

Луцький національний технічний університет
Львівський державний університет фізичної культури

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ
В УКРАЇНІ ТА СВІТІ:
УПРАВЛІННЯ, ТЕХНОЛОГІЇ, МОДЕЛІ**

Колективна монографія

Видання третє

Луцьк
ІВВ Луцького НТУ
2017

УДК 338.48(477)
ББК 65.9

*Рекомендовано до друку
Вченою радою Луцького національного технічного університету
(протокол № 9 від 25 квітня 2017 р.)*

Рецензенти:

Гудзь Петро Васильович, доктор економічних наук, професор, директор економіко-гуманітарного інституту Запорізького національного технічного університету;

Чепурда Лариса Михайлівна, доктор економічних наук, професор, почесний працівник туризму України, декан факультету харчових технологій та сфери обслуговування Черкаського державного технологічного університету;

Шубалий Олександр Михайлович, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки Луцького національного технічного університету

Перспективи розвитку туризму в Україні та світі: управління, технології, моделі: колективна монографія. Видання третє / за наук. ред. проф. Волошина І.М. – Луцьк: ІВВ Луцького НТУ, 2017. – 448 с.

ISBN 978-617-672-156-7

*Збережена авторська орфографія, пунктуація та стилістика.
Відповідальність за зміст матеріалів несуть автори.*

УДК 338.48(477)
ББК 65.9

ISBN 978-617-672-156-7

© авторські тексти,
Луцький національний
технічний університет, 2017

Автори:

Бейдик О.О., доктор географічних наук, професор кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Волошин І.М., доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри туризму Львівського державного університету фізичної культури

Гаврилець О.В., кандидат економічних наук, доцент кафедри обліку і оподаткування та маркетингу Мукачівського державного університету

Гладкий О.В., доктор географічних наук, доцент, професор кафедри туризму та рекреації Київського національного торговельно-економічного університету

Гобрей М.В., начальник відділу охорони праці Мукачівського державного університету

Грабар Р.М., старший викладач кафедри економіки і організації виробництва Поліського державного університету

Гулай О.І., доктор педагогічних наук, доцент кафедри матеріалознавства Луцького національного технічного університету

Єрко І.В., кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму та готельного господарства Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки

Єрко А.В., директор КЗ «Міський центр туризму, спорту і краєзнавства учнівської молоді Луцької міської ради»

Зарічна О.В., кандидат економічних наук, доцент кафедри обліку і оподаткування та маркетингу Мукачівського державного університету

Зглюй Т.В., старший викладач кафедри економіки і організації виробництва Поліського державного університету

Іванова В.В., доктор економічних наук, професор кафедри економіки підприємства Полтавського університету економіки і торгівлі

Ільїн Л.В., доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри туризму та готельного господарства Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки

Ільїна О.В., кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму та готельного господарства Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки

Ільтьо Г.Ф., кандидат політичних наук, доцент кафедри суспільних дисциплін Мукачівського державного університету

Кухарчук О.С., кандидат історичних наук, доцент кафедри суспільних дисциплін Мукачівського державного університету

Кушнірук Г.В., кандидат економічних наук, старший викладач кафедри теорії і практики туризму Львівського інституту економіки і туризму

Лазар В.Ф., кандидат технічних наук, доцент кафедри інформаційних технологій Мукачівського державного університету

ЗМІСТ

ВСТУП	8
 РОЗДІЛ 1. СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ ТА МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ ТА ГОСТИННОСТІ	
1.1. Досвід сучасних технологій туристично-краєзнавчого картографування	10
1.2. Сучасна модель створення національного туристичного продукту «Буки: Розвиток через туризм». Практичний аспект	23
1.3. Адаптивний туризм в Україні: картографічне та структурно-логічне моделювання	44
1.4. Удосконалення системи інформаційного забезпечення туристів за допомогою сучасних технологій (на прикладі міста Луцька)	58
1.5. Компетентнісний підхід як основа сучасної освітньої парадигми ...	73
1.6. Організація туристичних клубів на базі вищих навчальних закладів як чинник розвитку масового туризму	89
 РОЗДІЛ 2. СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ	
2.1. Активізація інвестиційної діяльності в туристичній сфері Карпатського регіону	103
2.2. Заходи стимулювання охорони туристичних ресурсів в Україні	126
2.3. Історія розвитку та сучасний стан готельно-ресторанного господарства Волинської області	143
2.4. Оцінка перспективності використання рекреаційно-кліматичних ресурсів національних парків Волині	163
2.5. Особливості інноваційного розвитку туризму міста Луцька	191
2.6. Методика оцінки стану та перспективності розвитку сільського зеленого туризму в регіонах України	204
2.7. Перспективи розвитку в Україні музеїв - скансенів в контексті розвитку міжрегіонального туризму	214
 РОЗДІЛ 3. ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ	
3.1. Особливості асиметрії інформації та засоби її зниження для суб'єктів туристичного бізнесу	234
3.2. Якість та конкурентоспроможність туристичних підприємств	

регіону	250
3.3. Імідж та бренд туристичної дестинації (на прикладі міського туризму)	276
3.4. Логістика туризму в системі управління туристичного обслуговування	299
3.5. Фінансове забезпечення еколого-економічної безпеки використання туристичних ресурсів	325
3.6. Основні аспекти взаємодії бібліотек з музейними установами та архівами у процесі соціально-комунікаційної діяльності	346

РОЗДІЛ 4. МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ ТА ГОСТИННОСТІ

4.1. Виставкова діяльність у системі міжнародного ділового туризму	370
4.2. Туризм в Беларусі: состояние, проблемы и перспективы развития ..	386
4.3. Особливості капіталізації сфери міжнародного туризму в умовах глобалізації	403
4.4. Шляхи співпраці України з Європейським Союзом	412
4.5. Замки-музеї Європи та України як атракції ігрового туризму	435

4.4 ШЛЯХИ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ *

Розбудова інтеграційних можливостей України як в розрізі політичної асоціації, так і економічної інтеграції набуває актуального характеру в рамках концепції «Східне партнерство». Основу співробітництва з широкого кола політичних, торговельно-економічних та гуманітарних питань між Україною та Європейським Союзом закладено ще в 1994 році Угодою про партнерство та співробітництво (УПС), яка визначила серед пріоритетних такі напрямки співпраці, як: енергетика, торгівля та інвестиції, юстиція та внутрішні справи, наближення законодавства України до законодавства Євросоюзу, охорона навколишнього середовища, транспортна сфера, транскордонне співробітництво, співпраця у сфері науки, технологій та космосу. Представляючи собою зовнішньополітичну ініціативу Європейського Союзу (ЄС), «Східне партнерство» передбачає можливість оновлення відносин ЄС із східними сусідами шляхом зміни чинних угод про партнерство та співробітництво на угоди про асоціацію, лібералізацію візового режиму між ЄС та державами-партнерами, створення поглиблених зон вільної торгівлі (ЗВТ). Концепція поширюється на 28 держав-членів ЄС та шість східноєвропейських сусідів Євросоюзу, в числі яких, окрім України, визначено такі держави як Азербайджан, Білорусь, Вірменія, Грузія та Молдова. Важливим є той факт, що «Східне партнерство» ґрунтується як на двосторонньому співробітництві Європейського Союзу з державами-партнерами так і на багатосторонній взаємодії. Аналіз значення двостороннього виміру, на даний час, не відзначив запровадження нових інструментів, на відміну від багатостороннього, де визначено механізм забезпечення спілкування між учасниками шляхом створення Форуму громадянського суспільства. Запровадження багатостороннього виміру політичного та експертного діалогу є однією з основних відмінностей «Східного партнерства» від Європейської політики сусідства (ЄПС).

Новизна дослідження полягає в тому, що на основі системного аналізу дається оцінка співпраці України з Європейським Союзом, У ході дослідження наголошується на тому, що рамках платформи економічної інтеграції та зближення покращується шляхи взаємодії України з Європейським Союзом.

Оголошені на початку березня 2015 р. Європейською Комісією спільні широкі консультації щодо перегляду Європейської політики сусідства (далі - ЄПС), дали можливість Українській стороні надати ЄС свої пропозиції щодо оновлення ЄПС, що, головним чином, стосувалися виділення Східного Партнерства в окремий напрямок політики ЄС з більш амбітними та співвідносними з євроінтеграційними прагненнями східноєвропейських партнерів ЄС інструментами її реалізації.

Зокрема, українські експерти виділили наступні конкретні пропозиції щодо практичного посилення ЄПС у регіоні Східного партнерства, структуровані за такими шістьма напрямками³:

* Автори Чучка І.М., Гаврилець О.В., Зарічна О.В.

- посилення безпеки на європейському континенті та ролі ЄС у цій сфері;
- спільна відповідь на російську пропаганду;
- підтримка імплементації Угод про асоціацію, включаючи розвиток інституційної спроможності;
- економічна інтеграція та розвиток, реалізація потенціалу поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі;
- зміцнення енергетичної безпеки;
- комунікації, мобільність та контакти між людьми.

Окрім іншого, в рамках багатосторонньої взаємодії України з ЄС важливими та актуальними з точки зору ринкової трансформації є так звані тематичні платформи, які покликані здійснювати обмін інформацією та досвідом країн-партнерів у контексті здійснення реформ та інституційних перетворень. Йдеться про платформу економічної інтеграції та зближення з політиками ЄС. Адже в рамках «Східного партнерства» такі платформи виступають в якості ініціаторів ряду інтеграційних ідей, які Україна може використовувати як додаткові для своїх двосторонніх відносин.

Зокрема, в *рамках платформи економічної інтеграції та зближення з політиками ЄС* це питання:

- торговельного та регуляторного наближення;
- соціально-економічного розвитку;
- довкілля та зміни клімату;
- сприяння малому та середньому бізнесу;
- зміцнення солідарності;
- підтримки розвитку інфраструктури, взаємозв'язків та диверсифікації постачань тощо.

В рамках Платформи № 2 діють такі панелі, як:

1. Панель з питань торгівлі (відповідальний орган - Міністерство економічного розвитку і торгівлі України).
2. Транспортна панель (відповідальний орган - Міністерство інфраструктури України).
3. Панель з питань охорони навколишнього середовища та боротьби з кліматичними змінами (відповідальний орган - Міністерство екології та природних ресурсів України).
4. Панель з питань статистики (відповідальний орган - Державна служба статистики України)
5. Ініціатива “Інструмент сприяння малому та середньому бізнесу” (відповідальний орган - Міністерство економічного розвитку і торгівлі України).

Аналіз діяльності панелей в розрізі зазначених напрямів є важливим засобом співставлення результатів як на початку, так і в ході реалізації завдань

³ Українські експерти радять ЄС суттєво переглянути Європейську політику сусідств [Електронний ресурс]: за даними публікації Європейський простір / Портал про європейського громадянського суспільства в Україні. – Режим доступу: <http://eu.prostir.ua/news/269041.html>

функціонування концепції східного партнерства та визначення рівня європейської інтеграції. Так, Європейський Союз є одним із основних торговельних партнерів України. Згідно із статистичними даними у 2015 році питома вага торгівлі товарами та послугами України з ЄС збільшилася на 3,5 відсоткові пункти та склалася у розмірі 35,8% від загального обсягу торгівлі України (рис. 1)⁴.

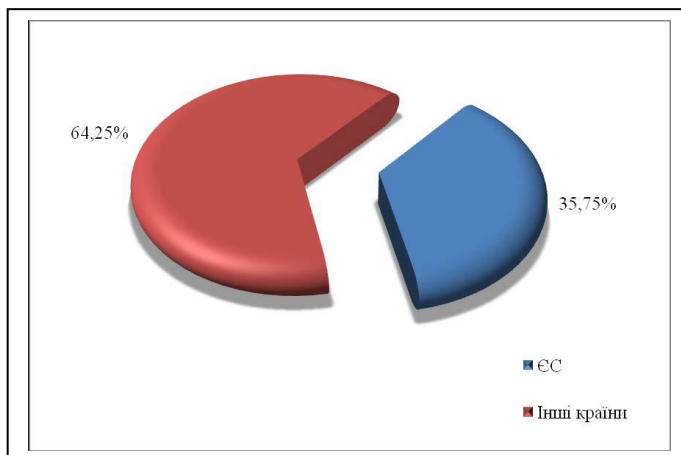


Рис. 1. Показники зовнішньої торгівлі товарами та послугами України та ЄС, %.

При цьому, якщо загальне скорочення обсягів зовнішньої торгівлі України відбулося на 21,7 %, то скорочення обсягів товарообігу з ЄС відбулося лише на 12,4 % (або на 6 831,20 млн. дол. США)⁴. У 2015 році сальдо у двосторонній торгівлі між Україною та ЄС є негативним та становить 3 693,2 млн. дол. США. Однак, позитивним є той факт, що, у порівнянні з аналогічним періодом 2013 року сальдо скоротилося на 7 117,4 млн. дол. США (табл. 1)⁴.

Таблиця 1.

Зовнішня торгівля товарами та послугами України з Європейським Союзом

№ п/п	Показники	2014 р.	2015 р.	2014/2015
				%
1.	ЗТО всього по Україні	158178,9	123897,3	78,3
	в т.ч. ЗТО України з ЄС	51128,6	44297,4	86,6
2.	Експорт всього з України	74832,3	63890,5	85,4
	в т.ч. експорт до ЄС	20159,0	20302,1	100,7
3.	Імпорт всього до України	83346,6	60006,8	72,0
	в т.ч. імпорт до ЄС	30969,6	23995,3	77,5
4.	Сальдо всього по Україні	-8514,3	+3883,7	
	у т.ч. по ЄС	-10810,6	-3693,2	

Як видно з таблиці 1, незначне зростання відбулося по показникам експорту товарів з України, що становить менше відсотка у порівнянні з попереднім періодом. За даними презентації Міністерства економічного

⁴ Торговельне та інвестиційне співробітництво між Україною та Європейським Союзом (2014 – 2015 роки) [Електронний ресурс]: за даними публікації Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=b2d1a895-3aa6-4872-83225bf4d4f72b2&tag=TorgovelnoeconomichneSpivrobitnitstvoMizhUkrainoiuTas>

розвитку і торгівлі України, присвяченого питанням доступу до ринку держав-членів ЄС в рамках торговельних положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, у січні-вересні 2015 року експорт товарів до країн ЄС склав 32,9 % у загальному експорті⁵. Оцінюючи структуру експорту товарів з України до ЄС, слід відмітити, що найбільшу питому вагу у загальному обсязі експортованої продукції займає продукція агропромислового комплексу та харчової промисловості, хоча у порівнянні з попереднім досліджуваним періодом показники експорту зазнали зниження по всіх категоріям продукції за винятком категорії різні промислові товари (рис. 2)⁵.

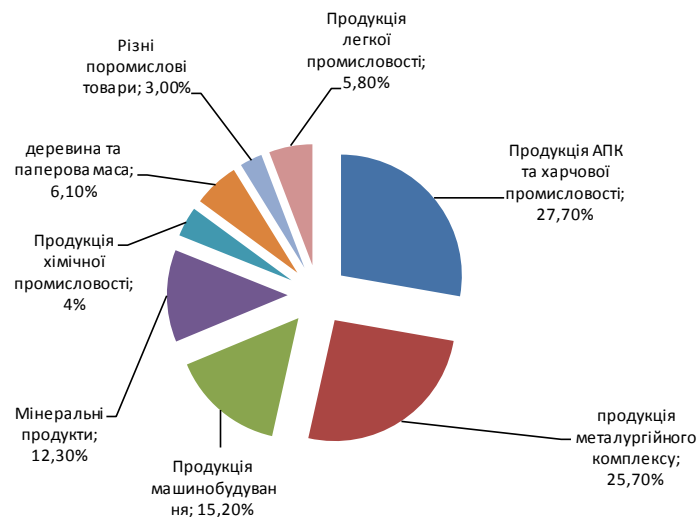


Рис. 2. Структура експорту продукції України до країн ЄС, %

Така ситуація може пояснюватися колом проблем різного походження, як внутрішнього характеру так і політики ЄС. Зокрема, зона вільної торгівлі представляє собою ряд можливостей так і ризиків для України, причому останні пов'язані з:

- посиленням конкурентного тиску (зокрема високий рівень підтримки агропромислового комплексу, який існує в ЄС та низький рівень підтримки сільського господарства в Україні);
- торговельна війна з східним сусідом України (до того ж, Росія інвестує значні ресурси в металургійну галузь, що створює додаткові труднощі в організації співпраці);
- відсутність суттєвого зростання експорту (конкуренція за ринок ЄС загострюється як з боку європейських компаній, так і інших великих експортерів в ЄС);
- брак дешевих кредитних ресурсів (необхідність модернізації виробництва та пошук інвесторів, партнерів);
- діючі та потенційні антидемпінгові заходи (до прикладу несиметричність у торговельних режимах, зокрема в заходах тарифного захисту

⁵ Доступ до ринку держав-членів ЄС в рамках торговельних положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [Електронний ресурс]: за даними публікації Департаменту міжнародного торговельно-економічного співробітництва та європейської інтеграції. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=c6f1c10b-791e-40678580-09e2f2739f8e&tag=ZonaVilnoiTorgivliMizhUkrainoiuTas>

сільськогосподарських товарів ЄС та захисту виробників сільськогосподарської продукції Європейського Союзу від зростання обсягів імпорту і зниження цін).

Як відомо, головним рушієм економічного зростання та зайнятості є малі та середні підприємства (МСП), які відіграють ключову роль у переході до динамічних ринкових економік. Попри те, що внесок малих і середніх підприємств у зростання зайнятості у країнах Східного партнерства складає приблизно 50%, він залишається доволі скромним – особливо, у порівнянні з ЄС, де два з трьох робочих місць створюються саме МСП⁶.

Нова ініціатива Східного партнерства, що стосується розвитку підприємств малого та середнього бізнесу, зосередиться на таких питаннях:

1. Підтримка інституцій партнерських країн у впровадженні ними політик і проведенні правових реформ, що мають підтримати розвиток малих і середніх підприємств. Реалізація її здійснюватиметься на основі оцінки прогресу у впровадженні цими країнами Акту про малий бізнес для Європи, проведеної 2012 року. Результати оцінки засвідчили різний рівень прогресу у країнах регіону, однак підкреслили необхідність в удосконаленні усіх сфер (зокрема, стосовно нормативно-правової бази та здійснення політики, доступу до фінансування, державних закупівель, розвитку підприємництва серед жінок, екологічного господарства тощо);

2. Подовження ініціативи «East Invest» – проекту, що надає підтримку організаціям з підтримки бізнесу у країнах Східного партнерства та сприяє розвитку торгівлі між європейськими компаніями та компаніями з країн-сусідів на Сході. Цього планується досягти за допомогою співпраці між трьома організаціями, що представляють бізнес ЄС, а саме Асоціацією торговельно-промислових палат Європи (Eurochambers), Business Europe та EUAPME (Union Européenne de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises).

3. Зміцнення можливостей малих і середніх підприємств у сфері аудиту і звітування для полегшення їхнього доступу до фінансування у країнах Східного партнерства. Ця діяльність є відображенням подібної програми, що успішно впроваджується Центром з реформування фінансової звітності Світового банку у регіоні Західних Балкан.

У цілому, реалізація задекларованих у концепції «Східного партнерства» положень щодо торговельних зв'язків між ЄС та Україною є визначальною у ході включення останньої у світові суспільно-економічні процеси. Це стосується:

- зниження тарифних обмежень з боку ЄС у таких галузях, як легкова промисловість, хімічна промисловість, машинобудування, харчова промисловість;

- сприяння покращенню доступу українських виробників на відповідні ринки, і введення тарифних квот, які дозволяють нульовий експорт в ЄС у рамках квоти;

⁶ Єврокомісія виділяє кошти для підтримки малого та середнього бізнесу (04/07/2013) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/press_corner/all_news/news/2013/2013_07_04_1_uk.htm

- створення можливостей українському бізнесу у процесі завоювання цільового ринку.

- збереження низьких ставок ввізного мита на окремі товари машинобудування тощо.

Однак, одним з ключових питань у процесі реалізації концепції «Східного партнерства» та торговельних ініціатив зокрема, є створення транспортної мережі «нового покоління», формування пріоритетних інфраструктурних проектів, реалізація яких сприятиме співробітництву України з країнами-членами ЄС. Так, зазначені питання делеговані до розгляду та обговорення в рамках тематичної транспортної панелі, яка, окрім іншого, інформує країни східного партнерства про основні тенденції розвитку транспортної політики ЄС та пропонує можливі форми взаємодії у різних видах транспорту. Важливість даного тематичного напрямку обумовлена необхідністю підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи, що в протилежному випадку, може призвести до втрати транзитного потенціалу України. Так, відставання розвитку української залізниці від залізниць країн-сусідів, насамперед ЄС, у поєднанні з напруженістю відносин з Росією, стали причиною фактичної втрати залізничного транзиту, обсяг якого з 2007 по 2013 р.р. скоротився на 67 %⁷. Слід підкреслити, що даний вид транспорту, не враховуючи трубопровідного, на 80-90 % формує весь обсяг транзиту України. Частка східноєвропейських сусідів ЄС у транзиті через територію України складає у цілому 14,82 %⁸.

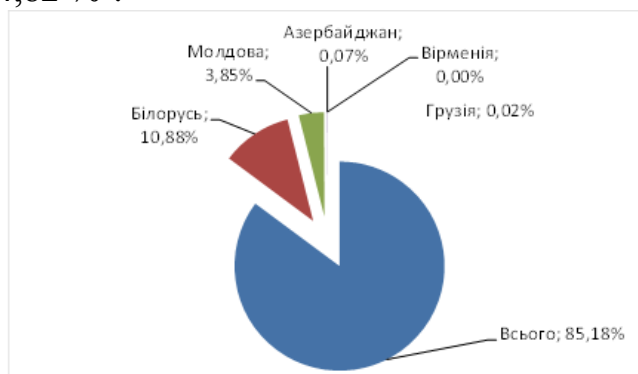


Рис. 3. Транзит вантажів східноєвропейськими країнами відправлення через територію України за 2015 р., тис.т.

При цьому, за обсягами вантажних перевезень, залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. До того ж, в рамках реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. та Транспортної стратегії України до 2020 р. р. Укрзалізницею проведена значна

⁷ Собкевич О. В, Михайличенко К. М., Ємельянова О. Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. – К.: НІСД, 2014. – 60 с.

⁸ Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні за 2015 рік [Електронний ресурс]: за даними публікації Статистичного бюлетеню, Київ – 2016. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

робота щодо будівництва нового Бескидського залізничного тунелю, який має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи, обслуговування транзитних потоків та приєднання України до транс'європейської мультимодальної транспортної мережі. Після завершення будівництва пропускна здатність тунелю збільшиться з 47 до 100 пар поїздів на добу, а швидкість проходження зросте з 40 до 60 км/ч⁹.

Окрім іншого, суттєвою проблемою реалізації євроінтеграційних планів України залишається стан автомобільних доріг, які, на сьогодні, характеризуються високою зношеністю, значною нерівномірністю дорожнього покриття та невідповідністю європейським стандартам. Так, за оцінкою Світового економічного форуму, індекс якості автомобільних доріг в Україні складає 2,14 бали із 7 можливих, що дозволяє зайняти 144 місце серед 148 країн світу, поступившись таким країнам як Росія, Польща та ряд інших⁷. Відповідно середня швидкість руху на українських дорогах в середньому в 3 рази нижча ніж у західноєвропейських країнах. Зважаючи на високу мобільність, велику різноманітність транспортних засобів за вантажопідйомністю, вантажомісткістю, призначенням а також, конструктивними та економічними характеристиками автомобільний транспорт має велике значення у встановленні та реалізації зовнішньоекономічних зв'язків України з країнами-членами «Східного партнерства». Не менш важливим питанням в процесі оптимізації транспортного забезпечення економіки країни та підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку є ситуація в галузі водного транспорту, потенціал якого є одним з найпотужніших серед провідних країн світу. Володіючи двома судноплавними річками, що входять до п'ятірки найбільших річок Європи, шістнадцятьма річковими портами та терміналами та пропускною здатністю в 60 млн. тонн в рік, необхідною залишається проблема досягнення ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам. У 2015 році в загальних обсягах перевезень, закордонні перевезення водним транспортом становили 50,2 %, хоч і зменшилися у порівнянні з 2014 р. на 8,5%¹⁰. Співпраця в рамках концепції східного партнерства може стати шляхом ефективного використання наявних переваг морської портової галузі України серед яких високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових, наявність потужностей з обробки вантажів та вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків. Інтеграція внутрішніх водних шляхів України до мережі Європейських внутрішніх водних шляхів дасть змогу частково розвантажити залізничні шляхи та морські порти, вдосконалити систему екологічної безпеки шляхом запровадження у річкових портах і на терміналах систем збору відходів з суден, вдосконалити систему

⁹ У 2013 році прогнозується найбільший показник експорту за останні 17 років / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246952345&cat_id=244277212

¹⁰ Підсумки роботи транспорту України за 2015 рік [Електронний ресурс]: за даними експрес-випуску / Державна служба статистики (20.01.2016 № 11/0/05.2 вн). – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

регулювання тарифів на послуги внутрішнього водного транспорту, реконструювати та модернізувати судноплавні шлюзи на р. Дніпро, оновити навігаційні знаки водних шляхів тощо.

Ефективного співробітництва в транспортній галузі України потребує і авіаційний транспорт, кількість перевезених пасажирів яким скоротилась, порівняно з аналогічним періодом минулого року, на 18,4%¹¹. Поступом у розвитку співпраці між авіапромисловими комплексами України та ЄС є створення Спільного авіаційного простору, заснованого на взаємному вільному доступі до ринку послуг авіаперевезень, рівних умовах конкуренції та спільних правилах, зокрема, в сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища та спільних галузевих соціальних нормах. Зокрема, спільний авіаційний простір відкриває для України шлях доступу до ринку ЄС в плані збільшення пасажиропотоків та вантажопотоків, передбачає розвиток регіональних аеропортів України (міжнародних аеропортів «Бориспіль», «Одеса», «Київ» (Жуляни), «Запоріжжя», «Херсон», «Дніпропетровськ», аеропортів «Івано-Франківськ», «Ужгород», «Чернівці», «Миколаїв»), залучення низько бюджетних перевізників на український ринок та збільшення кількості польотів, що обслуговуються Украерорухом. З огляду на визначені пріоритети в розвитку транспортної системи України, важливим є встановлення причин та обґрунтування пріоритетних напрямків подолання системної кризи у цій галузі, реформування та забезпечення динамічного розвитку транспортно-дорожнього комплексу, визначення механізмів розбудови національної транспортної системи, що дозволить вивести її на рівень, який відповідає сучасним світовим стандартам. Адже, специфіка розташування України визначає найвищий у Європі ступінь транзитності та найбільшу інтенсивність міжнародних вантажопотоків у євразійському напрямку. Через Україну проходять такі основні транспортні зв'язки, як:

- країни Центральної Європи – країни СНД;
- країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки – країни СНД;
- Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу - країни Балтики, Скандинавії;
- Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу - країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії.

Відповідно до цих напрямків створюються транспортні коридори, які намічені Європейським Співтовариством і за рішенням другої Пан-Європейської конференції міністрів транспорту європейських країн включені як складові частини до мережі міжнародних транспортних коридорів:

- коридор № 3 - Берлін (Дрезден)-Вроцлав-Львів-Київ;
- коридор № 5 - Трієст-Любляна-Будапешт (Братислава)-Львів;
- коридор № 7 - Дунайський (водний);

¹¹ Статистичні дані в галузі авіатранспорту. [Електронний ресурс]: підсумки діяльності авіаційної галузі України за I квартал 2016 року / Міністерство інфраструктури України). – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>

- коридор № 9 - Гельсінкі-Санкт-Петербург-Мінськ (Москва)-Київ-Кишинів (Одеса)-Димитровград (ЄС дана попередня згода на продовження коридору до Апександрополіса)¹².

Звідси, розвиток розгалуженої транспортної системи, яка б сприяла збільшенню транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія» і нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі виступає другим, важливим напрямом інтеграційних процесів та можливостей співробітництва України та східних країн.

Співробітництво у сфері транспорту схвалено планами уряду шляхом імплементації 16 актів законодавства ЄС в сфері транспорту, зокрема двох директив щодо перевезень небезпечних вантажів (розпорядження № 1159), семи директив та трьох регламентів ЄС з питань автомобільного транспорту (розпорядження № 1160), а також трьох директив і одного Регламенту ЄС з питань залізничного транспорту (розпорядження № 1148)¹³. Реалізація заходів, передбачених вищезазначеними планами дозволить підвищити рівень адаптованості українського транспортного законодавства до законодавства ЄС у цих сферах, зокрема з питань безпеки дорожнього руху, перевезення небезпечних вантажів, умов праці працівників автомобільного транспорту, удосконалення ринку автомобільних та залізничних перевезень, оптимізації системи державного управління в сфері залізничного транспорту, інтеграції української залізничної системи до залізничної системи ЄС тощо. Актуальною є участь України в регіональних проектах, які б дозволили реалізувати власні інтереси в рамках виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону (СДР). Зокрема, відновлення та розвиток транзитного потенціалу України можливий шляхом включення до основних вузлів Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) у Дунайському регіоні. На сьогодні, згідно регламенту ЄС 1315/2013 від 11.12.2013 року відбулося поширення мережі TEN-T і на країни «Східного партнерства», в тому числі і на Україну, що дозволяє останній розраховувати на спів фінансування дослідницьких проектів щодо всіх видів транспорту, заходів з підтримки розвитку морських магістралей, а, також робіт, пов'язаних з інфраструктурою транскордонних залізниць та внутрішніх водних шляхів та транскордонною дорожньою інфраструктурою¹⁴.

Ще одним шляхом інтеграції України до Європейського співтовариства є реалізація екологічної політики в рамках галузевих, обов'язкове врахування екологічної складової при складанні стратегій, планів і програм розвитку України, впровадження екологічного управління на підприємствах, екологізація

¹² «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 25.08.2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>

¹³ Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (вересень 2015-січень 2016 р.) [Електронний ресурс]: Урядовий офіс з питань європейської інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України. – Режим доступу: <http://www.eurointegration.com.ua/files/6/d/6d49571-aa-impl-report-02-2015-goei.pdf>

¹⁴ Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту [Електронний ресурс]: Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnicna-dopomoga-es-u-sferitransportu.html>

господарської діяльності є шляхом до сучасної секторальної екологічної політики, що реалізується у країнах Західної та Центральної Європи. Такі питання є предметом обговорення та обміну досвідом панелі з питань охорони навколишнього середовища та боротьби з кліматичними змінами в рамках концепції «Східного партнерства». Адже, як відомо, в Україні показники антропогенного і техногенного навантаження на навколишнє природне середовище у кілька разів перевищують відповідні показники у розвинутих країнах світу.

Діюча структура економіки з переважаючою часткою ресурсомістких та енергомістких галузей, зношеність основних фондів промислової і транспортної інфраструктури, існуюча система державного управління у сфері охорони, використання та регулювання ресурсів навколишнього природного середовища, а також, недостатнє розуміння в суспільстві пріоритетів збереження навколишнього природного середовища та переваг сталого розвитку є основними першоджерелами екологічних проблем в Україні.

Так, Україна входить в число країн з найбільш високими абсолютними обсягами утворення та накопичення відходів. Як видно з рисунку, в Україні домінують відходи, що утворюються під час розробки родовищ та збагачення корисних копалин, що пояснюється сповільненим розвитком гірничодобувної та переробної промисловості (рис. 4)¹⁵. Протягом 2014 року в Україні утворилося 343,5 млн.т відходів, у тому числі від економічної діяльності підприємств та організацій – 337,4 млн.т, у домогосподарствах – 6,1 млн.т. Із загального обсягу утворених відходів 342,9 млн.т становили відходи IV класу небезпеки, 641,5 тис.т – III класу небезпеки, 24,2 тис.т – II класу небезпеки, 2,1 тис.т – I класу небезпеки¹⁶.

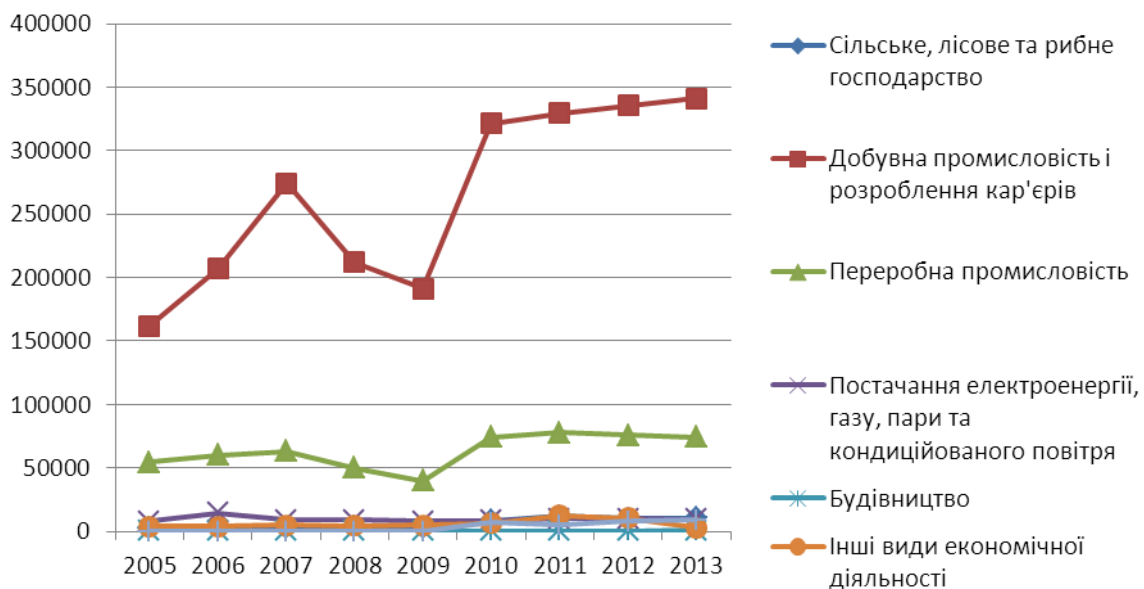


Рис 4. Утворення відходів в Україні в 2005-2013 р.р., 1 тис.т./на рік.

¹⁵ «Викиди забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферне повітря від стаціонарних джерел забруднення» [Електронний ресурс]: за даними публікації «Навколишнє середовище» / Державний комітет статистики. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

¹⁶ Утворення та поводження з відходами у 2014 році [Електронний ресурс]: Експрес-випуск / Державний комітет статистики. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Що стосується утилізації та поводження з відходами, то в даній площині Україна на кілька десятиліть відстала від розвинених країн Європи. Це підтверджує той факт, що загальні об'єми щорічного накопичення відходів з населенням близько 45,8 млн. перевищують відповідні сумарні показники країн Західної Європи з населенням близько 400 млн. в 3–3,5 рази¹⁷. Європейський досвід у вирішенні відповідних проблем може бути корисним для України, що вже відображено у сприйнятті законодавством України ключових положень Директиви Ради Міністрів ЄС 91/689/ЄЕС щодо небезпечних відходів, яка має на меті сформулювати загальне визначення небезпечних відходів і запровадити жорстку уніфікацію в роботі з такими відходами. Серед пріоритетних проблем, що їх необхідно вирішити для успішного впровадження екологічного досвіду країн-членів Східного партнерства належать наступні:

- інституційна слабкість системи державного екологічного управління;
- недостатня замученість та поінформованість громадськості з екологічних проблем;
- загрози бюрократизації платформи громадянського суспільства Україна-ЄС;
- моніторинг, оцінка та звітність щодо впровадження екологічної політики потребують більшої підтримки ЄС;
- повільність розвитку інтегрованого управління водними ресурсами.

Введення жорстких норм захисту навколишнього середовища ЄС в Україні буде вимагати від підприємств досить значних інвестицій у скорочення забруднення навколишнього природного середовища, включаючи скорочення викидів парникових газів. При цьому, реалізація таких проектів потребуватиме запровадження більш сучасних технологій і виробничого обладнання, що в кінцевому підсумку позитивно вплине на зростання продуктивності, якості продукції та конкурентоспроможності українських компаній та національної економіки на світовому ринку.

Екологічна співпраця в контексті східного партнерства може виявитися каталізатором поліпшення якості життя шляхом створення здорового довкілля та покращення здоров'я нації, зростання зайнятості в секторах економіки, які пропонують сучасні екологічно чисті виробничі технології та очисні системи.

Реалізація зазначених вище напрямків співпраці країн-учасників в рамках концепції «Східного партнерства» виступатиме індикатором активності розвитку та оптимізації транскордонного та регіонального співробітництва. Розвиток неблагополучних районів та територіальній співпраці, та створення сприятливого бізнес-клімату як інструменту підтримки таких регіонів, включаючи встановлення механізмів зв'язку та розширення обміну інформацією між національною, регіональною та місцевою владою, соціально-економічними суб'єктами й громадянським суспільством можливий через реалізацію таких напрямків транскордонного та регіонального співробітництва,

¹⁷ Беззуб І. Правове регулювання поводження з небезпечними побутовими відходами в Україні / І. Беззуб / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=530:utilizatsiya-nebezpechnikh-pobutovikh-vidkhodiv-v-ukrajini-3&catid=71&Itemid=382

як: транспорт, енергетика, мережі зв'язку, культура, освіта, туризм, охорона здоров'я та інші сфери. У сучасних умовах поглиблення інтеграційних тенденцій будь-яка країна не уникає впливу зазначених процесів. Прикордонні регіони України є найбільш вразливими до змін, що виникли і ще виникатимуть у зв'язку з розширенням ЄС на схід. Відтак, транскордонна співпраця як форма співпраці прикордонних регіонів України зі східними регіонами її центральноєвропейських сусідів потребує максимального оновлення і трансформації, щоб адаптуватися до нових умов. Україна має значний потенціал для розвитку транскордонного співробітництва як одного з напрямків реалізації євроінтеграційних прагнень, що пояснюється унікальним геополітичним положенням країни, значним історичним досвідом у співпраці із країнами, що мають спільні з нами кордони. Оскільки Україна розташована в центрі Європи, вона має ряд стратегічних характеристик, і серед них - розвинений транзитний потенціал. Основою регіональної політики у налагодженні транскордонного співробітництва в Україні є Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями (Україна приєдналась до неї ще у 1993 році) та Закон «Про транскордонне співробітництво» (прийнятий 24 червня 2004 р.). При цьому, основною передумовою розвитку транскордонного співробітництва може бути становлення євро регіонів, яких на сьогодні нараховується вже вісім (таблиця 2)¹⁸.

Для Євро регіонів на кордоні з ЄС співпраця декларується програмами транскордонної співпраці 2014 - 2020 Європейського Інструменту Сусідства, які охоплюють наступні території:

1. Україна (Львівська, Закарпатська, Волинська області (основні регіони), Івано-Франківська, Рівненська, Тернопільська області (прилеглі регіони); **Польща** (Кросненсько-Перемишльський субрегіон (Підкарпатське воєводство), Бялостоцько-Сувальський субрегіон (Підляське воєводство), Бяльско-Подляський і Хелмсько-Замойський субрегіони (Любельське воєводство), Ломжинський субрегіон (Підляське воєводство), Остроленсько-Седлецький субрегіон (Мазовецьке воєводство), а також прилеглі регіони: Жешувсько-Тарнобжезький субрегіон (Підкарпатське воєводство) та Люблінський субрегіон (Люблінське воєводство); **Білорусь** (Брестська та Гродненська області (основні регіони), Гомельська і Мінська області (прилеглі регіони) – Програма транскордонного співробітництва Польща - Білорусь - Україна 2014-2020. В рамках даної програми основними пріоритетами співпраці представлених територій визначено наступні:

- промоція місцевої культури та історії, збереження природної спадщини;
- покращення і розвиток транспортних послуг та інфраструктури;
- розвиток інформаційно-комунікаційної інфраструктури (ІСТ);

¹⁸ Довкілля України за 2015 рік статистичний збірник / за редакцією О. М. Прокопенко [Електронний ресурс]: за даними публікації «Навколишнє середовище» / Державна служба статистики. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

- підтримка та розвиток охорони здоров'я і соціальних послуг;
- підтримка ефективності та безпеки на кордонах;
- покращення управління кордонами, митних та візових процедур.

Таблиця 2.

Характеристика євро регіонів

Єврорегіон	Країни-учасники	Регіони учасники	Рік створення
«Буг»	Україна	Волинська область	1995
	Польща	Люблінське воєводство	
	Білорусь	Брестська область	
«Карпатський єврорегіон»	Україна	Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська та Чернівецька області	1993
	Польща	Підкарпатське воєводство	
	Словаччина	Кошицький, Прешувський краї	
	Угорщина	області Боршод-Абауй-Землен; Гайду-Бігар; Гевеш; Яс-Надькун-Солнок; Саболч-Сатмар-Берег; міста з обласним статусом: Мішкольц; Дебрецен; Егер; Ниредьгаза.	
	Румунія	округи Сату Маре, Марамуреш, Бігор, Сучава, Ботошань, Зілаг., Харгіта	
«Нижній Дунай»	Україна	Одеська область (Україна),	1998
	Молдова,	райони Кагул та Кантемир (Республіка Молдова),	
	Румунія	повіти Бреїла, Галац, Тульча (Румунія)	
«Верхній Прут»	Україна	Чернівецька область, Івано-Франківська області	2000
	Молдова	Белцький, Єдинецький повіти, Фалештський, Єдинецький, Глоденський, Окницький, Ришканський та Бриченський райони	
	Румунія	Ботошанський, Сучавський повіти	
«Дніпро»	Україна	Чернігівська область	2003
	Росія	Брянська область	
	Білорусь	Гомельська область	
«Слобожанщина»	Україна	Харківська область	2003
	Росія	Белгородська область	
«Ярославна»	Україна	Сумська область	2007
	Росія	Курська область	
	Росія	Луганська область	
«Дністер»	Україна	Вінницька область	2012
	Республіка Молдова	райони Окниця, Сорока, Флорешти, Шолданешти, Резіна та Дондушень	

2. **Україна** (Івано-Франківська, Закарпатська області (основні регіони), Чернівецька область (прилеглий регіон), **Угорщина** (регіон Саболч-Сатмар-Берег (основний регіон), регіон Боршод-Абауй-Землен (прилеглий регіон); **Словаччина** (Кошицький та Прешівський краї (основні регіони); **Румунія** (області Марамуреш, Сату-Маре (основні регіони), область Сучава (прилеглий регіон) – програма транскордонного співробітництва Угорщина – Словаччина –

Румунія – Україна 2014-2020. Пріоритетами співпраці в межах даної програми визначено:

- підтримка сталих систем управління відходами та стічними водами;
- збереження та стале використання природних ресурсів;
- підтримка енергоефективності та використання відновлювальних джерел енергії;
- розвиток транспортної інфраструктури з метою покращення мобільності осіб та товарів;
- розвиток інформаційно-комунікаційної інфраструктури (ІСТ) та обміну інформацією;
- підтримка спільних заходів попередження природних і техногенних катастроф, а також спільні дії в надзвичайних ситуаціях;
- підтримка розвитку сфери охорони здоров'я.

3. **Україна** (Закарпатська, Івано-Франківська, Чернівецька та Одеська області); **Румунія** (регіони Сучава, Ботошань, Сату-Маре, Марамуреш і Тульча) – програма транскордонного співробітництва Румунія – Україна 2014-2020, яка визначила серед пріоритетів наступні:

- інституційна співпраця в сфері освіти для розширення доступу до освіти та якості освіти;
- промоція і підтримка досліджень та інновацій;
- збереження і промоція культурної та історичної спадщини;
- розвиток транскордонної транспортної та ІСТ інфраструктури;
- сприяння розвитку медичних послуг та доступу до охорони здоров'я;
- підтримка спільної діяльності з попередження природних і техногенних катастроф, а також спільні дії при надзвичайних ситуаціях;
- профілактика та боротьба з організованою злочинністю і співробітництва поліції.

Однак, в Україні не відзначається значного впливу євро регіонів на активізацію транскордонного співробітництва та його координацію, що пояснюється, в основному, організаційним аспектом їх формування та розвитку.

Наукове дослідження різних аспектів проблеми транскордонного співробітництва тільки починається. Але інтерес до цього напряму міжрегіональних економічних відносин постійно зростає, насамперед, завдяки успішному розвитку транскордонних інституцій в Європі. Інтеграційні процеси на регіональному рівні нашої країни реалізуються у формі єврорегіонів “Буг”, “Дунай” та “Карпатського Єврорегіону”, та інших створених за участю прикордонних областей України та сусідніх держав. Але недооцінка можливостей сформованих в Україні транскордонних інституцій та відсутність окремих правових механізмів не дають можливості адаптувати повною мірою міжнародний досвід в цій сфері. Країни конкурують в умінні ефективно створювати таке середовище. Конкуренцію країн також зумовлюють глобальні

ринки, які сьогодні відкриті й мобільні, а нові технології та глобалізація роблять їх не лише відкритими, а й «негайними». Все це в повній мірі актуальне для прикордонних територій, конкурентність яких проявляється також в межах транскордонних ринків й «негайність» перетворюється у «миттевість». Саме тому для органів влади з метою забезпечення конкурентоспроможності регіону доцільно створювати конкурентне середовище не лише на своїй території, а в межах транскордонного регіону. Досягнути цього можна лише шляхом розвитку транскордонного співробітництва. З цієї позиції ми будемо підходити до формування регіональної політики розвитку транскордонного співробітництва.

Між регіонами існують помітні відмінності в рівні економічного розвитку, територіальному освоєнні, екологічній ситуації тощо. Географічні, історичні та соціально-економічні чинники зумовили різний рівень розвиненості регіонів, стан довкілля та спосіб життя населення. Прикордонні регіони як периферійні у кожній державі, найчастіше відставали у розвитку від центральних. При цьому спостерігалось, що суміжні прикордонні регіони сусідніх країн переважно були більш розвинені і існування транскордонних ринків, за принципом сполучених ємностей, сприяло досягненню вирівнювання якості життя по обидва боки кордону. Останнє стало основною метою регіональної політики ЄС у прикордонних регіонах, яка з початку 90-х років базується на парадигмі регіонального саморозвитку. Ця парадигма 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 координацію місцевих влад суміжних територій. Тобто, сучасна регіональна політика здебільшого орієнтується не на міжрегіональний розподіл, а на мобілізацію місцевого потенціалу та ресурсів, підвищення конкурентоспроможності регіонів.

З огляду на теорію конкурентних переваг однією з головних причин нерівномірності регіонального розвитку є відмінності у продуктивності і конкурентоспроможності економік регіонів. В умовах інформатизації та глобалізації, конкуренція змінює свої ознаки. Конкурентна спроможність суб'єктів господарювання все більше залежить не лише від підприємливості власників і продуктивності працівників, але також від ефективності функціонування територіальних суспільно-господарських систем і їх здатності до формування сучасних дієвих структур, які результативно використовують наявну в регіоні сукупність факторів виробництва.

Якщо виходити з того, що регіональна політика є інтегральною частиною суспільно-економічної політики, засобом свідомого впливу влади на розвиток регіонів, а влада є центральна та регіональна, то політика регіонального розвитку повинна передбачати два виміри - регіональну політику держави, що є фрагментом макроекономічної політики, та регіональну політику, яку проводять органи місцевого самоврядування. Повноцінна участь регіонів у транскордонному співробітництві має ґрунтуватися на правових та

інституційних засадах, спроможних забезпечити регіональним та місцевим органам влади відповідний перелік компетенцій щодо налагодження безпосередніх відносин. Це в свою чергу, передбачає наявність формалізованих стратегій регіонального розвитку кожної із сторін, що базуються на принципах узгодження інтересів між державою та її регіонами, та встановлюють правові рамки, які дозволяють регіональним та місцевим органам влади ефективно вирішувати питання забезпечення стійкого розвитку регіонів, а значить, держави.

Окрім того, повинна існувати концепція спільного розвитку транскордонного регіону, котра ще повинна враховувати загальноєвропейські інтереси. В основі розвитку транскордонного співробітництва є теорія регіонального розвитку, яка є базою формування національних політик регіонального розвитку країн та загальної регіональної політики ЄС.

Принципово важливе значення має та обставина, що західна модель регіональної економічної політики пройшла через три економічні парадигми і реалізується четверта. Сутність першої з них - парадигми невідкладної допомоги кризовим регіонам, полягає у орієнтації на пріоритетну державну підтримку кризових (проблемних) регіонів. Друга - парадигма міжрегіонального перерозподілу економічного зростання - орієнтована на вирівнювання диспропорцій розвитку регіонів шляхом перерозподілу доходів. Третя - парадигма реструктуризації регіонів, яка передбачала перенесення акцентів з прямого державного регулювання регіонального розвитку на стимулювання розвитку в проблемних районах.

Для України, особливо для її регіонів, процеси міжнародної співпраці нові і необхідно певний час, щоб і на державному і на регіональному рівнях усвідомили їх важливість і забезпечили організаційно-правові, фінансові та кадрові можливості для активізації участі регіонів у міжрегіональному та транскордонному співробітництві з метою стимулювання економічної співпраці, більш ефективного використання природно-ресурсного потенціалу територій і підвищення доходів населення. Перші кроки у цьому напрямку зроблені. У прийнятій Концепції державної регіональної політики зазначено, що «стимулювання розвитку транскордонних і міжрегіональних економічних зв'язків на основі виробничої кооперації та інтеграції, створення відповідних промислово-фінансових груп, інших сучасних форм господарювання є одним з стратегічних напрямків регіональної політики держави і «передбачається розроблення пропозицій щодо законодавчого розширення можливостей місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування для розвитку транскордонного та міжрегіонального економічного співробітництва та щодо впорядкування такого співробітництва».

Необхідність вирішення спільних проблем, що виникають у транскордонному регіоні (територіальне та просторове облаштування, розбудова транскордонної інфраструктури, спільне використання водних та інших ресурсів тощо), розширює сфери державної регіональної політики на міжнародний рівень і приводить до необхідності врахування стратегій

соціально-економічного розвитку суміжних прикордонних територій сусідніх держав.

В основі формування державної регіональної політики у сфері транскордонного співробітництва має бути підхід направлений на посилення ролі регіонів у активізації інтеграційних процесів України та розвитку транскордонного співробітництва, підвищення конкурентоздатності окремих регіонів країни, що в кінцевому підсумку, зміцнює економічний потенціал держави.

Таким чином, регіональна політика розвитку транскордонного співробітництва визначає стратегію розвитку транскордонних регіонів та транскордонного співробітництва по всьому периметру кордону держави. Вона включає розробку програми використання можливостей транскордонного співробітництва для підвищення якості життя населення прикордоння та прискорення інтеграційних процесів України. Об'єктом політики ТКС повинна бути 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 і держави, не є вірним. Всі перераховані проблеми та специфіка знайшли відображення у діяльності єврорегіонів. Тому наступним об'єктом політики транскордонного співробітництва є єврорегіони. Розвиток транскордонної співпраці у формі єврорегіонів у багатьох країнах Європи призвів до того, що периметри кордонів країн повністю охоплені єврорегіонами. Так, формування єврорегіонів на німецьких кордонах від першого у 1958 року до останніх у 1999 році повністю охопило німецькі прикордонні території. Вони успішно розвиваються у напрямі формування повністю інтегрованого простору у всіх транскордонних регіонах Німеччини. Чехія і Польща на своїх кордонах створили відповідно 13 та 15 єврорегіонів, які повністю охоплюють всі прикордонні території. В Україні на даний час 6 єврорегіонів, в яких беруть участь 8 областей, тобто менше половини. Розвиток єврорегіонів - одне з найважливіших питань політики транскордонного співробітництва. Програмування діяльності органів регіональної влади на транскордонних ринках. Крім держави, регіональну політику розвитку транскордонного співробітництва повинні формувати обласні органи влади. Передумовою розробки стратегії міжнародної діяльності області є обґрунтоване визначення основних проблем регіону з подальшим виділенням проблем, які можна вирішити самостійно; які потрібно вирішувати за допомогою держави і які доцільно вирішувати в рамках транскордонних і міжрегіональних угод. В останньому випадку при вірній організації можна розраховувати на допомогу європейських міжнародних структур як у методичному, інформаційному, так і у фінансовому планах.

Свідомо підкреслюючи факт «обґрунтованого» визначення проблем регіону, акцентуємо увагу на тому, що цьому визначенню мають передувати ґрунтовні науково-дослідні роботи з аналізу стану і прогнозування перспектив

розвитку території, а для прикордонних територій слід брати до уваги стан і перспективи розвитку суміжних територій.

Для України міжнародна діяльність регіонів - новий напрямок господарювання, який, на жаль, зовсім не забезпечений професійними кадрами. Розпочати ліквідацію цієї прогалини доцільно з системи підготовки та перепідготовки кадрів за програмою, яка, передусім, повинна передбачати введення курсів «Регіональна політика» та «Міжрегіональне та транскордонне співробітництво» на усіх економічних кафедрах.

Обласна політика транскордонного співробітництва повинна бути складовою частиною регіональної стратегії. Тому, запропоновані методичні рекомендації, щоб не повторювати загальні методичні рекомендації з розробки Стратегії, для політики міжнародного співробітництва регіону будуть стосуватися лише специфічних моментів. Таким чином, необхідно розробити документ - стратегію транскордонного співробітництва області. Статус України як сусідньої з ЄС держави відкриває для західних прикордонних областей нові можливості щодо участі у відповідних програмах транскордонного співробітництва і при правильній організації справи можна очікувати на фінансову допомогу з ЄС. Але тут є два основних моменти:

1) для отримання фінансової допомоги необхідно мати погоджену концепцію соціально-економічного розвитку транскордонного регіону (сформовану на основі стратегій розвитку суміжних регіонів сусідніх держав);

2) потрібно забезпечити 25-30% фінансування з боку України, для цього необхідно мати законодавчу можливість співфінансування бюджетними коштами державного та місцевого рівня. Лише в цьому випадку можна заручитись довір'ям зарубіжних інвесторів і отримати відповідні кошти.

Концепція соціально-економічного розвитку транскордонного регіону повинна враховувати сильні та слабкі сторони транскордонного регіону та стратегії розвитку суміжних регіонів сусідніх держав.

З аналізу стратегій регіонального розвитку суміжних прикордонних територій випливають загальна мета, спільні цілі та завдання розвитку транскордонного регіону, а саме: зростання життєвого рівня населення та підвищення конкурентоспроможності та економічної потужності прикордонних регіонів через створення транскордонного інтегрованого економічного регіону (т.зв. «дифузної зони»). Основні цілі: розвиток добросусідських відносин між регіонами; зміцнення економічного потенціалу, зниження рівня бідності та безробіття в регіонах. При цьому, завданням слід визначити розвиток економічної кооперації; розбудова інфраструктури; охорона довкілля; комунальний та регіональний розвиток; розвиток туризму; впровадження євроінтеграційних ідей. Базовою для співпраці в транскордонному регіоні є господарська діяльність. Це покладено в основу вибору мети стратегії, яка полягає у створенні сприятливих умов господарського розвитку. Це означає, що транскордонне співробітництво повинно стати ефективним чинником господарського та суспільного розвитку регіону. Важливим є максимізація синергетичних ефектів діяльності, а також мінімізація непорозумінь і

конфліктів, що виникають через недостатню скоординованість дій, а також конфлікт інтересів.

До сфер стратегічної діяльності в транскордонному регіоні відносяться:

– природне середовище: діяльність спрямована на ліквідацію проблем, які шкодять іншим сферам діяльності, а також сприяють покращенню екологічного стану території регіону;

– просторовий устрій, тобто мережа міських та сільських поселень, на яку спирається розвиток інших сфер співробітництва;

– комунікаційна мережа, зумовлена вигідним транскордонним положенням регіону;

– інфраструктура, яка визначає інтенсивність обороту капіталу, функціонування ринку і розвиток підприємств;

– туризм – найважливіша сфера співробітництва, що має великі можливості створення спільної бази співробітництва;

– наука та інноваційна діяльність – сфера, в якій можливе активне співробітництво, проведення спільних досліджень, можливість співробітництва в сфері збору, обробки й обміну інформації;

– сфера суспільних контактів.

Запропонований перелік сфер діяльності вказує на головні напрями діяльності щодо розвитку співпраці. У природному середовищі діяльність у рамках співробітництва спрямована на охорону довкілля, обмеження всіх форм антропогенного впливу та раціональне використання природних ресурсів. У просторовому розвитку найважливішою діяльністю є підготовка території і узгодження планів розселення та розміщення об'єктів господарювання з врахуванням вимог і тенденцій облаштування території, прийнятих у ЄС; транспортно-комунікаційна стратегія спирається на створення сприятливого внутрішньо- і зовнішньорегіонального комунікаційного доступу, забезпечення транзитних функцій та відповідного обслуговування подорожуючих; сфера сприяння та підтримки розвитку місцевого бізнесу, інфраструктури оточення бізнесу, сприяння розвитку транскордонної співпраці тощо.

У сільському господарстві та інших галузях агробізнесу допомога розвитку транскордонної співпраці охоплює такі ж галузі, як і в несільськогосподарському підприємстві з особливим наголосом на розвиток інфраструктури та інституційних форм обслуговування співпраці. Тут можна визначити такі цілі, як сприяння росту кон'юнктури на сільськогосподарські продукти власного виробництва; трансформація сільського господарства та підвищення якості продукції, сприяння взаємному максимальному використанню потужностей переробної та харчової галузей. Широкі можливості транскордонного співробітництва існують в туризмі та рекреації. Можливим є розширення зовнішнього ринку через використання рекреаційного ресурсу цього регіону. У сфері науки та інноваційної діяльності існують широкі можливості розвитку транскордонного співробітництва, яку можна виразити в двох групах цілей: зростання спільних досліджень і наукових обмінів та їх

інституціоналізація; створення системи досліджень українсько-польського прикордоння як потенціалів майбутньої співпраці. Активізація транскордонних контактів, як культурних, освітніх, так і приватних має пріоритетне значення у суспільній сфері.

При реалізації стратегій регіонального розвитку транскордонне співробітництво можна використати для вирішення таких завдань: раціонального використання резервів робочої сили, технічних ресурсів і транспортних засобів; узгодження завантаженості потужностей для переробки сільськогосподарської та інших видів продукції й сировини; створення в прикордонних регіонах спеціалізованих господарств із насінництва і тваринництва тощо; спільне вирішення меліоративних і водогосподарських завдань; узгоджений компенсуючий обмін товарами (торгівля); взаємне економічне і технічне сприяння, створення спільних підприємств, кластерів, банків, торгових палат, вільних економічних зон, технопарків, інноваційних центрів; створення транскордонних наукових центрів, лабораторій, бюро, науково-виробничих об'єднань; розробка спільних наукових тем, що викликають взаємну зацікавленість; розширення освітніх і культурних зв'язків; розвиток рекреаційних і туристичних систем; підготовка кадрів тощо.

Виходячи з наведених вище пріоритетів, можливим є визначення наступних стратегічних напрямків транскордонного співробітництва:

1. Розвиток прикордонної інфраструктури, зменшення негативних наслідків введення візового режиму та зміни митних регулювань. До найістотніших проблем регіону, які вимагають практичного розв'язання, належить покращення ситуації, пов'язаної із транспортною інфраструктурою, а передусім, її розбудовою та включенням до європейської транспортної мережі. Через польсько-український кордон проходять два важливих для усієї Європи трансконтинентальні комунікаційні коридори № 3 та Via Intermare. Крім шосейних доріг до цих коридорів входять залізниці та трубопроводи. Згадані коридори мають стратегічне значення, адже Польща та Україна разом контролюють увесь геополітичний простір між Балтійським і Чорним морями. Відновлення та функціонування трансєвропейських транспортних коридорів можливе лише за умови створення сучасної транспортної (дорожньої) інфраструктури, передусім на українському боці транскордонної території.

2. Розвиток економічної кооперації за рахунок просторової близькості регіонів. Цей специфічний потенціал повинен працювати в інтересах розвитку економічної потужності регіонів, на збереження та створення робочих місць. Коопераційні можливості є передусім в таких галузях, як переробна та харчова промисловість, сфера послуг, сільське господарство, банківська сфера, індустрія будівельних матеріалів, комунальне господарство тощо. Важливим фактором кооперації є транскордонна співпраця між торговими палатами, іншими економічними об'єднаннями та виставковими організаціями.

3. Створення привабливих пропозицій та спільне використання промислових площ (т.зв. кореспондентські виробничі території), митних та безмитних складів, супермаркетів, гіпермаркетів (на прикладі німецько-

польського прикордоння), формування матеріально-технічної бази для розвитку гуртової торгівлі.

4. Розвиток логістичної мережі для забезпечення транскордонного руху товарів та послуг для реалізації переваг свого географічного положення, як європейського транскордонного вузла транспортних коридорів. Перспективними для українсько-польського прикордоння інноваційними організаційними формами можуть бути інноваційні центри, кластери та технопарки. Організаційна складова політики розвитку українсько-польського прикордоння має передбачати формування технопарків (приклад - Львівтехнополіс), територіальних інноваційних центрів (приклад - «Броди»), кластерного підходу до розвитку міжрегіональних транскордонних зв'язків. Важливе значення має подальше розширення метрополійних функцій Львова, розміщення тут представництв іноземних фірм, банків, інших організацій, широкої виставкової діяльності та туризму. Необхідно також розширювати практику організації українсько-польських виставок, семінарів, презентацій фірм на місцевому рівні. З огляду на необхідність формування в регіонах України інноваційних моделей розвитку великого значення набуває наука, як та галузь діяльності, в якій ці моделі формуються.

5. Здійснення підготовки кадрів, створення і забезпечення функціонування нових організацій державного інтервенціонізму в агропромисловому виробництві, діючих в ринкових умовах (регулювання аграрного ринку, приватизація державних сільськогосподарських підприємств, модернізація і реструктуризація сільського господарства, кредитування, розвиток інфраструктури інституцій агробізнесу, організація прямого збуту товарів). Співробітництво в агропромисловому виробництві можна розвивати у наступних напрямках:

- створення спільних підприємств по вирощуванню сільськогосподарської продукції (наприклад цукрового буряка, ріпака тощо) з використанням новітніх, в технологій;

- поставки з країн-членів східного партнерства не товарів а технологій, наприклад хлібопекарень, млинів для виробництва круп, технологій ведення садівництва та ягідівництва;

- організація спільного виробництва машин і обладнання для механізації технологічних процесів.

Геополітичне положення українсько-польського прикордоння вимагає скоординованих дій у сфері охорони навколишнього середовища. Робота в цьому напрямі повинна розширюватись і передбачати:

- моніторинг транскордонного переносу забруднень повітря, води, розробка спільних програм щодо їх зменшення;

- охорону природного середовища, узгодження утримання заповідників, національних парків, створення нових спільних таких територій;

- охорону і раціональне використання надр;

- контроль за транзитом промислових відходів через прикордонні регіони.

Важливим напрямком розвитку транскордонногоспівробітництва є сфера туризму, розвиток якої пов'язаний із добре збереженим природним середовищем та культурною спадщиною, що характерно для Карпатського регіону. Також, важливого значення набуває розробка спільної стратегії просторового розвитку, яка передбачає:

- розробку просторових стратегій щодо збалансованого економічного і соціального розвитку прикордонних територій;
- передачу технологій, спільних досліджень, обмін досвідом з питань просторового планування;
- вдосконалення інфраструктурного забезпечення прикордонних територій;
- сприяння міському, сільському розвитку;
- розвиток транспорту, комунікацій, енергетичних систем;
- захист навколишнього середовища, розвиток енергетики і відновлювальних джерел енергії.

Частиною процесу просторового планування повинна стати розробка та впровадження маркетингових планів розвитку прикордонних регіонів. Особлива увага повинна бути приділена соціально-економічному розвитку сільських територій і малих міст. Важливий вплив на розвиток ринку праці має і комунальний та регіональний розвиток. За рахунок транскордонного співробітництва можна забезпечити зростання економічного потенціалу через обмін інформацією та спільну розробку проектів в областях:

- покращення туристичної інфраструктури, розробка та впровадження спільних проектів;
- розвиток сільського простору: розвиток сільського та лісового господарства, охорона довкілля, відновлення сіл, розвиток ремесел, послуг, туризму, збут товарів;
- розвиток професійного регіонального маркетингу;
- розвиток транскордонного регіонального планування як основи для вирішення завдань розбудови транскордонної інфраструктури та оптимального застосування громадських коштів;
- зміцнення підприємництва, розвиток малого і середнього бізнесу, підтримка місцевих ініціатив зайнятості;
- адаптація ринку праці;
- залучення ресурсів у сферу освіти, культури, охорони здоров'я.

Важливим є питання розвитку інституційних форм, у яких може мати місце партнерство місцевих і регіональних органів влади з обох сторін кордону. До них можна віднести спільні агентства регіонального розвитку, які можуть бути мобільними і здатними на інновації. Принцип їх формування та функціонування повинен відповідати європейським принципам транскордонного співробітництва. Такі агентства можуть бути залучені до процесу спільного просторового планування, розробки спільних проектів регіонального розвитку прикордоння. Особливе місце у транскордонному співробітництві повинна займати співпраця в освітній та науковій сфері, нові

форми якої повинні бути органічно вписані у регіональні стратегії розвитку прикордонних територій. Розвиток транскордонному співробітництві у цій сфері повинен, передусім, вирішити проблеми медичного страхування на території транскордонного регіону і можливості отримання медичної допомоги незалежно від місця проживання та громадянства. Найкраще бар'єри знищуються через участь в спільних заходах та налагодження нових зв'язків та контактів. Співпраця служить не тільки для взаєморозуміння, а і підготовці до євроінтеграції. В цьому плані важливим є поглиблення та розвиток контактів в сфері освіти, культури та спорті. Повинні поширюватися знання про європейську політику, історію та інституції ЄС. Це дасть можливості для більш активної участі в процесах європейської інтеграції, співпраці з іншими європейськими регіонами, використання європейських коштів підтримки. Покращення інформаційного забезпечення транскордонної співпраці повинне охоплювати збір та обмін інформацією про економічний, науковий і культурний потенціал українських та польських прикордонних земель; випуск інформаційних довідників; обмін торговою та бізнесовою інформацією про підприємства, товариства фірми й комерційні центри, що розміщені на транскордонній території; розробку автоматизованих інформаційних систем, програмного забезпечення для підтримки та оновлення баз даних про сучасний стан прикордонних територій на основі спільних форматів даних і форматів обміну цими даними між українською та польською сторонами; всесторонній обмін інформаційним матеріалом, методичною літературою передача досвіду та навчання персоналу для роботи у структурах, які задіяні в міждержавних зв'язках.

У цілому, з огляду на представлені особливості напрямків стратегічної співпраці в рамках «Східного партнерства», на особливу увагу заслуговують наступні орієнтири:

- подальше спрощення візового режиму та поступовий рух до його лібералізації;
- укладення поглиблених зон вільної торгівлі;
- підтримка процесу адаптації законодавства та зміцнення інституційної здатності країн-партнерів;
- сприяння регіональному розвитку на основі політики регіонального вимірювання ЄС;
- створення інтегрованої системи управління кордонами;
- співпрацю у сфері енергетичної безпеки.

Наукове видання

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ
В УКРАЇНІ ТА СВІТІ:
УПРАВЛІННЯ, ТЕХНОЛОГІЇ, МОДЕЛІ**

Колективна монографія

*За науковою редакцією доктора географічних наук,
професора Волошина І.М.*

Підп. до друку 20.05.2017 р.
Формат 60x84/16. Папір офс. Гарнітура Таймс.
Ум. друк. арк. 18,6. Обл.-вид. арк. 3,0.
Тираж 300 прим. Зам. 35.

Інформаційно-видавничий відділ
Луцького національного технічного університету
43018, м. Луцьк, вул. Львівська, 75
Друк – ІВВ Луцького НТУ