

*Райса Антонь,
студентка 4 курсу
факультету історії та міжнародних відносин
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

ОСНОВНІ ФОРМИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА НА СХІДНОМУ КОРДОНІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

У статті розглядається значення географічних та соціальних умов для розвитку транскордонних процесів, досліджуються особливості системи транскордонного співробітництва на Східному кордоні Європейського Союзу.

***Ключові слова:** транскордонне співробітництво, єврорегіон, Карпатський єврорегіон, “Східне партнерство”, прикордонний регіон.*

The article considers the importance of geographical and social conditions for the development of transboundary processes, features of the system of cross-border cooperation on the Eastern border of the European Union were studied.

***Key words:** cross-border cooperation, Euroregion, Carpathian Euroregion, "Eastern Partnership", border region.*

Терміни «Східна Європа» та «Західна Європа», залежно від того, на яких ознаках (історичних, культурних, географічних, політичних) вони ґрунтуються, використовуються у різних значеннях[9, с.350].

Так, до Другої світової війни зазвичай вважалося, що північна частина кордону між Східною та Центральною Європою проходить по р.Ельбі, між слов'янами та германцями, тобто східний кордон Європи ідентифікувався за етнічною ознакою. Скажімо, 1913 року в Католицькій енциклопедії зазначалося, що до Східної Європи належали Балканські держави, а також частина таких держав, як Австро-Угорщина та Російська імперія (без кавказьких територій).

У роки «холодної війни» назва «Східна Європа» отримала яскраво виражений політичний характер. Вона використовувалася для позначення соціалістичних країн Європи, навіть тих, що не входили до Варшавського договору – Югославії та Албанії.

Немає однозначного трактування й терміну «Західна Європа». У класифікації ООН регіонів світу цим терміном позначаються Ліхтенштейн, Люксембург, Нідерланди, Бельгія, Франція. В політичному розумінні в післявоєнні роки ним традиційно називалася група країн, що опинилася на заході від «залізної завіси». Переважна більшість цих держав стали членами НАТО, а пізніше Європейського Союзу [3].

В цьому дослідженні критерієм вживання термінів «Схід Європи» та «Захід Європи» є політична ознака, закладена в офіційному понятті «новий східний кордон Європейського Союзу (НСК)» – «the European Union's Eastern Border (UEB)», що став вживатися після розширення останнього в 2004 та 2007 рр. Відповідно до цього поняття, до країн Східної Європи, сусідніх із ЄС, віднесено Білорусь, Росію та Україну. Це значить, що до Західної Європи сьогодні слід віднести держави – члени Європейського Союзу, кандидати на вступ до ЄС, країни, які не є учасниками цього об'єднання, але користуються його єдиним економічним простором (члени Європейської асоціації вільної торгівлі – Ісландію, Норвегію і Швейцарію) та невеликі держави з особливим місцезнаходженням (наприклад Ватикан).

Знову ж таки варто підкреслити, що зміст цих понять дуже лабільний, оскільки несе значне політичне навантаження. Це проявилось і в новій зовнішньополітичній ініціативі ЄС «Східне партнерство», яка стосується шістьох країн – колишніх республік Радянського Союзу: Азербайджану, Білорусі, Вірменії, Грузії, Молдови та України – проте не поширюється на Росію.

Отже, після наймасштабнішого в своїй історії розширення зовнішні рубежі Європейського Союзу зазнали істотних змін. Стосовно східного напрямку, то лінійно нові межі ЄС стали збігатися з існуючими раніше

кордонами центральноєвропейських (Угорщини, Словаччини, Польщі), прибалтійських (Литви, Латвії, Естонії) держав із східноєвропейськими (Україною, Білоруссю, Росією).

Отже, відносини цих держав отримали нову якість як відносини суб'єктів і несуб'єктів ЄС.

До нових східних кордонів Європейського Союзу – з обох їх сторін – примикають прикордонні регіони. Прикордонний регіон – це адміністративно-територіальна одиниця тієї або іншої країни, яка знаходиться на наступному після державного рівня і розміщена безпосередньо уздовж державного кордону. Це певні території з властивими їм географією, екологією, етносом, економічним потенціалом і т.п., повноваження яких обмежені суверенітетами урядів по обидві сторони кордону.

Прикордонними регіонами України, що межують із країнами Європейського Союзу, є: Закарпатська область (площа території – близько 12 000 квадратних кілометрів, кількість населення – приблизно 1 мільйон 300 тисяч жителів) - межує із Угорщиною, Словаччиною, Румунією та Польщею; Львівська (площа території – близько 22 тисячі квадратних кілометрів, кількість населення – приблизно 2,5 мільйона жителів) та Волинська (площа території – близько 20 тисяч квадратних кілометрів, кількість населення – приблизно 1 мільйон жителів) області – межують із Польщею, Чернівецька (площа території - 8 тисяч квадратних кілометрів, кількість населення – близько 900 тисяч жителів), Івано-Франківська (площа території – близько 14 000 квадратних кілометрів, кількість населення – 1,5 мільйона жителів) та Одеська (площа території – близько 33 тисяч квадратних кілометрів, кількість населення – 2,5 мільйонів жителів) області – межують із Румунією. Таким чином, українське прикордоння із Європейським Союзом становить більше 100 тисяч квадратних кілометрів площі території та близько 10 мільйонів населення [6, с.112-126].

Є кілька особливостей цих прикордонних територій України. По-перше, більшість із них знаходиться в географічному центрі Європи

(місцезнаходження географічного центру в селі Ділове нині Закарпатської області України було встановлено міжнародною комісією експертів ще на початку ХХ століття за часів Австро-Угорщини). По-друге, ці прикордонні території мають складну геополітичну історію.

По-третє, спільними рисами розвитку майже всіх цих земель у різні часи і в складі різних державних утворень є те, що вони завжди були периферійними слаборозвинутими територіями, яким притаманне низькоефективне, практично натуральне аграрне виробництво, недостатньо розвинута промисловість та інфраструктура, надмірна експлуатація природних ресурсів (зокрема вирубування лісів), низький рівень інвестицій, високий загальний рівень бідності населення, велика міжрегіональна та маятникова міграція людей, високі показники безробіття.

Транскордонні процеси на новому східному кордоні ЄС розвиваються у вельми специфічному соціальному середовищі.

Без урахування реального впливу цього середовища на процеси транскордонної комунікації неможливо зрозуміти їх сутність і прогнозувати тенденції розвитку.

По-перше, розширення ЄС у східному напрямі означає вихід його на рубежі безпосереднього територіально-суб'єктного дотику, контакту з ядром, оплотом геополітичної, економічної і військової системи, яка існувала донедавна – Радянського Союзу. Природним є те, що в нинішніх східноєвропейських державах, у тому числі їх прикордонних регіонах, залишки цієї системи найбільш живучі, виразні і відчутні. Це перш за все виявляється в низьких рівнях їх економічного розвитку.

Для успішного розвитку міжнародного інтеграційного процесу необхідно, щоб цей процес ґрунтувався, з одного боку, на високому рівні інтернаціоналізації економічних процесів, а з іншого – на відповідних процесах пріоритетного розвитку взаємних економічних зв'язків суб'єктів економічної діяльності країни, що інтегрується.

Вказані вище геополітичні і цивілізаційні чинники, безумовно, значною мірою визначають характер нового східного кордону ЄС, істотно впливають на зміст процесів транскордонної комунікації нових членів Європейської Співдружності з Україною, Білоруссю, Росією.

Політика Європейського Союзу по відношенню до сусідніх країн і країн, які стали ближче до ЄС в результаті його розширення, іменується Європейською політикою сусідства (European Neighbourhood Policy). Загальна концепція цієї політики сформульована в 2003 р. в повідомленні Єврокомісії «Розширена Європа – сусіди: нові рамки відносин з нашими східними та південними сусідами» [12]. Декларованою метою стало співробітництво по створенню зони безпеки і добробуту, «кільця друзів» на кордонах Євросоюзу.

Програма «Східне партнерство» (Eastern Partnership Program) спрямована на зближення Європейського Союзу з шістьма колишніми радянськими республіками – Азербайджаном, Вірменією, Білоруссю, Грузією, Молдовою і Україною. Проект був вперше озвучений в травні 2008 р., в грудні того ж року Європейська Комісія представила пропозиції щодо його розвитку, в травні 2009 року в Празі відбувся перший саміт. За його підсумками було підписано Спільну декларацію [11], що припускає можливість укладення угод ЄС з тими пострадянськими країнами, які матимуть успіх у проведенні політичних і соціально-економічних реформ.

Особливий інтерес в цьому відношенні представляє підпрограма «Територіальне співробітництво країн Східного партнерства» (Eastern Partnership Territorial Cooperation Support Programme, EaPTC) [10]. Вона поширюється на акторів уздовж кордону між Вірменією і Грузією, Азербайджаном і Грузією, Білоруссю і Україною, Україною і Молдовою. Програма ставить перед собою завдання отримання наступних результатів інституційного розвитку (institutional building):

- складання карти акторів і цільових груп, істотних для успішного втілення в життя програм територіального співробітництва;
- розробка управлінських підходів і механізмів;

- визначення політичних, правових і адміністративних перешкод територіальної співпраці та втілення в життя кращих практик протидії їм;
- створення додаткових фінансових ресурсів для територіальної співпраці з боку урядів і донорів.

У нарощуванні можливостей суб'єктів транскордонного співробітництва (capacity building) програма повинна отримати такі результати:

- краще розуміння можливостей цільових груп і розробка методології роботи з їх недоліками в прив'язці до кожної з чотирьох прикордонних зон;
- зміцнення можливості місцевих/регіональних державних і недержавних акторів по обидві сторони кордону виявляти партнерів і організувати дії в загальних інтересах, знаходити джерела фінансування і управляти спільними проектами;
- знання про програми територіального співробітництва, зміцнення територіальної співпраці.

Проекти територіального співробітництва здійснюються на грантовій основі. Заявки можуть подавати місцеві і регіональні органи влади, постачальники державних послуг (наприклад, органи охорони здоров'я), академічні, освітні, науково-дослідні структури, спортивні та культурні установи (музеї, бібліотеки, молодіжні організації), організації громадянського суспільства, ділові асоціації та спілки.

Однією з умов надання грантів є участь обох сторін прикордоння на всіх стадіях розробки і реалізації проекту.

Крім того, в штаті співробітників, які супроводжують проект, також повинні бути представники обох сторін. Нарешті, фінансування має бути спільним: кошти ЄС – не більше 80% загальної вартості проекту, по 10% мають внести самі учасники.

Відповідно до ТСВП будуть підтримуватися транскордонні проекти, спрямовані на вирішення трьох завдань. Перше з них – поліпшення умов

життя місцевих громад. Це може бути, наприклад, проект підвищення конкурентоспроможності місцевої економіки, розробка спільних туристичних маршрутів, вироблення спільними зусиллями шляхів вирішення транскордонних проблем і ін. Друге – вирішення загальних проблем в галузі навколишнього середовища, зайнятості, охорони здоров'я і т.д. Наприклад, спільний моніторинг і раціональне використання природних ресурсів і заповідників. Нарешті, третє завдання полягає у розвитку в прикордонних районах спільними зусиллями культури, освіти і спорту. Особлива увага приділяється розвитку контактів між людьми (розширення інформаційних обмінів, створення місцевих соціальних мереж та ін.).

Особливу роль у налагодженні прикордонних контактів покликані зіграти регіональні конференції, які вже відбулися в 2013 р. в Житомирі, Кишиневі, Телаві. Так, 4 липня 2014 року в Тбілісі відбулася конференція, в якій взяли участь понад 160 представників центральних і регіональних органів влади, організацій громадянського суспільства та незалежних експертів з усіх шести країн «Східного партнерства». Вони підтвердили прагнення розвивати більш тісні зв'язки між своїми прикордонними регіонами і запустити в дію транскордонні проекти. В рамках заходу відбулося обговорення пріоритетів, інституційних основ і механізмів управління цими програмами.

Залежно від поставлених цілей транскордонне співробітництво в регіонах набуло досить різноманітних форм.

Свого роду «ноу-хау» в прикордонних контактах початку 90-х рр. ХХ ст. у Центральній і Східній Європі стало створення єврорегіонів – тобто певних географічних ареалів, що включають частини територій двох або більше держав, що домовилися про координацію своєї діяльності в економічній, соціальній, культурній і інших галузях суспільного життя [8].

В лютому 1993 року міністри закордонних справ Угорщини, Польщі, України прийняли Декларацію про створення Карпатського єврорегіону – першої такої міжнародної структури на стику Центральної і Східної Європи. Сьогодні він охоплює прикордонні адміністративні територіальні одиниці, а

також окремі населені пункти п'яти держав – України, Польщі, Угорщини, Словаччини і Румунії. Площа його становить 132.65 тис.кв. км., населення нараховує 14 мільйонів жителів.

Цілі і завдання МА «Карпатський єврорегіон»:

- організовувати і координувати діяльність, що сприятиме економічному, науковому, екологічному, культурному та освітньому співробітництву її членів;
- надавати допомогу у розробці конкретних проектів з питань транскордонного співробітництва між членами Асоціації у сфері взаємних інтересів;
- сприяти розвитку контактів серед населення територій, які входять в Асоціацію, зокрема серед спеціалістів різних галузей;
- сприяти добросусідським відносинам між членами Асоціації;
- визначати потенційні сфери для багатостороннього транскордонного співробітництва членів Асоціації;
- виступати посередником та забезпечувати співробітництво Асоціації з міжнародними організаціями та установами.

Найбільш розвинутою сферою єврорегіональної співпраці є туризм. На думку експертів, у Карпатському єврорегіоні він розвинутий на 74,6%.

Це пояснюється географічним розташуванням, кліматичними особливостями єврорегіону. Регіон приваблює до себе туристів відпочинком у горах та екскурсіями до історичних пам'яток. Іншою найбільш розвинутою сферою є культурна сфера. Адже регіон цікавий тим, що населений різними етнічними групами і сповнений національного духу і колориту. Економічна сфера розвитку співпраці займає третє місце. Це пояснюється сусідством Карпатського єврорегіону з країнами Євросоюзу та значними покладами корисних копалин. Четвертою сферою за рівнем розвитку співпраці є транспортна сфера. Вона почала набирати розвитку у зв'язку із створенням спільних підприємств і концернів [7, с.9-24].

Єврорегіони розглядаються як вища інституційна форма транскордонної співпраці. Володіючи багатьма перевагами, вони нерідко занадто громіздкі і малодинамічні при вирішенні конкретних економічних і соціальних завдань. Прагматичний пошук більш лабільної форми багатосторонньої співпраці привів до формування на початку ХХІ ст. порівняно невеликих структурних утворень, яким є, наприклад, асоціація прикордонних регіонів Угорщини, Румунії і України «Інтеррегіо».

Багато вітчизняних і закордонних дослідників поділяють точку зору, що чим більшою є щільність шляхів сполучення на території держави, тим вищим виявляється рівень її економічного розвитку. Як приклад наводиться Франція, яка за площею майже однакова з Україною, проте має у 14,5 рази більше транспортних шляхів, ніж наша держава, що напряму корелює з різницею в рівнях розвитку обох держав [2]. Саме тому розбудова транспортно-комунікаційної інфраструктури в межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні з ЄС, виступає не лише вагомим чинником активізації зовнішньоекономічних зв'язків в їхніх межах, а й важливим засобом економічного розвитку прикордонних територій та каталізатором європейської інтеграції.

У контексті функціонування європейської транспортної мережі транскордонні регіони, сформовані на кордоні між Україною та ЄС, залучені до інфраструктурного забезпечення трьох міжнародних транспортних коридорів: № 3 «Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ»; № 5 «Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Львів – Київ», а також міжнародного транспортного коридору «Гданськ – Одеса», або «Балтика – Чорне море».

Меморандум про взаєморозуміння щодо пан'європейського транспортного коридору № 3 було підписано у вересні 1996 р. міністрам транспорту України, Німеччини і Польщі. Протяжність його основного ходу складає 1640 км, у тому числі територією України: залізнична колія – 694 км, автодорожнє покриття – 611,7 км. Слід відзначити, що

залізнична ділянка маршруту цього коридору є двоколійною, повністю електрифікованою та обладнаною пристроями автоблокування, що відповідає сучасним європейським стандартам [5].

Ураховуючи розвиненість мережі європейських транспортних комунікацій, деякі джерела розглядають міжнародний транспортний коридор № 3 із продовженням через німецький Аахен та бельгійський Льеж аж до Брюсселя, що робить його фактично трансконтинентальним.

Окрім того, дієвість його впливу на розвиток зовнішньоекономічних зв'язків у польсько-українському транскордонному регіоні підсилюється тим, що на ділянці Краковець – Київ він суміщається з існуючою магістральною

автомобільною дорогою М-10, а на ділянці Львів – Київ – з існуючою магістральною автомобільною дорогою М-06 Київ – Чоп, а також із пан'європейським транспортним коридором № 5, що з'єднує Київ та Львів із такими відомими європейськими транзитними центрами, як Будапешт, Братислава, Загреб, Любляна, Сараєво, Трієст і Венеція.

Меморандум про взаєморозуміння щодо пан'європейського транспортного коридору № 5 було підписано в грудні 1996 р. Його протяжність становить 1 595 км, у тому числі територією України: залізнична ділянка – 266 км, автодорожня – 338,7 км (включаючи відгалуження – 47,2 км). Головною проблемою функціонування цього транспортного коридору на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір. Особливо це стосується проходження залізничного транспорту, зокрема в одноколійному Бескидському тунелі, який побудовано ще в 1886 р., і на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. За більшістю інших параметрів інфраструктура транспортного коридору № 5 відповідає загальноєвропейським стандартам, його залізнична колія (крім вищезгаданого тунелю, який обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність усього коридору і перешкоджає зростанню обсягів перевезень) є двоколійною, повністю електрифікованою та обладнаною пристроями автоблокування [4].

Перспективою розвитку пан'європейського транспортного коридору № 5 у контексті розбудови його інфраструктури та активізації зовнішньоекономічних зв'язків у транскордонних регіонах, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, є можливість його сполучення на ділянці Львів – Рівне з міжнародним транспортним коридором «Гданськ – Одеса» («Балтика – Чорне море»), що має протяжність у межах України близько 900 км залізничного та 950 км автомобільного шляхів і з'єднує чорноморський порт Одесу з балтійським Гданськом, проходячи територією України через Шепетівку, Рівне, Ковель і Ягодин, а також Польщі – через Люблін і Варшаву з відгалуженням на Стальову Волю та Катовіце.

Інфраструктурна розбудова цього коридору значною мірою орієнтована на перспективу розвитку транзитного потенціалу України як центральної осі чорноморсько-балтійської дуги з її продовженням через Чорне море до Грузії, Азербайджану та азійських держав шляхом об'єднання з транспортним коридором «Європа – Кавказ – Азія» (TRASECA).

Коридор TRASECA являє собою сполучення залізничних ліній і морських поромних залізничних переправ. Загальна довжина залізниць основного напрямку – 4745 км. Морські поромні переправи включають поромні комплекси Іллічівськ (Україна), Варна (Болгарія), Поті (Грузія) на Чорному морі та поромну переправу Баку (Азербайджан) – Туркменбаши (Туркменістан) на Каспійському морі. У рамках проекту створюються поромні переправи в портах Констанца (Румунія) та Самсун (Туреччина).

Перспектива суміщення цього міжнародного транспортного коридору з пан'європейським транспортним коридором № 5, що може мати надзвичайно важливе значення для подальшого розвитку транспортної інфраструктури в усіх транскордонних регіонах, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, обумовлюється Концепцією створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні.

Також за ініціативою Єврокомісії було утворено Групу високого рівня (ГВР), яка на основі пропозицій країн-учасниць у листопаді 2005 р. розробила

карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, що поєднують країни – члени ЄС із новими країнами-сусідами та регіонами.

Зокрема, визначено та затверджено п'ять пріоритетних напрямів європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами. Через транскордонні регіони, до складу яких входять прикордонні території України та країн ЄС, проходить центральна вісь, у рамках якої визначено основні маршрути: Катовіце – Львів – Київ та Будапешт – Львів [1, с.305].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гоблик В.В. Спільні транскордонні регіони України та ЄС: зовнішньоекономічний аспект: [монографія]. – Львів : Інститут регіональних досліджень НАН України, 2012. – 305 с.
2. Горелов Д. Транспортно-комунікаційні коридори України: що було, що є, що має бути [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.
3. Західна Європа // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D1%85%D1%96%D0%B4%D0%BD%D0%B0_%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B0
4. Карпан Т.С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_2/2.pdf
5. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>.
6. Устич С. І. Системна теорія транскордонних процесів та її соціальна імплементація // Український соціум. - 2013. - № 2. - С. 112-126.
7. Устич С. Інноваційні методи управління системою транскордонного співробітництва // Геополітика України. Історія і сучасність:

Збірник наук. праць. – Вип. 8: Матеріали міжнародної конференції «Шляхи підвищення ефективності транскордонного співробітництва на новому Східному кордоні Європейського Союзу» (м. Стара Лесна, Словацька Республіка, 18–19 вересня 2012). – Ужгород, ЗАКДУ, 2012. – С. 9–24.

8. Устич С.І. Історична місія ТКС. Місце та роль транскордонного співробітництва в новітній історії Карпатського регіону [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.connectinghistory.net/index.php/uk/narysuvnovitnoi-istorii-tks/20-serhii-ustych>

9. Устич С.І. Методологія системного дослідження транскордонних процесів та її соціальна імплементація: [монографія]. - Ужгород : Ліра, 2014. - 350 с.

10. Eastern Partnership Territorial Cooperation Support Programme. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.eaptc.eu/en/eaptc-program.html>

11. Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit, Prague, 7 May 2009. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/107589.pdf

12. Wider Europe - Neighbourhood: A New Framework for Relations with Our Eastern and Southern Neighbours / Commission of the European Communities. Brussels, 11 March 2003. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/com03_104_en.pdf

REFERENCES

1. Goblik, V.V. (2012) Spilni transkordonnii regiony Ukrainy ta ES: zovnishnoekonomichniy aspekt [*Joint Transboundary Regions of Ukraine and the EU: Foreign Economic Aspects*]. Lviv.

2. Gorelov, D. Transportno-komunikatsiyni korydory Ukrainy: scho bulo, scho e, scho mae buty [*Transport and communication corridors of Ukraine: what was, what is, what should be*]. Retrieved from: <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори>.

3. Zahidna Evropa [*Western Europe*]. Retrieved from: http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D1%85%D1%96%D0%B4%D0%BD%D0%B0_%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B0

4. Karpan, T.S. Analiz ta suchasnyy stan mizhnarodnyh transportnyh korydoriv [*Analysis and current state of the international transport corridors*]. Retrieved from: http://www.nbuu.gov.ua/portal/soc_gum/prvse/2010_2/2.pdf

5. Merezha mizhnarodnyh transportnyh korydoriv na teritoriyi Ukrainy [*The network of international transport corridors on the territory of Ukraine*]. Retrieved from: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>.

6. Ustych, S. I. (2013) Systemna teoriya transkordonnyh protsesiv ta yiyi sotsialna implementatsiya [*System theory of cross-border processes and its social implementation*]. *Ukrainskiy sotsium*, 112-126.

7. Ustych, S. I. (2012) Innovatsiyni metody upravlinnya systemoyu transkordonnogo spivrobitnytstva [*Innovative methods of managing the system of cross-border cooperation*]. *Geopolityka Ukrainy. Istoriya i suchasnist: zbirnyk naukovykh prats*, 9–24.

8. Ustych, S. I. Istorychna misiya TKS. Mistse ta rol transkordonnogo spivrobitnytstva v novitniy istoriyi Karpatskogo regionu [*Historical mission of CBC. The place and role of cross-border cooperation in the newest history of the Carpathian region*]. Retrieved from : <http://www.connectinghistory.net/index.php/uk/narysy-novitnoi-istorii-tks/20-serhii-ustych>

9. Ustych, S. I. (2014) Metodologiya systemnogo doslidzhennya transkordonnyh protsesiv ta yiyi sotsialna implementatsiya [*Methodology of systematic study of cross-border processes and its social implementation*]. Uzhhorod.

10. Eastern Partnership Territorial Cooperation Support Programme. Retrieved from: <http://www.eaptc.eu/en/eaptc-program.html>

11. Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit, Prague (2009). Retrieved from: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/107589.pdf

12. Wider Europe – Neighbourhood (2003): A New Framework for Relations with Our Eastern and Southern Neighbours / Commission of the European Communities. Brussels. Retrieved from: http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/com03_104_en.pdf