

Євроінтеграційні засади транскордонного співробітництва України

Розглядається значення концепції транскордонного регіоналізму для реалізації євроінтеграційної стратегії України, аналізуються особливості формування інтеграційної моделі українсько-польського транскордонного співробітництва.

Ключові слова: транскордонний регіоналізм, співробітництво, субсидіарність, транскордонна інфраструктура.

Транскордонне співробітництво, яке передбачає розширення і поглиблення транскордонних зв'язків у сфері політики, економіки, охорони навколишнього середовища, культури, освіти прикордонних територій сусідніх країн, є важливою складовою реалізації процесу європейської інтеграції. Концепція транскордонного регіоналізму в інтеграційних процесах виконує компліментарну, доповнюючу роль. Генеруючи синергетичні ефекти транскордонного співробітництва, він сприяє формуванню у населення транскордонних регіонів нового підходу до вирішення проблем їх розвитку.

Транскордонний регіоналізм спрямований на формування так званої субсидіарної держави, в якій сусідні народи спільно розв'язують свої проблеми, закладають дружні відносини з обох сторін кордону [12, с. 13].

Транскордонний регіоналізм може доповнити розроблену М. Геббертом класифікацію видів регіоналізму:

- первинний регіоналізм (primary regionalism), коли суб'єктами суспільного руху стають периферійні національні групи – культурні меншини;
- вторинний регіоналізм (secondary regionalism) означає прагнення до децентралізації державної влади у відповідності до специфічних потреб територіальних груп;
- конституційний регіоналізм (constitutional regionalism), коли в основі державної структури закладено плюралізм регіонів, на відміну від унітарного централізму;

Європейський регіоналізм (Europe of Regions), який означає рух, спрямований на заміну системи держави-народи на новий лад «молодих і життєдатних регіонів» [8, с. 314].

Забезпечення ефективного транскордонного співробітництва на основі транскордонного регіоналізму передбачає проведення інтра регіональної політики органів місцевого самоврядування, що репрезентують регіональні і локальні інтереси на прикордонних територіях.

Реалізація транскордонного регіоналізму базується на:

- дотриманні регіоналістської філософії, основою якої є принцип субсидіарності;
- обґрунтуванні стратегії розвитку прикордонного регіону, визначення його конкурентоспроможності на основі комплексної оцінки конкурентних переваг з врахуванням ієрархічного, секторального, функціонального принципів їх оцінки; використання кластерної моделі реалізації стратегії, забезпечення формування її інституціональної бази;
- результатах синергетики, дисоціації, спричинених транскордонним співробітництвом; формуванні ефективної моделі інвестиційно-виробничої кооперації забезпечення поступового приєднання України до єдиного економічного, науково-технічного простору ЄС;
- партнерстві регіонів з європейськими органами влади;
- активізації ролі прикордонних регіонів у Комітеті регіонів ЄС, Конгресі місцевих влад Ради Європи.

Такий підхід забезпечить поступову зміну моделей транскордонного співробітництва – від контактної до інтеграційної, враховуючи попередній досвід переходу від бар'єрної до градієнтної моделей транскордонного співробітництва [2, с. 186].

При цьому необхідно враховувати висновки Європейською Комісією про особливо важливе значення для євроінтеграційних процесів забезпечення інноваційного розвитку прикордонних територій, формування інноваційної моделі транскордонного регіоналізму, яка передбачає:

- концентрацію ресурсів прикордонних регіонів на проведення фундаментальних і прикладних досліджень за напрямками, в яких ці території мають науковий, технологічний, виробничий потенціали;
- запровадження програмно-цільового підходу до інноваційної транскордонної діяльності;
- розширення участі малого і середнього бізнесу в інноваційній співпраці.

Запропонована Європейською Комісією система індикаторів оцінки інноваційної діяльності прикордонних територій охоплює такі показники інноваційної діяльності, як забезпечення ризиковим капіталом, обсяг продажу інновацій, використання мережі Інтернет, обсяг інвестицій

в інформаційні та телекомунікаційні технології [9]. Транскордонна інноваційна політика передбачає формування стійких виробничих зв'язків між країнами і на цій основі створення і реалізацію спільних транскордонних інноваційно-проектних програм.

Проведене дослідження українсько-польських прикордонних регіонів України (Львівська, Волинська, Закарпатська області) і Польщі (Любельське, Підкарпатське воєводства) дало можливість зробити висновок про те, що вони володіють схожими і взаємопов'язаними конкурентними перевагами, що є об'єктивною передумовою реалізації ними політики транскордонного регіоналізму, обґрунтування його концептуальних рішень.

У сучасних умовах українсько-польське транскордонне співробітництво виконує компліментарну, доповнюючу роль у процесі реалізації євроінтеграційної стратегії України, генеруючи синергетичні ефекти транскордонної співпраці, сприяючи розвитку демократії, плюралізму, подоланню національних антагонізмів, побудові субсидіарної держави.

Формування контактної та інтеграційної моделі українсько-польського транскордонного співробітництва передбачає секторальну інтеграцію прикордонних територій обох країн на основі ефективного використання їх потенціалів, існуючих конкурентних переваг, розвитку транскордонних ринків, забезпечення вільного пересування товарів, послуг, людей.

Значний вплив на реалізацію інтеграційної моделі транскордонного співробітництва повинно мати підписання 27 липня 2014 року економічної частини Угоди про асоціацію України з ЄС, створення глибокої зони вільної торгівлі. Угода передбачає зміцнення таких складових транскордонних і регіональних зв'язків та ділового партнерства, як *inter alia*, транспорт, енергетика, комунікаційні мережі, культура, освіта, туризм, охорона здоров'я, інші сфери економічного і галузевого співробітництва [6].

Напрямами співробітництва, визначені в Угоді, повинні сприяти поступовому усуненню існуючих бар'єрів, які гальмують реалізацію інтеграційної моделі транскордонного співробітництва. До них можна віднести: політичні, економічні, інфраструктурні, правові, організаційні, суспільні.

Політичні бар'єри, які значно вплинули на характер транскордонного співробітництва України і Польщі, стали особливо відчутними з приєднанням Польщі до Шенгенської зони.

Виникла дилема, з одної сторони, Польща повинна забезпечити охоронні функції кордону, а з іншої, – полегшити рух людей, товарів і послуг через кордон.

З членством Польщі у Шенгенській зоні відбулося посилення контролю на зовнішніх кордонах Польщі, які є одночасно кордонами ЄС, і як

результат – зниження соціальної мобільності громадян України. Суттєво послабилася прозорість кордону, в результаті чого «залізна завіса» стала відчутною як ніколи після розпаду СРСР.

Перешкодами в українсько-польській співпраці стали візи, мита, митні обмеження, система сертифікації та стандартизації для вибраних груп товарів. Після вступу Польщі до Шенгенської зони загострилися умови видачі віз. Незважаючи на те, що Польща розбудувала мережу консульств по території України, проблема отримання візи залишається дуже гострою.

Існуюча візова політика стала справжнім викликом для польсько-української транскордонної співпраці. Сучасній їй стан заважає розвитку економічних, громадських, професійних та приватних контактів, що в свою чергу гальмує транскордонну співпрацю.

Важливе значення має вирішення проблеми «малого прикордонного руху» (МПР), тобто безвізового режиму для мешканців прикордонних територій на основі підписання відповідних угод. За даними польського консула у Львові, 1,2 млн. громадян України підпадають під дію угоди про МПР.

Однією з найгостріших сучасних соціально-економічних проблем формування контактної та інтеграційної моделей розвитку українсько-польського транскордонного співробітництва є наявність диспропорцій соціально-економічного розвитку регіонів з обох сторін кордону, значного рівня їх дивергентності.

Характерною спільною ознакою польських воєводств і українських областей є нижчий рівень (71%) їх соціально-економічного розвитку від середнього показника по країні [11, с. 82].

До економічних бар'єрів українсько-польського транскордонного співробітництва слід віднести різний ступінь і характер ринкових трансформацій економік Польщі і України, існування значної різниці в рівнях безробіття, трудової міграції, розвитку підприємництва в їх прикордонних регіонах.

Важливе значення для розвитку торговельних українсько-польських відносин має підписання Угоди про асиметричну зону вільної торгівлі України з ЄС. Вона передбачає відміну або зниження ввізного мита на більше ніж на 95% товарних позицій, але для України зниження експортного мита передбачається поступово впродовж десяти років.

Торговельні відносини між Україною і Польщею розвивалися поступово з 90-х років ХХ століття, коли доходи Польщі від торгівлі з Україною дорівнювали близько 6-9 млрд. дол. США на рік при поступовому зростан-

ні товарообороту [5]. Якщо у 1991 році товарооборот між Польщею і Україною становив 176 млн. дол. США, то у 1994 р. – 485,3 млн. дол. США, у 1996-1997 рр. – більше 1 млн. дол. США, у 2013 р. товарооборот уже був 6,6 млрд. дол. США [10, с. 143].

У торгівлі з Польщею Україна має від'ємне сальдо зовнішнього товарообороту, яке з 2003 р. по 2008 р. зросло на 1,9 млн. дол. США і у 2013 р. дорівнювало 1,5 млрд. дол. США [1].

За 2012 р. в Україну надійшло 916,4 млн. дол. США польських інвестицій, що дорівнює 1,7% від загального обсягу прямого іноземного інвестування в українську економіку.

Приєднання Польщі до Шенгенської зони викликало в Україні значний спад прикордонної дрібної торгівлі у вигляді «човникового» бізнесу. Відбулося відмирання примітивної форми транскордонного торгівлі, що привело до втрати джерел доходів значної частки населення прикордонних регіонів України, а також до зростання безробіття, пов'язаного з ліквідацією частини персоналу торгівлі, який обслуговував український ринок (гуртовні, магазини, ринки) на території Польщі.

Існує також проблема недостатнього розвитку транспортної транскордонної інфраструктури. Незадовільне забезпечення дорогами і залізницями, що перетинають кордон, а також недостатня кількість задіяних прикордонних переходів негативно впливає на збільшення транскордонних потоків

Польська ділянка кордону ЄС з Україною дорівнює 526,3 км. Польщу з Україною з'єднує сім залізничних шляхів і 11 доріг з твердим покриттям (лише 4 – підвищеного стандарту), з недостатньою кількістю автомобільних та пішохідних пунктів пропуску. Крім того, характерною ознакою транскордонної дорожньої системи є відсутність поблизу кордону доріг у вертикальному напрямку, особливо з польської сторони.

Українсько-польське транскордонне співробітництво значною мірою визначається важливими транзитними транспортними коридорами схід – захід (E40) і північ–південь (Via Intermare). Через територію України і Польщі проходять також такі транспортні коридори, як «№3» (протяжність 1640 км) та «Балтія – Чорне море» (Одеса – Гданськ).

Важливим транскордонним коридором на польсько-українському кордоні є головний багатofункціональний територіальний комунікаційний вузол (залізничний та автодорожній), що включає три переходи: Перемишль – Мостиська, Медика – Шегині та Корчова – Краковець. Багатofункціональне значення має також «коридор» із залізничними та автодорожніми переходами: Гребінне – Рава-Руська і Дорогуськ – Ягодин.

Згідно з рішенням Ради Європи передбачається будівництво експресних залізничних шляхів S17 (Варшава – Люблін – Замость – Гребінне – Рава-Руська – Львів – Київ – Одеса) і S82 (Варшава – Люблін – Хелм – Дорогуськ – Ягодин – Луцьк – Київ).

На інтенсивність транскордонного руху людей і транспортних засобів впливає як щільність доріг, так і їх технічний стан. Показник щільності доріг, які перетинають кордон, дуже низький і становить 47,8 км [7].

Організаційно-технічним бар'єром для розвитку залізничного транскордонного руху є існуюча мережа залізниць, для якої характерна несумісність залізничних мереж обох країн. Це пов'язано з різницею у параметрах ширини колії, недостатньою кількістю напрямів і потягів, які їх обслуговують [3, с.46,52].

Розвиток транскордонного співробітництва вимагає створення сучасної інформаційно-маркетингової системи, одним із завдань якої повинно бути вивчення та прогнозування структури і напрямів потоків людей, товарів і послуг через кордон. У зв'язку з цим важливе значення для розширення і диверсифікації українсько-польських транспортних зв'язків відводиться розвитку регіональної логістичної системи. Так у Львівській області планується реалізація проекту Західноукраїнського логістичного центру, що передбачає надання комплексу логістичних послуг (транспортних, складських, інформаційних, послуг з оброблення, фасування та пакування товарів) і сервісних, юридичних, готельних та інших послуг. Створення такого центру передбачається у районі перетинання під'їзних автомагістралей, об'їзної дороги Львова та проекрованої концесійної автомобільної дороги «Краковець – Львів». Реалізація цього проекту сприятиме створенню альтернативи транзиту вантажопотоків з автодороги Вроцлав – Брест – Москва [4].

Транспортний коридор Чорне море – Балтійське море є перспективним, але ще не повністю освоєним. З метою встановлення прямих комунікацій між портами Одеса – Гданськ, більшої привабливості даного маршруту необхідно провести узгодження цінової політики країн – учасниць в галузі тарифів на послуги залізничного та морського транспорту.

Оскільки польський східний кордон став східним кордоном ЄС, то модернізація цього кордону є проблемою не тільки Польщі і України, але й всього ЄС. Мова йде про фінансову підтримку розбудови контрольно-пропускних пунктів, їх кращого технічного оснащення за стандартами ЄС, а також перепідготовки обслуговуючого персоналу прикордонних служб обох країн.

Завдяки ресурсам ЄС в рамках програм PHARE, CBS, TACIS та європейської ініціативи INTERREG була проведена модернізація інфраструктури на польсько-українському кордоні, сприяння економічному розвитку прикордонних регіонів, підвищення рівня охорони навколишнього середовища, налагодження міжлюдських контактів і одночасному запобіганню маргіналізації східних воєводств Польщі і західних областей України.

У 2006 р. Урядом України схвалено Концепцію Комплексної програми облаштування та реконструкції державного кордону на період до 2015 р. Триває робота стосовно спрощення порядку перетинання державного кордону, зокрема запровадження сучасних європейських технологій контролю, оптимізації змісту та чіткого визначення мінімальних часових нормативів контрольних процедур, введення окремої смуги руху «зелені коридори».

Використання туристично-рекреаційних і науково-освітніх ресурсів є перспективним напрямом співпраці на польсько-українському прикордонні, де існують привабливі туристичні, природні території, а саме: Приозер'я Ленчинсько-Влодавське та Шацьке з національними та ландшафтними парками; Розточчя та Бескиди, що є природоохоронними територіями.

Транскордонне українсько-польське співробітництво у сфері туризму і на його основі формування транскордонного туристичного ринку являє собою приклад секторальної форми євроінтеграції. Вона базується на основі використання конкурентних переваг прикордонних регіонів України (Львівська, Волинська, Закарпатська області) та Польщі (Любельське, Подкарпатське воєводства). На розвиток транскордонного туристичного руху з української сторони негативно впливає незадовільний стан туристичної інфраструктури, якості надання послуг.

У теперішній час на основі реалізації Європейської політики сусідства ЄС намагається перейти до більш відкритого характеру відносин з країнами-сусідами. Така політика передбачає більшу транспарентність (прозорість) кордонів, що передбачає на основі дисоціації утворення спільних формувань-євро регіонів, єврозон, технопарків, кластерів тощо.

Список використаних джерел

1. Державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig_za_kab_stat/?country=pol
2. Макогон Ю. В. Формы и направления межрегионального трансграничного сотрудничества : монографія / Ю. В. Макогон, В. И. Ляшенко. – Донецк : Юго-Восток, 2003. – 541 с.

3. Круль М. Я. Сценарії розвитку транскордонного співробітництва після вступу Польщі до Євросоюзу. Приклад Підкарпатського воєводства / Я. М. Круль, П. Круль // Соціально-економічне гуртування у контексті модернізації транскордонних регіонів. – Жешув, 2008. – С. 46-52
4. Офіційний сайт Українського транспортно-логістичного центру [Електронний ресурс]. – [Цит. 2013, 10 квітня]. – Режим доступу : <http://www.utlc-uz.com.ua/common.html>
5. Пазізіна К. В. Польща на шляху ринкових перетворень / К. В. Пазізіна, В. В. Степчук, Й. Фаріна // Європа 2000. Щорічний огляд : [зб. статей]. Ч. 11. – Тернопіль, 2001. – С. 70.
6. Угода про асоціацію з Україною, однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Глава 27. – Ст. 446-449. – Режим доступу : www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id
7. Федан Р. Транскордонна і прикордонна інфраструктура / Р. Федан // Соціально-економічне гуртування у контексті модернізації транскордонних регіонів. – Жешув, 2008. – С. 314.
8. European Commuission and Cross-Border Cooperation in Europe. EC Regional Policies/-Brussels,Luxemburg, 1994. – P. 81
9. European Union. – Retrieved from : http://europa.eu/comm/dgs/regional policy/index_en.htm
10. Cieslik M. Stosunki polsko-ukrainskie / M. Cieslik // Rocznik Polskiej Polityki Zagranicznej, 1992, p. 143.
11. Kowerski M. Gospodarka polsko-ukrainskiego regionu transgranicznego / M. Kowerski, S. Matkowski // Widomosci Statystyczne. – 2006. – №2. – P. 82.
12. Deyon P. Regionalismes et regio dans L'Europe des guinze. – Paris : Lacoles de France, 1997. – P.13.

Писаренко С. М. Евроинтеграционные основы трансграничного сотрудничества Украины.

Рассматривается значение концепции трансграничного регионализма для реализации евроинтеграционной стратегии Украины, анализируются особенности формирования интеграционной модели украинско-польского трансграничного сотрудничества.

Ключевые слова: трансграничный регионализм, сотрудничество, субсидиарность, трансграничная инфраструктура.

Pysarenko S. M. European integration principles of cross-border cooperation of Ukraine.

In the article considers meaning of the concept of cross-border regionalism for implementation of Ukraine's European integration strategy, analyzes features of formation of integration model Ukrainian-Polish cross-border cooperation. Key words: cross-border regionalism, cooperation, subsidiarity, cross-border infrastructure.