поширення концесії, розвитку нових форм транскордонного і міжрегіонального співробітництва, зокрема європейських угруповань територіального співробітництва, транскордонних кластерів і партнерств;
- **для розвитку регіональних транскордонних кластерів і транскордонних промислових зон в Україні доцільно завершити формування відповідного інституційного середовища розвитку міжрегіонального та транскордонного співробітництва**, ухвалити державну стратегію розвитку та підтримки кластерів в Україні й конкретизувати її в окремих секторальних програмах і відповідних стратегіях розвитку регіонів; забезпечити актуалізацію регіональних стратегій соціально-економічного розвитку, включаючи транскордонні та міжрегіональні аспекти;
- **удосконалити систему стратегічного планування розвитку регіонів України**. Для регіонів, зокрема прикордонних, у стратегіях

²⁰⁹ *Генеральне консульство РП у м. Львові* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.lwowkg.polemb.net/

²¹⁰ *Statystyka publiczna na zewnątrznej granicy Unii Europejskiej na terenie Polski* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.stat.gov.pl/rzesz>

соціально-економічного розвитку передбачити блок щодо міжрегіонального та транскордонного співробітництва з узгодженням і координуванням реалізації програм/проектів між відповідними партнерськими регіонами. У системі стратегічного планування передбачити розроблення і реалізацію спільних стратегій розвитку транскордонних регіонів з урахуванням положень Закону України «Про генеральну схему планування території України». Розробити механізми підвищення відповідальності за реалізацію стратегічних планів, посилити блок моніторингу та контролю за виконанням намічених/поставлених завдань. Удосконалити нормативно-методичне забезпечення функціонування системи стратегічного планування в Україні та створити умови для ознайомлення з ним усіх представників владних структур, наприклад у межах діяльності новоствореного кластера в системі підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб органів місцевого самоврядування України;

- **увести до системи статистичного обліку транскордонну статистику відповідно до норм Євростату** для спостереження за ситуацією щодо Малого прикордонного руху, діяльністю транскордонних ринків та їх впливом на соціально-економічний розвиток прикордонних територій;

- створити умови для кадрового, фінансового, інформаційного та нормативно-методичного забезпечення функціонування єврорегіонів та передбачити механізм узгодження загальноєвропейських, національних і регіональних інтересів у спосіб включення органів ТКС **до системи регіонального управління України.**

3.4. Кадрове забезпечення як чинник розвитку транскордонного співробітництва

Питання кадрового забезпечення розвитку транскордонного співробітництва має бути здійснене в межах реалізації Національної стратегії системи підвищення кваліфікації посадових осіб місцевого самоврядування та депутатів місцевих рад (зокрема з урахуванням Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 вересня 2009 р. № 1134 р). Підвищення кваліфікації на спеціалізованих короткострокових навчальних курсах проводиться для усіх суб'єктів транскордонного співробітництва та представників інших установ та організацій, які цікавляться тематикою транскордонного співробітництва.

Професійні програми мають бути розроблені відповідними навчальними закладами на замовлення Міністерства регіонального

розвитку та будівництва України. Відбір навчальних закладів, які мають відповідну ліцензію на проведення курсів з підвищення кваліфікації посадових осіб і депутатів місцевих рад, має бути здійснений на конкурсних засадах відповідними органами державної влади.

Організація та проведення спеціалізованих короткострокових навчальних курсів, тематичних постійно діючих і короткострокових семінарів, тренінгів з метою підвищення кваліфікації посадових осіб здійснюється визначеними на конкурсних засадах суб'єктами, які надають освітні послуги, на замовлення органів місцевого самоврядування, асоціацій та інших добровільних об'єднань органів місцевого самоврядування.

Національна академія державного управління при Президентові України є науково-методичним центром, який забезпечує добір викладачів належної кваліфікації, що проводять підвищення кваліфікації посадових осіб і депутатів місцевих рад.

Фінансування підвищення кваліфікації суб'єктів транскордонного співробітництва може здійснюватися коштом державного та місцевих бюджетів. Зазначені видатки місцевих бюджетів враховуються при визначенні обсягу міжбюджетних трансфертів.

Для вирішення проблеми кадрового забезпечення щодо розвитку транскордонного співробітництва доцільно використати інструменти, які **ЄС пропонує країнам, охопленим Європейською політикою сусідства.**

Так, наприклад, запровадження інструменту *Twinning*²¹¹ було здійснене Європейською Комісією в 1997 році у контексті розширення Європейського Союзу. Цей новий інструмент інституційної розбудови був створений з метою інтеграції законодавства ЄС у законодавство країн-бенефіціарів.

Twinning (TWG) – це інструмент інституційного будівництва, форма безпосередньої технічної співпраці між центральними органами виконавчої влади країни, що є бенефіціарами цього виду зовнішньої допомоги ЄС, та органами влади країн-членів Європейського Союзу. *Twinning* має на меті допомагати країнам-бенефіціарам у формуванні сучасних і ефективних органів центральної та місцевої влади, структура, людські ресурси та управлінський потенціал яких дозволяли б впроваджувати законодавство ЄС (*acquis communautaire*) на рівні стандартів, прийнятих у країнах-членах ЄС. *Twinning* надає державним органам межі для роботи з партнерами з країн-членів ЄС.

²¹¹ *Twinning* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.center.gov.ua./pro-tsentr/proekt/twinning>

У співпраці вони розробляють і впроваджують проект, націлений на інтегрування в національне законодавство та виконання конкретної частини *acquis communautaire*.

У межах проектів *Twinning* передбачені такі види діяльності, як консультування (підготовка законопроектів, організаційно-інформаційні питання), тренінги, навчально-ознайомлювальні поїздки та стажування.

Партнери проектів *Twinning* отримують спільну користь, наприклад:

- обмін досвідом і знаннями на основі рівноправного спілкування між партнерами проекту *Twinning* («від державного службовця до державного службовця»);
- впровадження кращої практики органів влади країн-членів ЄС;
- досвід управління проектами *Twinning*;
- взаємодоповнення, якщо партнером від ЄС виступає консорціум;
- досягнення відповідності національного законодавства у певній сфері (у т.ч. транскордонному співробітництві) чинному законодавству ЄС;
- оволодіння знаннями у сфері політико-адміністративних систем;
- встановлення довгострокових і структурованих робочих взаємин, створення професійних мереж і, відповідно, вплив на ставлення до країни-бенефіціара з боку ЄС;
- навчальна підготовка, покращення професійних спроможностей;
- розроблення та впровадження адаптованого законодавства, що є необхідною умовою виконання як спільних угод і планів дій, так і інтеграції в європейські ринки;
- зміни в організаційній практиці та культурі, покращення стилю керівництва, комунікації та координації між та всередині органів-бенефіціарів – цінні «побічні» результати тісної співпраці державних службовців із країн-членів ЄС з партнерами з країн-бенефіціарів.

Проект *Twinning* може виконуватися як класичний *Twinning* (тривалістю до 24 місяців) і бюджетом до 2 млн євро або як полегшений *Twinning* (тривалістю до 6 місяців).

Іншим інструментом допомоги є *TAIEX*²¹² (*Technical Assistance Information Exchange*). Він надається Європейською Комісією для обміну інформацією з метою розбудови інституційної спроможності, необхідної для адаптації національного законодавства до *acquis communautaire*.

²¹² Інструментом допомоги є *TAIEX* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.center.gov.ua/component/k2/item/1619>

Інструмент технічної допомоги та обміну інформацією *TAIEX* був заснований Генеральним Директоратом Європейської Комісії з питань сусідства та переговорів щодо розширення у 1996 році як програма, покликана допомагати країнам-кандидатам у стислі терміни розв'язати питання запровадження *acquis communautaire*. Завдання *TAIEX* полягає в спрощеному механізмі передачі інформації та обміні передовим досвідом між країнами-бенефіціарами й країнами – членами Європейського Союзу.

Визначальними рисами інструменту *TAIEX* є сфокусованість на розв'язанні конкретних проблем розвитку та інтеграції, що вимагає від адміністрацій країн-бенефіціарів ініціативного підходу, самостійного визначення своїх потреб, підготовки і подання заявок та мобільності (від подання заявки *on-line* до надання допомоги минає від двох до трьох місяців), що дає змогу використовувати його для вирішення термінових питань.

У межах інструменту *TAIEX* коштом ЄС надаються такі послуги:

- надання експертів країнам-бенефіціарам як радників щодо розроблення законодавчих ініціатив та інтерпретації *acquis communautaire*;
- навчальні візити, що дають змогу державним службовцям з країни-бенефіціара вивчити досвід країни-члена щодо вирішення практичних питань, пов'язаних із впровадженням і забезпеченням дотримання *acquis communautaire*, та взаємодії із зацікавленими сторонами;
- організація та проведення семінарів і робочих зустрічей з метою представлення та роз'яснення аспектів *acquis communautaire* широкій аудиторії.

Сфера діяльності партнерів-бенефіціарів, отримувачів допомоги в межах *TAIEX*, має стосуватися публічного сектору, але таку допомогу може отримувати також приватний сектор, до компетенції якого належить сфера імплементації та вдосконалення законодавства в країні-бенефіціарі з метою його гармонізації з відповідним законодавством Європейського Союзу.

Однією з головних умов отримання послуг ЄС у межах інструменту *TAIEX* є базове знання іноземної мови (англійської) партнером-бенефіціаром.

Використання зовнішньої допомоги Європейської Комісії у межах *TAIEX* в Україні здійснюється відповідно до Порядку підготовки та виконання плану залучення зовнішньої допомоги Європейської Комісії у рамках *TAIEX*, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 9 квітня 2008 р. № 316.

Для того, щоб визначитися з особливостями застосування інструментів *Twinning i TAIEX* для системи регіонального менеджменту,

який охоплює і координування транскордонного співробітництва, зупинимось на таких моментах.

1. Зважаючи на трансформаційні процеси, що відбуваються в організації територіально-суспільної системи регіону, потрібно визначитися із сучасним розумінням регіонального менеджменту. Якщо раніше це поняття охоплювало регіональні органи влади та органи місцевого самоврядування, то з появою нових форм територіальної організації (кластерів, єврорегіонів, промислових парків, різноманітних громадських організацій тощо, до складу яких за виначенням входять представники органів влади, або вони є безпосередніми партнерами при вирішенні проблем регіону) можна сказати, що сучасний регіональний менеджмент охоплює ще й вищеозначені мережеві структури.

2. Особливістю забезпечення конкурентоспроможності прикордонних регіонів України на транскордонному просторі є необхідність і доцільність використання механізмів, аналогічних тим, які використовуються суміжними територіями сусідніх держав. Цим самим можна уникнути найбільших загроз у прикордонні – перепливу ресурсів у більш продуктивне середовище. На сучасному етапі до таких механізмів насамперед відносяться формування та підтримка розвитку транскордонних кластерів, транскордонних промислових зон і технопарків, транскордонних партнерств, транскордонних інноваційних проектів тощо.

З огляду на те, що формування таких нових інноваційних структур територіальної організації відбувається безпосередньо на найнижчих рівнях державного управління і для їх організації потрібно мати **бази даних щодо креативних мешканців**, від освіти та освіченості яких багато залежить у вирішенні регіональних проблем, доцільно поширити інструменти *Twinning* і *TAIEX* на цю групу людей.

Проблемним питанням досі є **визначення механізмів взаємодії та розподілу повноважень** між інституціями держави та регіону, які взяли на себе зобов'язання з організаційної, фінансової та правової підтримки інноваційної діяльності. Крім того, місцеві органи виконавчої влади у сфері регулювання інноваційних процесів хоча і координують свої дії з центральними органами влади, але не впливають на розподіл повноважень з управління інноваційною діяльністю в регіоні (погодження, затвердження та реєстрація інноваційних програм і проектів здійснюється центральними органами державного управління). Так само проблемним є погодження транскордонного співробітництва з центральними органами влади, що не відповідає сутності співробітництва і гальмує його.

Поза процесом забезпечення конкурентоспроможності регіону нині є фінансово-кредитні установи підтримки інноваційної діяльності, небанківські фінансові організації та державні фінансово-кредитні установи, які на даному етапі не здійснюють пільгове кредитування новацій (за I–III квартал 2012 року не профінансований жодний інноваційний проект). У вирішенні цього питання також доцільно використати досвід ЄС.

У навчальних планах *Twinning i TAIEX* доцільно передбачити вивчення питань щодо транскордонного співробітництва, особливості організації нових його форм, формування баз даних транскордонної статистики і нормативно-методичне узгодження її з Євростатом.

Крім того, формування транскордонних партнерств, наприклад *EURES*, передбачає готовність української сторони до входження до цих мереж. Нині на місцевому рівні працівники служб зайнятості та інших зацікавлених структур потребують відповідної підготовки, що також може бути передбачено в проектах *Twinning i TAIEX*.

Таким чином, використання інструментів *Twinning i TAIEX* у регіональному менеджменті, зокрема в прикордонних регіонах, зумовить пришвидшення розвитку інноваційних структур територіальної організації, а отже, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності території і життєвого рівня мешканців.

РОЗДІЛ 4. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНІ У СВІТЛІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

4.1. Регіональна політика транскордонного співробітництва та розвиток його нових форм в Україні як засіб активізації співробітництва

Сучасна парадигма регіонального розвитку орієнтована на більш повне врахування інтересів територіальних співтовариств, покладення відповідальності за розвиток регіонів на місцеві органи влади, взаємну координацію діяльності центральних та місцевих влад, а для прикордонних регіонів – також на координацію місцевих влад суміжних територій. Тобто сучасна регіональна політика здебільшого має орієнтуватися не на міжрегіональний розподіл, а на мобілізацію місцевого потенціалу та ресурсів. Європейський досвід 80–90-х років ХХ ст. свідчить, що найефективнішим механізмом регіонального розвитку є створення державою правових основ для підвищення ефективності використання внутрішнього потенціалу самими територіями з метою посилення їх конкурентоспроможності, а отже, ліквідації відсталості.

Постає запитання, чи доцільно говорити про регіональну політику розвитку транскордонного співробітництва (*далі* – РП ТКС) як про відносно самостійний напрям регіональної політики? Щоб відповісти на це питання методологічно визначимося з деякими моментами.

Регіональна політика транскордонного співробітництва:

- має бути складовою частиною (розділом) регіональної політики у Стратегії соціально-економічного розвитку держави, а також її зовнішньої та зовнішньоекономічної стратегій і базуватися на основних засадах формування постіндустріального суспільства;
- має бути багаторівневою. Вона формується на міжнародному, національному, регіональному та локальному рівнях;
- визначати законодавчі й інституційні рамки, базуватися крім загальних принципів, на специфічних, мати спеціалізовані інструменти, власні організацію, методи та форми її розроблення та реалізації.

Необхідними складниками регіональної політики є чітко сформульовані цілі, об'єкти, суб'єкти і засоби реалізації (здійснення).

Загальною метою транскордонного співробітництва є забезпечення якісних умов проживання населення з обох сторін кордону, нівелювання наявності останнього. Зазначене має бути конкретизовано на кожному етапі розвитку, із врахуванням тієї ролі, яку відіграє транскордонне співробітництво в житті народів.

Щоб розглянути об'єкти політики ТКС, зупинимось на **специфічних особливостях співробітництва**.

1. Ідеться про співпрацю, співробітництво (а не діяльність), а отже, основні акценти необхідно ставити на спільну роботу, координацію та узгодження. З огляду на «філософію» транскордонного співробітництва, спільна робота має починатися з етапу виявлення спільних проблем, розроблення планів і вибору пріоритетів розвитку та продовжуватися етапом координації реалізації вироблених планів. На сучасному етапі для України процес співпраці має такий вигляд: спочатку кожна сторона працює над виявленням спільних проблем і вибором пріоритетів, а потім разом – над узгодженням планів розвитку за окремими заходами.

2. Транскордонна співпраця стосується усіх сфер життєдіяльності населення, і політика має формуватися так, щоб у діалозі в усіх сферах життя були задіяні всі соціальні групи населення та адміністративні органи. Сьогодні в Україні співпраця здійснюється переважно між обласними державними органами влади.

3. Одним з основних об'єктів політики має бути кордон, і відносно нього повинно вирішуватися подвійне завдання: забезпечення необхідного рівня захисту держави та намагання досягнення вільного переміщення через кордон. Для України тут є ще й інша специфіка, яка полягає в різниці кордонів на Заході та Сході країни і в менталітеті населення старих і нових прикордонних територій.

4. ТКС стосується транзитності території, а саме пропускної здатності прикордонної інфраструктури в широкому сенсі, комунікацій, можливості обслуговування значно більших потоків людей, товарів, вантажів. Отже, формування сектору послуг у прикордонних регіонах має бути пріоритетом соціально-економічного розвитку, і тут дуже важливою є узгоджена діяльність сторін транскордонного регіону. В Україні такі тенденції вже з'явилися, проте для Сходу держави їх доцільно значно посилювати. Таким чином, об'єктом регіональної політики ТКС є транскордонний регіон, його просторове облаштування та просторова економіка.

5. Ідеться про спільні природні ресурси, передусім водні, використання яких має бути раціональним з обох сторін та екологічно безпечним. При цьому жодна зі сторін не може діяти на зниження рівня

екологічної безпеки іншої сторони і займатися господарством без урахування інтересів сусідів. Спільні природні ресурси мають бути першочерговим об'єктом регіональної політики транскордонного співробітництва.

Об'єктом політики ТКС повинна бути і прикордонна торгівля. Це явище присутнє у всіх без винятку транскордонних регіонах незалежно від рівня розвитку країн. Ігнорувати її як явище соціально-економічного життя населення прикордонних територій, не досліджувати її і, відповідно, не розробляти політику, яка б відповідала інтересам населення та держави, не є правильним.

Усі перераховані проблеми та специфіка знайшли відображення в діяльності єврорегіонів. Тому ще одним об'єктом політики транскордонного співробітництва є єврорегіони. Їх розвиток – одне з найважливіших питань політики транскордонного співробітництва, яке також можна розглядати з позицій інституційного забезпечення.

Крім цього, нинішній етап розвитку транскордонного співробітництва характеризується більшим економічним спрямуванням, а отже, використанням інших організаційних форм – транскордонних кластерів, транскордонних партнерств, транскордонних промислових зон/парків, клондайкінгу тощо.

Важливість цих утворень для транскордонних регіонів обумовлюється зростанням їх ролі та ваги в сучасному світі, в тому числі в державах ЄС. При цьому більшість із них функціонує у високотехнологічних секторах економіки, зокрема в авіаційній і біотехнологічній промисловості, сфері інформаційних технологій і телекомунікацій, сферах охорони здоров'я, енергетики, інжинірингу, консалтингу тощо. Технологічні парки, а також індустріальні та промислові зони є важливим інструментом регіонального розвитку країн ЄС, на їх території створюються інноваційні підприємства й нові робочі місця, реалізуються інвестиційні проекти, відбувається підвищення якості людського капіталу тощо²¹³. Саме завдяки цьому відбувається перетворення периферійних областей з відносно відсталою економікою у високорозвинені регіони. Наприклад, у Франції така політика дала змогу забезпечити поширення наукових організацій у провінціях. Ефективність територіальних науково-промислових комплексів для розвитку науково-технічного прогресу в регіонах визначається тим, що в їх межах досягається оптимальна концентрація фінансових, людських,

²¹³ Сальник О. М. Використання досвіду функціонування технологічних парків країн-членів ЄС в Україні / О. М. Сальник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ape/2009_10/20-28.pdf

«мізкових», матеріальних ресурсів приватного та державного секторів, які забезпечують інтенсивне поширення й передачу науково-технічної інформації та взаємозабезпечення наукових і виробничих кадрів досвідом, крім того, полегшується координація між різними етапами інноваційного процесу тощо²¹⁴.

Індустріальні парки й технопарки є не лише випробуваним методом стимулювання високотехнологічних виробництв, але й дієвим засобом відродження економічно занепалих територій. Адже вони дозволяють частково розвантажити інвестора нового проекту від витрат на інфраструктуру: на процес вибору та оформлення земельної ділянки, облаштування території й інженерних мереж, вивезення сміття, обслуговування залізничних колій тощо, тобто умовно-постійних непрофільних затрат старту нового бізнес-проекту, які можуть бути доволі значними, особливо з урахуванням бюрократичних процедур.

Окреслені механізми можуть достатньо ефективно застосовуватися також і в межах транскордонних регіонів, забезпечуючи використання можливостей трансферу технологій, реалізації інвестиційних проектів і поширення інновацій між прикордонними територіями сусідніх держав. Зокрема, у транскордонних регіонах, створених між Україною та ЄС, саме через технологічні та індустріальні парки може відбуватися найбільш ефективна передача управлінських і виробничих технологій із країн ЄС в українські регіони, а також вирішуватися проблема тимчасового працевлаштування (трудова міграція) в певних секторах економіки.

На думку вітчизняних фахівців, поширеність індустріальних парків у світі обумовлена такими чинниками²¹⁵:

²¹⁴ *Кривоус В. Б.* Зони високих технологій в системі інноваційного розвитку ЄС та України / В. Б. Кривоус [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://econindustry.org/arhiv/mag/2006/vip_02_33/st_33_18.pdf

²¹⁵ *Мазур О. А.* Технологічні парки. Світовий та український досвід / О. А. Мазур, В. С. Шовкалок. – К.: Прок-Бізнес, 2009. – 70 с.; *Єгорова О. О.* Запровадження нових форм спеціальних режимів економічної діяльності в Україні / О. Єгорова // Економіка розвитку. – 2010. – № 2 (54). – С. 33–35.; *Борщевський В. В.* Перспективи функціонування вільних (спеціальних) економічних зон у контексті розвитку українсько-польського співробітництва / В. В. Борщевський, В. В. Засадко // Стратегічні пріоритети. – К.: НІСД, 2008. – № 4 (9). – С. 201–206.; *Васенко В. К.* Роль спеціальних (вільних) економічних зон в інвестиційному процесі України / В. К. Васенко // Вісник Сумського аграрного університету. – 2007. – С. 195–200 (Серія «Фінанси і кредит». Вип. 1); *Влащук М.* Припаркована індустрія / М. Влащук [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www-us.visnuk.com.ua/article/one/PryPARKova.html>; *Макогон Ю. В.* Нові форми організації територій з особливим податковим режимом (СЕЗ і ТПР) / Ю. В. Макогон [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Vonitor/January2010/05.htm>

- дозволяють підвищити інвестиційну активність в економіці, адже сама суть функціонування індустріальних парків полягає в залученні інвестицій, зазвичай, у виробництво високотехнологічної продукції. Крім того, додатковим джерелом інвестицій є держава, яка фінансує розвиток інфраструктури;

- дозволяють залучити іноземних інвесторів з їхніми капіталом і технологіями в економіку країни завдяки наданню певних субсидій у спосіб, що не суперечить міжнародним нормам. Завдяки впровадженню індустріальних парків держава отримує легітимну можливість (з погляду норм і правил СОТ) субсидювати інвестиційну діяльність, знижуючи реальні витрати бізнесу, що створює інвестиційний клімат, привабливий для іноземних інвесторів.

- розвиток індустріальних парків дозволяє економічно, екологічно й естетично структурувати населені пункти, прибравши з міст промислове виробництво. Концентрація останнього на обмежених площах поза межами житлових, історико-культурних і рекреаційних територій не лише робить економіку громади більш ефективною через зниження трансакційних витрат, але й дозволяє підвищити якість життя й екологічний стан у відповідному населеному пункті. Для України, міста якої є конгломератом із житлових масивів та екологічно шкідливих підприємств, цей аспект є вкрай важливим.

Збільшенню потенційних можливостей для використання індустріальних парків з метою активізації зовнішньоекономічної діяльності в межах транскордонних регіонів, створених за участю прикордонних регіонів України та держав ЄС, сприяє прийняття у 2012 р. Закону України «Про індустріальні парки». На думку голови Державного агентства з інвестицій та управління національними проектами України В. Каськіва, «інвестування на території індустріальних парків є найбільш прийнятною для інвестора формою ведення бізнесу. Закон «Про індустріальні парки» гарантує та захищає права інвестора, передбачає суттєве спрощення процедур доступу до земельних ділянок на території індустріальних парків. Одержання інвестором земельної ділянки з необхідним інженерно-технічним оснащенням дасть можливість суттєво скоротити час від початку інвестування до випуску продукції («час до ринку») з 2-3 років до 6-9 місяців. Індустріальні парки – це нова індустрія, яка дасть змогу створити понад 300 тис. робочих місць. Створення індустріальних парків дасть змогу за 3-4 роки залучити в українську економіку близько 8 мільярдів доларів інвестицій. Також це відкриє нові можливості для економічного розвитку регіонів України

та стане фундаментальною основою для приходу у країну потужних виробників»²¹⁶.

Водночас вказаний закон зовсім не вирішує всіх потенційних проблем, що можуть виникати під час формування в Україні індустріальних і технологічних парків, а також промислових зон, особливо якщо йдеться про їх транскордонну специфіку. Так, на думку багатьох експертів, спроба законодавчого унормування порядку створення та функціонування індустріальних парків у нашій державі містить низку лазівок для лобістів, які прагнуть в обхід фіскального законодавства та за підтримки з державного бюджету отримувати мільярдні надприбутки. Зокрема, це стосується функціонування керуючої компанії, яка забезпечуватиме облаштування індустріального парку та залучатиме його учасників до господарської діяльності. При цьому статус керуючої компанії дозволяє розраховувати на безвідсоткові кредити (позики) та цільове фінансування на безповоротній основі з державного бюджету, а для його отримання не передбачено особливих вимог²¹⁷.

Крім того, дія Закону України «Про індустріальні парки» в його нинішній редакції, може спричинити низку проблем, пов'язаних із розвитком індустріальних і технологічних парків, а також промислових зон у межах транскордонних регіонів. По-перше, він жодним чином усуває тих прогалин, які містяться в інших нормативно-правових актах, насамперед у Законі України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків», з погляду стимулювання розвитку вказаних утворень у транскордонному просторі. Тобто жоден зі згаданих законів не оперує категоріями «транскордонні індустріальні парки», «транскордонні промислові зони» чи «транскордонні технологічні парки», що, з огляду на достатньо деталізовану регламентацію ними правових та організаційних засад створення і функціонування технологічних та індустріальних парків, може фактично ускладнити їх формування у транскордонному вимірі, а також ослабити вплив на активізацію зовнішньоекономічних зв'язків у межах транскордонних регіонів.

Не менш ризикованим, з погляду європейської практики функціонування технологічних та індустріальних парків і промислових зон,

²¹⁶ В. Каськів: індустріальні парки залучать в Україну 8 мільярдів доларів інвестицій / В. Каськів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unn.com.ua/ua/exclusive/913622-v.kaskiv>: – industrialni-parki-zaluchat-v-ukrayinu-8-milyardiv-dolariv-investitsiy

²¹⁷ *Петренко П.* Індустріальні парки – нова годівниця для ПР? / П. Петренко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/columns/2012/06/18/6966935/>

є значні обсяги пільг, що можуть надаватися їх потенційним учасникам. Адже основна логіка формування вказаних утворень у розвинених країнах світу полягає у зменшенні рівня трансакційних витрат на започаткування та реалізацію інвестиційних проєктів, спрямованих на інноваційний розвиток економіки чи вирішення проблем депресивних територій. Натомість в Україні пропонувані пільги можуть залучити до індустріальних парків підприємців, орієнтованих виключно на отримання доступу до пільгових бюджетних ресурсів, що, навпаки, збільшить трансакційні витрати для інших потенційних учасників цих парків через зростання корупції та ускладнення системи дозвільних процедур. При цьому слід зазначити, що чинна редакція законів «Про індустріальні парки» та «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» і без цього передбачає досить складні регламентуючі положення, спроможні значно обмежити кількість бізнес-структур, що бажають долучитися до їх роботи. Наприклад, протягом понад десяти років чинності Закону України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» поширення останніх в Україні так і не набуло бажаного масштабу.

Потенційному зниженню ефективності функціонування індустріальних парків у прикордонних регіонах нашої держави загрожує також недостатній обсяг повноважень органів місцевого самоврядування, а також низька фінансова спроможність обласних і районних державних адміністрацій. Експерти зазначають, що місцева влада може розпоряджатися лише земельним податком і податком із доходів фізичних осіб, що суттєво обмежує її можливості для залучення в індустріальний парк інвесторів. Крім того, законом дозволяється знижувати ставку орендної плати лише до 3 %, а на таких умовах будь-який підприємець може знайти землю і поза межами індустріального парку²¹⁸.

Таким чином, нормативно-правове забезпечення роботи індустріальних і технологічних парків, а також промислових зон на території України потребує суттєвого вдосконалення, особливо якщо йдеться про їх функціонування в межах транскордонних регіонів. Передусім це стосується спрощення низки регламентних процедур, окреслення механізмів впливу органів місцевого самоврядування на створення та розвиток інфраструктури індустріальних парків, визначення способів

²¹⁸ *Чи варто* бізнесменам вкладати гроші в індустріальні парки? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forbes.ua/nation/1336404-stoit-li-biznesmenam-vkladyvat-dengi-v-industrialnye-parki>

їх взаємодії в цьому процесі з органами місцевого самоврядування сусідніх держав (якщо йдеться про транскордонні індустріальні парки та промислові зони), визначення пріоритетів державно-приватного партнерства під час реалізації проектів зі створення транскордонних технологічних та індустріальних парків тощо.

Крім того, чинне законодавство не має фактично обмежувати організаційно-правових форм стимулювання інноваційно-інвестиційних процесів у транскордонному просторі, надаючи виключних преференцій згаданим об'єктам. Адже крім них, фінансування транскордонних інвестиційних та інноваційних проектів може здійснюватися також у межах транскордонних центрів трансферу технологій, білатеральних інвестиційних агенцій, промислово-логістичних зон тощо.

Наприклад, сьогодні в Закарпатській області одночасно реалізується кілька ініціатив, пов'язаних з активізацією зовнішньоекономічних зв'язків у межах транскордонних регіонів, сформованих спільно з прикордонними територіями Угорщини, Словаччини та Румунії.

Так, закарпатські експерти, представники влади й менеджменту спільно з угорськими партнерами беруть активну участь у реалізації проекту «Створення транскордонних центрів з інвестицій, інновацій та трансферу технологій» який передбачає навчальні поїздки, тренінги, ознайомлення з об'єктами логістики та індустріальних парків на території Угорщини. Угорський партнер є керівною компанією створеного (шостого в області Саболч-Сатмар-Берег) індустріального парку «Фийнешлітке», розміщеного на території 170 га (поміж його учасників є й українські суб'єкти). Близько 100 млн євро у створення інфраструктури цього парку вклав державний банк Угорщини з інвестицій та розвитку. Угорський досвід є особливо цінним з огляду на те, що останніми роками в країні створено понад 200 індустріальних парків різних форм власності, представники яких готові поділитися своїми вагомими здобутками щодо створення та експлуатації парків, у тому числі транскордонних, які значно підвищують інвестиційну привабливість країни та її конкурентоспроможність.²¹⁹

Співпраця з угорськими та словацькими партнерами дозволяє представникам ділових кіл і владі Закарпаття знаходити сучасні

²¹⁹ *Логістика* та індустріальні парки можуть покращити економіку прикордонних регіонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zaholovok.com.ua/logistika-ta-industrialni-parki-mozhut-pokrashchiti-ekonomiku-prikordonnikh-regioniv>; *Русин Н.* Особливості організації обліку іноземних інвестицій та їх залучення в економіку Закарпаття / Н. Русин, Л. Русин, І. Дишко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvuu/Ekon/2012_36/statti/6_5.htm

підходи до розвитку промислової й транспортно-логістичної інфраструктури області, в тому числі в контексті активізації зовнішньоекономічних зв'язків у транскордонних регіонах, одним з яких вона є. Так, пріоритетним інвестиційним проектом для Закарпатської області є подальша реалізація інвестиційного проекту зі створенням індустріального парку з елементами логістики «Берег-Карпати», що передбачає будівництво інженерних мереж і виробничих потужностей у формі української частини дзеркальних транскордонних індустріальних парків з елементами логістики на українсько-угорському кордоні поблизу с. Дейда Берегівського району. Орієнтовна вартість цього проекту становить 8–10 млн дол. США²²⁰.

Метою створення цього індустріального парку з елементами логістики на українсько-угорському кордоні є формування міжнародної промислової, економічно-торгової, транспортно-логістичної зони на підприємницькій основі зі складськими територіями біля Шенгенського кордону. Цей індустріальний парк планується розмістити на території 200 га Закарпатської області (і ще 200 га на території області Саболч-Сатмар-Берег в Угорщині) безпосередньо біля дороги державного значення Е-81, Е-58, яка перебуває в досить хорошому стані, та на відстані 300 метрів від ділянки залізничної колії з найближчою станцією у м. Берегово (4,5 км). Крім того, на відстані 80 км з обох боків кордону (угорського та українського) знаходяться два міжнародні аеропорти – «Ужгород» та «Дебрецен»²²¹.

Разом із цим у районі майбутнього розташування зазначеного індустріального парку наявні значні водні ресурси, а також проходить газопровід високого тиску та високовольтна лінія електропередач. На відстані 7 км знаходиться міжнародний пункт перетину кордону «Лужанка», через який до 2015 року проходитиме гілка пан'європейського транспортного коридору № 5, яка з'єднуватиме міста Ниредьгаза й Київ. Успішному розвитку індустріального парку «Берег-Карпати» сприятиме висока концентрація безробітних людських ресурсів у транскордонному регіоні його потенційного створення, а також безпосередня близькість до найважливіших ринків Центральної та Західної Європи. У 2013–2015 роках планується провести комунікації та побудувати індустріальний інкубатор площею близько 5 тис. м², який дозволить промисловим компаніям розпочати

²²⁰ *Індустріальний парк з елементами логістики «Берег-Карпати»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bereg-karpaty.com/>

²²¹ *«Індустріальний парк з елементами логістики «Берег-Карпати» на українсько-угорському кордоні»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zia.uz.ua/ua/projects/36-coast-carpathians.html>

свою діяльність на території транскордонного індустріального парку. У майбутньому ці компанії матимуть можливість розмістити власне виробництво в новозбудованих промислових площах на території близько 300 га по обидва боки кордону²²².

Крім того, на відстані 50 км від потенційного місця розташування індустріального парку «Берег-Карпати» група компаній «Атолл-холдинг», яка свого часу інвестувала кошти у відкриття на території Закарпаття автомобільного заводу «Єврокар», сьогодні планує створити на площі 100 га індустріальний парк «Соломонове» (в с. Соломонове, поблизу українсько-словацького кордону, поряд із місцем розташуванням згаданого заводу). Його ефективній роботі, на думку ініціаторів проекту, сприятиме вигідне географічне розташування, безпосередня близькість до 4-х держав – членів ЄС, розвинене транспортне сполучення, використання транзитних можливостей регіону, розвиток прикордонної інфраструктури, наявність висококваліфікованого кадрового потенціалу, доступ до дешевих природно-сировинних та енергетичних ресурсів. Поблизу проходить автомобільна дорога державного значення, доступ до європейської сітки автошляхів. На відстані до 1 км від потенційного місця розташування індустріального парку розташовано пункти пропуску державного кордону з Угорщиною та Словаччиною, а також офіси міжнародних транспортних компаній. У недалекому майбутньому очікується транзит територією індустріального парку вантажів міжнародним транспортним коридором № 5. Неподалік проходять також залізничні колії (широкі, європейського стандарту) з найближчими залізничними станціями у м. Чоп (Україна) – на ділянці 2 км від потенційного місця розташування індустріального парку та м. Чіерна-над-Тисов (Словаччина) – 3 км. На відстані 25 км знаходиться міжнародний аеропорт «Ужгород», який має постійне сполучення з Києвом і Будапештом. Також в районі розташування майбутнього індустріального парку проходить газова магістраль і лінії електропередач із потужністю, достатньою для проведення будівельних робіт. До того ж, у радіусі 25 км від с. Соломонове мешкає 200 тис. осіб, що має забезпечувати індустріальний парк достатнім обсягом трудових ресурсів. У перспективі його діяльність покликана сприяти задоволенню зростаючого попиту на промислово-нерухомість, зумовленого перенесенням виробництв із Західної та Центральної Європи в Україну

²²² *Індустріальний парк «Соломонове»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://investments.uz.ua/ua/investment-proposals/industrial-parks/1573-industrialnyj-park-lsolomonovor.html>

й далі на схід. Розташування індустріального парку на території спеціальної економічної зони «Закарпаття» у сусідстві із заводом з виробництва автомобілів ŠKODA та VOLKSWAGEN ЗАТ «Єврокар» визначає потенційну орієнтацію на підприємства автомобілебудівної та автоагрегатної промисловості²²³.

Сприятливі можливості для створення транскордонних індустріальних і технологічних парків є також у Львівській області. Адже існуючий промисловий та інноваційний потенціал українсько-польського транскордонного регіону є одним з найбільших у транскордонному просторі між Україною та ЄС. До того ж на території Львівщини свого часу було реалізовано низку ініціатив, пов'язаних із розвитком інвестиційного та інноваційного співробітництва з польськими партнерами в межах СЕЗ «Яворів» і технологічного парку, розташованого на території цієї спеціальної економічної зони.

На жаль, протягом останніх років через непослідовну політику щодо функціонування в Україні СЕЗ значну частину напрацьованого потенціалу було втрачено, однак у сучасних умовах, зокрема після прийняття Закону України «Про індустріальні парки», його можна відновити.

Насамперед це стосується надання статусу транскордонного технологічного парку «Яворів», що працює на вітчизняному ринку інноваційних послуг з 1998 року. У 2007 році відбулася державна реєстрація цього технологічного парку в межах Закону України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків». Технопарк отримав екстериторіальний статус і сьогодні може реалізовувати проекти на всій території України. Технологічний парк «Яворів» займається впровадженням науково-технічних розробок у виробництво та виведенням їх на ринок через середні та малі підприємства. Також він надає послуги, пов'язані із забезпеченням правового, маркетингового, комерційного й експертного супроводу інноваційного та інвестиційного процесу, координації діяльності наукових, виробничих і фінансових інституцій у сфері розроблення і впровадження інвестиційних та інноваційних проектів, створює інвестиційнопривабливі території для залучення іноземних інвестицій. У стратегічній перспективі технологічний парк «Яворів» позиціонує себе як інтегровану інноваційну структуру, орієнтовану на потреби й можливості Західного регіону України та покликану комерціалізувати результати науково-технічної діяльності в нові види

²²³ *Науково-технологічний парк «Яворів»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tp-yavoriv.at.ua/index/pro_tekhnopark/0-10

промислової продукції, засоби і предмети праці, технології та способи організації виробництва. Саме в цьому ініціатори його створення вбачають перспективу формування ефективного економічного середовища в Україні на основі побудови мережі малих і середніх підприємницьких структур в різних галузях господарського комплексу, які зможуть швидко й дієво реагувати на зміну кон'юнктури ринку, в тому числі ринку нових технологій, а також на умови й потреби різних регіонів²²⁴.

Надання технологічному парку «Яворів» статусу транскордонного дозволить більш активно залучати до його роботи польських партнерів, насамперед розташованих на території сусіднього Ряшівського воєводства Польщі. Це уможливить повніше використання інноваційного потенціалу польських партнерів у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків у межах українсько-польського транскордонного регіону, в тому числі на основі реалізації інноваційно-інвестиційних проектів, що реалізовуватимуться за фінансової підтримки ЄС.

У Яворівському районі Львівщини планується також створення індустріального парку на території колишніх гірничо-хімічних підприємств у м. Новий Розділ і на Яворівському полігоні²²⁵, які в перспективі також можуть набути транскордонного статусу, виконуючи функції адаптації польського досвіду впровадження інноваційних технологій у легкій промисловості, сферах агробізнесу та виробництва будівельних матеріалів, розвитку підприємництва на сільських територіях тощо.

Не менш перспективною є ідея створення на території Львівщини індустріального парку «Рясне-2», який планується розмістити в північно-західній частині Львова на території рясненської промислової зони. Ця ідея отримала своє організаційне оформлення у вигляді відповідного рішення сесії Львівської міської ради у вересні 2012 року. Метою створення Львівського індустріального парку «Рясне-2» є залучення інвестицій в економіку міста, забезпечення сприятливих умов для функціонування та розвитку вітчизняних промислових підприємств, поліпшення інвестиційного іміджу регіону, забезпечення економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності його території, створення нових робочих місць, збільшення надходжень до міського й державного бюджетів,

²²⁴ У *Новому Роздолі* та на Яворівському полігоні будуть індустріальні парки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zik.ua/ua/news/2012/09/21/369612>

²²⁵ У *Львові* з'явиться індустріальний парк «Рясне-2» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://galinfo.com.ua/news/118337.html>

розвиток сучасної виробничої та ринкової інфраструктури. За попередньою оцінкою фахівців, при реалізації проекту створення Львівського індустріального парку «Рясне-2» на території рясненської промислової зони може бути створено до 12 тис. робочих місць, без урахування постачальників послуг і сировини для забезпечення повноцінного функціонування її об'єктів. Ця кількість робочих місць дозволить залучати до міського бюджету близько 38 млн грн. щорічно (лише надходження від орендної плати за землю очікується в розмірі близько 2 млн грн. на рік)²²⁶.

Окрему увагу варто приділити перспективі формування в українсько-польському транскордонному регіоні наукового парку. Не зважаючи на те, що Закон України «Про наукові парки», прийнятий у 2009 р., так само, як і закони «Про індустріальні парки» та «Спеціальний режим інноваційної та інвестиційної діяльності технологічних парків», не оперує категорією «транскордонні парки» і передбачає низку складних реєстраційних процедур, декларовані ним функції наукових парків можуть мати значний позитивний вплив на розвиток співпраці в межах транскордонних регіонів.

Так, в українсько-польському транскордонному регіоні можуть бути утворені транскордонні наукові парки, основою яких є об'єднання інтелектуального та інноваційного потенціалу таких потужних наукових центрів, як Львів і Ряшів (Львівська область України та Підкарпатське воєводство Польщі), а також Луцьк і Люблін (Волинська область України і Люблінське воєводство Польщі).

Вказані транскордонні наукові парки на основі залучення студентів, випускників, аспірантів, науковців і працівників вищих навчальних закладів та наукових установ, що входять до їх складу, здійснювати інформаційно-методичне, правове та консалтингове забезпечення підприємств, що працюють в українсько-польському транскордонному регіоні, можуть сприяти розвитку й підтримці малого інноваційного підприємництва, здійснювати організацію підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації спеціалістів, необхідних для розроблення та реалізації проектів наукового парку і транскордонної співпраці в українсько-польському транскордонному регіоні, стимулювати активізацію міжнародного співробітництва у сфері науково-технічної та інноваційної діяльності, й залучення іноземних інвестицій, а також здійснювати в межах транскордонного

²²⁶ *Про наукові парки* : закон України від 25.06.2009 р. № 1563-VI. – Ст. 4 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/закон_україни_про_наукові_парки

простору іншу діяльність, передбачену Законом України «Про наукові парки»²²⁷.

Прикладом і зразком для наслідування при формуванні двох зазначених транскордонних наукових парків може бути досвід Підкарпатського науково-технологічного парку «Аерополіс», місією якого є стимулювання багатофункціонального розвитку Підкарпатського воєводства, що ґрунтується на ідеї інноваційності й трансферу технологій через синергетичне використання регіонального науково-дослідного, господарського, а також інфраструктурного потенціалів. Загальна площа Прикарпатського науково-технологічного парку «Аерополіс» становить близько 118 га і складається із трьох зон: Приаеропортової площею близько 70 га, розташованої поруч з аеропортом «Жешув-Ясьонка»; зони високої економічної активності – близько 47 га на терені гміни Глодів Малопольські; а також зони території Жешувської політехніки, будинку Академічного прінкубатора загальною площею близько 1000 м². На території «Аерополіса» створюються високоінтелектуальні робочі місця для 1380 осіб, а декларований рівень інвестицій перевищує 640 млн злотих (1,7 млрд грн). Цей науково-технологічний парк у перспективі міг би розглядатися як один із засновників і майбутніх активних учасників транскордонного наукового парку «Львів-Ряшів», здійснюючи передачу багатого адміністративно-управлінського досвіду на основі використання значного науково-інтелектуального потенціалу української сторони.

Аналогічний транскордонний науковий парк може бути створений і в українсько-румунському транскордонному регіоні у спосіб об'єднання відповідних ресурсів науково-освітніх центрів міст Чернівці (з українського боку) та Сучава й Ботошани (з румунського). Відстань між цими містами є меншою за 100 км (що майже удвічі ближче, ніж з Луцька до Любліна, та в півтора рази, ніж зі Львова до Ряшева), а кількість науково-освітніх закладів фактично не поступається зазначеним містам. В одному лише м. Чернівцях функціонує понад десять вищих навчальних закладів, найбільш відомими поміж яких є Чернівецький національний університет ім. Ю. Федьковича, Буковинський державний медичний університет, Буковинська державна фінансова академія, Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ, Чернівецький факультет Національного технічного

²²⁷ *Українсько-польська* транскордонна співпраця у сфері підтримки інновацій та енергозбереження [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uinte.kiev.ua/viewpage.php?page_id=341

університету «Харківський політехнічний інститут» і Чернівецький православний богословський інститут, а також дві наукові установи НАН України – Інститут термоелектрики та Чернівецьке відділення Інституту проблем матеріалознавства ім. І. М. Францевича.

Водночас для максимальної реалізації потенціалу створення на українсько-угорському, українсько-словацькому, українсько-румунському та українсько-польському кордонах транскордонних промислових зон, технологічних та індустриальних, а також наукових парків, центрів трансферу технологій, інноваційно-інвестиційних об'єднань тощо необхідно насамперед ознайомитися з правовим середовищем цих утворень у сусідніх країнах ЄС.

Особливо актуальним у цьому аспекті є визначення статусу вказаних утворень з погляду розвитку транскордонного співробітництва. Зокрема, в контексті їх належного організаційно-управлінського та фінансового забезпечення, особливого значення набувають взаємовідносини з митними та фіскальними органами кожної з країн (передусім у разі розташування індустриального чи технологічного парку по обидва боки кордону). Із цього погляду пріоритетною формою організації може стати вільна митна зона. І хоча сьогодні в країнах ЄС цей статус не є достатньо поширеним, для постсоціалістичних країн, що знаходяться на зовнішніх кордонах цього об'єднання, його використання для роботи транскордонних індустриальних і технологічних парків та промислових зон має очевидні переваги.

У транскордонних індустриальних парках і промислових зонах, що створюватимуться за участю прикордонних територій держав ЄС та України можна запропонувати спрощену процедуру прикордонного й митного контролю. У цьому разі догляд пасажирів і вантажів здійснюватиметься за окремими правилами, які передбачатимуть максимальну економію часу при перетині кордону. Так, для фізичних осіб доцільно запровадити мінімальну перевірку, яка полягатиме у встановленні особи та її права на перетин кордону, а для автотранспортних засобів – контроль відповідності встановленим критеріям, що діятимуть у кожному транскордонному регіоні.

Свого часу подібний механізм використовувався в процесі адаптації господарських комплексів колишніх соціалістичних країн Східної Європи до особливостей економічного устрою ЄС. Зокрема, приблизно так функціонували Сентготхардський промисловий парк між Угорщиною та Австрією, а також транскордонний технопарк «Гмюнд – Чеське Веленіце», розташований на кордоні між Австрією та Чехією.

Понад те, в межах процесу розширення ЄС Австрією спільно з Чехією, Словаччиною та Угорщиною було реалізовано проект

«Знищення кордонів у свідомості», ключове місце в якому відводилося таким дев'ятьом технопаркам, як Доберсберг, Дрозендорф, Ретц, Хоенау, Брюк ам Ляйта, Гмюнд, Літшау, Лаа та Вайтра. Завдяки їх діяльності відбувалася розбудова економічних, соціальних і культурних зв'язків у межах австро-угорського, австро-чеського та австро-словацького транскордонних регіонів. Наприклад, функціонування вже згаданого транскордонного технопарку «Гмюнд – Чеське Веленіце», загальна площа якого становить 830 тис. м² (330 тис. м² на території Австрії та 500 тис. м² у Чехії), концентрувалося на розбудові економічного співробітництва австрійських і чеських фірм у спосіб поєднання переваг відносно дешевої чеської робочої сили та авторитету австрійської якості готової продукції, що зробило вказаний технопарк досить привабливим для європейських інвесторів. Фінансування проекту здійснювалося одночасно австрійською та чеською сторонами, а кожна з країн забезпечувала будівництво необхідних споруд та інженерних комунікацій на своїй території. Крім цього, земельні ділянки з обох сторін кордону для реалізації проекту виділялися безкоштовно. За даними фахівців, австрійською стороною інвестовано в цей проект 86 млн євро, а чеською – 72 млн євро. Зараз у технопарку розташовано фірми, що працюють у галузях машинобудування, телекомунікації, програмного забезпечення, дерево- та металооброблення, автомобілебудування²²⁸.

У країнах ЄС також дедалі частіше застосовуються різноманітні моделі індустриальних і бізнес-парків та промислових зон як важливого інструменту стимулювання підприємницької активності, особливо у сфері венчурного бізнесу та управлінських інновацій.

Водночас необхідно акцентувати увагу на тих відмінностях, які можуть відіграти визначальну роль у процесі формування транскордонних утворень, орієнтованих на розвиток економіки прикордонних територій у спосіб трансферу технологій з використанням досвіду розвинених країн ЄС, орієнтованого, насамперед на досягнення високих темпів економічного зростання на інноваційній основі.

У таких державах, як Німеччина, Великобританія, Франція, дещо меншою мірою в сусідніх з Україною Польщі, Угорщині та Словаччині створення індустриальних, технологічних і промислових парків відбувалося на основі залучення приватного капіталу насамперед у сферу науково-дослідницької діяльності, пов'язаної з випуском

²²⁸ *Створення технопарків, техноцентрів і вільних економічних зон – австрійський досвід* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/torg_econ_vidn/aus/3900.html

високотехнологічної товарів. Натомість для транскордонних регіонів, сформованих на зовнішніх кордонах ЄС, пріоритетними є інвестиції, що вкладаються у виробництво товарів широкого вжитку, уможливаючи зниження рівня безробіття, скорочення чисельності трудових мігрантів, а також справляють позитивний вплив на економічний розвиток прикордонних територій, що мають ознаки депресивності.

Часто в постсоціалістичних країнах, що прагнули вступити до ЄС, формування індустріальних парків і промислових зон супроводжувалося значними організаційними труднощами. Керівники органів місцевого самоврядування прикордонних територій лише через деякий час усвідомлювали, що ці утворення не означають автоматичного залучення значних обсягів іноземних інвестицій. Їхній досвід дозволив сформувати приблизний перелік передумов, необхідних для ефективного функціонування транскордонних технологічних та індустріальних парків, промислових зон тощо. Насамперед це стосується виділення достатньої кількості земельних ділянок, обладнаних усією необхідною інфраструктурою, розроблення та популяризації в середовищі потенційних інвесторів низки економічно привабливих інвестиційних пропозицій (проектів), належного маркетингового супроводу інвестиційної діяльності в межах транскордонного індустріального парку чи промислової зони тощо.

При цьому земельна ділянка, передбачена для створення транскордонного індустріального парку чи промислової зони, повинна мати такі розташування та організаційно-правове забезпечення, які б надали можливість учасникам цього парку (зони) реалізовувати в її межах інвестиційні проекти, пов'язані з веденням будівництва промислових об'єктів, а також викуповувати ці ділянки чи здавати їх в оренду, тобто розпоряджатися ними в інтересах власного бізнесу.

Основними об'єктами інфраструктури транскордонних індустріальних парків і промислових зон, які створюються приймаючою стороною з кожного боку кордону є автомобільні шляхи сполучення, водо- й газогони, лінії електропередач і телекомунікацій тощо. Для транскордонних наукових і технологічних парків важливе значення має також вільний доступ до мережі інтернет і науково-освітніх центрів регіону.

Діяльність мережі транскордонних індустріальних, технологічних і наукових парків, а також промислових зон, які пропонується створити в межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та сусідніми з нею державами ЄС, має орієнтуватися на стимулювання зовнішньоекономічної діяльності в межах цих транскордонних регіонів, насамперед у спосіб реалізації відповідних

інноваційно-інвестиційних проєктів і забезпечення трансферу технологій з ЄС в Україну. При цьому як один з основних критеріїв створення окреслених транскордонних утворень необхідно назвати локалізацію підприємств обробної промисловості в місцях, наближених до сировинних ресурсів і робочої сили, зниження витрат на транспортно-логістичні послуги та функціонування об'єктів інфраструктури, оптимізацію податкових і митних платежів.

У транскордонних індустріальних парках і промислових зонах, які створюватимуться в межах українсько-польського, українсько-словацького, українсько-угорського та українсько-румунського транскордонних регіонів, доцільно запроваджувати ті види спеціалізації суб'єктів виробничої діяльності, що максимально відповідатимуть специфіці промислового потенціалу відповідного транскордонного регіону.

Так, на території Закарпатської області, багатой на поклади корисних копалин, може здійснюватися перероблення матеріалів мінерального походження для потреб будівельної промисловості регіону, а також для використання на хімічних і фармацевтичних підприємствах сусідніх Угорщини, Словаччини й Польщі. Крім того, на Закарпатті можуть ефективно функціонувати індустріальні парки, орієнтовані на використання місцевої робочої сили для роботи на автомобілебудівних підприємствах, створених за участі угорського та словацького капіталу у співпраці з машинобудівними корпораціями інших країн ЄС.

В українсько-польському транскордонному регіоні, крім автомобілебудівної спеціалізації транскордонних індустріальних парків і промислових зон, активно може розвиватися також транскордонне підприємництво в харчовій і переробній промисловості, а також сфері агробізнесу, що зумовлено сприятливими умовами сільських територій лісостепової та поліської зон Львівської й Волинської областей.

В українсько-румунському транскордонному регіоні, а також гірських районах українсько-польського, українсько-словацького та українсько-угорського транскордонних регіонів є всі передумови для розвитку промислових зон, орієнтованих на ефективне функціонування підприємств деревообробної та меблевої промисловості, яка є традиційно важливою для прикордонних територій кожної з цих країн.

Водночас варто акцентувати увагу на тому, що функціонування транскордонних індустріальних парків і промислових зон не лише уможливорює використання додаткових ефектів від їх створення по обидва боки кордону, а й дозволяє розподіляти економічні ризики на всіх учасників проєкту, що має обов'язково враховуватися органами місцевого самоврядування прикордонних територій України та

сусідніх із нею держав. Адже промислові підприємства, розташовані на території транскордонних індустріальних парків можуть спричинити зростання навантаження на природні ресурси прикордонних територій, погіршити стан довкілля, стан автодорожньої інфраструктури внаслідок збільшення вантажопотоків тощо. Це може призвести до зростання невдоволення з боку місцевого населення, загострення його стосунків з учасниками вказаних індустріальних парків і промислових зон, створення соціальної напруги в регіонах їх локалізації.

Таким чином постійна та взаємовигідна співпраця менеджменту транскордонних індустріальних парків і промислових зон із представниками місцевих громад і керівниками органів місцевого самоврядування, на території яких ці утворення розташовані, є важливою передумовою їх успішного функціонування. Крім того, ефективна діяльність і перспектива розвитку транскордонних індустріальних, технологічних та наукових парків, промислових зон, інвестиційних центрів тощо значною мірою залежать від їх спроможності об'єднуватися у транскордонні інноваційно-виробничі мережі, що є основою для формування стабільної та прогнозованої інвестиційної політики у транскордонних регіонах, а також створюють сприятливі передумови для започаткування роботи й розвитку транскордонних кластерів.

Повертаючись до розгляду формування регіональної політики розвитку транскордонного співробітництва, необхідно зазначити, що в цілому вона має органічно поєднуватися із пріоритетними напрямками Стратегії економічного та соціального розвитку України, Генеральною схемою планування території України, іншими документами довготермінової дії, що вимагає узгодження стратегічних цілей і пріоритетів розвитку на державному й регіональному рівнях. Це відбувається у спосіб упровадження регіонального стратегічного планування (розроблення за єдиною методикою та прийняття місцевими органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування **регіональних стратегій розвитку**) та поширення практики двостороннього узгодження діяльності центральних і місцевих органів влади. На сьогодні вже є Стратегія економічного розвитку України на 2004–2015 роки «Шляхом європейської інтеграції» й триває процес розроблення регіональних стратегій. Разом з тим регіональна політика України має враховувати основні тенденції розвитку Європейського континенту, задекларовані Радою Європи, та основні тенденції й принципи регіональної політики ЄС, оскільки під її механізми уже потрапили західні та південно-західні області України як території, що межують з ЄС. У цьому контексті має формуватися й політика

транскордонного співробітництва. «Головні умови, що мають особливий вплив на життя народу: природа країни, де він живе, побут племені, до якого він належить; стан сусідніх народів і держав»²²⁹. Політика майже всіх країн сучасного світу характеризується двояким спрямуванням: зберегти політичну незалежність і знайти надійних партнерів для економічної інтеграції²³⁰.

«Європейський вибір України є природним наслідком здобуття нашою країною державної незалежності, попереднього етапу здійснюваних реформ. Західноєвропейська чи, точніше, рейнська модель, сьогодні і, без сумніву, в майбутньому буде залишатися вищим досягненням сучасного цивілізованого суспільства, підтвердженням чого є те, що в умовах постіндустріального суспільства Європа має набагато вагоміший потенціал поступального розвитку, чим Америка. Найбільш привабливим для нас є істотна різниця парадигми відносин європейських країн з країнами периферії. Ці відносини кардинально відрізняються від малоефективного імперського гегемонізму США. Вони будуються на принципах максимальної гармонізації глобальних і національних інтересів. Базовий принцип ЄС – збереження в інтеграційному процесі національної ідентичності та розмаїття культур. Це найважливіший принцип для України, який викристалізовується з історії українського народу, його менталітету і глибоких демократичних традицій»²³¹.

Цей принцип має бути базовим при формуванні регіональної політики розвитку транскордонного співробітництва: зберегти національну ідентичність та культурну різноманітність під час створення інтегрованого простору в транскордонному регіоні.

У формуванні регіональної політики на сучасному етапі важливе методологічне значення має врахування просторового чинника, про важливість якого свідчать останні документи, прийняті Радою Європи щодо основних засад просторового розвитку. «**Європейська хартія регіонального просторового планування**» (Торремолінос, Іспанія, 1983 р.) є першим епохальним документом із просторового розвитку. У ній зазначається, що «просторове планування сприяє поліпшенню територіальної організації в Європі та пошукам рішень проблем, що виходять за межі окремих держав, а отже, воно спрямоване на

²²⁹ Соловьев С. История России с древнейших времен: сочинения : в 18 кн. Кн. I. Т. 1–2 / Отв. ред. И. Д. Ковальченко. – М. : Мысль, 1988. – 797 с. – С. 259.

²³⁰ Белоконь Ю. Пространственное выражение внешней политики Украины Ю. Белоконь, И. Фомин // Зеркало недели. – 1999. – 13 февраля. – 6. – С. 20.

²³¹ Гальчинський А. Україна на перехресті геополітичних інтересів / А. Гальчинський. – К. : Знання України, 2002. – 180 с.

усвідомлення спільності у відносинах як між Північчю й Півднем, так і між Сходом і Заходом».

Так, у Хартії зазначається, що «прикордонні регіони більше, ніж усі інші, потребують проведення політики узгодження між державами. Мета такої політики – відкривати кордони і збільшувати транскордонні консультації, співробітництво і спільне використання можливостей інфраструктури обслуговування. Держави повинні полегшувати прямі контакти між регіонами й територіями, зацікавленими згідно з Європейською Рамковою конвенцією із транскордонного співробітництва між територіальними общинами або владою, в просуванні дедалі тісніших контактів між зацікавленими поселеннями. **У районах кордонів будь-який проект, що може мати шкідливі наслідки для довкілля сусідніх країн, має бути реалізований після попередніх консультацій цих держав».**

Просторове облаштування в прикордонних регіонах спирається на головні ідеї просторового розвитку, а також засоби його реалізації в національних державах по обидва боки кордону. Хоча створено небагато транскордонних структур, існують ініціативи, що ведуть до їх реалізації:

- у прикордонних регіонах має бути створено передумови рівнозначних, хоча й не ідентичних життєвих умов;
- просторові структури необхідно трактувати згідно з природними умовами, потребою охорони довкілля, а також відповідно до інфраструктурних, економічних, соціальних і культурних вимог, які існують у прикордонних регіонах, щоб ці структури були якнайефективнішими для гармонійного розвитку особистості в суспільстві;
- просторова структура на прикордонних територіях має бути пристосована до рамкових умов політики просторового благоустрою даної держави та Європи;
- політика просторового благоустрою держав – членів Ради Європи та Європейського Союзу має приділяти значну увагу транскордонній співпраці в рамках європейського й національного розвитку.

Згідно з резолюціями Європейської конференції міністрів, відповідальних за регіональний розвиток Ради Європи (*CEMAT*) та Європейської хартії прикордонних і транскордонних регіонів, розробленої Асоціацією європейських прикордонних регіонів (*АЄПР*), політика просторового розвитку в прикордонних регіонах щодо транскордонного співробітництва має полягати в розробленні на підставі всеосяжного дослідження всього спектру функціональних відносин у прикордонних районах загального підходу, що передбачає представлення спільних рішень у формі транскордонних структурних схем і спільних планів.

Особливу увагу необхідно звернути на такі аспекти:

- узгоджена охорона та бережливе використання природних ресурсів у прикордонних районах. Це має особливе значення у випадку гірських районів, прибережних територій, лісів, боліт тощо;
- узгоджене планування прикордонних агломерацій;
- прикордонний аспект у наданні державних і приватних послуг;
- організація транскордонних ринків зайнятості;
- розвиток прикордонної інфраструктури, транспорту й телекомунікаційних послуг;
- потенційний транскордонний вплив забруднення довкілля.

Можна виокремити чотири рівні реалізації транскордонної співпраці²³², які необхідно враховувати при формуванні політики розвитку транскордонного співробітництва:

- міжнародний рівень – реалізується політика загальноєвропейських інтересів, здійснюється координація національних регіональних політик для збалансованого розвитку європейського простору;
- державний рівень – виробляється національна політика ТКС та узгоджуються національні інтереси із загальноєвропейськими, здійснюється гармонізація національних і регіональних цілей;
- регіональний рівень – реалізується регіональна політика транскордонного співробітництва з урахуванням інтересів держави та місцевих органів влади, здійснюється координація між регіонами сусідніх країн;
- місцевий рівень – здійснюється координація планів розвитку місцевої влади з істотною увагою до регіональних і національних інтересів, відбувається конкретна співпраця між суб'єктами прикордонних територій.

З метою забезпечення оптимальної координації між місцевими, регіональними, національними та європейським рівнями щодо транскордонного співробітництва необхідно завжди забезпечувати регулярний обмін інформацією між зазначеними рівнями.

І ще одна вимога, що пропагується в Європі: будь-яка політика регіонального розвитку на будь-якому рівні має базуватися на активній участі громадян. Необхідно, щоб громадяни були чітко й усебічно інформовані протягом усіх етапів процесу планування відповідно до встановлених порядків і процедур. Невиконання цієї вимоги негативно впливає на ефективність транскордонного співробітництва

²³² *Беленький П. Ю.* Методологічні аспекти міжрегіонального та транскордонного співробітництва / П. Ю. Беленький, Н. А. Мікула // *Зовнішньоекономічний кур'єр.* – № 1 – 2001. – № 1-2. – Львів, ТПП. – С. 9–13.

в євро регіонах України, порівняно, наприклад, з Польщею, Чехією, Словаччиною²³³ тощо.

Таким чином, є всі підстави говорити про доцільність розроблення самостійної регіональної політики розвитку транскордонного співробітництва у двох вимірах: як політики держави щодо розвитку ТКС та як власної політики прикордонних регіонів. Основним об'єктом РП ТКС держави є сприяння формуванню євро регіонів як організаційної платформи транскордонного співробітництва та забезпечення їх нормативною й методичною базою. Основним об'єктом РП ТКС прикордонних областей є розроблення спільної стратегії просторового розвитку транскордонного регіону, в який входить дана область. Основними засобами реалізації РП ТКС є державні й регіональні програми розвитку ТКС та їх фінансове забезпечення, у тому числі за участю міжнародних фінансових структур.

4.2. Підвищення ефективності використання потенціалу транскордонного співробітництва в Україні (на прикладі Карпатського євро регіону)

Надмірна диференціація західних регіонів України за рівнем економічного розвитку та якістю життя людей є загрозою для цілісності й безпеки держави. У зв'язку із цим пріоритетним завданням державної політики на сучасному етапі є перенесення уваги на регіони, сприяння останнім у вжитті заходів, спрямованих на посилення їх конкурентоспроможності, максимальне використання їх власних і залучення зовнішніх можливостей з метою забезпечення стійкого розвитку на регіональному рівні.

Одним з диспропорцій розвитку транскордонного й міжрегіонального співробітництва західних регіонів України та регіонів країн ЄС насамперед такі.

1. Істотна асиметрія параметрів зовнішньоекономічної діяльності в економічному співробітництві, що виявляється передусім у негативному сальдо зовнішньої торгівлі товарами, низькій інвестиційній активності, неефективній структурі експорту вітчизняних

²³³ *Мікула Н.* Євро регіони: досвід та перспективи : монографія. – Львів : ІРД НАН України, 2003. – 222 с.;

Мікула Н. Особливості формування регіональної політики розвитку транскордонного співробітництва / Н. Мікула // Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект : зб. наук. праць. – Донецьк : ДонУ, 2005. – С.159–165.

регіонів, а також знижує рівень реалізації економічного потенціалу українських регіонів і створює низку проблем, пов'язаних з ефективністю використання наявних виробничих ресурсів і людського капіталу.

Так, сальдо зовнішньої торгівлі українських західних областей із Польщею та Словаччиною – основними торговельними партнерами у межах Карпатського єврорегіону – протягом багатьох років є негативним. Так, у 2012 р. сальдо торгівлі Львівської області з Польщею становило -535637,6 тис. дол. США, зі Словаччиною – -12319,6 тис. дол. США; сальдо торгівлі Івано-Франківської області з Польщею становило -331,0 тис. дол. США, зі Словаччиною – -7279,7 тис. дол. США; сальдо торгівлі Чернівецької області з Польщею становило -17737,0 тис. дол. США²³⁴.

2. Сировинна орієнтація зовнішньої торгівлі західних регіонів України не дозволяє ефективно вирішувати проблеми економічного характеру, які виникають в регіональному розвитку та впливають на реалізацію євроінтеграційної стратегії України.

3. Низька інвестиційна активність іноземних підприємців на українському ринку, а вітчизняних інвесторів у сусідніх країнах не дозволяє використовувати міжрегіональне співробітництво як дієвий інструмент з реалізації синергетичного потенціалу співпраці в межах Карпатського єврорегіону, що ґрунтується на спільному використанні гео економічного потенціалу територій, які входять до його складу, залученні в Україну через сусідні країни сучасних виробничих, управлінських технологій і стандартів ведення бізнесу, а також на використанні інтелектуального, кадрового та просторового ресурсу, наявного в українських регіонах.

Так, Польща є одним з основних інвесторів у Львівську область; станом на 01 квітня 2013 р. обсяги прямих іноземних інвестицій в економіку цієї області становили 393,2 млн дол. США (24,1 % загального обсягу інвестицій у регіон). Інвестиції Польщі в Івано-Франківську область є значно меншими й дорівнюють 37,2 млн дол.

²³⁴ *Географічна* структура зовнішньої торгівлі товарами області з найбільшими країнами-партнерами за 2012 рік / Головне управління статистики у Львівській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lv.ukrstat.gov.ua/>; *Географічна* структура зовнішньої торгівлі товарами області з найбільшими країнами-партнерами за 2012 рік / Головне управління статистики в Івано-Франківській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://stat.if.ukrtel.net/>; *Географічна* структура зовнішньої торгівлі товарами області з найбільшими країнами-партнерами за 2012 рік / Головне управління статистики у Чернівецькій області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cv.ukrstat.gov.ua/>

США (5,9 %), у Чернівецьку область – 1,3 млн дол. США (1,9 %). Разом з тим у названі області України інвестиції з Румунії, Словаччини, Угорщини або не залучалися, або їх обсяг є дуже малим (менше 2 %) ²³⁵.

4. Низька наукоємність транскордонних та міжрегіональних програм і проєктів, їх переважна спрямованість на неприбуткові види діяльності знижує рівень значущості міжрегіонального і транскордонного співробітництва як засобу посилення конкурентоспроможності регіонів у системі взаємовідносин у межах Карпатського євро регіону.

Проєкти, що реалізовувалися у Львівській області з 2005 р. в межах Карпатського євро регіону, мали переважно соціальне та екологічне спрямування (проєкт з розвитку агротуризму, три проєкти у сфері розвитку та використання зелених насаджень і парків м. Львова). Згідно з Державною програмою транскордонного співробітництва на 2007–2010 рр. у Львівській області реалізовувалися три проєкти, один з яких є інноваційним (створення промислового технопарку «Черляни»). Спільним моніторинговим комітетом Програми транскордонного співробітництва «Польща – Білорусь – Україна» на 2007–2013 рр. прийнято рішення про дофінансування лише одного наукоємного проєкту – «Наука і досвід для бізнесу», що здійснюється Жешувською агенцією регіонального розвитку (м. Жешув, Польща) за участі Західного регіонального центру інноваційного розвитку (м. Львів, Україна).

5. Асиметрія потоків трудової міграції позначається на демографічній ситуації, ринку праці, соціально-економічному розвитку, добробуті громадян, бідності й соціальному розшаруванні. Транскордонний рух трудових мігрантів зумовлювався переважно зупинкою роботи підприємств, зростаючим безробіттям, багатомісячними затримками виплат заробітної плати, а також суттєвою різницею в її розмірах. Ці чинники стимулювання трудової міграції із західних областей України до сусідніх країн водночас є характеристиками низької конкурентоспроможності українських західних регіонів.

Найістотнішими перешкодами використання конкурентних переваг західних регіонів України є такі.

²³⁵ *Прямі* іноземні інвестиції (акціонерний капітал) з країн світу в економіці області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lv.ukrstat.gov.ua/>; *Прямі* іноземні інвестиції (акціонерний капітал) з країн світу в економіці області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://stat.if.ukrtel.net/>; *Прямі* іноземні інвестиції (акціонерний капітал) з країн світу в економіці області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cv.ukrstat.gov.ua/>

1. Залежність економіки від кон'юнктурних коливань на зовнішніх ринках і стабільності розвитку – від динаміки експорту і критичного імпорту стратегічних ресурсів, а також низький рівень організації транскордонної торгівлі, здійснюваної переважно у формі контрабандної й «човникової» торгівлі. Високий рівень тінізації транскордонної торгівлі в межах Карпатського євро регіону супроводжується такими загрозами й ризиками, як зростання рівня тіньового сектору економіки загалом і, як наслідок, економічні збитки для бюджетів України й держав-контрагентів; погіршення кон'юнктури внутрішнього споживчого ринку; зниження конкурентоспроможності вітчизняних виробників; реалізація контрабандних товарів неналежної якості; погіршення іміджу України як транзитної держави та ускладнення процесу інтеграції України в ЄС.

2. Нерозвиненість прикордонної й транспортної інфраструктури, невідповідність стандартів і якості обслуговування прикордонного руху та експортно-імпорتنих операцій в Україні порівняно зі стандартами ЄС. Згідно з рейтингом сприяння торгівлі, складеним Світовим економічним форумом, у 2010 р. Україна посіла 81 місце, а в 2012р. – 86 місце. Складник індексу сприяння торгівлі «управління кордонами», що відбиває ефективність митного огляду, обслуговування експортно-імпорتنих операцій, прозорість процедури перетину кордону, у 2012 р. становив 2,8, що відповідає 116 позиції України в рейтингу за цим складником. Водночас західні країни-сусіди за показником «управління кордонами» посідають такі місця: Угорщина – 35, Польща – 38, Румунія – 57, Словаччина – 49 місце²³⁶.

Незважаючи на певні здобутки в розбудові прикордонної інфраструктури, досі залишається актуальною проблема підвищення рівня доступності державного кордону України та спрощення процедур його перетину, що має безпосередній вплив на розвиток транскордонного співробітництва. В Україні не дотримано європейських стандартів щодо відстані між пунктами перепуску в межах 20 км, а тому черги на кордонах не зникають і час проходження кордону є достатньо тривалим. Так, українсько-польська ділянка кордону, має протяжність понад 89,2 км на один пункт пропуску, що в 4 рази більше за європейські норми.

Використання системи спільного прикордонного й митного догляду під час Євро-2012 засвідчило свою ефективність: час перетину

²³⁶ *The Global Enabling Trade Report 2012 / World Economic Forum [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www3.weforum.org/docs/GETR/2012/GlobalEnablingTrade_Report.pdf*

кордону був зменшений до 15 хв. Однак, таке функціонування пунктів пропуску припинено після завершення Євро-2012. Тепер у середньому для проходження кордону необхідно 1,5-2 год.

Активізація транскордонного руху осіб потребує не лише посилення потужності існуючих пунктів пропуску, а й відкриття нових. На українсько-польському кордоні діють лише міжнародні пункти пропуску, хоча для забезпечення місцевих потоків у межах малого прикордонного руху достатньо було б відкрити пункти пропуску між-державного чи місцевого значення. Подібна практика є ефективною на чесько-польському кордоні, де в межах підготовки Чехії та Польщі до ЄС з метою сприяння інтеграції прикордонних регіонів було відкрито низку пунктів пропуску місцевого значення – в середньому кожні 10 км кордону.

3. Низький рівень інноваційної діяльності та залучення потенціалу промислових зон і кластерів, зокрема транскордонних. Загалом із 70 технопарків, інноваційних центрів, бізнес-інкубаторів, центрів комерціалізації інтелектуальної власності, інноваційних венчурних фондів, створених в Україні, за даними МОНМС України, в західних областях реально функціонують близько 15.

Кількість підприємств, що реалізували інноваційну продукцію, у 2012 р. у Львівській області становила 59, у Чернівецькій – 22, в Закарпатській – 20²³⁷. За складником індексу конкурентоспроможності «чинники розвитку та інноваційного потенціалу» у 2012 р. Івано-Франківська область посіла 15-е місце (показник 3,40), Чернівецька – 17-е (3,39), Львівська – 19-е (3,35), Закарпатська область – 25-е місце (3,26).

4. Необґрунтованість засобів стратегічного програмування соціально-економічного розвитку на регіональному та місцевому рівнях, обмеженість повноважень місцевої влади у сфері міжнародного співробітництва. Диспропорції в інституційному розвитку України та її сусідів – членів ЄС, що виявляються на регіональному рівні в недостатній самостійності місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у прийнятті рішень щодо вжиття спільних із суб'єктами транскордонного співробітництва іноземних держав заходів, невідповідності вітчизняного законодавства правовим нормам ЄС, гальмують процес реалізації Європейської політики сусідства й ТКС як його частини.

²³⁷ *Звіт* про конкурентоспроможність регіонів України 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.feg.org.ua/docs/FEG_report_2012_body_ua_20.11.2012.pdf

Розпорошення регуляторних функцій, пов'язаних із розвитком сфери транскордонного співробітництва, між різними органами державної влади призводить, з одного боку, до виникнення нормативних прогалин (наприклад, існує неврегульованість питань фінансового забезпечення державних програм розвитку транскордонного співробітництва), що не дозволяють ефективно здійснювати транскордонну діяльність її безпосереднім суб'єктам, а з іншого – до дублювання повноважень і виникнення інституційно-правових конфліктів стосовно регулювання транскордонного співробітництва регіонів (насамперед, це стосується існуючих суперечностей між положеннями Закону України «Про транскордонне співробітництво» та Указу Президента України «Про заходи щодо вдосконалення координації діяльності органів виконавчої влади у сфері зовнішніх зносин»). Крім того, спостерігається неузгодженість у розробленні державних і регіональних стратегій розвитку, що призводить до зниження ефективності їх реалізації.

Українські органи місцевого самоврядування та громадські організації майже не виконують своїх функцій як елементів інституційного забезпечення системи транскордонного співробітництва в Україні. Самоврядні управлінські органи місцевих громад (сільради та райради) позбавлені адміністративних і фінансових важелів впливу (не беруть участі в конкурсному відборі проектів міжнародного співробітництва та прийняття рішень про їх дофінансування), а громадські організації працюють насамперед у режимі підрядників донорських організацій з реалізації відповідних транскордонних проектів, виконуючи частіше квазіпідприємницьку функцію, ніж роль транскордонних інституцій. Співпраця органів місцевого самоврядування із громадськими організаціями стосовно реалізації спільних транскордонних проектів є низько інтенсивною – 2-7 проектів у рік. Причому ці проекти є немасштабними. Отже, втрачається синергетичний ефект від такого співробітництва та значна частина ресурсів і зусиль учасників транскордонного співробітництва, що відповідним чином знижує його ефективність.

Разом з тим необхідно зазначити, що суб'єкти ТКС, у тому числі органи місцевого самоврядування, громадські організації, бізнес-структури можуть здійснювати суттєвий вплив на розвиток ТКС як **актори економічної дипломатії**. Адже, як зазначає О. Шаров, «розвиток глобалізаційних процесів останніми роками поглибив економічну взаємозалежність країн та регіонів світу, одночасно підвищивши значення економічного потенціалу країн у зовнішніх двосторонніх відносинах та посиливши їхній гео економічний вплив. У зв'язку з цим

особливого значення набувають дипломатичні методи та інструменти відстоювання національних інтересів на світових ринках та в економічних відносинах з іншими країнами, які прийнято називати «економічною дипломатією»²³⁸.

ТКС в Україні на сьогодні характеризується низьким рівнем залучення громадськості до реалізації методів економічної дипломатії, що знижує ефективність останніх. Вихід із цієї ситуації вбачається в залученні громадськості до співпраці з місцевими органами влади з метою активізації транскордонного співробітництва.

Позитивним виключенням і прикладом активної діяльності суб'єкта ТКС як актора економічної дипломатії є співпраця територіальних громад прикордонних територій у Карпатському регіоні, інституційно закріплена як Карпатський єврорегіон. У Карпатському єврорегіоні з 2007 р. працює Асоціація органів місцевого самоврядування «Єврорегіон Карпати – Україна», членами якої є 63 організації; вона працює в єврорегіоні на аналогічному до країн ЄС рівні.

Досягненням Карпатського єврорегіону є ініціатива щодо затвердження Європейською Комісією окремої операційної програми Європейського Союзу для території Карпат на фінансову перспективу 2014–2020 років. Результатом цього стало прийняття Рішення «Про напрацювання окремої операційної «Карпатської програми» для її фінансування Європейським Союзом на фінансову перспективу 2014–2020 років» на 39-му засіданні Ради «Карпатський єврорегіон» (листопад 2011 р.).

Отже, громадянське суспільство може відігравати активну роль в імплементації Європейської політики сусідства, а також бути активним учасником програм фінансування, яке надається в межах нового фінансового механізму – Інструменту європейського сусідства і партнерства. Для цього існує кілька передумов.

1. Різні громадські об'єднання представляють інтереси окремих груп населення, а тому можуть реалізовувати їх через співпрацю з місцевими органами влади для вирішення таких важливих завдань, як допомога соціально незахищеним верствам населення, охорона навколишнього середовища, підвищення рівня освіти та інформованості суспільства, працевлаштування молоді тощо.

У Регламенті (ЄС) №1638/2006, що встановлює загальні положення щодо Інструменту європейського сусідства і партнерства,

²³⁸ Шаров О. М. Щодо шляхів вдосконалення організації роботи в галузі економічної дипломатії: стратегічні аспекти : аналіт. зап. / О. М. Шаров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/975/>

поміж сфер співпраці, яким надається фінансова допомога ЄС, є сприяння розвитку громадянського суспільства та неурядових організацій. Регламент дає перелік недержавних утворень, які можуть бути бенефіціарами програм ІЄСП, одним з яких є неурядові організації; організації, що представляють національні та/або етнічні меншини; групи місцевих громадян та асоціації ремісників; кооперативи, профспілки, організації, що представляють економічні й соціальні інтереси; місцеві організації (у т.ч. мережі), залучені до децентралізованої регіональної співпраці й інтеграції; організації споживачів, жіночі, молодіжні, навчальні, культурні, дослідницькі й наукові організації; транскордонні асоціації, неурядові асоціації та незалежні фундації.

2. Громадські організації мають ліпшу практику проектного менеджменту, а тому можуть створювати ефективні транскордонні проекти.

3. Громадські об'єднання, як і органи місцевого самоврядування, є суб'єктами транскордонного співробітництва і мають право подавати заявки на участь у програмах ЄІСП.

4. Громадські організації відіграють важливу суспільну роль. Вони формують громадську думку, тому їх участь у сприянні ЄПС буде інструментом поширення євроінтеграційних ідей серед широко загалу.

На сьогодні громадські організації України ще є недостатньо активними у процесі розроблення, імплементації та моніторингу програм і проектів транскордонного співробітництва через відсутність достатньої інформації, нестачу ресурсів і відсутність відповідної методології проведення оцінювання та моніторингу.

Для ефективного здійснення транскордонного співробітництва потрібна конкретизація політичної волі на місцях. Це стосується всіх суб'єктів політичної діяльності в межах транскордонних територій і конкретних місцевих органів влади, які пристосовуються до дійсності на кордонах і мають підтримати взаємодію та появу інноваційного співробітництва.

В Україні громадськість і малий бізнес не сприймають місцеву владу як надійного партнера із транскордонного співробітництва, оскільки не відчують з її боку достатньої функціональної спроможності, умотивованості й фахової компетентності при вирішенні проблем транскордонного характеру. Такий стан справ блокує ініціативність місцевих громад щодо створення політичних партій місцевого рівня, орієнтованих на вирішення суспільно-економічних проблем окремих регіонів, як це є в багатьох європейських державах. Отже, обмежується політична підтримка транскордонного співробітництва як стратегічного напрямку діяльності територіальних громад.

Одним з основних питань стратегії ІЕСП є міжлюдська діяльність, інформація та підтримка. Крім співпраці між урядами, важливим є заохочення співробітництва між громадянським суспільством у регіоні й партнерськими країнами та ЄС. Співпраця між громадянським суспільством у ЄС та громадянським суспільством партнерських країн і між громадянським суспільством самих партнерських країн надзвичайно вагома там, де не просто налагоджується міждержавне співробітництво. Допомога в цій сфері забезпечить підтримку співпраці між громадськими організаціями.

Однак громадські організації мають бути не лише отримувачами допомоги в межах нового інструменту фінансування ЄС, але й залучатися до процесу розроблення, імплементації й моніторингу відповідних програм і проектів, що приймаються в рамках ІЕСП.

Громадянське суспільство має забезпечити прозорий і демократичний процес програмування допомоги ЄС, а також урахування думки громадськості у процесі розподілу допомоги, формуванні програмних документів. Крім цього, громадянське суспільство має контролювати, щоб розподіл фінансових ресурсів відображав потреби конкретного регіону країни.

Задля збільшення участі громадськості в транскордонному співробітництві пропонується вивчити європейський досвід співпраці місцевих органів влади та громадськості й застосувати його в Україні; підвищити можливості громадянського суспільства бути залученим до імплементації ІЕСП; розвивати постійний діалог і активну співпрацю з місцевими органами влади під час розроблення програмних документів; сприяти створенню чітких і прозорих консультацій з питань планування, імплементації й моніторингу допомоги ІЕСП; забезпечити участь громадськості у визначенні, імплементації та моніторингу програм транскордонного співробітництва.

Стратегічними орієнтирами державної політики з посилення конкурентоспроможності західних регіонів України мають бути такі.

1. Поглиблення міжрегіонального і транскордонного співробітництва (передусім щодо розвитку транскордонної торгівлі, транскордонної трудової міграції, розбудови прикордонної інфраструктури).

З огляду на існуючі тенденції в розвитку транскордонної торгівлі західних регіонів України, існує об'єктивна необхідність у житті заходів щодо створення організаційного механізму оптимізації торгівлі та усунення бар'єрів, що стримують її активізацію, поміж яких створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі. Особливостями функціонування таких торговельно-логістичних центрів є:

- розташування центру в прикордонній смузі, де діють угоди про малий прикордонний рух, практично ліквідує потребу потенційних споживачів у візі, сприяє розвитку контактів прикордонних громад;
- наявність поряд із центром міжнародних пунктів пропуску та транспортних коридорів забезпечує постійний потік споживачів;
- існує можливість покупок *tax free*, тобто діє система повернення податку на додану вартість;
- інфраструктура безпосередньо в центрі дистрибуції й довкола нього (автозаправні станції, кав'ярні, хостели, готель, центр офісного обслуговування і *tax free*, митні агентства, банки, пункти обміну валюти) активує зайнятість і дозволяє підвищити рівень життя місцевого населення;
- високі стандарти презентації широкого асортименту товарів та умов продажу створюють конкурентну перевагу транскордонному торговельно-логістичному центру порівняно з реалізаторами контрабандної продукції та дрібними торговельними підприємствами, розосередженими вздовж прикордонної смуги;
- виставкові площі для професійної презентації продукції транскордонного регіону, а також умови для реалізації великих контрактів продажу й отримання товарів активізують підприємницьку, інвестиційну ініціативу.

Активізація транскордонного співробітництва в Карпатському євро регіоні на ринку праці та щодо регулювання трудової міграції вбачається у взаємодії державних служб зайнятості, працівників, роботодавців і влади через *EURES (European Employment Services – Європейська служба зайнятості)*, яка існує як мережа т.зв. транскордонних партнерств співробітництва, спрямованих на полегшення вільного пересування працівників у європейському транскордонному просторі. У ЄС існує понад 20 транскордонних партнерств²³⁹. Поширення таких транскордонних партнерств співробітництва у Карпатському євро регіоні підвищить конкурентоспроможність прикордонних регіонів завдяки збільшенню легальної зайнятості і зменшенню соціальної напруги, пов'язаної з безробіттям та неофіційним працевлаштуванням.

2. Перенесення акцентів регіональної політики з допомоги регіонам на формування та використання їх конкурентних переваг, зокрема через активізацію інноваційної діяльності в регіонах.

Подібні процеси відбуваються зараз у межах Європейської регіональної політики. Прикладом можуть бути програми сприяння

²³⁹ *EURES* w regionach transgranicznych [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/eures/main.jsp?catId=56&acro=eures&lang=pl>

регіональному розвитку, що виконувалися протягом останніх років в одному з «депресивних» регіонів Європи – Шотландії. Чотири партнерські програми спрямовані переважно на формування підвалин конкурентної економіки окремих районів країни: проведення структурних змін, розвиток конкурентоспроможних виробництв, інноваційний розвиток (створення інноваційних кластерів, технопарків). П'ята програма має переважно соціальний складник – боротьбу з безробіттям, при цьому передбачає вжиття активних заходів (а не збільшення допомоги з безробіття): модернізацію системи освіти, перепідготовки, підвищення кваліфікації. До того ж зазначені заходи мають чітку цільову аудиторію – молодь і людей з обмеженими можливостями. Отже, вжиття заходів передбачає підвищення конкурентоспроможності певних соціальних груп на ринку праці, а отже, підвищення конкурентоспроможності місцевих спільнот загалом²⁴⁰.

У контексті запозичення шотландського досвіду для розвитку української частини Карпатського єврорегіону важливо, що водночас із внутрішніми заходами з формування конкурентоспроможності районів Шотландії передбачено також комплекс зовнішніх із забезпечення її присутності на європейському рівні, зокрема формування позитивного іміджу Шотландії в Європі, розвиток її відносин із сусідніми європейськими країнами та їх регіонами тощо.

3. Послідовна децентралізація прийняття рішень і розширення повноважень (і відповідальності) в цьому процесі регіональних і місцевих влад, а також удосконалення інституційної бази підвищення конкурентоспроможності регіонів України. Децентралізація сприяє посиленню структур місцевих і регіональних влад, з погляду і повноти управлінських можливостей, і ресурсного забезпечення, забезпечує можливість адекватного врахування інтересів місцевих і регіональних спільнот, ефективного використання внутрішнього потенціалу регіону (у т.ч. місцевих ініціатив) запровадження ефективного управління через чітке розмежування функцій і повноважень управлінських ланок усіх рівнів.

У межах зазначених стратегічних орієнтирів державної політики необхідним є здійснення вжиття таких заходів:

- **започаткування у прикордонних із Польщею областях України низки пілотних проектів із розвитку підприємництва та венчурного бізнесу, метою яких має стати активізація підприємницької діяльності**

²⁴⁰ *Конкурентоспроможність* регіонів України: стан і проблеми : аналіт. доп. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.razumkov.org.ua/additional/analytical_report_NSD99_ukr.pdf

мешканців прикордоння та переорієнтація ділової активності переважної їх частини з човникової торгівлі на роботу в інших секторах економіки, насамперед у сфері послуг, в агробізнесі, галузі народних промислів тощо;

- **створення торговельно-логістичних центрів** для активізації зовнішньоторговельної діяльності в межах транскордонного та інтер-регіонального співробітництва, поліпшення механізмів управління її розвитком і процесами детінізації;

- **залучення західних регіонів України до транскордонної мережі EURES**, метою якої є задоволення потреби в інформації на ринку праці та забезпечення трудової мобільності в транскордонних регіонах; створення транскордонних партнерств EURES, до складу яких входять представники місцевих органів влади, організацій роботодавців і профспілок, служби зайнятості;

- **розвиток транспортної та прикордонної інфраструктури**, що передусім потребує приведення інфраструктури митних постів до стандартів ЄС;

- **формування в межах Карпатського євро регіону спільних навчально-освітніх і наукових центрів, інноваційних кластерів і транскордонних технопарків** задля підвищення наукоємності міжрегіонального українсько-польського співробітництва та ефективного використання наявного в західному регіоні інтелектуального й наукового потенціалу;

- **ініціювання підготовки та подання органами державного управління західних областей пілотних програм і проєктів створення форм технопарків, транскордонних і міжрегіональних інноваційних кластерів, технологічних центрів, центрів стратегічних послуг і трансферу технологій, мереж із підтримки бізнесу інновацій;**

- **узгодження Державної стратегії регіонального розвитку України до 2015 року** (затвердженої Постановою Уряду № 1001 від 21 липня 2006 р.) **зі стратегіями регіонального розвитку на цей період**, насамперед у частині заходів з активізації процесів європейської інтеграції, розвитку міжрегіонального і транскордонного співробітництва;

- **надання повноважень місцевим органам влади щодо конкурсного відбору проєктів міжнародного співробітництва та прийняття рішень про їх дофінансування** в межах виділеної квоти з коштів державного бюджету чи за рахунок відповідної статті видатків місцевого бюджету;

- **розширення організаційних повноважень місцевої влади у сфері міжнародного співробітництва** у спосіб спрощення погоджувальних

процедур, пов'язаних з участю представників регіональних органів влади та органів місцевого самоврядування в міжнародних заходах, що відбуваються в межах програм транскордонного й міжрегіонального співробітництва.

4.3. Фінансові перспективи розвитку транскордонного співробітництва в Україні

Незважаючи на триваючі в Європі дискусії щодо того, який вигляд повинна мати «Об'єднана Європа», прихильники різних підходів до зазначеної проблеми єдині в одному: європейська територіальна співпраця є швидким і недорогим способом ліквідації фізичних кордонів, інтегрування суспільства та зменшення існуючих стереотипів. Сьогодні Європа потребує співпраці як ніколи раніше, адже жодна європейська держава не здатна самостійно протистояти глобальній конкуренції і долати світові виклики. Саме на цих засадах базується стратегія «Європа–2020», запропонована Президентом Європейської Комісії Жозе Мануелем Баррозу. Стратегія пропонує об'єднати зусилля держав Європейського континенту для забезпечення сталого розвитку Європи. Таким чином, у фінансовій перспективі 2014–2020 рр. Європейського Союзу значна увага приділятиметься питанням територіальної співпраці задля забезпечення економічної, соціальної й територіальної інтеграції Європи.

Територія Східних Карпат є одним з найпривабливіших і найрізноманітніших географічних регіонів Центральної Європи. Відмінною рисою є те, що її утворюють регіони з низьким, як порівняно з іншими регіонами своїх держав, так і у європейському масштабі, рівнем соціально-економічного розвитку. Значний потенціал, який забезпечують людський капітал, природні багатства та культурна спадщина, не використовується відповідним чином. Додатковим аспектом, який залежно від підходу може бути або перешкодою, або перевагою, є той факт, що регіон Східних Карпат розділений зовнішнім кордоном Європейського Союзу. Своєю чергою, політичне значення партнерства з Україною для кожної з держав Східних Карпат має стратегічний вимір.

Важливим аспектом, пов'язаним з розвитком співпраці на території Східних Карпат, є функціонування відповідних професійних структур співпраці. Єдиною до цього часу спробою створення таких надрегіональних структур була підтримана в 1993 році ініціатива створення Міжрегіональної Асоціації «Карпатський Євросрегіон».

Великі надії на розвиток карпатських територій подавав процес європейської інтеграції та пов'язані з ним сподівання на фінансове сприяння інвестиціям і співпраці з бюджету Європейського Союзу. На жаль, можна констатувати, що до сьогодні сприяння розвитку території Східних Карпат з погляду розширення ЄС має незначний характер. Крім пілотних фінансових інструментів у передвступному періоді (*PHARE CBC, TACIS CBC*), а також перших операційних програм, що реалізувалися в рамках ініціативи Спільнот *INTERREG* IIIA 2004–2006 та програм добросусідства 2004–2006, не функціонувала жодна конкретна програма сприяння розвитку Східних Карпат не лише в інвестиційному плані, але й щодо сприяння багатосторонній міжлюдській та інституційній співпраці.

Не змінив ситуацію і період програмування 2007–2013. На території Східних Карпат функціонують *de facto* ідентичні з перспективою 2004–2006 фінансові інструменти, з-поміж основних із них можна виокремити такі.

1. Програми транскордонного співробітництва 2007–2013 Європейського інструменту сусідства та партнерства: Польща – Білорусь – Україна; Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна; Румунія – Україна – Молдова.

2. Програми територіальної співпраці Європейського Союзу 2007–2013: Польща – Словаччина; Словаччина – Угорщина; Угорщина – Румунія.

3. Програми транснаціональної співпраці Європейського Союзу 2007–2013: Центральна Європа та Південно-Східна Європа.

Для розуміння бачення авторів програм пріоритетів розвитку Карпатських територій у межах вказаних фінансових інструментів доцільно проаналізувати названі програми й напрями, що фінансуються Європейським Союзом у кожній із зазначених програм.

Програма транскордонного співробітництва 2007–2013 Європейського інструменту сусідства та партнерства: Польща – Білорусь – Україна з бюджетом 186,201 млн євро мала на меті підтримку процесів розвитку прикордоння. Програма мала такі пріоритети.

1. Підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій.

Захід 1.1. Поліпшення умов для підприємництва.

Захід 1.2. Розвиток туризму.

Захід 1.3 Спрощення доступу до регіону.

2. Підвищення якості життя.

Захід 2.1. Захист довкілля на прикордонних територіях.

Захід 2.2. Ефективні й безпечні кордони.

3. Інституційна співпраця та підтримка ініціатив місцевих громад.
Захід 3.1. Збільшення можливостей транскордонного співробітництва на регіональному та місцевому рівнях.

Захід 3.2. Ініціативи місцевих громад.

Програма транскордонного співробітництва 2007–2013 Європейського інструменту сусідства та партнерства Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна²⁴¹ з бюджетом 68,638 млн євро мала на меті поживлення та поглиблення співробітництва між Закарпатським, Івано-Франківським і Чернівецьким регіонами України та прийнятними додатковими територіями Угорщини, Румунії та Словаччини в екологічно-, соціально-, та економічно сталий спосіб.

Програма мала такі пріоритети.

1. Сприяння економічному й соціальному розвитку. Заходами для досягнення цілі зазначеного пріоритету є такі: гармонізований розвиток туризму; створення ліпших умов для розвитку МСП і бізнесу.

2. Поліпшення стану навколишнього середовища, для чого потрібно забезпечити якісну охорону навколишнього середовища, стале використання й управління природними ресурсами; готовність до надзвичайних ситуацій.

3. Підвищення ефективності кордону. Для досягнення цілі даного пріоритету необхідно вдосконалити транспортну інфраструктуру петиону кордону та обладнання на прикордонних пунктах контролю.

4. Підтримка співробітництва «люди-людям». Заходами для досягнення цілі даного пріоритету є інституційне співробітництво та співробітництво «люди-людям» малого масштабу.

Програма транскордонного співробітництва 2007–2013 Європейського інструменту сусідства та партнерства Румунія – Україна – Молдова²⁴² з бюджетом 126,718 млн євро мала на меті створення зв'язків між Румунією, Україною та Молдовою для допомоги прикордонним областям у подоланні спільних проблем розвитку, співробітництва та пошуку спільних рішень. Пріоритети програми були такі.

1. Формування конкурентоспроможної економіки на прикордонній території.

1.1. Підвищення продуктивності й конкурентоспроможності в міських і сільських регіонах.

1.2. Ініціативи співробітництва у сфері транспорту та енергетичної інфраструктури.

²⁴¹ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.interact-eu.net/enpi

²⁴² [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ro-ua-md.net>

2. Екологічні виклики та готовність до надзвичайних ситуацій.

2.1. Спільне вирішення екологічних проблем, зокрема готовність до надзвичайних ситуацій.

2.2. Водопостачання, управління стічними водами.

3. Співпраця «людина до людини».

3.1. Місцеві та регіональні адміністрації, підтримка організацій громадянського суспільства та місцевих громад.

3.2. Освітній, соціальний і культурний обмін.

Операційна програма «Польща – Словаччина»²⁴³ реалізується в межах Європейської територіальної співпраці та має загальний бюджет 185 млн євро.

Пріоритети програми такі.

1. Розвиток транскордонної інфраструктури (43 % бюджету). Цей пріоритет має на меті вдосконалення транскордонної інфраструктури, спрямоване на просторову інтеграцію, безпеку, підвищення рівня доступності й привабливості території для мешканців, інвесторів і туристів.

2. Соціальний та економічний розвиток (34 % бюджету). У рамках цього пріоритету передбачається промоція партнерської співпраці з метою сталого соціально-економічного, екологічного та культурного розвитку польсько-словацького транскордонного регіону.

3. Підтримка місцевих ініціатив (17 % бюджету). Даний пріоритет має на меті сприяння місцевим ініціативам і створення транскордонних контактів у спосіб реалізації мікропроектів, що базуватимуться на міжлюдській співпраці.

Операційна програма «Угорщина – Словаччина»²⁴⁴ реалізується в межах Європейської територіальної співпраці та має загальний бюджет 208 млн євро. Мета програми – підвищення рівня економічної та соціальної інтеграції угорсько-словацької прикордонної території у спосіб підвищення економічної конкурентоспроможності, посилення соціальної та культурної згуртованості поміж людьми та громадами, підвищення рівня доступності й комунікації, а також охорона природних ресурсів.

Пріоритети.

1. Економіка та суспільство (41 % бюджету). Цей пріоритет має на меті транскордонну економічну співпрацю у спосіб підтримки розвитку інфраструктури бізнесу, співпраці у сфері досліджень, технологічного

²⁴³[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

²⁴⁴Там само.

розвитку та інновацій, підтримки спільного використання кадрових ресурсів в освіті й на ринку праці, ініціювання міжлюдської співпраці. Підтримку також буде надано спільним проектам у сфері туризму та охорони здоров'я, розвитку мереж і партнерств.

2. Довкілля, охорона природних ресурсів і доступність (53 % бюджету). Метою цього пріоритету є посилення спільних акцій, спрямованих на збереження довкілля. Основна увага зосереджуватиметься на розвитку транспортної інфраструктури в т.ч. будівництво доріг, транскордонних об'єктів уздовж річок і публічного транспорту, комунікаційну інфраструктуру.

Операційна програма «Угорщина – Румунія»²⁴⁵ реалізується в межах Європейської територіальної співпраці та має загальний бюджет 275 млн євро. Мета програми – зблизити населення, громади та економічні суб'єкти прикордонних територій з метою сприяння спільному розвитку території, розбудови її сильних сторін.

Пріоритети.

1. Поліпшення передумов для спільного сталого розвитку на території співпраці (48,9 % бюджету).

Захід 1.1. Поліпшення транскордонної транспортної інфраструктури.

Захід 1.2. Поліпшення транскордонної комунікації.

Захід 1.3. Охорона довкілля.

2. Посилення соціального та економічного взаємозв'язку прикордонних територій (41,3 % бюджету).

Захід 2.1. Підтримка транскордонної співпраці у сфері бізнесу.

Захід 2.2. Промоція співпраці у сфері досліджень та інновацій.

Захід 2.3. Співпраця на ринку праці та в освітній сфері.

Захід 2.4. Охорона здоров'я та попередження спільних загроз.

Захід 2.5. Співпраця громад.

Програма «Центральна Європа»²⁴⁶ спрямована на сприяння транснаціональній співпраці між 8 країнами – членами ЄС. Загальний бюджет програми становить 298 млн євро. Загальною метою програми є посилення територіальної згуртованості, промоція внутрішньої інтеграції та підвищення конкурентоспроможності центральної Європи.

Пріоритети.

1. Сприяння інноваціям у Центральній Європі.

2. Підвищення рівня доступності до і в межах Центральної Європи.

²⁴⁵[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

²⁴⁶[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.central2013.eu/>

3. Використання екологічної відповідальності.

4. Підвищення конкурентоспроможності та привабливості міст і регіону.

Програма «Південно-Східна Європа»²⁴⁷ спрямована на сприяння транснаціональній співпраці між 16 країнами – членами ЄС. Загальний бюджет програми становить 245 млн євро. Загальною метою програми є вдосконалення процесу територіальної, економічної та соціальної інтеграції задля забезпечення сталості й конкурентоспроможності у спосіб розвитку транснаціональних партнерств.

Пріоритети.

1. Сприяння інноваціям і підприємництву.

2. Охорона довкілля та поліпшення стану навколишнього середовища.

3. Підвищення рівня доступності до регіону.

4. Розвиток транснаціональних синергій для сталого зростання територій.

Таким чином, здійснений аналіз існуючих фінансових інструментів сприяння розвитку прикордонних територій Карпат дає змогу констатувати відсутність системного підходу Європейського Союзу до сталого розвитку транскордонного регіону Карпат.

Однак необхідно зазначити, що в межах ЄС на сьогодні реалізуються 13 програм, що відображають власне екосистемний підхід Європейської Комісії до вирішення проблем розвитку прикордонних територій: Альпійський простір, Атлантична територія, Регіон Балтійського моря, Кариби, Індійський океан, Мадейра – Азури – Канарські острови, Регіон Північного моря, Північно-Західна Європа, Північна периферія, Південно-Східна Європа, Південно-Західна Європа, Середземномор'я, Центральна Європа.

Програма «Альпійський простір» реалізується в межах Європейської територіальної співпраці та має загальний бюджет 130 млн. євро. Вклад ЄС із Європейського фонду регіонального розвитку становить 98 млн євро, що складає 1,1 % загального бюджету ЄС, призначеного на Європейську територіальну співпрацю в рамках політики згуртованості на 2007–2013 роки.

Територія реалізації програми «Альпійський простір»:

Австрія: ціла країна;

Франція: *Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Franche-Comté, Alsace;*

²⁴⁷[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

Німеччина: *districts of Oberbayern and Schwaben (in Bayern), Tübingen and Freiburg (in Baden-Württemberg);*

Італія: *Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Trentino-Alto Adige, Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria;*

Словенія: вся країна;

Ліхтенштейн: уся країна;

Швейцарія: вся країна.

Мета програми – підвищення конкурентоспроможності та привабливості території співпраці у спосіб проведення спільних заходів у тих галузях, у яких транснаціональна співпраця є більш ефективною, а також є необхідними сталі рішення.

Пріоритети програми визначалися на підставі пріоритетів Альпійської конвенції, яка є рамковим документом, що окреслює напрями співпраці восьми альпійських держав та Європейського Союзу задля сталого розвитку гірського транскордонного регіону Альп. Поміж пріоритетів такі.

Пріоритет 1. Конкурентоспроможність і привабливість Альпійського простору (32,6 % бюджету). Основними цілями є:

- підвищення інноваційної спроможності малих і середніх підприємств, промоції їх розвитку та сприяння співпраці між дослідницько-технологічними центрами та малими і середніми підприємствами;
- підтримка традиційних галузей виробництва та збереження культурної спадщини;
- посилення ролі міських агломерацій як чинників сталого розвитку та розвиток периферійних територій.

Пріоритет 2. Доступність і зв'язок (27,9 % бюджету). Основними цілями є:

- забезпечення рівного доступу до отримання соціальних послуг, транспорту, інформації та комунікації;
- посилення взаємозв'язку як підґрунтя для створення інформаційного суспільства;
- промоція моделей сталої інноваційної мобільності, спрямованих на збереження довкілля, охорону здоров'я та питання рівності;
- зменшення негативного впливу транспортних потоків, що перетинають Альпи.

Пріоритет 3. Охорона довкілля та запобігання ризикам (32,6 % бюджету). Основні цілі:

- посилення співпраці щодо вирішення проблем охорони довкілля;
- стимулювання інтегрованих підходів до збереження, планування та управління природними ресурсами й культурною спадщиною;

- стимулювання ефективних підходів щодо використання води, енергії, земельних ресурсів, корисних копалин та інших природних ресурсів;

- боротьба з наслідками зміни клімату;
- передбачення, попередження, уникнення негативних наслідків та управління ризиками природного й техногенного характеру.

У межах транскордонного регіону Карпат також існує рамковий документ, що визначає загальні цілі, які сприяють комплексному підходу до збереження природної та культурної спадщини Карпат. Це Конвенція про охорону та сталий розвиток Карпат, підписана у травні 2003 року в м. Києві. Одним із пріоритетних напрямів Карпатської конвенції є комплексний підхід до управління земельними ресурсами, збереження та стале використання біологічного й ландшафтного біорізноманіття, просторове планування, сталі і комплексне управління водними та річковими басейнами, сталі ведення сільського та лісового господарства, сталий транспорт та інфраструктура, сталий туризм, промисловість та енергетика, культурна спадщина і традиційні знання, екологічна оцінка, підвищення обізнаності, освіта й участь громадськості²⁴⁸. Необхідно зазначити, що в Конвенції значна увага надається і співпраці, метою якої має стати підвищення якості життя, зміцнення місцевих економік і громад, збереження природних цінностей та культурної спадщини в межах Карпатського простору, який визначається як територія економічного, соціального й екологічного прогресу та сталого розвитку в серці Європи.

Безсумнівним є той факт, що **потенціал Східних Карпат** і користь від його спільного використання, подібно до потенціалу Альп, є спільним знаменником для всіх держав – членів Карпатського Єврорегіону, а отже, підставою для проектування майбутніх заходів. Спираючись на цей потенціал мають бути вжиті заходи для сприяння (та координації) соціально-економічного розвитку територій на базі:

- професійних **формально юридичних структур співпраці**, що уможливить координацію діяльності на міжнародному рівні, з одночасним узгодженням інтересів базових суб'єктів співпраці – органів місцевого самоврядування всіх рівнів, підприємців і неурядових організацій;

підготовленої, **спільної та професійної Стратегії розвитку Східних Карпат**. Такий документ є необхідним як передумова підготовки на період 2014–2020 рр. спеціальної операційної програми, що сприятиме розвитку Східних Карпат. Ця Стратегія, разом із регіональними

²⁴⁸ *Посібник з Карпатської конвенції*. – Больцано, 2007. – 198 с.

стратегіями, має бути підставою для органів влади окремих держав і регіонів для координації та синхронізації політики розвитку та інвестицій надрегіонального характеру;

використання можливостей сприяння територіальній співпраці та регіонального розвитку межах існуючих операційних програм ЄС та інших (програми Європейської територіальної співпраці, Європейського інструменту сусідства та партнерства, регіональні програми, галузеві програми в перспективі 2007–2013 рр.). Це стосується і професіоналізації структур, відповідальних за реалізацію тих засобів, і підвищення здатності бенефіціантів до її відповідного використання. Крім того, дуже важливою є спроба координації окремих інструментів та окремих проектів у спосіб удосконалення механізмів сприяння проведенню спільних заходів.

У зв'язку з викладеним Національне представництво України в Карпатському єврорегіоні спільно із польськими колегами ініціювали необхідність затвердження Європейською Комісією **окремої операційної програми Європейського Союзу для території Карпат на фінансову перспективу 2014–2020 років**. Відповідно, виникає потреба розроблення концепції зазначеної програми (**робоча назва – «Карпатський горизонт»**) та її презентація Європейській Комісії.

ВИСНОВКИ

У монографії запропоновано нове розв'язання проблеми розроблення стратегічних рішень з активізації транскордонного співробітництва, конвергенції регіонів у транскордонному просторі та поглиблення економічної інтеграції прикордонних територій України з одночасним формуванням соціально-економічних передумов інтенсифікації євроінтеграційного напрямку. Отримані теоретичні міркування та прикладні результати дозволяють дійти таких висновків.

1. Аналіз міждержавних відносин на мезорівні управління в умовах поглиблення інтеграційного процесу дозволяє констатувати, що транскордонне співробітництво в Європі зазнало системних якісних змін завдяки суттєвому зниженню бар'єрного характеру внутрішніх для ЄС державних кордонів, успішній реалізації принципів субсидіарності, адиціоналізму, децентралізації влади і, таким чином, перетворилося на дієвий інструмент формування смуги добросусідства ЄС та інтенсивного розвитку зв'язків з усіма прикордонними державами, у т.ч. з Україною. Спостерігається тенденція до домінування мультилатерального транскордонного співробітництва, на відміну від поширеної в минулому білатеральної співпраці.

2. Чинна законодавча база достатньою мірою забезпечує можливість використання потенціалу транскордонного співробітництва для вирішення проблем прикордоння, однак потребують подальшого нормативно-правового врегулювання в напрямі збільшення повноважень місцевих органів влади та місцевого самоврядування, надання їм більшої самостійності у вирішенні спільних із регіонами сусідніх держав завдань регіонального та місцевого розвитку, адаптації до стандартів ЄС чинних законодавчих актів України, що забезпечують транскордонне співробітництво.

3. Ієрархія організаційних форм транскордонного співробітництва формується залежно від рівня їх складності з огляду на процедуру організації співпраці та укладання відповідних угод, а також залучення учасників для їх подальшої реалізації. Найпростішою формою співробітництва у транскордонному регіоні є безпосередні контакти суб'єктів та учасників. Проміжну ланку в «піраміді» організаційних форм ТКС займають транскордонні угоди. Вищий рівень інституційного оформлення транскордонного співробітництва втілений у євро регіонах, європейських угрупованнях територіального

співробітництва та об'єднаннях єврорегіонального співробітництва. У відповідь на виклики макроекономічного середовища та загрози соціально-економічній стабільності прикордонних територій для України стало характерним формування нових форм ТКС, а саме центрів прикордонної торгівлі, транскордонних промислових зон і парків, транскордонних кластерів, транскордонних партнерств тощо.

4. Динамічний розвиток транскордонної торгівлі як форми ТКС уповільнюється складністю митних процедур, значною кількістю регуляторних вимог і необхідної документації для здійснення зовнішньоторговельних операцій, активізацією контрабандних потоків. З огляду на існуючі тенденції в розвитку транскордонної торгівлі західних регіонів України, необхідним є розроблення організаційного механізму її оптимізації у формі транскордонних торговельно-логістичних центрів, а також усунення бар'єрів, що стримують її активізацію.

5. Транскордонна трудова міграція як форма ТКС є масовим і соціально значущим міграційним потоком, що позначається на демографічній ситуації в Україні, ринку праці, соціально-економічному розвитку, добробуті громадян, бідності й соціальному розшаруванні, сімейних відносинах і вихованні дітей, має істотні психологічні, світоглядні, культурні наслідки. Напрями державної політики, спрямовані на мінімізацію негативних наслідків трудової міграції, мають стосуватися таких аспектів, як створення умов для зменшення масштабів виїзду на заробітки за кордон, запровадження організаційно-правових механізмів стимулювання залучення коштів трудових мігрантів у розвиток підприємництва, формування інституційної бази для вдосконалення функціонування транскордонного ринку праці, захист прав трудових мігрантів, боротьба із соціальною напругою, пов'язаною з трудовою міграцією.

6. Аналіз діяльності єврорегіонів як вищої форми ТКС в Україні засвідчив, що основною проблемою залишається невизначеність місця єврорегіональних структур у системі державного регіонального управління. Не опрацьовано механізми взаємодії єврорегіональних структур, обласних і районних державних адміністрацій та органів самоврядування щодо прийняття й реалізації спільних стратегічних програм розвитку транскордонного співробітництва із суміжними територіями сусідніх країн. Крім того, не визначено також до функціональних обов'язків якого центрального органу належать питання транскордонного співробітництва і, відповідно, через які єврорегіональні структури реалізовуватиметься державна політика транскордонного співробітництва. Негативну роль відіграє відсутність механізму взаємодії

щодо реалізації рішень з питань транскордонного співробітництва, прийнятих міждержавними і міжурядовими комісіями України й сусідніх держав.

7. Використання переваг транскордонного співробітництва в межах єврорегіонів є вагомим чинником зміцнення конкурентоспроможності прикордонних регіонів України в умовах посткризового етапу розвитку економіки України та обмеженості державного фінансування програм вирівнювання регіональних диспропорцій соціально-економічного розвитку. Для інтенсифікації єврорегіонального співробітництва України необхідними є заходи державної політики, спрямовані на підвищення ефективності організаційно-економічного забезпечення розвитку єврорегіонів, задіяння механізмів посилення впливу єврорегіональних структур на соціально-економічний розвиток периферійних територій регіонів України.

8. Сучасний стан транскордонного співробітництва України обумовлений низкою об'єктивних чинників та перешкод, які одночасно впливають на соціально-економічний розвиток прикордонних регіонів і визначають майбутній стан ТКС у коротко- та середньостроковій перспективах. Асиметрія в ефективності ТКС прикордонних регіонів України обумовлює необхідність ідентифікації чинників активізації ТКС (передусім підвищення ефективності використання транзитного потенціалу, використання потенціалу розвитку, нагромадженого в прикордонних регіонах під час підготовки та проведення Євро-2012, збільшення повноважень місцевих органів влади та місцевого самоврядування, активізація діяльності місцевих органів влади щодо створення транскордонних промислово-територіальних кластерів, посилення інформаційної підтримки транскордонних програм, підвищення рівня забезпеченості органів місцевого самоврядування спеціалістами з питань ТКС), а також розроблення заходів з нейтралізації впливу негативних чинників ТКС (мінімізація негативного впливу міграційно-візової політики ЄС відносно суб'єктів ТКС, нейтралізація інфраструктурних та інституційних обмежень ТКС).

9. Аналіз процесів конвергенції в транскордонному просторі України засвідчив зростаючу асиметрію розвитку прикордонних територій України порівняно із сусідніми державами. Для нівелювання цих негативних явищ і викликів необхідно внести доповнення в державні програми і стратегії соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів України, положення щодо конвергенції механізмів конкурентоспроможності в транскордонному просторі для запобігання відпливу ресурсів у більш продуктивне середовище.

10. Незважаючи на позитивні зрушення у сфері адміністрування ТКС, здійснення транскордонного співробітництва Україною характеризується наявністю таких проблем: український низький рівень інтенсивності транскордонного співробітництва в прикордонних регіонах України; незначна частка економічного складника в реалізованих транскордонних проектах у межах транскордонних програм Європейської політики сусідства; обмеженість повноважень регіональних органів влади та місцевого самоврядування у сфері зовнішньоекономічної діяльності і транскордонного співробітництва; відсутність в Україні чіткого, закріпленого на законодавчому рівні, механізму залучення іноземної фінансової допомоги, що гальмує процес реалізації ЄСП; недооцінення можливостей єврорегіонів як провідних суб'єктів транскордонного співробітництва; відсутність системного підходу до організації транскордонної співпраці; неналежний рівень підготовки кадрів у регіональних органах управління; відсутність ефективної, прозорої системи моніторингу та оцінювання вже реалізованих транскордонних проектів, що ускладнює процес оптимізації відбору заявок на отримання фінансування проектів.

11. Державна політика, спрямована на підвищення конкурентоспроможності прикордонних регіонів України в транскордонному просторі потребує вжиття низки конструктивних заходів: започаткування у прикордонних областях України низки пілотних проектів з розвитку підприємництва та венчурного бізнесу; створення торговельно-логістичних центрів для активізації зовнішньоторгівельної діяльності в межах транскордонного співробітництва; залучення прикордонних регіонів України до транскордонної мережі *EURES*; розвиток транспортної та прикордонної інфраструктури, що передусім потребує приведення інфраструктури митних постів до стандартів ЄС; формування в межах єврорегіонів спільних навчально-освітніх і наукових центрів, інноваційних кластерів і транскордонних технопарків

ДОДАТКИ

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-російському кордоні

Таблиця 1

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-російському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Крим	Кубань	поромний	міжнародний місцевий цілодобовий	вантажний, пасажирський	АРК Керч
Новоазовськ	Весело-Вознесенка	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Донецька Новоазовський
Успенка	Матвеев-Курган	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Донецька Амвросіївський
Маринівка	Куйбишево	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Донецька Шахтарський
Квашине	Успенська	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Донецька Амвросіївський
Гловайск-Пасажирський парк (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський	Донецька Амвросіївський
Гловайск-Пасажирський парк (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Донецька Амвросіївський
Должанський	Новошахтинськ	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Сведловський

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-російському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Ульянівське	Шрамко	автомобільний пішохідний	місцевий	пасажирський	Донецька Амвросіївський
Червонопартизанск	Гуково	автомобільний	міжнародний	вантажний пасажирський	Луганська Свердловський
Новоборовці	Олексієво-Тузлівка	автомобільний пішохідний	місцевий із 7.00 до 19.00	пасажирський	Луганська Свердловський
Червона Могила	Гуково	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Свердловський
Ізварине	Донецьк	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Краснодонський
Краснодарський	Донецьк	автомобільний пішохідний	місцевий з 5.00 до 21.00	пасажирський	Луганська Краснодонський
Краснодарський	Нижній Швейров	автомобільний пішохідний	місцевий з 5.00 до 21.00	пасажирський	Луганська Краснодонський
Северний	Донецьк	автомобільний пішохідний	місцевий з 5.00 до 21.00	пасажирський	Луганська Краснодонський
Ізварине (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобово	вантажний	Луганська Краснодонський
Вільхове	роз'їзд кар'єр 122 км	залізничний	міждержавний	пасажирський	Луганська Станічно-Луганський

Красна Талівка	Волошине	автомобільний	міжнародний місцевий цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Станічно-Луганський
Юганівка	Єлань	автомобільний пішохідний	місцевий з 5.00 до 21.00	пасажирський	Луганська Станічно-Луганський
Герасимівка	Можаявка	автомобільний пішохідний	місцевий з 5.00 до 21.00	пасажирський	Луганська Станічно-Луганський
Олександрівка	Титовка	автомобільний пішохідний (тільки піший рух)	місцевий із 6.00 до 18.00	пасажирський	Луганська Станічно-Луганський
Присяне	Бугайовка	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Марківський
Мілове	Чертково	автомобільний	міждержавний місцевий цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Міловський
Заринівка	Тарасово-Меловське	автомобільний пішохідний	місцевий із 6.00 до 18.00	пасажирський	Луганська Міловський
Мілове (пункт контролю)	Новобіла	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Луганська Міловський
Новобіла	Новобіла	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Новопсковський
Танюшівка	Ровеньки	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Новопсковський
Дьоміно-Олександрівка	Валуїки	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Луганська Троїцький

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-російському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Петрівка	Шияни	автомобільний пішохідний	місцевий із 7.00 до 18.00	пасажирський	Луганська Білоуранський
Лантрагівка	Роз'їзд Вистріл	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський	Луганська Троїцький
Сиротине	Клименка	автомобільний пішохідний	місцевий із 7.00 до 18.00	пасажирський	Луганська Троїцький
Піски	Логачів	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Дворічанський
Одноробівка	Головчино	залізничний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Золочівський
Олександрівка	Безімено	автомобільний пішохідний	міждержавний місцевий з 5.00 до 23.00	вантажний пасажирський	Харківська Золочівський
Тополі	Валуйки	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Дворічанський
Чугунівка	Веригівка	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Дворічанський
Бударки	Тішанка	автомобільний	міждержавний місцевий з 9.00 до 16.00	вантажний пасажирський	Харківська Вовчанський
Плетинівка	Шебекіно	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Вовчанський

Вовчанськ	Нежеголь	залізничний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Вовчанський
Куп'янськ (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Вовчанський
Гоптівка	Нехотеевка	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Дергачівський
Журавлівка	Журавлівка	автомобільний	місцевий цілодобовий	пасажирський	Харківська Дергачівський
Стрільча	Журавлівка	автомобільний пішохідний	місцевий цілодобовий	пасажирський	Харківська Харківський
Козача Лопань	Долбіно	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Харківська Дергачівський
Харків- пасажирський (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський	Харківська Харківський
Харків- сортувальний (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Харківська Харківський
Велика Писарівка	Грайворон	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська
Пушкарне	Ллек-Пеньковка	залізничний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Краснопільський
Покровка	Колотиловка	автомобільний	міждержавний місцевий цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Краснопільський
Юнаківка	Суджа	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Сумський

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-білоруському кордоні

Назва пункту пропуску/пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Кондрагівка	Слизнаветовка	автомобільний пішохідний (тільки піший рух)	місцевий з 9.00 до 18.00	пасажирський	Сумська Сумський
Грабовське	Старосельє	автомобільний пішохідний (тільки піший рух)	місцевий з 9.00 до 18.00	пасажирський	Сумська Краснопільський
Волфине	Глушково	залізничний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Білопільський
Волфине	Волфино	автомобільний пішохідний (тільки піший рух)	місцевий з 9.00 до 18.00	пасажирський	Сумська Білопільський
Ворожба (пункт контролю)	Тьоткіно	залізничний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Білопільський
Рижівка	Тьоткіно	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Білопільський
Рижівка	Тьоткіно	автомобільний	місцевий цілодобовий	пасажирський	Сумська Білопільський

Бояро-Лежачі	Тьоткіно	автомобільний пішохідний (п'яльки піший рух)	місцевий з 9.00 до 18.00	пасажирський	Сумська Білопільський
Катеринівка	Крупець	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Глухівський
Бачівський	Требортне	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Глухівський
Старикове	Козино	автомобільний пішохідний	місцевий світлий час доби	пасажирський	Сумська Глухівський
Зернове	Суземка	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Середино-Будський
Нововасилівка	Біла Берізка	автомобільний пішохідний (п'яльки піший рух)	місцевий з 9.00 до 18.00	пасажирський	Сумська Середино-Будський
Конотоп (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Конотопський
Хутір Михайлівський (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Сумська Ямпільський
Середина-Буда	Зернове	автомобільний пішохідний	міждержавний (після до облаштування місцевий з 5.00 до 20.00 в пішому порядку з 5.00 до 9.00 та з 16.00 до 20.00 на автогнранспорті)	пасажирський	Сумська Середино-Будський

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-білоруському кордоні

Назва пункту пропуску/пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Грем'яч	Погар	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Новгород-Сіверський
Миколаївка	Ломаковка	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Семенівський
Семенівка	Нові Юрковичі	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Городнянський

Джерело: На кордоні з Російською Федерацією / Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/51.htm

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-білоруському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Сеньківка	Веселівка	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Городнянський
Щорс	Терехівка	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Щорський
Хоробичі (пункт контролю)	Терюха	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Городнянський
Горностаївка	Терюха	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Ріпкінський
Чернігів (пункт контролю)	Терюха	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Чернігівський
Нові Яриловичі	Нова Гута	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Ріпкінський
Деревини	Андріївка	автомобільний до 3,5 т пішохідний	місцевий з 8.00 до 20.00	пасажирський	Чернігівська Городнянський
Ільмівка	Глибощьке	автомобільний до 3,5 т пішохідний	місцевий з 8.00 до 20.00	пасажирський	Чернігівська Городнянський
Добрянка	Подбяр'янка	автомобільний до 3,5 т пішохідний	місцевий з 8.00 до 20.00	пасажирський	Чернігівська Ріпкінський

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-білоруському кордоні

Назва пункту пропуску/пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Кам'янка	Лоев	річковий	місцевий з 8,00 до 20,00 (улітку – згідно з розкладом руху катерів, взимку – при встановленні льодової переправи)	пасажирський	Чернігівська Ріпкинський
Неданчичі	Іолча	залізничний	міжнародний місцевий цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Ріпкинський
Славутич	Комарин	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Чернігівська Чернігівський
Вільча	Олександрівка	автомобільний	міждержавний цілодобовий місцевий з 8,00 до 20,00	вантажний пасажирський	Київська Поліський
Виступовичі	Словечно	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Житомирська Овруцький
Овруч (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний, пасажирський	Житомирська Овруцький
Коростень (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний, пасажирський	Житомирська Овруцький
Виступовичі	Нова Рудня	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний, пасажирський	Житомирська Овруцький

Майдан Копицанський	Глушківці	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Житомирська Олевський
Переброди	Ольмани	автомобільний пішохідний	місцевий з 8.00 до 20.00 (передвхідні, вихідні, святкові та передсвяткові дні)	пасажирський	Рівненська Дубровицький
Удрицьк	Горинь	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Рівненська Дуровицький
Сарни (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський	Рівненська Сарнинський
Городище	Верхній Теребежів	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Рівненська Дубровицький
Вичівка	Трушино	автомобільний пішохідний	місцевий з 8.00 до 20.00	пасажирський	Рівненська Заріччянський
Прикладники	Невель	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Рівненська Заріччянський
Дольськ	Мохро	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Волинська Любешівський
Самари	Дзівін	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Волинська Ратнівський
Доманове	Мокрани	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Волинська Ратнівський
Тур	Сушитниця	автомобільний пішохідний	місцевий з 8.00 до 20.00	пасажирський до 3,5 т	Волинська Ратнівський
Заболоття	Хотислав	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Волинська Ратнівський

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-білоруському кордоні

Назва пункту пропуску/пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Ковель (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Волинська Ковельський
Гута	Отчино	автомобільний пішохідний	місцевий з 8.00 до 20.00 (передвихідні, вихідні, святкові та передсвяткові дні)	пасажирський	Волинська Ратнівський
Піща	Олтуш	автомобільний	міждержавний цілодобовий	вантажний пасажирський	Волинська Шацький
Пулемець	Томашівка	автомобільний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Волинська Шацький

Джерело: На кордоні з Республікою Білорусь / Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/52.htm

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-польському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Ягодин	Дорогуськ	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Волинська Любомльський
Ягодин	Дорогуськ	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Волинська Любомльський
Устилуг	Зосін	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський	Волинська
Володимир-Волинський	Хрубешув	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Волинська Володимир – Волинський
Лудин (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Волинська Володимир – Волинський
Ізов (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Волинська Володимир – Волинський
Рава-Руська	Хребенне	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський (не функціон. з 2005 р.)	Львівська Жовківський
Рава-Руська	Верхрага	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Львівська Жовківський
Рава-Руська	Хребенне	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Львівська Жовківський

Перелік пунктів пропуску (пунктів конролю) на українсько-угорському кордоні

Краківець	Корчова	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Львівська Яворівський
Мостиська	Пшемисль	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Львівська Мостиський
Шетині	Медика	автомобільний (пшоходний)	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Львівська Мостиський
Хирів	Кросьценко	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський	Львівська Старосамбірський
Смільниця	Кросьценко	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний до 7,5 т	Львівська Старосамбірський

Джерело: На кордоні зі Словачкою Республікою / Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/46.htm

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-словацькому кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Малі Селменці	Вельке Слемецке	пішохідний та для велосипедистів	міжнародний з 08.00 до 20.00 (за словацьким часом)	пасажирський (громадяни України, Словацької Республіки та держав Європейського економічного простору)	Закарпатська Ужгородський
Малий Березний	Убля	автомобільний, пішохідний та для велосипедистів	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський до 3,5 т	Закарпатська Великоберезнянський
Ужгород	Вишне-Немецьке	автомобільний міжнародний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Закарпатська Ужгородський
Павлове	Матьовце	залізничний міжнародний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Закарпатська Ужгородський
Ужгород (пункт контролю)		залізничний міжнародний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Закарпатська Ужгородський
Чоп (Страж)	Чірна над Тисою	залізничний міжнародний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Закарпатська Ужгородський

Джерело: На кордоні зі Словацькою Республікою / Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/47.htm

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-угорському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Чоп (Тиса)	Захонь	автомобільний (від 01.12.1998 р. пішохідний та велосипедний рух закрито)	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Закарпатська Ужгородський
Чоп (Дружба)	Захонь	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Закарпатська Ужгородський
Батеве (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Закарпатська Ужгородський
Соловка	Еперешке	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний	Закарпатська Ужгородський
Дзвінкове	Лонья	автомобільний (крім автобусів)	міжнародний з 8.00 до 16.00 за середньоевропейським часом	пасажирський	Закарпатська Беретівський
Косино	Барабаш	автомобільний (крім автобусів)	міжнародний з 7.00 до 19.00 за середньоевропейським часом	пасажирський	Закарпатська Беретівський

Лужанка	Берегшурань	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський до 3,5 т (без обмеження вантажі гумані- тарної та технічної допомоги)	Закарпатська Берегівський
Вилок	Тїсабеч	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський	Закарпатська Виноградівський

Джерело: На кордоні з Угорською Республікою / Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/48.htm

Таблиця 6

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-румунському кордоні

Назва пункту пропуску/пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Дякове	Халмеу	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Закарпатська Виноградівський
Дякове	Халмеу	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Закарпатська Виноградівський
Солотвино	Сігеу Мармаціей	автомобільний пішохідний	міжнародний цілодобовий	пасажирський до 3,5 т (не понад 9 посадкових місць включаючи місце водія)	Закарпатська Тячівський
Тересва	Кимпулунг ла Тиса	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Закарпатська Тячівський
Ділове	Валя Вишеулуй	залізничний	міжнародний цілодобовий	вантажний пасажирський	Закарпатська Рахівський
Шепіт	Ізвареле Сучевей	пішохідний	місцевий з 10.00 до 18.00 (понеділок, середа, п'ятниця)	пасажирський	Чернівецька Путильський
Руська	Улма	автомобільний пішохідний	місцевий з 9.00 до 18.00 (крім четверга та неділі)	пасажирський	Чернівецька Путильський
Красноільськ	Вікову де Сус	автомобільний пішохідний	місцевий з 9.00 до 18.00	пасажирський	Чернівецька Сторожинецький

Біла Криниця	Климувці	пішохідний	місцевий з 11.00 до 17.00 (середя, п'ятниця, неділя)	пасажирський	Чернівецька Глибоцький
Вадул-Сірет	Вікшани	залізничний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Глибоцький
Порубоне	Сірет	автомобільний пішохідний автомобільний	міжнародний місцевий цїлодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Глибоцький
Дяківці	Раковець	автомобільний пішохідний	місцевий з 9.00 до 18.00	пасажирський	Чернівецька Герцаївський
Рені	Галац	річковий	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Ренійський
Ізмаїл	Плаур	річковий	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Ізмаїльський
Вилкове	Переправа	річковий	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Кілійський
Кілія	Кілія Веке	річковий	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Кілійський

Джерело: На кордоні з Румунією / Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/50.htm

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-молдовському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Мамалига	Крива	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Новоселицький
Мамалига	Крива	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Кельменецький
Подвір'яка	Липкань	автомобільний	місцевий із 7.00 до 20.00	пасажирський	Чернівецька Кельменецький
Зелена	Медвеже	автомобільний	місцевий із 7.00 до 20.00	пасажирський	Чернівецька Кельменецький
Кельменці	Ларга	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Кельменецький
Кельменці	Ларга	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Кельменецький
Ларга (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Кельменецький
Россошани	Брічень	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Кельменецький
Вашківці	Гріменкуць	автомобільний	міждержавний цілодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Сокирянський
Сокиряни	Клокушна	автомобільний	місцевий із 7.00 до 20.00	пасажирський	Чернівецька Сокирянський

Сокиряни	Окниця	залізничний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Сокирянський
Сокиряни	Окниця	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Чернівецька Сокирянський
Могилів – Подільський	Волчинець	залізничний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Вінницька м. Могилів- Подільський
Могилів – Подільський	Отач	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Вінницька м. Могилів- Подільський
Бронниця	Унгри	автомобільний	міжнародний (після завершення будівництва)	(після завершення будівництва) вантажний	Вінницька м. Могилів- Подільський
		пішохідний	місцевий цїлодобовий	пасажирський	
Ямпіль	Косеуць	річковий	місцевий у світлий час доби	пасажирський	Вінницька м. Ямпіль
Ямпіль	Косеуць	річковий поромний	міжнародний у світлий час доби	пасажирський вантажний	Вінницька м. Ямпіль
Цекинівка	Сорока	річковий поромний	міждержавний у світлий час доби	пасажирський вантажний	Вінницька Ямпільський
Цекинівка	Сорока	річковий	місцевий у світлий час доби	пасажирський	Вінницька Ямпільський
Велика Косниця	Василькеу	річковий	місцевий у світлий час доби	пасажирський	Вінницька Ямпільський

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-молдовському кордоні

Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Велика Косниця	Хрушка	автомобільний	міждержавний цілодобовий	пасажирський вантажний	Вінницька Ямпільський
Грабарівка	Окниця	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Вінницька Піданський
Болган	Хрїстова	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Вінницька Піданський
Студена	Ротар	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Вінницька Піданський
Олексївка	Валя Туркулуй	автомобільний	міждержавний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Кодимський
Слобїдка	Ковбасна	залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Кодимський
Шерпенці	Валя Туркулуй	автомобільний	місцевий з 7.00 до 17.00 (субота, недїля та по заявцї)	пасажирський	Одеська Кодимський
Домниця	Ковбасна	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Котовський
Тимкове	Броштень	автомобільний	міждержавний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Кодимський

Станіславка	Веренкеу	автомобільний	міждержавний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Котовський
Федосївка	Жура	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Красноокнянський
Дубове	Дубеу	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Красноокнянський
Платонове	Гоянул Ноу	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Красноокнянський
Йосипівка	Колосово	автомобільний	міждержавний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Фрунзенський
Павлівка	Мочарівка	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Фрунзенський
Великопільське	Мелешть	автомобільний	міждержавний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Велико- михайлівський
Слов'яносербка	Ближній Хутір	автомобільний	міждержавний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Велико- михайлівський
Гребеники	Тирасполь	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Роздільнянський
Розалівка	Фрунзе (Нове)	автомобільний	місцевий з 7.00 до 20.00	пасажирський	Одеська Роздільнянський
Кучурган	Первомайськ	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Роздільнянський
Кучурган	Новосавицьке	залізничний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Роздільнянський

Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) на українсько-молдовському кордоні

Назва пункту пропуску/пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Вид сполучення	Категорія пункту пропуску, режим роботи	Характер перевезень	Область/район
Градинці	Незавергайлівка	автомобільний	міждержавний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Белявський
Маяки - Удобне	Паланка	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Білгород-Дністровський
Старокозаче	Тудора	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Білгород-Дністровський
Лісне	Сеїць	автомобільний	міждержавний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Тарутинський
Серпневе 1	Басараб'яска	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Тарутинський
Карабуцени (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цілодобовий	пасажирський	Одеська Тарутинський
Малоярославець 1	Чадир-Лунга	автомобільний	міждержавний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Тарутинський
Нові Трояни	Чадир-Лунга	автомобільний	міжнародний цілодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Болградський

Залізничне	Кайраклія	автомобільний	міждержавний (після завершення будівництва) місцевий цїлодобовий	пасажирський	Одеська Болградський
Табаки	Мирне	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Болградський
Виноградівка	Вулкенешть	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Болградський
Фрікацей	Етулія	залізничний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Ренійський
Долинське	Чишмїкїой	автомобільний	міждержавний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Ренійський
Болград (пункт контролю)		залізничний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Болградський
Ренї	Джурджюлешть	автомобільний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Ренійський
Ренї	Джурджюлешть	залізничний	міжнародний цїлодобовий	пасажирський вантажний	Одеська Ренійський

Джерело: На кордонї з Республікою Молдова / Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dpsu.gov.ua/ua/static_page/49.htm

**Розподіл громадян України,
що перетнули українсько-польський кордон,
залежно від мети поїздки, 2009–2013 рр., % ²⁴⁹**

Рік	Квартал	Мета перетину кордону									
		Разом	Торговельна діяльність	Туризм	Наймана праця	Самозайнятість, підприємницька діяльність	Освіта	Приватні візити	Транзит	Лікування	Інше
2009	I	100,0	77,6	0,9	3,1	4,5	0,3	4,8	5,8	0,1	3,0
	II	100,0	77,8	1,0	2,8	4,7	0,4	3,7	6,9	0,1	2,6
	III	100,0	75,3	2,1	3,6	4,7	0,3	5,3	5,4	0,2	3,1
	IV	100,0	81,3	0,5	2,9	4,3	0,1	4,0	3,5	0,3	3,0
	I–IV	100,0	78,0	1,2	3,1	4,5	0,3	4,5	5,3	0,2	2,9
2010	I	100,0	85,5	0,8	1,6	3,3	0,6	2,7	3,0	0,1	2,4
	II	100,0	85,8	1,9	1,7	3,5	0,2	2,5	2,5	0,1	1,9
	III	100,0	82,4	3,0	2,3	3,2	0,1	2,0	4,1	0,0	2,9
	IV	100,0	88,4	0,5	1,5	2,4	0,1	1,7	2,5	0,0	2,8
	IV	100,0	85,5	1,6	1,8	3,1	0,2	2,2	3,0	0,1	2,5
2011	I	100,0	89,7	0,4	0,9	2,1	0,0	1,7	2,5	0,0	2,6
	II	100,0	85,4	0,7	1,3	2,4	0,0	2,5	3,3	0,2	4,3
	III	100,0	86,5	0,5	1,3	2,5	0,1	2,1	4,9	0,1	2,1
	IV	100,0	89,7	0,2	1,2	2,3	0,2	1,6	3,1	0,1	1,6
	I–IV	100,0	87,8	0,5	1,2	2,3	0,1	1,9	3,5	0,1	2,6

²⁴⁹ *Border* traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

Закінчення табл. 1

**Розподіл громадян Польщі,
що перетнули українсько-польський кордон,
залежно від мети поїздки, 2009–2013 рік, %**

Рік	Квартал	Мета перетину кордону									
		Разом	Торговельна діяльність	Туризм	Наймана праця	Самозайнятість, підприємницька діяльність	Освіта	Приватні візити	Транзит	Лікування	Інше
2012	I	100,0	88,3	1,1	1,0	2,8	0,3	1,5	2,5	0,1	2,3
	II	100,0	88,5	0,9	0,7	2,9	0,1	1,6	2,8	0,1	2,5
	III	100,0	85,0	1,7	1,8	2,5	0,0	1,9	4,4	0,1	2,5
	IV	100,0	88,2	0,5	0,9	2,8	0,3	1,2	3,1	0,0	2,9
	I–IV	100,0	87,4	1,0	1,1	2,8	0,2	1,6	3,3	0,1	2,6
2013	I	100,0	89,2	0,6	1,1	2,2	0,3	1,4	2,5	0,1	2,5
	II	100,0	90,3	0,6	0,6	2,5	0,1	0,8	2,6	0,0	2,5
	III	100,0	87,8	1,3	1,2	2,5	0,2	1,8	2,8	0,0	2,5
	IV	100,0	90,3	0,7	1,3	2,1	0,3	1,5	1,8	0,1	2,0
	I–IV	100,0	89,4	0,8	1,0	2,3	0,2	1,4	2,4	0,1	2,4

**Розподіл громадян Польщі,
що перетнули українсько-польський кордон,
залежно від мети поїздки, 2009–2013 рр., %²⁵⁰**

Рік	Квартал	Мета перетину кордону								
		Разом	Торговельна діяльність	Туризм	Наймана праця	Самозайнятість, підприємницька діяльність	Освіта	Приватні візити	Лікування	Інше
2009	I	100	91,5	2,0	0,3	0,9	0,2	4,5	0,2	0,4
	II	100	88,9	2,9	0,4	1,6	0,3	5,0	0,1	0,6
	III	100	88,0	5,0	0,5	1,2	0,3	4,4	0,1	0,4
	IV	100	92,6	1,8	0,6	1,1	0,2	3,0	0,2	0,6
	I–IV	100	90,1	3,0	0,4	1,2	0,3	4,3	0,1	0,5
2010	I	100	93,0	1,8	0,3	0,8	0,2	3,4	0,2	0,3
	II	100	89,7	3,3	0,4	0,9	0,2	4,2	0,2	1,3
	III	100	86,2	5,0	0,2	1,2	0,1	6,1	0,2	1,2
	IV	100	91,1	1,7	0,7	1,1	0,2	4,2	0,3	0,8
	IV	100	89,9	3,0	0,4	1,0	0,2	4,5	0,2	0,9
2011	I	100	91,4	1,4	0,2	1,1	0,1	4,9	0,2	0,7
	II	100	92,2	1,0	0,1	1,1	0,1	4,8	0,3	0,3
	III	100	88,1	4,5	0,5	0,9	0,1	5,2	0,1	0,6
	IV	100	90,1	1,8	0,8	1,7	0,0	4,5	0,3	0,9
	I–IV	100	90,4	2,2	0,4	1,2	0,1	4,9	0,2	0,6

²⁵⁰ *Border* traffic and movement of goods and services at the European Union's external border on the territory of Poland in 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rzeszow.stat.gov.pl/en/publications/border-areas/border-traffic-and-movement-of-goods-and-services-at-the-european-unions-external-border-on-the-territory-of-poland-in-2013,2,5.html>

Закінчення табл. 2

**Розподіл громадян Польщі,
що перетнули українсько-польський кордон,
залежно від мети поїздки, 2009–2013 рр., %**

Рік	Квартал	Мета перетину кордону								
		Разом	Торговельна діяльність	Туризм	Наймана праця	Самозайнятість, підприємницька діяльність	Освіта	Приватні візити	Лікування	Інше
2012	I	100,0	92,0	1,4	0,6	0,7	0,2	4,2	0,2	0,7
	II	100,0	82,9	7,2	0,8	1,5	0,5	4,7	0,4	1,9
	III	100,0	83,0	7,0	0,7	1,1	0,1	6,3	0,4	1,4
	IV	100,0	90,1	1,7	0,6	0,9	0,4	4,5	0,4	1,3
	I–IV	100,0	86,5	4,7	0,7	1,1	0,3	5,1	0,4	1,4
2013	I	100,0	90,5	1,7	0,3	1,8	0,2	4,4	0,4	0,8
	II	100,0	86,4	2,6	1,0	1,3	0,8	6,4	0,4	1,2
	III	100,0	84,6	6,1	0,3	1,1	0,1	6,5	0,3	0,9
	IV	100,0	90,3	1,8	0,7	0,7	0,4	4,5	0,4	1,3
	I–IV	100,0	87,6	3,3	0,6	1,2	0,4	5,6	0,4	1,0

Розподіл тем транскордонних програм за пріоритетністю в регіонах Європи, 2007 – 2013 рр.

Назва транскордонного регіону	Пріоритети *									
	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6	№ 7	№ 8	№ 9	№ 10
Скьоргерден	КС	ДЯЖ	Т	РСТ	ЗІД	ЗЗК				
Кваркен – Міцкандія	ЗЗК	КС	ДЯЖ	ЗІД	ОН	Т	ІТ	РСТ	Е	Б
Баварія – Австрія	ЗІД	РСТ	ЗЗК	КС	ОН	ДЯЖ	Т	Е	ІТ	Б
Австрія – Чехія	ЗІД	ЗЗК	КС	РСТ	ОН	ДЯЖ	Т	Е	ІТ	
Австрія – Словенія	ЗЗК	КС	ЗІД	ДЯЖ	ОН	РСТ	Т	Е	ІТ	
Австрія – Угорщина	ЗЗК	ЗІД	ДЯЖ	КС	ОН	Т	Е	РСТ	Б	
Австрія – Словаччина	ЗІД	ДЯЖ	КС	ЗЗК	Т	РСТ	ОН	Е	ІТ	
Швеція – Норвегія	КС	ДЯЖ	ЗЗК	ЗІД	ОН	Т	ІТ	РСТ	Е	Б
Емс – Долларг	ЗЗК	ЗІД	КС	ДЯЖ	ОН	Т	РСТ	Б		
Алперхен – Боденсі – Хочрейн	ЗІД	ДЯЖ	ЗЗК	КС	ОН	РСТ	Т	Е	ІТ	
Саксонія – Польща	ЗІД	ЗЗК	ОН	КС	РСТ	Т	ДЯЖ	ІТ	Е	
Сачін – Чехія	КС	ОН	ДЯЖ	ЗІД	ЗЗК	Т	РСТ	Е	Б	ІТ
Рейн – Ваал	ЗІД	ЗЗК	КС	ДЯЖ	ОН	Т	РСТ	ІТ	Б	Е
Брандербург – Любуськ	ЗІД	ДЯЖ	КС	ОН	ЗЗК	Т	Б	Е		
Італія – Австрія	ЗЗК	КС	ДЯЖ	РСТ	ЗІД	ОН	Т	Б	ІТ	

Алкотра (Італія – Франція)	КС	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	<u>РСТ</u>	ОН	Б	ЗІД	Т	ПТ
Ісландія	КС	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	Т	ЗІД	ОН	Б	Е	ПТ
Італія – Словенія	<u>ЗЗК</u>	ОН	ЗІД	ДЯЖ	КС	Т	<u>РСТ</u>	Е	ПТ
Ірландія – Північна Ірландія	<u>ЗЗК</u>	КС	ЗІД	ДЯЖ	ОН	<u>РСТ</u>	Т	Е	ПТ
Ірландія – Уельс	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	ОН	ДЯЖ	ОН	КС	ПТ	<u>РСТ</u>	Т
Пам'яна	ЗІД	КС	<u>ЗЗК</u>	ОН	ДЯЖ	ПТ	<u>РСТ</u>	Т	
Оберхен	ЗІД	ОН	КС	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	Т	<u>РСТ</u>	Е	ПТ
Баварія – Чехія	КС	ЗІД	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	Т	ОН	<u>РСТ</u>	Е	ПТ
Финн – Керн	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	<u>РСТ</u>	КС	ПТ	<u>РСТ</u>	Т	ПТ
Ондрйленд – Охлєсвід	ОН	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	КС	ДЯЖ	Т	<u>РСТ</u>	Е	ПТ
Сторстем – Остолстен – Любєськ	ЗІД	<u>ЗЗК</u>	ОН	ДЯЖ	КС				
Німеччина – Люксембург – Бельгія	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	КС	ЗІД	<u>РСТ</u>	ОН	Б		
Саарлен – Мозел	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	КС	ЗІД	ОН	Т	Е		
Іспанія – Португалія	ДЯЖ	ЗІД	<u>ЗЗК</u>	КС	Т	ОН	<u>РСТ</u>	Е	ПТ
Іспанія – Марокко	<u>ЗЗК</u>	КС	ДЯЖ	ЗІД	ОН	Т	<u>РСТ</u>	Б	
Італія – Швейцарія	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	КС	ЗІД	Т	ОН	ПТ	Б	
Регіон Оресунд	ЗІД	<u>ЗЗК</u>	КС	ОН	ДЯЖ	Т	ПТ	<u>РСТ</u>	Б
Греція – Албанія	ДЯЖ	КС	ЗІД	Б	<u>ЗЗК</u>	Т	<u>РСТ</u>	ОН	ПТ
Греція – Фіром	ДЯЖ	ЗІД	КС	ОН	Б	<u>ЗЗК</u>	Т	Е	ПТ
Греція – Болгарія	ДЯЖ	ЗІД	КС	ОН	<u>ЗЗК</u>	Т	Б	<u>РСТ</u>	ПТ
Греція – Кіпр	КС	ЗІД	ДЯЖ	Б	<u>ЗЗК</u>	ОН	ПТ		

Розподіл тем транскордонних програм за пріоритетністю в регіонах Європи, 2007 – 2013 рр.

Назва транскордонного регіону	Пріоритети *									
	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6	№ 7	№ 8	№ 9	№ 10
Меклембург – Польща	<u>ЗЗК</u>	КС	Т	ЗІД	ОН	ДЯЖ	РСТ	ІТ		
Єврорегіон Маас – Рейн	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	КС	ЗІД	ОН	Т	РСТ	ІТ		
Єврорегіон Карелія	КС	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	ДЯЖ	ОН	Т	ІТ	РСТ	Е	Б
Південно-східна Фінляндія – Росія	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	ДЯЖ	Т	КС	ОН	РСТ	Е	Б	
Франція – Швейцарія	ЗІД	КС	ОН	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	РСТ	Т	Е	ІТ	
Франція – Іспанія	ЗІД	<u>ЗЗК</u>	КС	ДЯЖ	ОН	РСТ	Т	ІТ	Е	Б
Норд	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	КС	ОН	Т	ДЯЖ	ІТ	Е	РСТ	Б
Фінляндія – Естонія	ЗІД	ОН	<u>ЗЗК</u>	КС	ДЯЖ	ІТ	Б	Т	РСТ	
Гренсретго Влаандерен – Нідерланди	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	КС	ЗІД	ОН	РСТ	Б	Т		
Валонія – Лорейн – Люксембург	ЗІД	ДЯЖ	ОН	<u>ЗЗК</u>	КС	ІТ	Б	Т	Е	
Кент-Саксес – Нод Па де Салас-Пікарді	КС	ЗІД	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	ОН	ІТ	Б	Т	РСТ	Е
Гбралтар – Марокко	ЗІД	ДЯЖ								
Валонія – Фландрія	<u>ЗЗК</u>	КС	ДЯЖ	ЗІД	ОН	РСТ	ІТ	Б		
Італія – Албанія	Т	ДЯЖ	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	КС	Е				
Греція – Італія	Т	ЗІД	ДЯЖ	ІТ						
Італія / Балкани – Адриатика	ЗІД	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	КС	ОН	Т				

Чехія – Польща	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	Т	КС	ДЯЖ	Б	РСТ	ІТ	Е
Словаччина – Чехія	КС	ЗІД	Т	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	ОН	РСТ		
Литва – Польща – Росія	КС	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	ЗІД	Т	ОН	Б	ІТ	
Угорщина – Румунія – Сербія – Чорногорія	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	ДЯЖ	Т	ОН	Б	РСТ	ІТ	КС
Словенія – Угорщина – Хорватія	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	ОН	ЗІД	Т	КС	РСТ	Е	
Італія – Мальта	КС	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	Т					
Естонія – Латвія – Росія	<u>ЗЗК</u>	ЗІД	ДЯЖ	КС	ОН	ІТ	Т	РСТ	
Латвія – Литва – Білорусь	<u>ЗЗК</u>	ДЯЖ	Е	РСТ	ОН	КС	Т	Б	

* Примітка: в таблиці використано такі умовні позначення тем транскордонних програм:

Т Транспорт	КС Культура та соціальне ТКС
ІТ Інформаційні технології	<u>ЗЗК</u> Зростання, зайнятість і конкурентоспроможність
Е Енергетика	ЗІД Обмін знаннями, інновації, дослідження
ДЯЖ Довкілля та якість життя	ОН Освіта, навчання
Б Безпека	<u>РСТ</u> Розвиток сільських територій

Джерело: Cross-Border Cooperation : Cross-Thematic Study of INTERREG and ESPON activities [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.interact-eu.net