

УДК 327(477+438):321.013

Олександра Алісова,
начальник відділу міжнародних зв'язків Волинського національного університету імені Лесі Українки.
Роман Коцан,
аспірант Волинського національного університету імені Лесі Українки

КОРДОН ЯК ОДИН З ЧИННИКІВ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА (НА ПРИКЛАДІ УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОГО ПРИКОРДОННЯ)

У статті проаналізовано зміну функцій українсько-польського кордону в політико-географічному, економіко-географічному та етнокультурному аспектах, визначено вплив кордону на стан транскордонного співробітництва України та Польщі.

Ключові слова: кордон, транскордонне співробітництво, прикордонна інфраструктура, Європейський Союз.

The change of the Ukrainian-polish border functions in political-geographical, economic-geographical, ethnic-cultural aspects is analyzed. The border influence on Ukrainian-Polish trans-border cooperation is determined.

Key words: border, trans-border cooperation, frontier infrastructure, European Union.

Поняття транскордонного співробітництва не можливо розглядати без дослідження кордону, який є невід'ємним атрибутом держави і своєрідною фіксацією етапів її геополітичного розвитку. Починаючи з 60-х років XX ст. європейські країни взяли курс на стирання кордонів і створення “Європи регіонів”. Ця ідея яскраво виражена в Рекомендаціях щодо транскордонного співробітництва для місцевих і регіональних влад в Європі, виданих Радою Європи, в яких, зокрема, зазначається, що “роль кордону змінилася, замість бар'єру вона поступово перетворюється на місце, де зустрічаються два види реальності та з'являється можливість для взаємодоповнення, долаються застарілі концепції національного суверенітету”.

Тематиці транскордонного співробітництва, кордону приділяли увагу багато вчених-політологів, економістів, географів. Наприклад, О. Шаблій досліджував територію західної частини України як прикордонну територію, дослідженням політико-географічних аспектів

формування та функціонування західного державного кордону України займалася О. Малиновська, питаннями митної та прикордонної інфраструктури займалися Н. Коцан, А. Вавринюк, деяким аспектам транскордонного співробітництва України присвячені праці Є. Савельєва, Т. Тюшки, Б. Кавалка, Н. Ісакової. Однак аналіз зміни функцій кордону в українсько-польському прикордонні в публікаціях практично відсутній. Тому **метою статті є** аналіз кордону як одного з чинників транскордонної співпраці в українсько-польському прикордонні.

Під час дослідження вирішувалися такі **завдання**:

- проаналізувати зміну функцій кордону в політико-географічному, економіко-географічному та етнокультурному аспектах;
- визначити вплив кордону на стан транскордонного співробітництва України та Польщі;
- охарактеризувати стан прикордонної інфраструктури в українсько-польському прикордонні.

Державний кордон є невід’ємною просторовою характеристикою держави і своєрідною фіксацією етапів її геополітичного розвитку. З погляду суспільної географії, державний кордон – це гранична лінія суспільно-географічних систем державного рівня, а з точки зору геополітики – просторова межа сфери дії суверенітету держави та межа реального життєвого простору її населення. У зарубіжній політичній географії державний кордон визначається як межа державної юрисдикції – лінія, вздовж якої зустрічаються два державні суверенітети¹.

Загальнотеоретична дефініція кордону міститься у Методичних матеріалах з організації транскордонного співробітництва в Європі: “Кордон розглядається перш за все як фізичне поняття та межа національної території, яке часто позначається показниками, що визначають територію держави. Таким чином, кордон беззастережно вказує сферу діяльності національного суверенітету, складаючи тим самим ключовий момент національної території чи будь-якої іншої “національної системи”, включаючи його складові частини та підсистеми”².

Фундаментальними властивостями державного кордону є бар’єрність і комунікаційність. Пропускаючи корисні для національної економіки комунікації з зовнішнім світом і затримуючи негативні й шкідливі, державні кордони впливають на геополітичну ситуацію в

¹ Малиновська О. Ю. Державні кордони як лінії розмежування і об’єднання // Економічна та соціальна географія: Наук. зб. – Вип. 51. – К., 2001. – С. 153-157.

² Баян А. Міжрегіональне, транскордонне співробітництво України за умов розширення ЄС (на прикладі прикордонних регіонів України та Угорщини) / НАН України Інст. регіон. досліджень, Закарпатський інст. агропромислового виробництва УААН. – Ужгород, 2005. – С. 183.

регіоні, внутрішню і зовнішню політику держави, розвиток господарства в прикордонних регіонах. Через певне співвідношення комунікаційної та бар’єрної функцій державного кордону встановлюється взаємозв’язок між внутрішнім та міжнародним поділом праці, відбувається взаємодія національного господарства певної країни з господарствами інших країн¹.

Відповідно до Європейської рамкової конвенції про транскордонну співпрацю між спільнотами і територіальними владами, транскордонною співпрацею визнається кожна спільно розпочата справа, яка має на меті зміцнення і подальший розвиток сусідських контактів між спільнотами або владами двох або більше сторін, підписання умов і прийняття положень, які необхідні для реалізації умови. Європейська хартія прикордонних і транскордонних регіонів визначає, що “кордони є шрами історії”. Саме транскордонна співпраця повинна допомогти в усуненні негативних наслідків існування таких кордонів, а також в подоланні наслідків розташування прикордонних територій на національних околицях держав. Ця співпраця повинна охоплювати, по можливості, всі сфери культурного, суспільного і господарського життя².

Територію українсько-польського прикордоння вітчизняні вчені в галузі суспільної географії пропонують розглядати в трьох аспектах: політико-географічному, економіко-географічному та етнокультурному.

Спробуємо проаналізувати зміну характеру і функцій українсько-польського кордону по кожному з цих аспектів. Політико-географічне значення кордону полягає в тому, що західний кордон України – межа між двома різними політичними системами – західною з давніми демократичними цінностями і традиціями, до яких Польща долучилась набагато раніше, ніж Україна, та східною із залишками тоталітарної ідеології. Ще на початку 90-х років цей аспект був особливо вираженим, але зі здобуттям незалежності, коли влада України взяла курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію, почалося переосмислення цінностей у суспільстві, і як результат – цей бар’єрний аспект досить уже знівельований³.

¹ Малиновська О. Ю. Державні кордони як лінії розмежування і об’єднання // Економічна та соціальна географія: Наук. зб. – Вип. 51. – К., 2001. – С. 155.

² Кавалко Б. Польсько-українська транскордонна співпраця // Вибрані проблеми польсько-української транскордонної співпраці. Госп. довідник за ред. Кавалка Б. – Замость, 2006. – С. 11.

³ Szabliij O. Zachodnia Ukraina jako pogranicze: delimitacja I problemy społeczno-geograficzne / O. Szabliij // Euroregion Bug. T. 9. / Pod red. Maciej Baltowski. – Lublin, 1997. – S. 52-61.

На зростання бар'єрної функції українсько-польського і західного державного кордону України взагалі має вплив "прозорість" державного кордону країни з колишніми республіками СРСР. Внаслідок умовного характеру державно-територіального розмежування колишніх радянських республік, здобувши незалежність, Україна виявилася фактично відкритою для безконтрольного переміщення через кордон громадян, зброї, вибухових, наркотичних та отруйних речовин, товарів і вантажів, розповсюдження різних видів контрабанди. Також через Україну проходить один із найбільших каналів нелегальної міграції. Завдяки географічному положенню та відкритості східного кордону держави чітко визначилася тенденція до збільшення кількості спроб нелегального проникнення в Західну Європу через територію України мігрантів з Південної та Південно-Східної Азії, Близького та Середнього Сходу¹.

У цьому ж аспекті кордон із сусідом Європейського Союзу має для України позитивне значення, оскільки Республіка Польща підтримує євроінтеграційні прагнення України і виступає "адвокатом" при вступі нашої держави в ЄС. Адже членство в ЄС є найкращим засобом реалізації національних інтересів, побудови економічно розвинутої і демократичної держави, це досвід і шлях модернізації економіки, подолання технологічної відсталості, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій, створення робочих місць, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного виробника, вихід на світові ринки, насамперед на ринок ЄС².

Розширення Європейського Союзу на Схід, а особливо вступ до цієї організації Польщі створив нові можливості та нові умови співробітництва із країнами-членами ЄС і, загалом, є сприятливим чинником для подальшого розвитку інвестиційної сфери нашої області. У зв'язку із сусідством з такою потужною регіональною організацією, як ЄС, відбувається інтенсифікація інвестиційної співпраці з таких причин: по-перше, підтримка Європейським Союзом поглиблення взаємодії в рамках єврорегіонів стала додатковим стимулом у реалізації спільних інвестиційних проектів із Польщею, з якою напрацьовано позитивний

¹ Малиновська О. Ю. Українсько-польське стратегічне партнерство: геополітичний вимір / О. Малиновська // Україна і Польща – стратегічне партнерство. Історія. Сьогодення. Майбутнє: Зб. наук. пр. – Ч. 2. – Київ: Вид-во Українського фітосоціологічного центру, 2002. – С. 80-83.

² Тюшка Т. Транскордонне співробітництво України: реалії та перспективи // Україна на перехресті геополітичних інтересів: актуальні аспекти проблеми: Матеріали Міжн. наук. конференції (м. Ужгород, 5-6 грудня 2006 р.) / Відп. ред. І. В. Артьомов. – Ужгород: ЗакДУ, Ліра, 2007. – С. 287.

досвід співробітництва в рамках транскордонного об'єднання "Євро-регіон "Буг"; по-друге, економічне зростання цієї держави за рахунок членства у такій потужній регіональній організації посилює позиції нашого сусіда і закономірно розширило його можливості як потенційного інвестора; а по-третє, наявність позитивного досвіду у співпраці з однією країною-членом ЄС є добрим знаком для інших щодо можливості реалізації взаємовигідних інвестиційних контрактів¹.

Важливим є також те, що Польща – не класичний приклад Західної Європи, а лише вища сходинка на шляху до європейського співтовариства для України, яка активно запроваджує демократичні принципи управління державою. Саме тому можна вважати, що лінія українсько-польського кордону не розділяє дві протилежні політичні системи, а виконує інтеграційну функцію між Заходом і Сходом континенту.

Економіко-географічний аспект українсько-польського прикордоння полягає в тому, що це досить контрастна зона переходу від одного типу економіки (командно-адміністративної) до ринкової. Зараз, коли Україна отримала статус країни з ринковою економікою, цей аспект вже не так яскраво виражений, як на початку 90-х років, але все одно ще існують певні бар'єри співробітництва в цьому відношенні. Наприклад, відсутність довгострокової політики і стратегії держави стосовно розвитку підприємництва, часті зміни в законодавстві, податковий тиск, високий рівень тінізації економіки є основними стримуючими чинниками розвитку підприємницької діяльності. Саме тому першочерговими завданнями органів державного і місцевого самоврядування є проведення заходів юридичного та організаційного характеру, спрямованих на всебічну правову підтримку, захист малих і середніх підприємств прикордоння².

Сьогодні у прикордонних районах України велика кількість населення займається особливим видом діяльності, що приносить значні прибутки, – так званім "шоп-туризмом" або "човниковою" торгівлею. Це створює серйозну конкуренцію торговельним закладам регіону та вітчизняним товаровиробникам.

Проблема регулювання прихованої прикордонної торгівлі стоїть

¹ Малімон Н. А. Особливості проходження інвестиційного процесу у прикордонному регіоні в умовах сусідства з ЄС // Н. А. Малімон / Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. Серія "Економічні науки". – 2005. – № 3. – С. 28.

² Малиновська О. Ю. Українсько-польське стратегічне партнерство: геополітичний вимір / О. Малиновська // Україна і Польща – стратегічне партнерство. Історія. Сьогодення. Майбутнє: 36. наук. пр. – Ч. 2. – Київ: Вид-во Українського фітосоціологічного центру, 2002. – С. 80-83.

дуже гостро. Незважаючи на позитивні моменти (джерела додаткових грошових надходжень для певних верств населення), слід зазначити, що вітчизняні виробники зазнають величезних збитків. У світовій практиці відомим методом боротьби з такою проблемою є політика протекціонізму. Такі заходи є оптимальними для України з двох причин: Україні необхідно розвивати власне виробництво і здійснювати заходи з реалізації власної продукції в межах країни і за кордон, а також необхідно захистити національних споживачів від часто неякісної продукції. Першим кроком на шляху до виваженої зовнішньоекономічної стратегії має бути всебічне економіко-географічне вивчення ринків попиту та пропозиції, особливо у прикордонних регіонах.

Транскордонна співпраця регіонів спричиняє інтенсифікацію в них інвестиційної діяльності. У цьому контексті суттєвого значення набуває вдосконалення правових засад щодо інфраструктурного забезпечення фінансових ринків регіонів, що передбачає інвестиційну діяльність банківських установ, які є посередниками на ринку інвестиційних капіталів, а також зменшення податкового тиску на ці установи, що, своєю чергою, підвищить інтерес до реалізації інвестиційних проєктів із боку банківських структур. Таке правове поле уже створене на польських прикордонних територіях, але воно може дати відчутний ефект лише при двосторонній співпраці з українськими партнерами¹.

Однією з основних перешкод в українсько-польській прикордонній торгівлі є слаборозвинута прикордонна інфраструктура, невелика кількість пропускних можливостей комунікаційних каналів, відсутність інформаційної бази для польських і українських економічних суб'єктів². До економічних бар'єрів розвитку транскордонного співробітництва належить також зарахувати обмежені фінансові можливості місцевих органів влади прикордонних регіонів до реалізації політики активного співробітництва, недостатній рівень банківської інфраструктури для вчасних фінансових розрахунків, низький рівень інвестиційного забезпечення спільних проєктів, низьку кваліфікацію персоналу, брак спеціальних транспортних засобів та застаріле обладнання і технології³.

¹ Колодяжна В. Українсько-польське транскордонне співробітництво: правова регламентація торговельно-економічних проєктів співпраці / В. Колодяжна // Юридична Україна. – 2008. – № 5. – С. 13-17.

² Вавринюк А. В. Розбудова митної інфраструктури в українсько-польському прикордонні як чинник подальшого розвитку транскордонної співпраці в євро регіоні “Буг” / А. Вавринюк, Р. Коцан // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. – 2007. – № 11 (ч. II). – С. 55-58.

³ Ісакова Н. Перспективи розвитку підприємництва і транскордонна спів-

Отже, згідно з економіко-географічним аспектом прикордоння, який є найбільш впливовим на рівень економічного розвитку прикордонних територій, деякі функції українсько-польського кордону змінилися з бар'єрних на контактні, але залишається все ще багато невирішених проблем.

Окрім негативних явищ, які існують на українсько-польському прикордонні, з погляду економіко-географічного аспекту, є і позитивні тенденції. Адже, за результатами роботи суб'єктів господарської діяльності Волині протягом січня-червня 2010 р. на ринках 84 країн світу Республіка Польща стала другим за величиною зовнішньоторговельного обороту діловим партнером області. Протягом звітного періоду двосторонній товарообіг Волині з цією країною становив 69,6 млн дол США, що на 27,5 млн дол США більше, ніж у січні-червні 2009 р. Частка сусідньої держави в міжнародних економічних зв'язках регіону сягнула 16,5%¹.

За роки незалежності України присутність польського капіталу на Волині завжди була відчутною. Так, Польща не виходила з п'ятірки найбільших інвесторів, а частка її капіталовкладень майже незмінна. Щоб оцінити значимість цих статистичних даних, потрібно враховувати, що на всеукраїнському рівні Польща не є вагомим інвестором, а за кількістю капіталовкладень серед країн-інвесторів займає місце в середині другої десятки. Загалом, можна дійти висновку, що для польських потенційних інвесторів українських регіонів сусідство відіграє велику роль, оскільки обсяг отриманих інвестицій іншими областями України, які мають схожий на волинський виробничий і природно-ресурсний потенціал, рівень розвитку інфраструктури і забезпеченість трудовими ресурсами, але які безпосередньо не межують з Польщею, і близько не відповідає такому ж, отриманих Волинню. Також підтвердженням економічного взаєморозуміння і довіри є збільшення кількості спільних підприємств із паритетними частками капіталу².

Польські інвестори вкладали валютні та матеріальні цінності здебільшого у розвиток виробничої сфери, зокрема деревообробної та

праця: аналіз взаємовпливу на прикладі західноукраїнських областей / Н. Ісакова, О. Красовська, В. Грига, Ф. Велтер, Д. Смолбоун // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. – 2008. – № 2. – С. 160.

¹ Офіційний сайт Волинської обласної держадміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zaxid.net/newsua/2010/8/30/191747/>.

² Малімон Н. А. Особливості проходження інвестиційного процесу у прикордонному регіоні в умовах сусідства з ЄС / Н. А. Малімон // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. Серія "Економічні науки". – 2005. – № 3. – С. 27.

харчової галузей, банківської справи. Капіталовкладення з Польщі зосереджені також у підприємствах, що займаються торговельно-посередницькою діяльністю та надають різноманітні послуги, зокрема транспортні. Як приклад ефективного співробітництва варто навести діяльність спільного підприємства “БРВ-Україна” (виробництво меблевої фурнітури), ТзОВ “Модерн-Експо” (виробництво та реалізація торговельного обладнання і устаткування), ТзОВ “Аркус-Ромет” (виробництво велосипедів), ТзОВ “Агрофрукт” (оптова торгівля товарами), функціонування банківської установи “Унікредит Банк ТзОВ (Україна)”¹.

Етнокультурний аспект українсько-польського прикордоння проявлявся найбільше у бар’єрній функції кордону, який протягом століть розділяв дві культури, одна з яких сформувалась під впливом Римської католицької церкви, а інша була під впливом Візантійської церкви. Слід зазначити, що в історичному плані ця бар’єрна функція, яка найбільше гальмує розвиток соціальних зв’язків, почала проявлятися лише після закінчення Другої світової війни, коли етнічні українські території – Підляшшя, Холмщина, Надсяння, Лемківщина опинились у складі Польщі і позбулись свого корінного населення – українців. До середини ХХ століття розвиток економіки та інфраструктури західного українського прикордоння здійснювався у складі Польщі та Австро-Угорщини, до складу яких входила ця територія, тому менталітет населення є досить сприйнятливим до західного способу життя.

Хоча в цьому аспекті кордон між Україною і Польщею трохи знівелювався, проте часто відчувається соціальний бар’єр, а саме: негативний історичний досвід, брак психологічної готовості жителів до співробітництва, ментальні відмінності, нелегальні міграції. Незважаючи на спільну історію, подібність культур і мов важко говорити про почуття ідентифікації з транскордонним регіоном, як і серед поляків, так і українців. Для більшості жителів Польщі і України кордон є чинником, який розділяє їх².

У транскордонному співробітництві складовою кордону як чинника, що впливає на розвиток транскордонної співпраці, є прикордонна інфраструктура. Дослідження прикордонної інфраструктури включає аналіз таких показників: довжина спільного кордону, кількість пунктів

¹ Офіційний сайт Волинської обласної держадміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zaxid.net/newsua/2010/8/30/191747/>.

² Ельжбета Мікула-Бончек. Бар’єри і фактори, які активізують транскордонне співробітництво на польсько-українському прикордонні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.univ.rzeszow.pl/ nauka/konferencje/ rl_most/ ukr/11-Mikula-Baczek-szablon-porecenzji_UKR.pdf.

перепуску через кордон (наявні та запроектовані): залізничні, автомобільні, пішохідні, водні, повітряні, туристичні стежки тощо та їх статус (міжнародний, міждержавний, місцевий, спрощений); потужність переходу (з обох сторін); рівень технічного забезпечення з обох сторін¹.

На території Волинської області митна інфраструктура на українсько-польському та українсько-польському кордоні. У межах області функціонує 2 пункти пропуску через українсько-польську ділянку державного кордону: автомобільного сполучення – Ягодин-Дорогуськ, Устилуг-Зосин, залізничного сполучення – Ягодин-Дорогуськ. Працюють також пункти спрощеного пропуску, якими користуються мешканці прикордонних районів². Кордонному переходу Ягодин-Дорогуськ у 2000 р. надано статус міжнародного, що створило сприятливі умови для ширшого його використання для міжнародних вантажних перевезень. З метою розвантаження цього пункту на засіданні членів Ради Єврорегіону "Буг" (2001 р., м. Люблін) було прийнято рішення про необхідність відкриття пунктів пропуску сезонного характеру Адамчуки-Збереже і Кладнів-Дубенка, а також автомобільного переходу Варяж-Усьмєж³.

Оскільки на Волині діють лише два пункти перетину кордону з ЄС, а цього не достатньо для створення дружніх як міжособистісних, так і економічних, і туристичних зв'язків з країнами-членами Європейського Союзу, тому представники місцевої влади Іваничівського району та міста Нововолинська та їхні польські колеги задекларували свою готовність добиватися створення переходу Кречів-Крилів. Підтримку цій ініціативі висловили й представники громадських організацій, що брали участь у Форумі⁴.

Є конкретні напрацювання в напрямку відкриття нового кордонного переходу на ділянці Нововолинськ-Морозовичі-Крилув-Гру-

¹ Балян А. Міжрегіональне, транскордонне співробітництво України за умов розширення ЄС (на прикладі прикордонних регіонів України та Угорщини) / НАН України Інст. регіон. досліджень, Закарпатський інст. агропромислового виробництва УААН. – Ужгород, 2005. – С. 201.

² Коцан Н. Н. Територіальна організація митної діяльності України / Монографія. – Луцьк: РВВ "Вежа" Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2005. – 384 с.

³ Малик Я. Й. Розвиток транскордонного співробітництва регіонів України // Акт. пробл. державного управління процесами європейської та євроатлантичної інтеграції : Вип. 15 / За заг. ред. В. П. Горбуліна. – К.: Євроатлантикінформ, 2005. – С. 131.

⁴ Розбудова прикордонної інфраструктури в рамках транскордонної співпраці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrbiznes.com/vizit.php?page=0&i=163723&val=12&key3=10938>.

бешов та створення екотуристичного переходу сезонного характеру через р. Західний Буг з використанням понтонного мосту в районі Шацького національного природного парку й Поліського парку національного (Шацьк-Влодава)¹.

На сьогодні одним із методів стимулювання процесів розвитку прикордонної транспортної інфраструктури є формування в деяких транспортних вузлах у безпосередній близькості з державним кордоном вільних митних зон, інтерпортів та інших об'єктів, що належать до типу зовнішньоторговельних зон. На території Волинської області функціонував лише один проект – ВЕЗ “Інтерпорт-Ковель”, що виконував функції транспортно-складського центру згідно з принципами багатофункціональності, пріоритету передових технологій, використання моделі європейського транспортного центру. Але, на жаль, сьогодні його діяльність призупинено.

Безперечно, Україна зацікавлена у створенні сучасної транспортної системи, особливо в прикордонних регіонах, та широкої мережі транскордонних переходів з високим рівнем сервісу і широким набором послуг. Важливим моментом вирішення зазначених питань є приєднання України до низки міждержавних угод щодо питань ефективного функціонування прикордонної транспортної інфраструктури. Такими угодами є: Митна конвенція з питання декларації АТА, що спрощує митні формальності; Конвенція, що стосується спрощення і гармонізації митної процедури, прийнята в Кіото; Стамбульська конвенція щодо часу, виділеного на митну процедуру тощо. Проте Україна не приєдналася до особливо важливої для прикордонного сполучення “Європейської угоди” щодо найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень та відповідних об'єктів” 1993 р., членом якої є не лише всі західні сусіди – Польща, Румунія та Угорщина, але й Російська Федерація, Білорусь та Грузія².

Складною та невирішеною залишається проблема черг на українсько-польському кордоні. Адже міжнародні переходи працюють у напруженому режимі, вони пропускають фактично вдвічі більше автомобілів, ніж повинні відповідно до своєї пропускної здатності. Для скорочення часу очікування на кордонному переході та для прискорення процесу митного огляду необхідно запровадити спільну укра-

¹ Дрозд С. Стан та перспективи розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Польщею [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.tpp.lviv.net/zek/Student/drozd.htm>.

² Перечень существующих стандартов и параметров СЛКП // ООН. ЕЭК. – Комитет по внутреннему транспорту, 2000. – 12 с.

їнсько-польську митну процедуру та узгодити митні законодавства обох держав¹.

Проведення всіх цих заходів призведе до скорочення витрат обігу зовнішньоекономічних операцій на території країни за рахунок мінімізації витрат на перевезення і прискорення перетину кордону. Однак потрібно врахувати специфічні особливості вкладення капіталу в об'єкти інфраструктури прикордонного значення. Адже, по-перше, прикордонна і транспортна інфраструктура – дуже капіталомісткі об'єкти, які потребують залучення або дуже потужних інвесторів, або фінансування з неprivатних джерел; по-друге, окупність цих проєктів, або проблематична (спільне спорудження пунктів пропуску) або має тривалий період (будівництво автодоріг на договірній основі). З огляду на це доцільно залучати кошти не лише з приватних традиційних і нетрадиційних джерел, з бюджету місцевих позабюджетних фондів, а й з фондів PHARE, TACIS та інших за сприяння Європейської комісії для розбудови кордону².

Отже, розглянувши українсько-польське прикордоння в таких аспектах, бачимо, що в сучасних умовах характерною тенденцією транскордонного співробітництва є зниження бар'єрного характеру та зміна функцій сучасного кордону, який не лише розмежовує, але й об'єднує Україну з загальноєвропейським економічним і політичним простором. Конкретними шляхами зміни бар'єрних чинників державного кордону на комунікаційні є створення та посилення діяльності транскордонних структур (єврорегіонів), спеціальних (вільних) економічних зон, зон вільної торгівлі, митних союзів тощо.

¹ Коцан Н. Н. Територіальна організація митної діяльності України / Монографія. – Луцьк: РВВ "Вежа" Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2005. – 384 с.

² Савельєв Є. В. Українсько-польські економічні відносини у контексті стратегічного партнерства. – Т.: Економічна думка, 2003. – С. 258-259.