

28. Сидорук А. Історія, дипломатія і мораль // Дзеркало тижня. – 12–18 липня, 2008.
29. Тима П. Найцінніші свідчення пересічних людей. Розмова з Іроїдою Вінницькою з Українсько-канадського дослідно-документаційного центру в Торонто // Наше слово. – 21 березня, 2004. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nslowo.free.ngo.pl/rozmowa/najcinniszi_swidczenia.htm.
30. У Нью-Йорку показали фільм про Голодомор // День. – 4 листопада, 2003.
31. All Parts Efforts to Commemorate Holodomor // Новий шлях. – 26 лютого, 2009.
32. Parents for Holodomor Education // Новий шлях. – 23 серпня, 2007.

O. Kovalchuk, I. Maydan. The Ukrainian diaspora in Canada in the struggle for the recognition of Holodomor 1932 – 1933 in USSR.

Problem Famine of 1932-1933 in the USSR ever was and is in sight of the Ukrainian diaspora, including Canada, ranging from tragic events and for decades, when the mainland Ukraine hushed even the fact of its existence. Ukrainian diaspora did everything to help their former compatriots in this tragic hour for her to the world community learned about the real situation in the Soviet Ukraine and lead the Soviet government to acknowledge the famine and accept help.

Key words: *Ukrainian diaspora, the Holodomor 1932-1933.*

УДК 316.3:339.92

Г. І. Щерба

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСКОРДОННОГО
СПІВРОБІТНИЦТВА НА УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОМУ
ПРИКОРДОННІ ДО ЄВРО-2012**

Стаття присвячена вирішенню проблеми формування стратегій управління розвитком транскордонного співробітництва на українсько-польському кордоні до Євро-2012. У роботі визначено особливості та характерні ознаки розвитку транскордонного співробітництва, чинники активізації інфраструктурного забезпечення транскордонних територій. Автор акцентує увагу на проблеми розвитку євро регіонів як основного компонента в процесі державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва.

***Ключові слова:** транскордонне співробітництво, єврорегіон, кордон, Україна, Польща, Європейський Союз, євроінтеграційний процес.*

Вступ. В умовах поступової інтеграції України в європейську систему, в процесі якої розвиток транскордонного співробітництва є одним з пріоритетних напрямів державної економічної політики, актуалізується питання про становлення нових типів соціально-економічних та організаційно-правових відносин, зокрема, на транскордонних територіях.

Оскільки сучасний розвиток транскордонного співробітництва України зумовлений низкою об'єктивних чинників та перешкод, які одночасно впливають на соціально-економічний розвиток транскордонних територій, то необхідно визначити чинники активізації інфраструктурного забезпечення цих територій для стимулювання міждержавних потоків матеріалів, людей, інформації, послуг.

Розширення Європейського Союзу, вступ України до СОТ, світова економічна криза, інші процеси глобалізації мають суттєвий вплив на соціально-економічний розвиток української держави. Важливим кроком для України є використання потенціалу транскордонного співробітництва як інноваційного інструменту державної регіональної політики.

Аналіз основних досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Дослідженнями тенденцій соціальних змін в Україні та Європі, стану економіки та рівня життя населення займаються Є. Головаха, та А. Горбачик [2, 33]. Великий доробок праць, що стосуються етнонаціональної структури прикордоння та етносів взагалі зроблений В. Євтухом [3, 3]. Дослідженням пограниччя культур займалися такі польські науковці, як К. Чижевський, Г. Красовська, З. Курч [10, 15], В. Кавалко [9, 45] М. Маліковскі [8, 12] тощо. Питання прикордонних територій та транскордонного співробітництва розробляли П. Беленький, І. Михасюк [4, 46], М. Мальський, Н. Мікула [5, 7], І. Студенніков, Р. Федан. Питання, пов'язані з функціонуванням Карпатського регіону та «Карпатського єврорегіону» є предметом аналізу праць таких дослідників, як С. Мітряєва, В. Пила, В. Кравців, І. Школа та інші.

Проте багато проблем, які стосуються функціонування прикордонних регіонів України за нових геополітичних умов в контексті розширення ЄС

та зміни статусу транскордонного співробітництва регіонів у оновленому Євросоюзі, залишилися не вивченими. Фрагментарність розробок обумовлює необхідність системного дослідження теоретичних і прикладних засад макро- і мезорегіональної інтеграції. Відчувається і потреба в переосмисленні загальної моделі міжрегіонального / транскордонного співробітництва України за нових євроінтеграційних умов. Особливої уваги заслуговує активізація транскордонного співробітництва західних прикордонних регіонів України з східними прикордонними регіонами ЄС-держав Центральної та Східної Європи.

Мета статті: аналіз транскордонного співробітництва в соціально-економічному просторі Європи та вироблення рекомендацій щодо активізації транскордонного співробітництва в Україні за нових євроінтеграційних умов.

Виклад основного матеріалу. Основним завданням політики транскордонного співробітництва є нівелювання негативного впливу кордонів на життя громадян. Розв'язанням цих проблем на європейському рівні займаються такі організації, як Рада Європи, Європейський Союз, Європейська Асоціація прикордонних регіонів тощо. Основною метою їх діяльності є прагнення проводити єдину політику в транскордонному співробітництві як політику задоволення загально європейських інтересів за допомогою встановлення спільних правил, відображених у міжнародних конвенціях та угодах, до яких приєднуються окремі держави.

У новій Концепції державної регіональної політики, підготовленій Міністерством регіонального розвитку та будівництва України на виконання доручення Кабінету Міністрів України, транскордонне співробітництво визначено одним із складових елементів державної політики в галузі регіонального розвитку. Слід підкреслити, що 19 регіонів України є прикордонними. Їх площа становить близько 77,0% усієї території держави. На території України на сьогодні діють сім єврорегіонів: «Буг» (Україна, Польща, Білорусь, 1995), Карпатський єврорегіон (Україна, Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія, 1993), «Нижній Дунай» (Україна, Молдова, Румунія, 1998), «Верхній Прут» (Україна, Молдова, Румунія, 2000), «Дніпро» (Україна, Росія, Білорусь,

2003), «Ярославна» (Україна, Росія, 2007) та «Слобожанщина» (Україна, Росія, 2003) (рис. 1).



Рис. 1. Єврорегіони на кордонах України

У межах єврорегіонів, зокрема Львівської, Волинської областей, у розвиток економіки цих областей інвестовано понад мільярд грн., більшість з яких становить інвестиції в основний капітал, особливо у виробництво електричних машин, устаткування автомобілів, обробку деревини та виготовлення готових виробів; реалізовано низку великих проектів за участю іноземних фірм, ТНК.

Більшість дослідників ТКС Польщі й України виокремлюють низку напрямів, зокрема в межах двосторонніх контактів регіонів на основі підписаних міжрегіональних угод між органами місцевого самоврядування та державної влади [1, 262]. На основі взаємодії та співпраці відповідних інституцій по обидва боки кордону, насамперед агенцій регіонального розвитку та торгово-промислових палат регіонів, а також діяльність громадських організацій розроблено проект за програмами міжнародної технічної допомоги. Ці проекти здебільшого спрямовані на формування громадянського суспільства на східних кор-

донах ЄС і подолання негативних історичних або культурних стереотипів, що існують серед мешканців українсько-польського прикордоння.

Важливою сферою реалізації транскордонних інтересів України та Польщі є підприємницьке середовище. Його активність передусім поширюється на розвиток прикордонної торгівлі, реалізацію невеликих інвестиційних проектів, а також співпрацю в розвитку елементів виробничої інфраструктури прикордоння. Усі вищезазначені напрями транскордонного співробітництва досі не забезпечують належним чином тих стратегічних інтересів, які виникли перед нашими державами в умовах розширеного ЄС. Насамперед ідеться про їхню розрізненість, фрагментарний характер і слабку координованість. Крім цього, інтереси кожної категорії учасників українсько-польського транскордонного співробітництва зазвичай не збігаються, а подекуди вступають у відверті суперечності (наприклад, екологічні програми, що реалізуються в прикордонних регіонах, часто зачіпають інтереси бізнесу й торгівлі).

Як зазначалося вище, участь України в євро регіонах ґрунтується, зазвичай, на адміністративній діяльності регіональних органів державної влади з формальним залученням до цього процесу обласних рад як органів, що номінально належать до системи місцевого самоврядування. Українці рідко до організаційного забезпечення транскордонного співробітництва українських регіонів долучаються районні ради та райадміністрації, хоча навіть у цьому разі їхня участь формальна. Наприклад, Львівська область, один із найактивніших суб'єктів транскордонного співробітництва з-поміж українських регіонів, учасник відразу двох євро регіонів, більшість своїх організаційних зусиль у цьому напрямі реалізовує саме через структурні підрозділи облдержадміністрації з фрагментарним залученням обласної ради. Це стосується як підписання двосторонніх угод із сусідніми регіонами Польщі та затвердження й реалізації виконавчих протоколів до них, так і діяльності в межах євро регіону "Карпатський". Делегування ж повноважень щодо участі області в євро регіоні "Буг" органами влади двох районів - Жовківського та Сокальського - завершилося лише номінальною формалізацією цього процесу й не продовжилось на нижчому самоврядному шаблі, що обмежило функціональну активність області в діяльності цього євро регіону [1, 263].

Варто зауважити, що єврорегіони, як "Буг", так і "Карпатський", через ті чи інші причини концентровано відображають інтереси, зазвичай, лише одного українського регіону: відповідно, Волинської та Закарпатської областей. Водночас Львівська область, маючи найдовший кордон із Польщею, залишається у своєрідному "єврорегіональному вакуумі".

До основних досягнень діяльності єврорегіону "Буг" його учасники відносять реалізацію проектів: "Модернізація міжнародного автомобільного пункту пропуску "Ягодин - Дорогуськ", "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", створення в Луцьку банку зі стовідсотковим польським капіталом "ПЕКАО" (Україна).

Із польського боку, як і з боку країн ЄС, до України висувають серйозні претензії щодо роботи наших митних служб. За статистичними даними, кількість виявлених злочинів на кордоні постійно збільшується. "Щільність" кордону залежить від ефективності митних і прикордонних служб, а також від модернізації та сучасного технічного й інформативного обладнання по обидва боки (як польського, так і українського).

На сьогодні на українсько-польському кордоні функціонує 12 пунктів кордонного пропуску, в тому числі шість автомобільних і 6 залізничних. Половина з них розташована у Підкарпатському воєводстві (Польща): три автомобільні: Корчова, Медика і Коростенко, й три залізничні: Медика, Коростенко і Верхрата.

Підкарпатські пункти прикордонного пропуску, зокрема із Львівською областю, характеризує найбільша та постійно зростаюча динаміка кордонного руху. У 2011 році на трьох найбільших кордонних переходах "Підкарпатське воєводство - Львівщина" - Корчові, Медиці та Коростенку відправлено понад 10 млн. автомобілів.

Перетинаючи українсько-польський кордон, рух надалі збільшуватиметься через підготовку Польщі та України до організації Чемпіонату Європи з футболу "ЄВРО- 2012". Адже футбольні матчі мають відбуватись у Львові, і найбільш перевантаженим, з огляду на цей рух, є й буде Медика-Шегині.

Кордонний перехід Корчова-Краківець (автомобільний) - цілодобовий пасажирсько-вантажний кордонний перехід на кордоні з Україною. Це єдиний у Підкарпатському воєводстві кордонний перехід на кордоні з Україною, де проводиться весь комплекс контролю : санітарний, фітосанітарний і ветеринарний. Проте найсуттєвішу роль відіграє й відіграватиме найближчим часом цілодобовий пасажирсько-вантажний і пішохідний кордонний перехід "Медика-Шегині".

Основний напрям транскордонного євро регіонального співробітництва - це співробітництво, яке відбувається на кордоні з ЄС, співробітництво у новому прикордонні, яке визначається як сукупність історичних і новоутворених соціальних та економічних зв'язків [4, 64].

У українсько-польських євро регіонах основним чинником, який гальмує розвиток транскордонного співробітництва в Україні, є, насамперед, обмеженість стратегічного бачення завдань і перспектив розвитку транскордонного співробітництва як з боку уряду, так і з боку місцевих органів влади, а також відсутність навичок спільного планування розвитку прикордонних територій.

Основою "ЄВРО-2012" повинні стати розбудова соціальної, інформаційної та виробничої інфраструктури, поєднання зусиль в економічній сфері, будівництво та модернізація інфраструктур кордону, розвиток транспортної мережі, наукова та культурна співпраця, охорона навколишнього природного середовища, обмін досвідом між відповідними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, взаємна допомога в ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, боротьба із злочинністю і нелегальною міграцією.

В умовах світової фінансової кризи доцільно посилити економічні програми співробітництва в євро регіонах. З метою розвитку прикордонних територій необхідно реалізувати такі економічні проекти: концепцію будинку підприємця, створення бізнес-інкубаторів, просування малих інвестицій, посилення торговельних відносин між прикордонними територіями, забезпечення розвитку та впровадження чинного законодавства щодо транскордонного й регіонального співробітництва, зростання ефективності проектів і програм у сфері транскордонного та регіонального співробітництва через забезпечення активної підтримки й залучення місцевих та регіональних рівнів, наближення чинного

законодавства до стандартів Європейського співтовариства. Це стосується, насамперед, подальшого розвитку та розбудови інфраструктури кордонних переходів. На українсько-польському державному кордоні це, передусім, будівництво дорожнього митного переходу кордону Мальховіце-Нижанковичі для руху автомашин і вантажних машин з можливістю збільшення маси. Нині продовжується процедура обміну дипломатичних нот між Урядами обох країн.

Варто докласти зусиль, аби змінити правові розпорядження Європейського Співтовариства щодо можливості створення туристичних переходів на зовнішньому кордоні. З боку Польщі в цьому зацікавлені всі східні воєводства, де, з огляду на багатства натурального середовища, не можна будувати дорожніх переходів, аби зберегти екологію.

Наразі набула чинності двостороння угода про малий кордонний рух на українсько-польському кордоні, органи самоврядування Підкарпатського воєводства, які пропонують таке розміщення, зокрема, на таких кордонних переходах як Бандрув - Мшанець, Міхньовець - Лопушанка, Смольник - Боберка, Волосате - Лубня. Остання пропозиція, з огляду на конфліктне розташування території Бещадського національного парку, може бути розглянута як туристичний перехід. Все це позитивно вплине на соціально-економічну ситуацію по обидва боки кордону.

Щодо залізничних митних переходів, то тут, з огляду на допустимий вид руху, варто скерувати фінансування на модернізацію застарілої інфраструктури, яка не дає змоги використати сповна його потенціалу, не забезпечує й потреби осіб, які користуються, зокрема, переходом Медика - Журавниця. Обмежена функціональність переходу впливає на брак пунктів фітосанітарного, ветеринарно-санітарного контролю.

На особливу увагу заслуговує кордонний перехід у Перемишлі, який обслуговує як транскордонні локальні сполучення, так і далекобійні маршрути; має сучасну інфраструктуру (термінал митних відправ). Проте ступінь використання вагонів через подорожуючих, з огляду на бажання укриття контрабанди, спричиняється до зняття з розкладу руху потягів або обмеження їх маршруту. На сьогодні єдиний у регіоні митний перехід Жешув-Ясьонка, не відіграє суттєвої ролі в українсько-польському транскордонному русі. З огляду на динамічний розвиток, як на

ускладнення в перетині кордонів іншими засобами транспорту, варто очікувати, що найближчими роками цей митний перехід буде вагомим.

Фінансову підтримку цих та інших проблем транскордонного співробітництва частково здійснює ЄС використанням низки ініціатив, програм і проектів. Систему фінансування транскордонного співробітництва забезпечили безпосередні інституції - єврорегіони, фінансування яких здійснюється незалежно всіма членами єврорегіонів. Єврорегіональні партнери акумулюють кошти на незалежних рахунках національних асоціацій. Кошти на діяльність єврорегіонів і реалізацію проектів надходять із таких джерел як: членські внески; дотації; дарунки; інші фінансові джерела, зокрема вітчизняні фонди підтримки та фонди ЄС. Кошти із членських внесків використовують на утримання структур єврорегіону, національних секретарів, а також, частково, на оплату робочих груп. Проте основними джерелами фінансування є кошти структурних фондів та ініціатив Європейського співтовариства. Фінансову підтримку, мета якої - сприяння розвитку транскордонного співробітництва, передусім отримують проекти щодо розбудови комунікаційної інфраструктури, охорони довкілля, інституційного розвитку.

Відокремлення територіальної співпраці як окремої мети політики єдності підтверджує велике значення спільних заходів, котрі здійснюють партнери ЄС. Зростання такої співпраці також засвідчує збільшення обсягів фінансування з Європейського фонду регіонального розвитку. На період 2007-2013 років на розвиток територіальної співпраці з бюджету Європейського Союзу виділяють загалом 7,75 млрд. євро. Зокрема, польська частка, призначена на реалізацію програм у рамках Європейської територіальної співпраці, становитиме 557,8 млн. євро. Крім цього, Польща виділить ще 173,3 млн. на транскордонне співробітництво з країнами, які не належать до Європейського Союзу, у рамках Європейського інструмента сусідства і партнерства [11, 94].

Велику частину фінансової підтримки з боку ЄС доцільно скерувати на забезпечення комфорту перетину кордону, технічного стану та інфраструктури, процедури й документації, необхідних для перетину державного кордону. Щоб зменшити час очікування на перетині кордону, доцільно передусім упровадити однорідні документи для перетину

кордону. Зусилля повинні бути спрямовані на впровадження таких самих процедур для всіх служб, котрі працюють на українсько-польському кордоні. При цьому найкращим вирішенням проблем пасажирського руху на українсько-польському кордоні є створення умов для проведення спільного прикордонно-митного контролю.

На особливу увагу заслуговують важливі питання щодо державних кордонів обох країн - це необхідність забезпечення під'їзної дорожньої та залізничної інфраструктури як із польського, так і з українського боків. Створення нових переходів без модернізації існуючої дорожньо-транспортної мережі, з українського боку не покращить пропускної спроможності переходів. Мережа доріг з українського боку повинна відповідати параметрам доріг із польського боку, при чому доцільно продовжити на території Львівської області транспортний коридор № 3 на відрізку Львів - Корчова, а також модернізувати залізничну лінію ЕЗО, пристосовуючи її до швидкості 160 км/год. Проте на сьогодні фактором, який впливає на навантаження кордонних переходів, є необхідність обслуговування товарного обороту, що відбувається на вказаному та інших кордонних переходах. Коливання ефективності кордонних переходів у рамках обслуги товарного обороту спричиняє невдоволення водіїв, які очікують багато годин у чергах, а також підприємців, які займаються експортом товарів. Проте масштабам контрабанди повинен відповідати ступінь посиленого митного контролю, що негативно впливає на швидкість митних відправлень. Тому слід уживати заходів контролю, які полягають у детальних ревізіях, передусім засобів транспорту.

Висновки. Вищевказані напрями вдосконалення транскордонної співпраці на українсько-польському кордоні вирішують важливу частку ТКС. Ідеться про комплекс підходів до формування економічної політики України. Демократизація економічного життя в Україні та лібералізація ринків, спад рівня протекціоністських перешкод, рівня присутності держави в економіці, проведення адміністративно-територіальної реформи на засадах субсидіарності та солідарності дадуть змогу активізувати роль регіональних органів влади у процесі інтенсифікації українсько-польського економічного співробітництва, що дозволить не лише сповна реалізувати доктрину стратегічного партнерства між Україною й Польщею, а й сподіватися на повноправне входження України до ЄС.

Маркетингові та логістичні чинники управління транскордонного територіями України є, з одного боку, окремими рівноправними концепціями з різними інструментами та предметом інтересів, а з іншого, - інтегрованою системою з єдиним простором застосування та спільними кінцевими цілями, яка дає змогу успішніше координувати різноманітні фактори у широкому виробничо-галузевому діапазоні з будь-якою територіальною амплітудою.

Для зміцнення потенціалу розвитку транскордонних територій в Україні, підвищення їхньої конкурентоспроможності необхідно реформувати основний – економіко-правовий механізм, функціонування якого й визначає роль тих чи інших територій у транскордонному співробітництві. Для цього необхідне оперативне вжиття низки пріоритетних заходів, які є важелями вдосконалення цього механізму розвитку інфраструктури транскордонних територій України, яка передбачає активізацію економічних та інституційно-правових важелів за допомогою ефективного та комплексного використання ресурсного потенціалу транскордонних територій. В умовах обмеження бюджетних та інших фінансових ресурсів у країні саме внутрішній потенціал транскордонних територій треба вважати головним ресурсом їхнього розвитку.

Л і т е р а т у р а

1. *Борщевський В.В.* Українсько-польське співробітництво в умовах глобалізації : [монографія]. – Львів: Аверс, 2007.
2. *Головаха Є., Горбачик А.* Тенденції соціальних змін в Україні та Європі: за результатами «Європейського соціального дослідження» 2005-2007-2009. – Київ: Ін-т соціології НАН України, 2010.
3. *Євтух В.Б.* Взаємодія України з Європейськими та трансатлантичними структурами у контексті ідентичностей // Міжнародний науковий форум: соціологія, психологія, педагогіка, менеджмент: [зб. наук. пр.]. – Вип. 3. – Київ: Вид-во НПУ ім. М.П. Драгоманова, 2010.
4. *Михасюк І.Р., Федішин С.* Транскордонне співробітництво в умовах глобалізації: [монографія] / ЛНУ ім. Франка, ВШП ім В Хшанов'є (Польща). – Львів: Українські технології, 2011.

5. Мікула Н.А., Толкованов В.В. Національна доповідь «Сучасний стан та перспективи розвитку транскордонного співробітництва в Україні» (основні положення проекту) // Регіональна економіка. – 2010. – № 3.
6. Щерба Г.І. Роль єврорегіонів і транскордонного співробітництва у функціонуванні соціального простору в Європі // Український соціум. – 2008. – №3(26).
7. Щерба Г.І. Пріоритетні напрями транскордонного співробітництва України в соціальному просторі Східної Європи // Міжнародний науковий форум: соціологія, психологія, педагогіка, менеджмент : зб. наук. пр. – Київ: вид-во НПУ ім. М.П. Драгоманова, 2011. – Вип. 7.
8. Granice i pogranicza nowej Unii Europejskiej. Z badań regionalnych, etnicznych i lokalnych / Red. M. Malikowski, D. Wojakowski. – Kraków: Nomos, 2005.
9. Perspektywy przygranicznej współpracy polsko-ukraińskiej w świetle członkostwa polski w unii europejskiej / J. Andreask, B. Kawalko, E. Kawec-ka-Wyrzykowska, J. Szlachta. – Zamosc: 2003.
10. Pogranicze z Niemcami a inne pogranicza Polski / Pod red. Zbigniewa Kurcza. – Wrocław: 1999.
11. Polsko-Ukraińska Strategia Współpracy Transgranicznej na lata 2007- 2015. – Lublin-Rzeszów-Lwów- Luck-Użhorod: 2008.
12. Shcherba H.I. Polityka regionalna a współpraca transgraniczna w kontekście integracji Ukrainy w europejski obszar socjalny. – Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Spójność społeczno-ekonomiczna a modernizacja gospodarki. – Zeszyt Nr 16 / Uniwersytet Rzeszowski. – Red. Michał Gabriel Woźniak. – Rzeszów: Polska, 2010.

H. Shcherba. The management of transborder cooperation development on the Ukrainian-Polish boundary during Euro-2012.

Article is devoted to the solving problems of formation strategies of development of development management transborder cooperation on Ukrainian-Polish borderary to Euro-2012. In the article the features and characteristics of transborder cooperation, factors enhance the infrastructure of transborder regions are defined. The author focuses on the problems of European regions development as a major component in the process of state support for transborder cooperation.

Key words: *transborder cooperation, European region, borderary, Ukraine, Poland, European Union, Eurointegration process.*