

Роман Коцан

ГЕОПОЛІТИЧНІ ЧИННИКИ ВИНИКНЕННЯ І РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОМУ ПРИКОРДОННІ

*На розвиток транскордонного співробітництва в українсько-польському прикордонні значний вплив мають геополітичні чинники, які пов'язані з розвитком територій, політичним ладом країни, напрямами зовнішньополітичних стратегій країни в різні історичні періоди. У статті проаналізовано геостратегічне і геополітичне положення українсько-польського прикордоння; охарактеризовано політико-, економіко-, транспортно-географічне положення цієї території та показано вплив цих чинників на розбудову власних кордонів і міжнародних транспортних коридорів; оцінено геополітичну ситуацію в українсько-польському прикордонні. **Ключові слова:** геополітика, державні інтереси, державні кордони.*

Kozan R. Geopolitical determinants of development of the Ukrainian-Polish transborder cooperation. Article «Geopolitical determinants of development of the Ukrainian-Polish transborder cooperation», written Kozan Roman examines the geopolitical factors have a significant impact upon the Ukrainian-Polish transborder cooperation.

These factors include territorial development, state political organization, priorities of national external strategies in different historical periods. Geopolitical and geostrategical location of the Ukrainian-Polish borderland is analysed in the article as well as political, economic and transport geographical locations of this territory are characterized. The impact of the location factor upon the development of the border and international transport corridors is demonstrated. Geopolitical situation in the Ukrainian-Polish borderland is estimated. Keywords: geopolitics, national interests, state borders.

Постановка проблеми та її наукове значення. Історичний досвід виникнення та здійснення різноманітних зв'язків між Україною і Польщею та їх прикордонними територіями свідчить про наявність певних об'єктивних геополітичних, правових, природних, соціально-економічних, екологічних та інших передумов і чинників цього процесу. Геополітичні чинники тісно пов'язані з розвитком територій, політичним ладом країни, напрямками зовнішньополітичних стратегій держав у різні історичні періоди.

Аналіз останніх досліджень із цієї проблематики свідчить, що теоретична та прикладна оцінка геополітичних чинників загалом та геополітичного положення держав з його складовими, геополітичної ситуації ґрунтовно представлена у працях представників різних наук. Так, у публікаціях політологічного та історичного спрямувань увага передусім звертається на політичні або ж геополітичні передумови формування зовнішньополітичного курсу держав, виникнення між ними різного роду зв'язків. Прикладами праць такого роду можуть слугувати наукові доробки З. Бжезінського [1], В. Дергачова [2], А. Зленка [3], А. Гвішілі, К. Гаджієва, Ю. Тихонравова, В. Колосова та інших. У працях географічного напрямку оцінка геополітичного положення держави, і зокрема України, ґрунтовно представлена у наукових доробках М. Паламарчука [4], М. Пістуна [5], О. Паламарчука [6], О. Шаблія [7] та інших. Спеціальними виданнями з питань геополітики є, наприклад, зарубіжний часописи: «Журнал геополітики» (Німеччина), та «Геродот» (Франція). Проте у науковій літературі дотепер недостатньо висвітленими залишаються питання впливу геополітичних чинників на розвиток транскордонної співпраці між прикордонними територіями суміжних держав.

Мета і завдання. Метою запропонованого матеріалу є спроба проаналізувати геополітичні чинники виникнення і розвитку

транскордонного співробітництва в українсько-польському прикордонні.

Для вирішення поставленої мети потрібно вирішити наступні завдання: проаналізувати геостратегічне і геополітичне положення українсько-польського прикордоння; охарактеризувати політико-, економіко-, транспортно-географічне положення цієї території та показати вплив цих чинників на розбудову власних кордонів і міжнародних транспортних коридорів; оцінити геополітичну ситуацію в українсько-польському прикордонні.

Виклад основного матеріалу. На розвиток транскордонного співробітництва в українсько-польському прикордонні значний вплив здійснюють геополітичні чинники, які не є стабільними, а змінними і динамічними, оскільки вони тісно пов'язані з історичним розвитком територій, політичним ладом держави та напрямами зовнішньополітичних стратегій країн в різні історичні періоди.

Серед геополітичних чинників розвитку транскордонної співпраці можна виділити особливості геополітичного положення українсько-польського прикордоння, специфічні риси геополітичних умов розвитку досліджуваного регіону, а також геополітичну ситуацію, що склалася на сучасному етапі.

Геополітичне положення території є складовою частиною геополітичного розвитку, геополітичної ситуації та певною мірою визначає геополітичні інтереси. Виступаючи одночасно як ресурс і як об'єктивне обмеження розвитку держави, геополітичне положення має велике самостійне значення, впливає на розв'язання численних економічних, соціальних, політичних і дипломатичних проблем державного та регіонального рівня. Геополітичне положення визначається як відношення певного об'єкта до інших, що лежать поза ним і справляють чи можуть справити на нього суттєвий вплив. З теоретико-пізнавальної точки зору геополітичне положення конкретизується в оцінці політико-, економіко-, транспортно-територіального положення в розбудові власних кордонів і міжнародних транспортних коридорів з метою посилення інтеграційних процесів і поглиблення транскордонної співпраці. Геополітична ситуація визначається як існуючий на конкретну дату або протягом певного проміжку часу стан геополітичних положень, геополітичних інтересів і взаємодій країн регіону (світу), а також угруповань країн, місць збройних конфліктів тощо. Поступові зміни у геополітичній ситуації відображаються поняттям геополітичного розвитку. Останній спостерігається у змінах економічного

і політичного статусу країн та характеру їх взаємодії, у розпаді й утворенні країн та їх угруповань, у змінах складу угруповань, у появі або зникненні внутрішньодержавних та міждержавних військових конфліктів.

Особливе геостратегічне і геополітичне положення українсько-польського прикордоння на стику міждержавних кордонів обох країн, положення в зоні стику православ'я і католицизму, своєрідна політична ситуація і співвідношення політичних сил в регіоні роблять цю територію специфічним транскордонним регіоном. Визначальною рисою геополітичного положення українсько-польського прикордоння є розміщення між двома геополітичними силами світу — Західною Європою (ЄС) і Росією, а близькість до першої зумовлює європейську орієнтацію суспільства транскордонного регіону. Звідси випливає розвиток транскордонного співробітництва між прикордонними територіями України та Польщі. Крім того, значний вплив на транскордонні процеси співпраці є факт входження Західної України в минулому до складу Речі Посполитої, що визначило господарське та культурне зближення територій обох країн.

Політико-географічне положення (ППП) прикордоння — це його геопросторове відношення до історичної дійсності у системі державних територій (країни, державні структури, державні кордони), що перебувають поза ним і мають на нього суттєвий вплив, особливо в контексті розвитку транскордонної співпраці [8]. Воно має історичну тяглість, оскільки залежить від змін соціально-економічного і політичного потенціалу території та змін геополітичної обстановки. З топологічного боку, ППП західноукраїнських областей є периферійним в державі, але характеризується центральністю в Європі. Вони розміщені між двома центрами світової потуги: Західною Європою і Росією. Позитивною стороною політико-географічного положення Волинської, Львівської та Закарпатської областей є сусідство з Польщею як країною ЄС і яка є своєрідними «воротами» України в Західну Європу. Через названі області проходять найкоротші шляхи СНД та України до країн Західної Європи, а також між країнами Балтійського і Чорноморського регіонів. Центральне положення в європейській геополітичній системі є вигідним для налагодження економічних і культурних стосунків України з Польщею в рамках транскордонної співпраці. Особливостями сусідського ППП західних областей України є: 1) територія Волинської та Львівської областей

певний час, з перервами, входила до складу Польської держави, що вплинуло на формування економічних відносин і духовного світу населення; 2) в областях проживає близько 144 тис. поляків, а з польського боку кордону — значна кількість українців, згодом переселених з українських етнічних земель. Це сприяє налагодженню суспільних контактів між прикордонними територіями і, відповідно, сторони зацікавлені у транскордонному співробітництві.

Державний кордон створює різницю суспільно-політичних та соціально-економічних потенціалів і виконує роль не тільки гальмівного фактора розвитку прикордонних територій України та Польщі, а й активізує соціально-економічний розвиток цих територій на основі компенсаційності територіального положення прикордонних регіонів. Кордон починає все більше відігравати контактну функцію, зменшуючи значення бар'єрної. Хоча на сучасному етапі розвитку кордон з польського боку є східним кордоном ЄС і НАТО, що значно впливає і в подальшому буде впливати на особливості транскордонного співробітництва між суміжними державами. Можливою є активізація вказаного вище виду співпраці завдяки виділенню коштів ЄС на реалізацію різноманітних програм соціально-економічного розвитку та облаштування кордону в польсько-українському прикордонні. У цьому контексті важливим є новий бюджетний цикл ЄС на 2007–2013 рр. Фінансова підтримка буде надаватися країнам-сусідам ЄС на впровадження Європейської політики сусідства через новий Європейський Інструмент Сусідства і Партнерства та проект ЄС «Східне партнерство», який покликаний сприяти покращанню співробітництва шляхом забезпечення інтегрованого та зрівноваженого регіонального розвитку.

Економіко-географічне положення (ЕГП) українських та польських прикордонних територій характеризується положенням в зоні контактної взаємодії і стику територіально-господарських структур України і Польщі, близькістю до західноєвропейського ринку товарів і послуг. Тут здійснюється тісна взаємодія господарств сусідніх територій у різних формах зовнішньоекономічної діяльності — прикордонна торгівля, інвестиційна діяльність, трудова міграція та ін. Характерною рисою ЕГП є відносно однакове розташування українського прикордоння по відношенню до основних економічних центрів України — Києва та Польщі — Варшави, а також відносна близькість до польських регіональних економічних центрів — Любліна, Замістя, Холма, Ряшова.

ЕГП польського прикордоння відзначається відносною близькістю розташування до столиці своєї країни, а також українських економічних центрів — Львова, Луцька, Ковеля, Ужгорода. Відносна віддаленість від основних промислових і науково-технічних центрів держави та периферійність території впливають на рівень соціально-економічного розвитку і ступінь сформованості територіальної структури господарства західноукраїнських областей і значно стримують економічний розвиток регіону. Тому для пошуків економічного розвитку об'єктивним є налагодження транскордонного співробітництва з розвинутішими регіонами суміжної держави. Крім того, прикордонне положення областей може позитивно сприяти активній участі їх в міжнародному і міжрегіональному поділі праці, у транзитному транспортному обслуговуванні експортно-імпортних перевезень. Особливості ЕГП цієї території визначають її як транскордонний регіон, де відбувається тісна взаємодія господарських структур прикордонних територій держав-сусідів. Використання зручностей і вигідних сторін ЕГП, таких як компліментарність і компенсаційність, на регіональному і локальному рівнях повинні служити основою для розробки концепції транскордонного співробітництва [8, с. 17].

Крім того, важливим моментом є відносна близькість українсько-польського прикордоння до центрів сировини, зокрема Львівсько-Волинського кам'яновугільного басейну, Люблінського вугільного басейну, нафтогазоносних районів Карпат і Підкарпатського воєводства та інших родовищ мінеральних ресурсів, що значно впливає на спеціалізацію їхнього господарства, відповідно визначаючи провідні галузі економічної співпраці у транскордонному співробітництві. Тут можливим є створення міжнародних господарських об'єктів, розвиток експортних та імпортозаміщуючих виробництв на основі спеціалізації виробництва і кооперування з сусідніми територіями, розвиток прикордонної торгівлі та інфраструктури. Для українського прикордоння позитивним є близькість розташування до європейського ринку товарів і послуг. Однак цей факт не реалізовується повністю через відміну лібералізованого режиму перетину кордону і запровадження візового режиму. Тому інтенсивний розвиток транскордонного співробітництва є важливим для прикордонних районів України. Для польського прикордоння український ринок не є настільки містким, як західноєвропейський, але одночасно не таким вимогливим з боку споживачів. Тому цей факт впливає на налагодження

транскордонного співробітництва між прикордонними територіями як один з аспектів завоювання українського ринку.

Транспортно-географічне положення українсько-польського прикордоння характеризується вигідним транзитним становищем на чорноморсько-балтійському шляху. У прикордонних районах транзитні магістралі і транспортні вузли є господарськими фокусами, лініями і вузлами опорного каркасу територіальних господарських структур, оскільки вздовж них найчастіше формуються вузлові та ареальні елементи територіальної структури господарства. Прикордонні райони України та Польщі виконують транзитні функції для багатьох районів своїх держав. Тому розвиненість та вдосконалення їхньої транспортної мережі становить важливий елемент транскордонного співробітництва. Зокрема, дорога № 19 Підляське Межиріччя — Люблін — Красник — Янів-Люблінський — Ніско — Ряшів становить фрагмент транспортного коридору з Санкт-Петербурга через столиці і головні центри прибалтійських країн, Білосток — Люблін — Ряшів через кордон зі Словаччини у Барвнику і далі в балканському напрямі до Бухареста. Дорога № 44 з Любліна через Пулави — Радом — Лодзь — Познань є продовженням київського шляху. Найважливіші автостради у польській частині: дорога № 17 Варшава — Люблін — Замістя — Гребінне — Львів, дорога № 82 з Любліна через Холм — Дорогуськ — Ковель — Луцьк — Рівне в напрямку Києва; дорога № 83 з Білої Підляски через Володаву — Холм — Рейовець — Красностав; дорога № 74 з Красника через Анополь — Опатів до Кельц, дорога № 84 Стальова Воля — Тарнобжег, дорога № 9 з Радома через Опатів — Мхув — Нову Дембу до Ряшова. Регіональні дороги відіграють важливу роль в обслуговуванні невеликих міських центрів, промислових і рекреаційних територій і можуть використовуватися у локальному транскордонному русі (наприклад, дорога № 831 Люблін — Ленча — Володава, № 844 Холм — Грубешов — Зосін до Устилугу)[9].

З українського боку, важливе значення мають такі транспортні артерії, як: Київ — Луцьк — Ковель — Брест, Ковель — Луцьк — Львів, Рівне — Луцьк — Устилуг, Коростень — Сарни — Луцьк — Варшава, Варшава — Перемишль — Львів — Бухарест, Київ — Львів — Прага (Будапешт). Важливе географічне розташування прикордонних переходів Закарпатської області визначає особливу, ключову роль регіону у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків. Наявність на території області одного

з найбільших прикордонних транспортних комплексів, шести міжнародних та чотирьох міждержавних залізничних та автомобільних переходів, міжнародного аеропорту та можливостей для розвитку ще й річкового транспорту об'єктивно визначає Закарпаття як природний транзитний міст між Європою й Азією.

Роль українсько-польського прикордоння буде зростати у міжнародному обміні зі спорудженням транспортних магістралей Північ — Південь. Тут йдеться про найкоротше сполучення портів Балтійського і Чорного морів. Альтернативним варіантом основної автомагістралі через Гданськ — Лодзь — Львів — Хмельницький — Одеса є автомобільне сполучення Гданськ — Варшава — Люблін — Рава — Руська — Львів — Хмельницький — Одеса.

Щодо важливості розвитку інфраструктури у загальноєвропейському вимірі слід виокремити міжнародний транспортний коридор E 40, що з'єднує Європу вздовж Судетів і Карпат з територією України біля українсько-польського кордону як міжнародного багатofункціонального комунікаційного вузла Медика — Шегині та Перемишль — Мостиська [10]. Транспортний коридор Via Intermare — це комунікаційний коридор Балтійське море — Чорне море, що проходить по трасі Гданськ — Варшава — Люблін — Замость — Львів — Тернопіль — Одеса. Він може відіграти важливу економічну та регіонотворчу роль для польських воєводств і українських областей. Таке транспортно-географічне положення українсько-польського прикордоння об'єктивно зумовлює розвиток транскордонного співробітництва прикордонних територій у транспортній сфері: посилення транспортної проникності кордону і створення транзитних транспортних коридорів, а також спільне використання зручностей транспортно-географічного положення.

Особливо важливого значення для розвитку транскордонного співробітництва є наявність пунктів пропуску через державний кордон. Українсько-польський кордон оснащений 12 пунктами пропуску (без урахування пішохідних) [11]. На сьогодні це є не оптимальною кількістю, яка б сприяла прискоренню пасажиропотоку та вантажообороту через державний кордон. Для порівняння наведемо наступні показники. На польсько-німецькому кордоні наприкінці 90-х рр. XX ст. функціонувало 6 залізничних і 21 автомобільний пункт пропуску, на польсько-чеському, відповідно, 5 і 75, на польсько-словацькому 3 і 21 [12]. Згідно з міжнародними нормами пункти пропуску на державному кордоні мають розташовуватися через кожних 25–30 км кордону. Станом

на сьогодні ця відстань на українсько-польському кордоні є значно більшою. Крім того, пропускна спроможність існуючих пунктів пропуску не є оптимальною. Сьогодні через них проходить в 4–5 разів більше транспортних засобів і пішоходів від можливостей пунктів пропуску.

Найважливішими на українсько-польському кордоні є такі пункти пропуску: автомобільні: Ягодин — Дорогуськ, Краковець — Корчова, Устилуг — Зосін, Рава-Руська — Гребенне, Шегині — Медика, Смільниця — Кросненко; залізничні: Ягодин — Дорогуськ, Ізов — Грубешів, серед пішохідних відмітимо Шегині — Медика.

Найпотужнішим у Східній Європі вважається міжнародний автомобільний пункт пропуску Краковець, розрахований одночасно на 16 смуг руху. Міжнародний транспортно-митний перехід Краковець — Корчова призначений для вантажного автотранспорту. Автопорт Краковець — Глонік із пропускною здатністю 5 тис. автомобілів на добу (у тому числі обслуговує понад тисячу великовантажних трейлерів) є складовою частиною спеціальної економічної зони «Яворів». Краковець значно скоротив шлях зі Львова до Кракова і Варшави. Тут спрощено режим митних процедур та здешевлено на 30% митне оформлення.

Пункт пропуску Ягодин — Дорогуськ до 30 вересня 1990 р. мав статус місцевого значення. З 1 жовтня 1991 р. на основі двосторонніх угод між Польщею і СРСР через цей перехід став можливим рух легкового і вантажного транспорту. 1 жовтня 1992 р. перехід став міжнародним. Нині це — міжнародний автомобільний вантажно-пасажирський пункт пропуску, що працює цілодобово. Загальна площа — 12,2 га, в тому числі під забудовою — 3,16 га.

Пункт пропуску Устилуг — Зосін функціонує з 10 жовтня 1995 р. на основі двосторонніх договорів. Сьогодні це міжнародний автомобільний пасажирський пункт пропуску, який працює в цілодобовому режимі. Загальна площа: 1,78 га, з твердим покриттям — 1, 20 га.

Пункт пропуску Рава-Руська — Гребенне функціонує з жовтня 1990 р. Нині це міжнародний автомобільний пасажирсько-вантажний пункт пропуску, який працює в цілодобовому режимі. Загальна площа переходу 3,02 га, в тому числі з твердим покриттям — 2 га. Пропускна спроможність — 4 тис. транспортних засобів на добу. Триває розбудова пункту пропуску, яка спільно фінансується з засобів PHARE у рамках контрактів: PL 01.03.05 (завершений),

PL 2002/000-605-03.02 (завершений), PL 2003/005-710.03 (завершений в листопаді 2006 р.). Цей пункт пропуску розбудовується, модернізується за фінансування з програми PHARE та засобів Фонду «Шенген», внаслідок чого пропускна його спроможність збільшилась у 2 рази і становить понад 3 тис. легкових автомобілів та 100 автобусів впродовж доби. Закуплено обладнання для огляду вантажів. На реконструкцію пункту пропуску Рава-Руська — Гребенне ЄС виділив 8,5 млн євро [13].

До 2012 р. планується відкриття ще 6 пунктів пропуску на українсько-польському кордоні: Угринів — Долобичі, Грушів — Будоміж, Белз — Будинин, Нижанковичі — Мальховіцци, Мшанець — Бистре, Боберка — Смільник. Введення в дію цих пунктів пропуску дозволить збільшити пропускну здатність до 20% порівняно з теперішньою. Із цих проектів два вже мають міждержавні домовленості (Угринів — Долобичі, Грушів — Будоміж). На будівництво пункту пропуску Грушів — Будоміж Польща виділить щонайменше 190 млн злотих (понад 50 млн дол. США). Введення в експлуатацію цього пункту пропуску планується до початку фінальної частини чемпіонату Європи з футболу «Євро — 2012». Проект розрахований на обслуговування автомобілів вагою до 3,5 т., однак інфраструктура на кордоні буде готова приймати і важчі автомобілі вагою до 7,5 т. Тендер на спорудження інфраструктури у цьому пункті пропуску виграла польська фірма Warbud SA. На побудову пункту пропуску Угринів — Долобичів у бюджеті Польщі заплановано 40 млн злотих (більш 11 млн дол. США). Цей пункт пропуску розташовуватиметься посередині 139 кілометрової ділянки кордону, де сьогодні немає жодної можливості перетину кордону. Пункт пропуску Угринів — Долобичів обслуговуватиме до 50 тис. легкових автомобілів та автобусів за добу. Згодом тут зможуть перетинати кордон автомобілі вагою до 7 т. Термінал цього пункту пропуску матиме 5 смуг руху у кожному напрямку. Інфраструктуру будуватиме польська сторона, українська — модернізуватиме під'їзні шляхи і займатиметься підготовкою територій для створення паркінгів, санітарних зон та магазинів [14]. Відкриття пункту пропуску Угринів — Долобичів розвантажить єдиний у цьому регіоні пункт пропуску Ягодин — Дорогуськ, перетин кордону через який вважається найбільш ускладненим через велику кількість транспортних засобів. Розбудова українсько-польського кордону позитивно вплине не тільки на скорочення черг на кордоні, прискорення паса-

жиро- та вантажопотоків, а й сприятиме транскордонному співробітництву.

Геополітичне положення українсько-польського прикордоння можна вважати сприятливим як для вирішення наявних політичних, економічних, інфраструктурних, соціальних, екологічних та інших питань (регіонального і держаного рівнів), так і для налагодження і розвитку транскордонної співпраці. Специфічне геополітичне положення українсько-польського прикордоння справляє вплив на геополітичну ситуацію, яка в зазначеному транскордонному регіоні змінювалася неодноразово. Докорінна зміна геополітичної ситуації спостерігалася тут на початку 1990-х рр. XX ст. Це було пов'язано з розпадом СРСР і соціалістичного табору, утворенням незалежної держави України та трансформаційними процесами в політичній та економічній сферах обох країн-сусідів. До цього прикордонні регіони України налагоджували міжрегіональне співробітництво і розвивали різні види взаємин, у тому числі прикордонне співробітництво. Внаслідок змін у внутрішньополітичній системі України та пріоритетах у зовнішній політиці українська сторона долучилася до транскордонного співробітництва в Східній Європі, а також розпочала формування правової бази такого співробітництва. Сучасна геополітична ситуація, пов'язана зі вступом Польщі до ЄС, має прямий вплив на розвиток транскордонного співробітництва в українсько-польському прикордонні. З одного боку, утворені євро регіони за участю обох держав можуть сподіватися на збільшення можливостей фінансування проектів транскордонного співробітництва з боку європейських інституцій. Але, з іншого боку, спрощені перетини кордону були закриті у 2003 р. і діють лише ті, які відповідають критеріям міжнародних стандартів, і це за умови, коли пропускна спроможність українсько-польських прикордонних пунктів пропуску вимагає покращання. Це завдало значної шкоди транскордонному економічному співробітництву — транскордонній торгівлі, включаючи човниковий бізнес та трудову міграцію. Відбулося зменшення обсягів прикордонної торгівлі, зменшення масштабів та обсягів човникового бізнесу і у зв'язку з цим збільшення кількості безробітних на прикордонні України, посилення асиметрії у соціально-економічному розвитку прикордонних районів та держав в цілому [10, с. 55–59]. Цю ж проблему посилив вступ Польщі до Шенгенської зони 21.12. 2007 р. [15]. Так, наприклад, поїздки українців до Польщі у січні 2008 р. скоротилися у 2,8 раза,

порівняно з січнем 2006 р., і у 3,5 раза, порівняно з січнем 2007 р. [16]. Частковим розв'язанням такої ситуації в Польщі та Україні вбачалося підписання Угоди про малий прикордонних рух, завдяки якому мешканці 50-кілометрової зони прикордонної території України могли б перетинати кордон Польщі без віз [17]. Підписання вищезгаданої угоди відбулось 28 лютого 2008 р., а набула вона чинності 1 липня 2009 р. Проте в ній визначено територію, мешканці якої зможуть на пільгових умовах перетинати українсько-польський кордон не на відстані 50 км від кордону, а лише 30 км. До такої зони входить 1500 населених пунктів, де проживає 1,5 млн громадян. Мешканці цієї території отримують спеціальну карту терміном на два роки, з якою можуть безперешкодно перетинати кордон. Якщо у цих осіб протягом терміну дії карти не буде зафіксовано жодних порушень, вони матимуть змогу отримати таку ж карту повторно, але вже терміном на п'ять років.

Вище викладена геополітична ситуація в транскордонному регіоні впливає на розробку нового механізму транскордонної співпраці прикордонних регіонів за європейськими принципами. Польща та ЄС формують нову систему взаємовідносин з Україною, насамперед щодо розвитку транскордонного співробітництва. І тому Україні слід ефективніше використати всі переваги від участі у спільних європейських проектах стосовно транскордонного співробітництва.

Висновки. Таким чином, геополітичні чинники є важливою передумовою розгортання транскордонного процесу між прикордонними регіонами України і Польщі. Ці території визначаються як такі, що мають відповідати взаємним інтересам, мати певні взаємозв'язки в гарантуванні безпеки країн і регіонів, у регулюванні функцій державних кордонів. Позитивний аспект несе розширення ЄС на схід, входження Польщі до ЄС. У зв'язку з цим виник новий формат сусідства Польщі й України, який має як позитивні, так і негативні наслідки для прикордонних територій цього регіону. Сусідство з ЄС є шансом для українського прикордоння покращити соціально-економічну ситуацію, розширює можливості залучення до загальноєвропейських процесів, поширення європейських стандартів, зростання присутності на ринках ЄС, розширення напрямів транскордонного співробітництва. Серед негативних наслідків дії геополітичних чинників відмітимо загрозу зменшення кількості та якості прикордонних зв'язків, втрату традиційних ринків, можливе відставання в розвитку прикор-

донних територій, відірваність від загальних процесів. Проте у цілому геополітичні передумови стали тим підґрунтям, на якому виникли і розвиваються транскордонні процеси в українсько-польському прикордонні.

1. Бжезинський З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы / З. Бжезинський. — М.: Международные отношения, 1998. — С. 61–107.

2. Дергачов В.А. Геополитика / В.А. Дергачов. — К.: Вира, 2000. — С. 398.

3. Зленко А. Дипломатия и политика. Украина в процессе динамических геополитических перемен / А. Зленко. — Х.: Фолио, 2004. — С. 466–475.

4. Паламарчук М.М. Геополітичне положення / М. М. Паламарчук, О. М. Паламарчук // Економічна і соціальна географія України з основами теорії. — К.: Знання, 1998. — С. 117–123.

5. Пістун М.Д. Геополітичні вектори територій України / М.Д. Пістун, Я. Б. Олійник // Економічна та соціальна географія: Наук. зб. / [Ред. кол.: С. І. Іщук (відп. ред.) та ін.] — 2010. — Вип. 60. — С. 3–12.

6. Паламарчук О. Нові категорії геополітики і досвід аналізу геополітичного положення країни / О. Паламарчук // Незалежний культурологічний часопис. Україна, Росія, Білорусь: три проекти. — 2000. — № 18. — С. 16–31.

7. Соціально-економічна географія України: навч. посібник / За ред. проф. О. І. Шаблія. — Львів: Світ, 1994. — р. II. — С. 22–146.

8. Євро регіон Буг: Волинська область / За ред. Б.П. Клімчука, П.В. Луцишина, В.Й. Лажніка. — Луцьк: РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 1997. — С. 15.

9. Groclin Karpaty [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.groclin.com.pl.

10. Кіш Є. Українсько-польський кордон у контексті розширення Європейського Союзу / Є. Кіш // Актуальні проблеми міжнародних відносин. — 2003. — Вип. 42 (Ч.1). — С. 55–59.

11. Впорядкування пунктів пропуску вантажів через державний кордон [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://della.ua/news/2006/06/path_20060623.html

12. Ебергард П. Результати суспільно-економічних перетворень в РП та Україні / П. Ебергард // Економіка України. — 1999. — № 4. — С. 80–86.

13. Lista rejestracyjna projektów // Sekretariat Stowarzyszenia Samorządów Euroregionu Bug w Chełmie, Zespół do Spraw Wdrażania Programów Unii Europejskiej. — PHARE — SIPF. — 2002.

14. Будівництво двох нових пунктів пропуску на українсько-польському кордоні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://evro.2012.ukr-inform.ua/news/4/p/5589/>

15. Czapska M. Rola strefy Schengen w zacieśnianiu integracji europejskiej / M. Czapska // Європейська та Євроатлантична інтеграція і транскордонне співробітництво: Тези доп. V Міжнар. наук.-практ. конф. студ., асп. і молодих науковців, Луцьк, 15–16 травня 2008 р.: В 2-х т. — Луцьк: РВВ «Вежа» Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки, 2008. — Т. 1. — С. 60–64; Kurczewska J., Wojar H. Konsekwencje wprowadzenia układy z Schengen-Wyniki badañ społeczności pogranicza wschodniego / J. Kurczewska, H. Wojar. — Warszawa, 2002. — S. 30–39; Polska droga do Schengen. Opinie ekspertów / Red. J. S. Miś. — Warszawa, 2000. — S. 134–135.

16. Європейський простір — портал європейського громадянського суспільства України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eu.prostir.ua/library/233902.html?print>

17. Gospodarka Polski [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://gospodarka.gazeta.pl/gospodarka/1,33208,4975200.html> (inf. z 29.02.2008 r.)