

ПРОБЛЕМИ ТА ІННОВАЦІЙНІ СТРАТЕГІЧНІ ПІДХОДИ Й ІНСТРУМЕНТИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

Резюме

Після розширення Європейського Союзу (ЄС) у 2004-2007 рр. Україна отримала спільний кордон з країнами-членами ЄС, а її прикордонні регіони, в першу чергу західні прикордонні Волинська, Львівська, Закарпатська, Івано-Франківська, Чернівецька області – додаткові можливості для ефективного використання потенціалу розвитку, виходу на європейські ринки товарів та послуг шляхом поглибленої взаємодії через механізми транскордонного співробітництва та адаптації європейських практик у сфері регіональної політики.

Не дивлячись на позитивну динаміку розвитку транскордонного співробітництва (ТКС) між Україною та ЄС, проблемними аспектами співробітництва в умовах децентралізації є: труднощі реалізації проектів транскордонного співробітництва місцевими громадами через неналагодженість системи державного управління транскордонного співробітництва та обмеженість фінансової підтримки, організаційно-інституційні перешкоди реалізації регіональних та місцевих програм розвитку транскордонного співробітництва та європейської інтеграції, недостатня апробація інноваційних форм транскордонного співробітництва, брак кваліфікованих фахівців для підготовки проектів на рівні територіальних громад, відсутність дієвих спільних стратегій розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Польщею пов'язаних з регіональними та місцевими стратегічними програмними документами, асиметрії в розвитку дорожньо-транспортної, транспортно-логістичної, торговельно-логістичної та прикордонної інфраструктури прикордонних регіонів України та ЄС.

В умовах реформування інститутів державної політики регіонального розвитку, зміни ролі регіонів, міст і нових об'єднаних територіальних громад питання вирішення існуючих проблем транскордонної співпраці набуває вкрай актуальної ваги і потребує використання інноваційних стратегічних підходів та інструментів. Ключовими аспектами вирішення проблем розвитку транскордонного співробітництва є: стратегічне планування розвитку транскордонного співробітництва на всіх рівнях та узгодження цілей та заходів програмних документів прикордонних територій України та сусідніх країн-членів ЄС; розробка ефективних механізмів фінансового забезпечення, кредитування та підтримки проектів транскордонного співробітництва; ефективна робота державних обласних адміністрацій в сфері інформаційного, навчального та організаційного супроводу реалізації проектів транскордонного співробітництва; покращення та вдосконалення нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва, в тому числі його інноваційних форм; вирівнювання асиметрій в розвитку дорожньо-транспортної, транспортно-логістичної, торговельно-логістичної та прикордонної інфраструктури прикордонних регіонів України та ЄС.

Анотація

В аналітичній записці проаналізовано проблемні аспекти та труднощі розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Європейським Союзом в умовах децентралізації, зокрема в частині планування та програмування, фінансування, кадрового, нормативно-правового та організаційно-інституційного забезпечення, інформаційного супроводу та просування. Для вирішення проблем розвитку транскордонного співробітництва та полегшення процесів взаємодії на місцевому рівні та рівні об'єднаних територіальних громад запропоновані поряд з традиційними заходами, інноваційні стратегічні підходи та інструменти забезпечення розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Європейським Союзом в умовах децентралізації.

ПРОБЛЕМИ ТА ІННОВАЦІЙНІ СТРАТЕГІЧНІ ПІДХОДИ Й ІНСТРУМЕНТИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

Децентралізація в Україні розширює можливості місцевих територіальних громад використовувати кошти на пріоритетні проекти та заходи. Транскордонне співробітництво з ЄС, в тому числі участь у програмах міжнародної технічної допомоги, відкриває широкі можливості для покращення соціально-економічного розвитку, створення та відновлення об'єктів інфраструктури, проте об'єднанні територіальні громади не завжди готові їх використати, оскільки процес реформування нещодавно розпочався, а відтак існують проблемні аспекти, зокрема в частині програмування, фінансування, кадрового та організаційного забезпечення, інформаційного супроводу та просування.

Проблемними аспектами розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Європейським Союзом в умовах децентралізації є:

1.Труднощі реалізації проектів транскордонного співробітництва місцевими громадами через неналагодженість системи державного управління транскордонного співробітництва (ТКС), брак кваліфікованих фахівців, у т.ч. з підготовки проектів на рівні територіальних громад та відсутність обліку проектів транскордонного співробітництва.

Проблеми, що виникають в прикордонних регіонах України при налагодженні ТКС із сусідніми країнами, багато в чому пов'язані із особливостями системи державного управління. Реалізація проектів ТКС значною мірою залежить від рішень, прийнятих в центрі. Незначний обсяг повноважень регіональних і місцевих органів влади та місцевого самоврядування фактично позбавляє регіони організаційних і фінансових

ресурсів для вирішення завдань і викликів, у тому числі у сфері міжнародного співробітництва.

Існують значні обмеження у використанні адміністративних і фінансових важелів органами місцевого самоврядування в Україні порівняно із сусідніми країнами-членами ЄС. Це не дозволяє українським регіонам розвивати ТКС на рівні місцевих громад у повному обсязі відповідно до вимог і можливостей закордонних партнерів, унеможлиблює розвиток комплексного соціально-економічного співробітництва на рівні місцевих громад.

На місцеві органи влади покладено обов'язок надавати інформаційну підтримку, що стосується транскордонних програм, сприяти в пошуку іноземних партнерів для реалізації проектів та організовувати консультації на етапі представлення проекту. Водночас в новоутворених територіальних громадах спостерігається низька активність учасників транскордонного співробітництва на рівні районів та громад, бракує підготовлених фахівців..

В Україні відсутня уніфікована база проектів транскордонного співробітництва, які виконуються чи вже завершенні, що унеможлиблює комплексний статистичний аналіз ефективності транскордонного співробітництва певних регіонів чи територіальних громад.

2. Обмеженість можливостей регіональних та місцевих органів влади щодо фінансової підтримки програм та проектів транскордонного співробітництва.

Транскордонне співробітництво сприяє залученню фінансових ресурсів зі структурних фондів ЄС, які переважно скеровуються на реалізацію спільних проектів прикордонних суміжних регіонів. Ключовим принципом надання фінансової підтримки транскордонним ініціативам, зокрема, що стосуються транскордонного підприємництва й інфраструктурного розвитку, є співфінансування, яке передбачає залучення власних ресурсів в розмірі не менше 10 %. Тому фінансове забезпечення транскордонного співробітництва варто розглядати як інструмент, який при залученні порівняно невеликої

частки власних коштів дає можливість залучити зовнішні фінансові ресурси і отримати значний соціально-економічний ефект в прикордонному регіоні. Проте фінансова підтримка спільних транскордонних проектів з боку уряду та місцевих органів влади в Україні мала.

Одним з головних аспектів цієї проблеми є неефективний механізм формування фінансово-бюджетного забезпечення ТКС в Україні. Так, наразі в Україні система планування бюджетних коштів в цілях підтримки ТКС працює все ще централізовано на основі попередніх заявок від регіонів щодо державної підтримки (передбачені Законом України «Про транскордонне співробітництво»). Часто актуальність заявок втрачається поки надійде фактичне фінансування. Реформа децентралізації, в рамках якої надходження до місцевих бюджетів повинні істотно зрости, розширить можливості на місцях більш активно долучатись до реалізації транскордонних проектів.

Довідково:

Протягом останніх 10 років вже було прийнято 3 Державні програми розвитку транскордонного співробітництва на 2007-2010 роки, 2011-2015 роки та на 2016-2020 роки. Проте необхідного обсягу коштів на реалізацію зазначених проектів у державному бюджеті передбачено не було. Джерелами фінансування проектів транскордонного співробітництва стали переважно ресурси місцевих бюджетів і міжнародної технічної допомоги, зокрема програм прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства та партнерства на 2007-2013 роки.

3. Наявність організаційно-інституційних перешкод реалізації регіональних та місцевих програм розвитку транскордонного співробітництва та європейської інтеграції та застосування інноваційних форм транскордонного співробітництва.

Найбільш суттєвими інституційними перешкодами підготовки і реалізації регіональних та місцевих програм розвитку транскордонного співробітництва та європейської інтеграції, які передбачають співфінансування проектів в рамках міжнародної технічної допомоги, є наявність обов'язкової реєстрації проекту в Міністерстві регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України та

чітка категоризація реципієнтів. Наприклад, у Львівській регіональній програмі з міжнародного і транскордонного співробітництва, європейської інтеграції на 2015 – 2018 рр. реципієнтами можуть бути лише органи місцевого самоврядування, органи виконавчої влади, уповноважені організації (органами місцевого самоврядування чи виконавчої влади). Недоліком програм також є значна зосередженість на протокольних заходах (зустрічах, візитах, семінарах, конференціях і т.п.) на противагу необхідності навчання та підготовки фахівців для написання та просування проектів.

В Україні через брак нормативно-правової бази та низьку поінформованість громадян слабо застосовуються такі інноваційні форми транскордонного співробітництва як транскордонні кластери, транскордонні індустріальні парки та об'єднання єврорегіонального співробітництва.

Економічними передумовами ефективного використання інноваційних транскордонних форм співробітництва на прикордонній території України з ЄС є: вигідне геополітичне розташування України на перетині євразійських транспортних та торгівельних шляхів; наявність попиту, розвиток і впровадження нових технологій «з нуля» порівняно з модернізацією наявних виробничих потужностей; наявність достатньо кваліфікованих трудових ресурсів і високий рівень безробіття в прикордонних регіонах; можливість залучення додаткових коштів ЄС для розбудови інфраструктури, зокрема з транскордонних Програм добросусідства.

До стримуючих факторів розвитку інноваційних форм транскордонного співробітництва в Україні належать: відсутність інвестиційно – інноваційних, фінансових механізмів (цільове фінансування, пряма фінансова допомога, субвенції, субсидії тощо), нормативно-правового та інституціонального забезпечення формування і функціонування нових форм співробітництва (визначення поняття «кластер» не передбачено законодавством України в спеціальному законі, хоча в окремих нормативних актах та програмних документах є спроби окреслити поняття та обґрунтувати необхідність їх створення), відсутність навиків партнерства та орієнтації

вітчизняних підприємств на міжнародний ринок, низький рівень інформованості учасників, низька якість бізнес-клімату та ін.

Довідково:

Стимулом утворення та реєстрації перших індустріальних парків в Україні стало ухвалення у 2012 р. Верховною Радою України Закону «Про індустріальні парки», метою якого було стимулювання економічного розвитку шляхом залучення інвестицій, зокрема іноземних інвестицій. Закон передбачає окремі пільги та преференційні умови для інвесторів, такі як можливість надання фінансової підтримки ініціатору створення такого індустріального парку у вигляді безвідсоткового кредиту, відсутність ввізного мита на товари (крім підакцизних), призначені для облаштування та обладнання даного індустріального парку, а також ввізного мита на товари, що використовуються для здійснення такої діяльності (крім товарів підакцизних та таких, аналоги яких випускаються в Україні). Додаткового поштовху процесу створення індустріальних парків в Україні надав Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку мережі індустріальних парків в Україні», прийнятий 24.11.2015 р., де передбачено пільги для керуючої компанії (податок на землю буде сплачуватися, починаючи з четвертого року функціонування індустріального парку). Водночас для місцевих територіальних громад створення індустріальних парків відкриває можливості забезпечення місцевого населення робочими місцями, створення додаткової інфраструктури, покращення рівня добробуту громади.

В прикордонних регіонах України розпочали функціонування низка індустріальних парків, зокрема «Львівський індустріальний парк «Рясне-2»» (Львівська область, дата включення індустріального парку до Реєстру – 07.02.2014 р.), «Соломоново» (Ужгородський район Закарпатської області, 06.06.2014 р.), «Індустріальний парк «Новодністровськ»» (Чернівецька область, 13.01.2017 р.), «Яворівський індустріальний парк» (Яворівський район Львівської області, 26.04.2017 р.), «Кам'яно-бузький індустріальний парк» (Львівська область, 31.05.2017 р.), «Новороздільський індустріальний парк» (Львівська область, 15.06.2017 р.), «Індустріальний парк «Нововолинськ»» (Волинська область, 30.06.2017 р.), «Індустріальний парк СІГМА Парк Яричів» (Львівська область, 04.09.2017 р.).

Незважаючи на відсутність необхідного законодавчого забезпечення, в Україні розпочато роботу зі створення транскордонних індустріальних парків у Закарпатській області на українсько-угорському (с. Дийда Берегівського району та м. Чоп Ужгородського району), українсько-словацькому (с. Соломоново Ужгородського району) та українсько-румунському (с. Дякове Виноградівського району) кордоні. Наразі певних

практичних результатів досягнуто у створенні транскордонного індустріального парку з елементами логістики «Берег-Карпати» в с. Дийда Березівського району (Україна) та в області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина). Загальна площа його має скласти близько 400 га (по 200 га з кожного боку кордону).

4. Відсутність дієвих спільних стратегій розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Польщею пов'язаних з регіональними та місцевими стратегічними програмними документами.

Попередній досвід розробки Спільних стратегій (Польсько-українська стратегія транскордонного співробітництва на 2007-2015 рр., Спільна українсько-польська стратегія транскордонного співробітництва на 2005-2015 рр.) засвідчив бажання формувати єдине бачення розвитку прикордоння та вирішення спільних транскордонних проблем, проте ці стратегії були декларативні та не мали планів реалізації ні на державному, ні на регіональному чи місцевому рівнях.

У 2014 р. була затверджена Стратегія транскордонного співробітництва Люблінського воєводства (Республіка Польща), Волинської, Львівської областей (Україна) та Брестської області (Республіка Білорусь) на 2014-2020 роки, проте взаємозв'язок основних цілей та пріоритетів з затвердженими українськими регіональними та місцевими програмами соціально-економічного розвитку та міжнародного і транскордонного співробітництва слабкий, а окремих планів чи програм, відповідних цій спільній стратегії розроблено не було. Відтак, є потенційна загроза, що заходи з реалізації стратегії будуть декларативними та неефективними.

5. Складність (труднощі) перетину кордону між Україною та ЄС й отримання біометричних паспортів для здійснення поїздок в країни Європейського Союзу в межах дії безвізового режиму.

До недавнього часу однією з найбільших проблем розвитку ТКС вважався візовий режим між Україною та країнами ЄС. Так, у «Експертному звіті щодо Програми Транскордонного Співробітництва Польща-Білорусь-Україна 2014-2020 рр. Європейського Інструменту Сусідства» (22.10.2013 р.)

[1] труднощі перетину кордону та прикордонний режим визначені (за результатами опитування бенефіціарів та заявників проектів) найбільш вагомими бар'єрами транскордонної співпраці. Труднощі пов'язані не тільки з інфраструктурою прикордонних пунктів перетину, але й способом їх функціонування та законодавства, що регулює перетин державного кордону.

Безвізовий режим передбачає можливість перетину кордону громадянами України з біометричними паспортами, необхідність вироблення яких створила неймовірний за масштабами ажіотаж серед населення України, особливо в прикордонних регіонах. Основними проблемами отримання закордонних паспортів в Україні є складність запису у «живу»/електронну чергу та істотні затримки у виготовленні та видачі паспортів.

Зростання кількості громадян України, які бажають відвідати країни ЄС, посилює навантаження на пункти перетину кордону. Процедура перетину кордону на сьогодні ускладнюється такими чинниками: тривалість перетину кордону; прояви некоректного ставлення до подорожуючих; недостатня пропускна спроможність; незадовільний стан інфраструктури пунктів перетину кордону (в основному, на українській стороні); обмежені можливості здійснення піших перетинів кордону.

Довідково:

Починаючи з 1 січня 2017 р. біометричні закордонні паспорти отримали понад 2 мільйони 900 тисяч українців. Всього біометричних паспортів оформлено близько 5 мільйонів 600 тисяч (біометричні паспорти почали виготовляти з січня 2015 р. З листопада 2016-го в Україні почали виготовляти тільки біометричні закордонні документи). Щодня органами міграційної служби видається 14-21 тис. паспортів.

З 11 червня 2017 р., коли почав діяти новий режим перетину кордону між Україною та Європейським Союзом, країни ЄС відвідали майже 5,8 млн українців (станом на вересень 2017 р. – 3 місяці дії безвізового режиму). За даними Представництва Європейського Союзу в Україні, за час дії безвізового режиму, 1 млн 413 тис. 178 українців в'їхали в країни ЄС з біометричними паспортами. 235 тис. 795 громадян – без віз. Тобто 83 % громадян з біометричними паспортами подорожували з

¹ «Експертний звіт щодо Програми Транскордонного Співробітництва Польща-Білорусь-Україна 2014-2020 рр. Європейського Інструменту Сусідства» (22.10.2013 р.)

візами, а 17 % скористалися всіма перевагами безвізового режиму. При цьому кількість поїздок українців до Європейського Союзу протягом літа зросла на 10 % (порівняно з минулим роком).

За три місяці відмову на в'їзд в ЄС отримав тільки 61 українець, а це всього 0,0044% від всіх виїздів в ЄС з біометричними паспортами.

6. Асиметрії в розвитку дорожньо-транспортної, транспортно-логістичної, торговельно-логістичної та прикордонної інфраструктури прикордонних регіонів України та ЄС.

Створення належної транспортної, а також виробничої, соціальної, підприємницької та прикордонної інфраструктури на прикордонних територіях України є однією із найважливіших передумов на шляху розвитку транскордонного співробітництва. Проте, для прикордонних територій України характерними є низький рівень розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, зокрема автомобільних доріг до пунктів пропуску через державний кордон; повільні темпи впровадження сучасних методів контролю в пунктах пропуску через державний кордон; недостатня кількість пунктів перетину кордону; відсутність транспортно-логістичних центрів на прикордонних територіях України, які могли б сприяти нарощуванню та контролю експортно-імпортних та транзитних вантажів; критично низький рівень організації транскордонної торгівлі, яка здійснюється переважно у формі контрабандної і «човникової» торгівлі, що спричинено істотною різницею цін на низку товарів та відсутністю торговельно-логістичних центрів.

Причинами незадовільного стану дорожньо-транспортної, торговельно-логістичної та прикордонної інфраструктури в межах транскордонних регіонів є: відсутність стратегічного планування просторового розвитку прикордонних регіонів; труднощі виділення земельних ділянок під об'єкти інфраструктури; брак фінансування та інвестицій; недостатній рівень взаємодії з прикордонними регіонами сусідніх країн ЄС.

Довідково:

Щільність мережі автошляхів із твердим покриттям у польських воєводствах становить від 40 до 78 км на 100 км², в українських прикордонних областях цей показник варіює між 25 та 38 км на 100 км². Недостатньою є кількість автошляхів, які перетинають українсько-польський кордон: один автошлях приходить на середньому на 47,8 км спільного кордону (на польсько-білоруському кордоні – на 29,1 км, на польсько-чеському – на 14,3 км).

На українсько-польському кордоні на 542 кілометрах спільного кордону функціонує лише вісім пунктів пропуску, тобто, в середньому, один прикордонний пункт на 68 км ділянки кордону. Для порівняння, на польсько-німецькому кордоні довжиною 467 км до встановлення безвізового режиму між країнами функціонувало 48 пунктів пропуску, тобто – один на близько 10 км ділянки кордону.

Частина пунктів пропуску проектувалася та будувалася ще в часи Радянського Союзу, для незначного пасажиропотоку, порівняно з новими. Незважаючи на їхню реконструкцію, кардинального збільшення пропускної спроможності не досягнуто. Через погану якість доріг три спільні пункти пропуску Смільниця – Кросценко, Грушів – Будомеж та Угринів – Долгобичув завантажені лише на 30 – 40 %. Плани розбудови прикордонної інфраструктури в Україні є немасштабними. Так наступного року розпочнеться будівництво пропускного пункту Мальговичі–Нижсанковичі, який повинен бути готовим у 2020 р.

На українсько-польському кордоні на польській стороні вже створений перший торговельно-логістичний центр «Корчова Долина». Інвестором цього проекту є польська фірма *Korczoowa Dolina Sp.*, член Польсько-української господарської палати. Центр торгівлі та складування Корчова долина – це найбільший комерційний об'єкт, розташований у с. Млини на Підкарпатті. Перевагою Центру є його розташування: на відстані 5 км від кордону з Україною, вздовж автостради А4, яка з'єднує Західну Європу з Україною. Центр знаходиться біля східного кордону Європейського союзу, у зоні малого прикордонного руху. Зона безвізового руху дозволяє вільно перетинати кордон громадянам України. Це також зона *Tax Free*, завдяки якій мешканці України можуть безпосередньо у Центрі отримати повернений податок ПДВ від придбаних товарів. У серпні 2011 року було відкрито Київський зал, першу із трьох будівель з паркінгом на понад 700 місць. Другий, Львівський зал, працює з липня 2014 р. [2]

² Центр торгівлі та складування Корчова долина. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.korczoowadolina.pl/ua>.

Окреслені аспекти не можуть охопити увесь спектр проблем розвитку транскордонного співробітництва між Україною та ЄС, проте їх вирішення дозволить полегшити процеси взаємодії на місцевому рівні та рівні об'єднаних територіальних громад. Водночас, забезпечення розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Європейським Союзом в умовах децентралізації потребує інноваційних стратегічних підходів та інструментів.

До інноваційних стратегічних підходів розвитку транскордонного співробітництва слід віднести: програмно-цільовий підхід до планування розвитку суміжних територій сусідніх держав та прикордонної інфраструктури (розробка ефективних спільних стратегій транскордонного співробітництва та планів (програм) реалізації заходів); фінансово-економічний підхід до забезпечення фінансових потреб транскордонного співробітництва при реалізації проектів (механізми фінансування, пільгового кредитування); просторово-організаційний підхід до організації транскордонної торгівлі у формі транскордонних торгівельно-логістичних центрів.

Ключовими інноваційними інструментами вирішення проблем розвитку транскордонного співробітництва є новітні форми транскордонного співробітництва.

З метою впровадження інноваційних стратегічних підходів та інструментів розвитку транскордонного співробітництва доцільно:

Обласним державним адміністраціям:

- **для налагодження співробітництва та встановлення ефективної взаємодії з прикордонними регіонами сусідніх держав розробити спільні багатосторонні та двосторонні стратегічні програмні документи щодо розвитку транскордонного співробітництва та забезпечити сприятливі умови для реалізації спільних проектів (програм). Спільні стратегічні документи**

мають бути підкріплені відповідними програмами на регіональному та місцевому рівнях;

• з метою збільшення кількості успішних проектних заявок від України на програми технічної допомоги та транскордонного співробітництва необхідно:

1. здійснювати інформування про існуючі можливості співфінансування певних інфраструктурних, соціальних, туристичних та інших проектів з фондів технічної допомоги ЄС;
2. запровадити єдину базу даних про транскордонні проекти. Така база даних повинна містити інформацію про діючі та завершені транскордонні проекти;
3. розробити програму обміну досвідом та представлення кращих європейських чи регіональних практик у рамках транскордонної співпраці;
4. розробити план подолання мовного бар'єру за рахунок безкоштовних навчань іноземної мови.

Кабінету Міністрів України:

• для покращення фінансово-ресурсних можливостей регіональних та місцевих органів влади щодо фінансової підтримки програм та проектів транскордонного співробітництва розробити механізм пільгових цільових кредитів (з низькою відсотковою ставкою) для українських бенефіціарів транскордонних програм ЄС з наданням їм можливості профінансувати обов'язкові 10 % бюджету проекту.

Верховній Раді України:

• для подолання труднощів та перешкод реалізації проектів транскордонного співробітництва на регіональному та місцевому рівнях доцільно:

1. внести зміни до Закону України «Про транскордонне співробітництво», зокрема, визначивши спрощений механізми надання державної

фінансової підтримки проектам (програмам) транскордонного співробітництва;

2. ухвалити Закон України «Про міжнародну технічну допомогу» з метою створення чіткого і закріпленого на законодавчому рівні механізму залучення іноземної фінансової допомоги, її моніторингу та забезпечення співфінансування проектів з державного бюджету.

Державній митній службі України спільно з Кабінетом міністрів України та обласними державними адміністраціями:

Для вирівнювання асиметрії в розвитку дорожньо-транспортної, транспортно-логістичної, торговельно-логістичної та прикордонної інфраструктури прикордонних регіонів України та ЄС та вирішення питання вчасного виготовлення біометричних паспортів доцільно застосувати окремі механізми та інструменти, в тому числі й інноваційні:

- **Для комплексного розвитку інфраструктури прикордонних регіонів, спрощення процесу перетину кордону громадянами та розвантаження існуючих пунктів перетину** прийняти довгострокову програму розвитку прикордонної інфраструктури (яка б зокрема передбачала й розбудову міжнародних пунктів перетину кордону) та забезпечити достатнє фінансування заходів програми.

- **Для вирішення проблеми вчасного виготовлення біометричних паспортів для виїзду громадян України закордон** необхідно врегулювати процес взаємодії між кількома державними підприємствами, які залучені в процес виготовлення документів (необхідно виявити на якому етапі відбувається збій процесу та порушення термінів). Для цього необхідно створити робочу групу, залучивши до неї представників всіх підприємств задіяних у процесі виготовлення.

- **Для скорочення обсягів контрабандної та «човникової» транскордонної торгівлі в прикордонних регіонах** необхідно на регіональному рівні створити сприятливі інвестиційні умови на території

України для впровадження інноваційного механізму організації транскордонної торгівлі у формі транскордонних торговельно-логістичних центрів, зокрема обласними державними адміністраціями розробити механізми пільгового оподаткування підприємців. Особливостями функціонування таких торговельно-логістичних центрів є: 1) розташування центру в прикордонній смузі, що сприяє розвитку контактів прикордонних громад; 2) наявність поряд з центром міжнародних пунктів пропуску та транспортних коридорів забезпечує постійний потік споживачів; 3) можливість покупок «tax free», тобто діє система повернення податку на додану вартість; 4) високі стандарти презентації широкого асортименту товарів та умов продажу створюють конкурентну перевагу транскордонному торговельно-логістичному центру у порівнянні з реалізаторами контрабандної продукції та дрібними торговельними підприємствами, розосередженими вздовж прикордонної смуги; 5) виставкові площі для професійної презентації продукції транскордонного регіону, а також умови для реалізації великих контрактів продажу та отримання товарів активізують підприємницьку, інвестиційну ініціативу[3].

У створенні транскордонних торговельно-логістичних центрів першочергово мають бути зацікавлені місцеві територіальні громади як в інструменті забезпечення зайнятості населення прикордонних регіонів України та підвищення соціально-економічного розвитку районів.

Інноваційними інструментами розвитку транскордонного співробітництва в умовах децентралізації є створення та забезпечення функціонування транскордонних індустриальних парків, транскордонних кластерів і об'єднань єврорегіонального співробітництва.

Парламентському комітету з питань європейської інтеграції:

- **для створення транскордонних індустриальних парків та**

³ «Щодо інструментів створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі». Аналітична записка. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/437/>.

транскордонних кластерів як інструменту стимулювання соціально-економічного розвитку, поживлення економічної активності місцевих територіальних громад та залучення інвестицій, вирішення проблем зайнятості в прикордонних регіонах, прискорення євроінтеграційних процесів в Україні необхідно комплексно підійти до удосконалення нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва та функціонування транскордонних парків і транскордонних кластерів з врахуванням успішного зарубіжного досвіду, зокрема ввести поняття «транскордонний інноваційний парк», «транскордонний кластер» в нормативні документи України, передбачити механізми їх створення та функціонування в межах двох країн, режими пільг та преференцій.

Обласним державним адміністраціям:

- **для виявлення потенційно перспективних регіонів створення транскордонних кластерів та індустріальних парків** доцільно на регіональному рівні здійснити дослідження спеціалізації районів, моніторинг кількості зайнятих та кількості підприємств в певних сферах. Перспективними транскордонними кластерами в прикордонних регіонах України та країн ЄС є туристичні кластери, освітні кластери, кластери народних промислів, кластери лісового господарства, деревообробки та меблеві. Наприклад, Закарпатська область є одним з перспективних прикордонних регіонів України щодо формування транспортно-логістичного кластеру, передумовами чого є наявність кордону з чотирма європейськими державами та найбільшого прикордонного транспортного комплексу – 6 міжнародних та 4 міждержавних залізничних та автомобільних переходів, міжнародний аеропорт та можливості для розвитку ще й річкового транспорту.

Верховній Раді України:

- **для успішної апробації нової для України форми транскордонного співробітництва – об'єднання єврорегіонального співробітництва** необхідно прийняти законопроект «Про внесення змін до

деяких законів України стосовно об'єднань єврорегіонального співробітництва (ОЄС)» №4775, яким буде передбачено, що до компетенції місцевої влади (сільських, селищних, міських, районних та обласних рад) буде віднесено схвалення угод про об'єднання єврорегіонального співробітництва, прийняття рішень про утворення ОЄС, приєднання до такого об'єднання або про вихід з нього, затвердження та внесення змін до статуту ОЄС. Запровадження в Україні ОЄС дозволить скористатися перевагами членства в існуючих об'єднаннях, де досі українська сторона мала статус спостерігача, а також надати можливість регіонам скористатися новою формою міжнародного співробітництва.

*Старший науковий співробітник Регіонального філіалу НІСД у м. Львові
к.е.н. Мігущенко Ю.В.,
старший науковий співробітник Регіонального філіалу НІСД у м. Львові,
Шехлович А.М.,
старший науковий співробітник Регіонального філіалу НІСД у м. Львові,
Пелехата О.В.*