

УДК 339.92

ВПЛИВ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА НА РОЗВИТОК ТРАНЗИТНОЇ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ РЕГІОНІВ (НА ПРИКЛАДІ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ)

Фреяк А.В.

Інститут міжнародних відносин Київського національного університету ім. Тараса Шевченка, Київ, Україна

E-mail: alyonaf31@rambler.ru

У статті проаналізовано стан транзитного потенціалу України та її Західного регіону, визначено основні проблеми, що перешкоджають ефективній реалізації транзитних функцій територій та запропоновано шляхи їх вирішення за рахунок використання переваг транскордонного співробітництва.

Ключові слова: транзитний потенціал, програми транскордонного співробітництва, прикордонна інфраструктура, транспортна система.

ВСТУП

Євроінтеграційні перспективи України та можливості розвитку транскордонного співробітництва на західних кордонах держави вимагають ефективного функціонування транспортної інфраструктури. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Для України як транзитної держави, в умовах посткризового етапу розвитку економіки та обмеженості державного фінансування програм соціально-економічного розвитку територій, особливого значення набувають фінансові можливості, що пропонуються ЄС в рамках програм транскордонного співробітництва. За умов ефективного використання можливостей транскордонної співпраці транзитний потенціал України може стати джерелом інвестиційних ресурсів та фактором економічного зростання, мультиплікативно впливаючи на основні галузі національної економіки.

Проблеми ефективного використання транзитного потенціалу України активно досліджується багатьма українськими дослідниками, ученими, фахівцями різних галузей науки й практики, серед яких: В. Засадко, С. Ільченко, А. Колесников, Н. Кушнір, О. Мініна, О. Хумаров, А. Яценко. Необхідно відзначити, що вивчення транзитних можливостей нашої країни вимагає більш ретельного наукового аналізу, зокрема щодо можливостей їх розширення шляхом використання переваг транскордонного співробітництва.

Метою статті є вивчення стану транспортно-комунікаційних систем західного регіону України та визначення ролі транскордонного співробітництва територій для ефективної реалізації транзитних функцій прикордонних областей країни.

ВИКЛАД ОСНОВНОЇ ЧАСТИНИ

1. Стан розвитку транзитного потенціалу в Україні

Передумовою європейської інтеграції України є її інтеграція у Транс'європейську транспортну мережу (ТЄМ-Т), що забезпечить підвищення

ефективності транспортних послуг, зростання обсягу їх експорту і більш повну реалізацію транзитного потенціалу. Транзитний потенціал України є одним із найпотужніших на євразійському просторі. Чотири з дев'яти транзитних коридорів, визначених Європейським союзом як складові Транс-Європейської транспортної мережі, проходять через територію України, що робить її потенційно важливою країною в транзиті імпорту для Європи та для інших частин світу [1].

Як зазначає Ільченко С. головним з факторів транзитності країни є її вигідне геополітичне розташування, яке оцінюється через тяжіння певної кількості інших держав та територій до перевезень через зазначену країну своїх зовнішньоторгівельних вантажів [2].

В дослідженнях Яценка А. визначено, що природні передумови в Україні є також сприятливими для підвищення коефіцієнта транспортного потенціалу України: рівнинний рельєф (95% території); легкопрохідні Карпатські гори, помірний клімат, сейсмічно пасивна геологічна структура, наявність судноплавних рік (Дніпро, низов'я Дунаю, Дністра й Південного Бугу) [3].

Незважаючи на наявність сприятливих передумов, міждержавний транзит через українську територію - це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою [4].

Наявність таких проблем, як: недостатність бюджетного фінансування транспортної галузі, високий рівень зносу основних фондів, застарілість технологій, складність перетину кордону та процедур митного оформлення, ненадійні логістичні послуги, відсутність складських приміщень, масова корупція та ряд інших негативних зовнішніх чинників спричиняють перетворення України на транзитного аутсайдера Європи.

Негайного вдосконалення потребують митна, правова, цінова політика держави, а подолання проблем, пов'язаних зі станом матеріально-технічної бази транспорту вимагає часу та додаткових капітальних вкладень.

Велику роль для реалізації транзитного потенціалу України відіграє західний регіон України, який межує з 6 європейськими країнами, 4 з яких є членами ЄС. Територією західних прикордонних областей проходить III міжнародний транспортний коридор: Берлін – Дрезден – Львів – Київ, який закінчується в Україні та V (п'ятий) міжнародний транспортний коридор: Трієст – Любляна – Будапешт – Чоп – Львів, який з'єднує західно- і східноєвропейські автодорожні, залізничні та річкові національні мережі й забезпечує інтерконтинентальні транзитні вантажні перевезення в напрямку Європа – Азія [5, 6].

Показники роботи транспортної системи західних регіонів України та проходження їх територією міжнародних транспортних коридорів доводять, що західна частина України є вузловим центром транспортних коридорів Євразійської мережі. Її вигідне геополітичне розташування відкриває можливості для залучення транзитних вантажопотоків, взаємовигідного економічного транскордонного співробітництва із сусідніми державами при транспортно-експедиційному обслуговуванні вантажів, розвитку змішаних (інтермодальних) перевезень [7].

2. Проблеми розвитку прикордонної інфраструктури в Україні

Окрім вигідного геополітичного розташування важлива роль у виконанні транзитних функцій держави належить рівню розвитку прикордонної

інфраструктури, ефективності роботи митних служб, пропускній спроможності пунктів пропуску.

Пряма взаємодія українських кордонів з автомобільною та залізничною Транс-Європейською Транспортною Мережею відбувається в наступних місцях:

- На кордоні з Угорщиною – Тиса (автошлях); Чоп/Батово (залізниця);
- На кордоні з Польщею –Краковець, Рава-Руська, Ягодин (автошлях); Ягодин, Мостиська II (залізниця);
- З Румунією –Д’якове, Порубне (автошлях); Д’якове, Вадул-Сірет (залізниця);
- Зі Словачією–Ужгород (автошлях); Чоп (залізниця).

За оцінками експертів щодо роботи прикордонних пунктів пропуску основними проблемами в місцях з’єднання України та ТЕМ-Т є [8]:

- Більша за середню кількість документів, необхідних для митного оформлення імпортованих або експортних товарів. В Україні вимагається на 40% більше документації на експорт і вдвічі більше паперів на імпортовані товари, ніж в середньому в країні-члені ОЕСР. Це напряду впливає на подовження терміну проведення митного оформлення, що в свою чергу призводить до збільшення транзакційних витрат на рух в Україні.
- Тривалий час проведення митного оформлення. На відміну від України, в більшості розвинених країн ЄС митне оформлення проводиться в режимі он-лайн без надання додаткових документів.
- Високі імпортні та експортні логістичні витрати як для імпортованих, так і для експортних контейнерних перевезень.

Результати дослідження у сфері транскордонної торгівлі наведено в таблиці 1.

Таблиця 1.

Результати дослідження у сфері транскордонної торгівлі [8, 11]

	Країни ОЕСР	Східна Європа та Центральна Азія	Україна
Кількість документів, необхідних для експорту	4,3	6,5	6
Тривалість експортних операцій (днів)	10,5	26,8	31
Вартість експорту (дол. США на контейнер)	1089,7	1581,8	1230
Кількість документів, необхідних для імпорту	4,9	7,8	10
Тривалість імпортованих операцій (днів)	11,0	28,4	36
Вартість імпорту (дол. США на контейнер)	1145,9	1773,5	1430

Через значний ефект «часу пік» ефективність роботи на великих автомобільних пунктах пропуску суттєво коливається. Це призводить до тривалих затримок, особливо під час великих свят та у вихідні дні. Не менш важливим є те, що на західних кордонах обробляються значні об'єми автомобільних вантажних перевезень до і з країн ЄС та СНД. Час проходження вантажів вимірюється скоріше днями, а не годинами [8].

Залізничні пункти пропуску через державний кордон менш проблемні щодо часу проходження та ефективності функціонування. Це пов'язано з тим, що перевезення великих об'ємів здійснюються однією партією і, відповідно, за однією декларацією, а також те, що більшість перевезень – це вантажі низької вартості, тому розмір належного мита також менший. Час митного оформлення на кордонах України становить приблизно 2-4 години, це вважається прийнятним, якщо врахувати можливу потребу в заміні колісних пар [8].

Через різну ширину колії в СНД та ЄС часто виникає необхідність перевантаження на західних прикордонних залізничних шляхах. Не дивлячись на те, що процес в напрямку єдиного залізничного коносамента повільно, але рухається вперед, документація по транспортуванню товарів залізницею між ЄС та СНД ще не є сумісною.

Головною «брамою» України в Центральну і Південну Європу, де здійснюються основні обсяги перевезень пасажирів і вантажів є м. Чоп, що знаходиться на кордоні з Угорською та Словацькою республіками. Середня пропускна здатність МПП Чоп – Захонь становить 3300 автомобілів на добу. Це високий показник з точки зору європейських вимог, проте цього не достатньо для забезпечення фактичних потреб – існуючий транспортний потік у 1,5–3 рази перевищує проектні можливості пунктів пропуску [9].

На україно-польському кордоні серед пунктів пропуску, що мають достатньо високий технічний і організаційний рівень за європейськими стандартами – Ягодин 1 (2100 автомобілів на добу), Устилуг (600 автомобілів/добу), Шегині (1500), Краковець (5000) та ін. [9]. Але не дивлячись на це, їх проектні можливості є значно меншими ніж фактичні пасажиро- і вантажопотоки. Наприклад, на МАПП «Ягодин» завантаженість пункту щодо легкових автомобілів – 102,6 %, автобусів 111,1 %, вантажних автомобілів 119,0 %; на МАПП «Устилуг» відповідні показники становлять – 116,6 % щодо легкових автомобілів і 733,3 % щодо автобусів; на МАПП «Смільниця» щодо перетину легкових автомобілів становить 560,8 %, МАПП «Рава-Руська» – 218,1 %, щодо вантажних автомобілів – 158,0 % [10].

Це свідчить про те, що пропускна спроможність не відповідає рівню розвитку економічних та культурних відносин України з європейськими країнами. Крім того, рівень технічного забезпечення пунктів пропуску, зокрема технічними та спеціальними засобами контролю, становить 39% від потреби (засобами для огляду транспортну, розвантажувальною технікою, засобами дистанційного контролю) [11].

Проблема недостатньої кількості пунктів пропуску, невідповідного рівня їх облаштування та низької пропускної спроможності послаблює конкурентні позиції нашої держави на ринку транзитних перевезень, створює переваги для сусідніх

країн і погіршує наші перспективи на майбутнє, оскільки процес формування транзитних потоків набуває ознак традиційності й консервативності.

3. Фінансування транспортної сфери в Україні

Для вирішення існуючих проблем та для здійснення транзитних функцій держави і покращення показників їх реалізації необхідно насамперед забезпечити належне фінансування галузі транспортування. Фінансова підтримка транспортного сектору в Україні забезпечується як на рівні держави так і за участю ЄС шляхом впровадження відповідних проектів і секторальних програм.

Упродовж 2006-2010 років розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем здійснювалося у відповідності до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки, яка впроваджувалась Урядом України упродовж вищезгаданого періоду.

Загальний обсяг фінансування Програми і цільових інвестиційних проектів з розвитку національної мережі транспортних коридорів встановлено на рівні 15838,3 млн. гривень, у тому числі з державного бюджету - 2293,3 млн., з яких 2214,7 млн. гривень - кошти спеціального фонду. Фінансування передбачено за рахунок коштів державного бюджету, інших джерел, зокрема кредитів вітчизняних та іноземних банків і міжнародних організацій, а також коштів, залучених на умовах концесії [12].

Реалізація транспортної стратегії, яку розпочато з 2010 року здійснюється на підставі Концепції сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту в рамках проектів технічної допомоги ЄС: Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні» та «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т».

На даному етапі завершено реалізацію проекту Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні», головною метою якого була передача українським спеціалістам передового досвіду Європейського Союзу у транспортній галузі. Фінансування проекту у розмірі близько 1 мільйона євро здійснювалося Європейським Союзом [13].

Своєрідним доповненням проектів Twinning є партнерський проект Уряду України та Європейського Союзу «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т». Співпраця включає координацію та законодавче забезпечення роботи для автомобільного, залізничного, авіаційного, морського та річкового транспорту та розвитку послуг мультимодального транспорту. На даний час Міністерством інфраструктури за участі експертів Проекту ТЕМ-Т розробляється Програма з розвитку всіх видів транспорту та дорожньої інфраструктури до 2015 року [14].

Фахівці Проекту ТЕМ-Т сприяли Міністерству інфраструктури України у розробці «Транспортної стратегії України на період до 2020 року», яка була затверджена розпорядженням Уряду України у жовтні 2010 р. Стратегія визнає, що добре налагоджена транспортна система є важливою для соціально-економічного

розвитку країни та підвищення конкурентоспроможності національної економіки [14].

Затвердження Транспортної стратегії України до 2020 року, участь у розробці якої брали експерти проекту, було базовою умовою запровадження Програми Секторальної Бюджетної Підтримки для цього сектору. Європейський союз здійснює Секторальну Бюджетну Підтримку в сфері транспорту України, яка є частиною Інструменту європейського сусідства і партнерства (ІЕСП), запровадженого у 2007 році, що передбачає загальну/секторальну підтримку (та інші інструменти допомоги) на додаток до технічної допомоги Україні як країні-учасниці Європейської політики сусідства (ЄПС). Відповідно до Угоди профінансування Програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України», яка була укладена між Європейським Союзом та Україною у 2010 році передбачається фінансовий внесок ЄС на загальну суму 65 млн. євро до спеціального фонду Державного бюджету України [15]. Надання фінансової допомоги заплановано впродовж чотирьох років за виконанням певних умов Урядом України. Всі умови отримання фінансів викладені у вищезгаданій угоді. Фінансові ресурси, отримані таким чином, становлять частину загальних ресурсів України, і відповідним чином використовуються згідно з національною системою управління фінансами країни [15].

4. Використання можливостей Європейських транскордонних ініціатив для розвитку транзитного потенціалу Західного регіону України

Географічне розташування та наближеність західних областей України до кордонів ЄС дозволяє скористатися фінансовими можливостями європейських фондів для розвитку транспортної сфери та прикордонної інфраструктури, що сприятиме посиленню транзитного потенціалу територій. Західні області України беруть участь у наступних програмах транскордонного співробітництва ENPI CBC: Польща - Україна - Білорусь; Угорщина - Словаччина - Україна - Румунія; Румунія - Молдова - Україна. В рамках кожної з програм передбачено підтримку проектів, спрямованих на підвищення якості та доступності соціально-економічної інфраструктури, зокрема, в сфері транспорту, логістичних систем, удосконалення транспортної інфраструктури перетину кордону та обладнання на прикордонних пунктах контролю.

На пріоритети, що включають підтримку вищезазначених проектів кожна з програм виділяє не менше 30% свого бюджету [Таблиця2].

Таблиця 2.

Розподіл коштів транскордонних програм¹

Програма ENPI СВС	Фонд ЄК млн.євро	Співфінан- сування, млн. євро	Відсотокспі вфінан- сування (у %)	Всього фонду, млн.євро
Польща-Україна-Білорусь Пріоритет 1. Підвищення конкурентоздатності прикордонної території	186, 2 55,9 (30%)	16,8 5,6	9% 10%	203,0 61,5
Угорщина-Румунія- Словакія-Україна Пріоритет 3. Підвищення ефективності кордонів	68, 6 20,6 (30%)	6 ,2 2,1	9% 10%	74,8 22,7
Румунія-Україна-Молдова Пріоритет 1. Формування конкурентоздатної економіки на прикордонній території	126,7 57,0 (45%)	11,4 5,7	9% 10%	138,1 62,7

¹ – складено автором на основі відповідних програмних документів транскордонногоспівробітництва.

Західні регіони України активно приймають участь у транскордонних ініціативах ЄС з 1996 року після впровадження на територію України програми TACIS СВС і вже набули позитивного досвіду щодо отримання фінансової підтримки транскордонних проектів. Так, в рамках фінансової допомоги Європейського Союзу TACIS СВС реалізовано проекти "Модернізація міжнародного автомобільного пункту пропуску "Ягодин-Дорогуськ" (5,41 млн.дол.США, 2000-2002 роки) та "Прикордонний менеджмент" (2,75 млн.євро, 2005-2007 роки). Їх ключові компоненти – спорудження другого мосту через річку Західний Буг, під'їзної дороги до нього, а також розбудова та модернізація об'єктів режимної зони цього міжнародного автомобільного пункту пропуску [16].

За рахунок міжнародної програми „TACIS” було виділено 2,9 млн. євро на реконструкцію автотранспортного мостового переходу Чоп – Загонь, завершено реконструкцію міжнародного пункту пропуску „Тиса”, результатом якої є його оснащення комп'ютерною мережею, сучасними засобами технічного контролю. На даний час митниця спроможна щодоби пропускати в обох напрямках до 5 тис. легкових машин, 80 автобусів та 500 вантажнихавтомобілів, щовдвічібільшепротипоказників 2008 р. [17]. Важливо, щоці заходи здійснюються

без збільшення чисельності працюючих, із поліпшенням і прискоренням оформлення всіх необхідних документів.

В рамках Програми Добросусідства Угорщина-Словаччина-Україна 2004-2006 Закарпатською областю було реалізовано проект «Транскордонні можливості розвитку транспортної логістики», основною метою якого передбачено розвиток транспортної інфраструктури у прикордонні. Бюджет проекту становив 596,7 тис. євро., 90% з яких профінансовано ЄС [18].

Окрім підготовки аналітичного звіту щодо завантаженості та пропускну здатності існуючих КПП на українсько-угорському кордоні, в рамках проекту також було виконано ремонт ділянок доріг та мостового переходу поблизу діючих пунктів пропуску через кордон, а саме:

- відновлення дорожнього полотна мосту на трасі державного значення (Вилок-Дякове);
- ремонт асфальтового та бетонного покриття на під'їзді до КПП «Косино» протяжністю 2 кілометри;
- ремонт асфальтового та бетонного покриття на під'їзді до КПП «Дзвінкове» протяжністю 3 кілометри.

Важливим компонентом проекту були заходи по обміну теоретичним і практичним досвідом роботи з управління дорогами між українськими та угорськими партнерами. Реалізація проекту сприяла зміцненню розвитку інфраструктури діючих важливих транспортних магістралей регіонального значення відповідно до сучасних вимог та європейських стандартів.

За результатами конкурсного відбору діючої програми ENPICBC2007-2013 «Угорщина - Словаччина - Україна – Румунія» підписано контракти на реалізацію ще двох проектів у сфері розвитку прикордонної та транспортної інфраструктури. Одним з них є транскордонний проект «Розробка документів для створення транскордонного логістично-індустріального парку «Берег-Карпати», бенефіціаром якого є Закарпатська обласна рада.

Загальний бюджет для реалізації проекту становить 378,2 тис. євро, з них 340,3 тис. євро - кошти, виділені ЄС [19]. Метою проекту є підготовка необхідної документації для створення на українсько-угорському кордоні індустріального парку з елементами логістики, як міжнародну промислову, економічно-торгову, транспортно-логістичну зону зі складськими територіями біля шенгенського кордону.

Окрім стандартних проектів програмами транскордонного співробітництва фінансуються і великомасштабні інвестиційні проекти (LargeScaleProjects). Мета цього типу проектів полягає у фінансуванні інфраструктурних проектів, які мають стратегічне значення для розвитку транскордонної зони. Спільною операційною програмою «Румунія-Україна-Республіка Молдова» ENPI/CBC 2007-2013 остаточно затверджено та передано для затвердження Європейській комісії проектну пропозицію від Чернівецької області: «Облаштування міжнародних автомобільних пунктів перетину кордонів «Красноільськ», «Дяківці» (загальний бюджет проекту – 3,5 млн. євро) [20].

ВИСНОВКИ

Транзитний потенціал України має високу перспективність та цінність, його ефективна реалізація дасть змогу не тільки додатково одержати значні фінансові ресурси, але і зайняти достойне місце серед провідних країн-транзитерів, використати переваги свого сприятливого геополітичного та геоеконімічногорозташування.

Серед основних факторів, що стримує транзитний потік через українські кордони є потенційний ризикзатримок на кордоні, що зумовлений низьким рівнем розвитку прикордонної інфраструктури, недостатньою пропускнуою здатністю пунктів перетину кордону, тривалим часом митного оформлення вантажів.

Участь західних регіонів України у європейських транскордонних ініціативах сприяє вирішенню існуючих проблем у сфері транспорту та прикордонної інфраструктури та розширює перспективи збільшення транзитних потоків через українські західні кордони.

В контексті посилення транзитної спеціалізації Західного регіону на сучасному етапі розвитку транскордонного співробітництва України з країнами ЄС першочерговою важливості набувають проекти, що сприяють:

- збільшенню пропускнуої спроможності діючих пунктів перетину кордону, покращенню їх технічної оснащеності;
- розвитку транспортних комунікацій;
- модернізації прикордонної інфраструктури,
- активізації інвестиційної політики в будівництві дорожньої інфраструктури прикордонних регіонів.

Отже, з метою залучення фінансових ресурсів для реалізації транскордонних проектів та їх ефективного впровадження необхідно:

- Надати місцевим органам влади право самостійно відбирати на конкурсній основі пріоритетні транскордонні проекти та співфінансувати їх за рахунок коштів, передбачених відповідними статтями місцевого і державного бюджетів. Це забезпечить належну організаційно-фінансову підтримку учасників транскордонних проектів, які реалізуються в межах програм транскордонного співробітництва.

- Сприяти українським бенефіціарам транскордонних програм ЄС у отриманні пільгових цільових кредитів (з низькою відсотковою ставкою), що забезпечить можливість співфінансувати обов'язкові 10 % бюджету проекту.

- Збільшити статті витрат бюджетів всіх рівнів для забезпечення належних обсягів співфінансування участі у проектах транскордонного співробітництва.

Список літератури:

1. Співпраця Євросоюзу та України в галузі транспорту. Новини співпраці є ЄС [Електронний ресурс]: Бюлетень Представництва Європейської Комісії в Україні: Проект інформаційної та PR-підтримки діяльності ЄС в Україні. –2008. – №5. – Режим доступу: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/eucooperationnews/05_eucooperationnews_uk.pdf. – Назва з екрану.

2. Ільченко С.В. Сучасні тенденції розвитку транзитного потенціалу України [Текст/ С.В. Ільченко // Економічні інновації. Збірник наукових праць. ІПРЕЕІ НАН України. – Одеса, 2011. – Вип. 42. – С. 70 – 75.
3. Яценко А.А. Україно-російське транскордонне співробітництво як провідний фактор реалізації транзитного потенціалу України [Текст]/ А.А. Яценко // Економічні науки.Збірник наукових праць. Серія «Економічна теорія та економічна історія».ЛНТУ. – Луцьк, 2009. – Вип. 6 (23). – Ч.2. – С.1-11.
4. Колесников А. Перспективи для транзита [Текст] / А. Колесников // ПортыУкраины. – 2007. – №5. - С.17-19.
5. Засадко В. Чинники розвитку транскордонного співробітництва регіону [Електронний ресурс]: Регіональний філіал НІСД у м. Львові. – Режим доступу: <http://old.niss.gov.ua/Monitor/November09/12.htm>. – Назва з екрану.
6. Кушнір Н.О. Співробітництво Закарпатської області в системі Карпатського євро регіону та європейської інтеграції [Текст] / Н. Кушнір // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – Луцьк, 2009. – С.126-129.
7. Засадко В. Щодо інструментів створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі / В. Засадко [Електронний ресурс]: Регіональний філіал НІСД у м.Львові. – Режим доступу: http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/schodo-instrumentiv_zasadko_af8a9.pdf. – Назва з екрану.
8. Міжгалузеві та прикордонні питання. Заключний звіт 7.3. РК.7. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТСМ-Т [Електронний ресурс]: Програма Європейського союзу для України. – 2010. – Режим доступу: http://www.ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.3_border_issues_report_ukr.pdf. – Назва з екрану.
9. Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу [Текст] / О.А. Хумаров // Стратег. пріоритети. – 2009. – № 2(11). – С.152–158.
10. Мініна О.В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі [Текст] / О.В.Мініна // Економіка. – Чернігів, 2010. – С.155-166.
11. Консультації щодо удосконалення системи пропуску осіб та транспортних засобів через державний кордон. Зелена книга : інформ. вид. – К. : Центр сприянняінститут. розвитку держ. Служби. – 2008. – 31 с.
12. Постанова КМУ від 12 квітня 2006 р. N 496 Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006 - 2010 роки [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF>.
13. Україна досягла значних результатів у адаптації транспортних норм до європейських. Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=243917314. – Назва з екрану.
14. Білий Я. Програма секторальної бюджетної підтримки [Електронний ресурс]: Програма Європейського союзу для України. – 2011. – Режим доступу: <http://ten-t.org.ua/ua/news/detail/52.htm>. – Назва з екрану.
15. Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТСМ-Т. Описання проекту [Електронний ресурс]: Програма Європейського союзу для України. – Режим доступу: <http://ten-t.org.ua/ua/57.htm>. – Назва з екрану.
16. Транс кордонне об'єднання "Євро регіон "Буг" [Електронний ресурс]: сайт Волинської обласної державної адміністрації. – Режим доступу:http://www.voladm.gov.ua/index.php?option=com_k2&view=item&id=429:%D1%94%D0%B2%D1%80%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B3%D1%96%D0%BE%D0%BD-%D0%B1%D1%83%D0%B3. – Назва з екрану.
17. Бегерусь М.О. Про роботу Закарпатської облдержадміністрації з питань європейської інтеграції та транс кордонного співробітництва [Електронний ресурс]. – 2011. – Режим доступу: <http://kds.org.ua/blog/pro-robotu-zakarpatskoi-oblderzhadministratsii-z-pitan-evropejskoi-integratsii-ta-transkordonno>. – Назва з екрану.
18. Транс кордонні можливості розвитку транспортної логістики [Електронний ресурс]: Центр українсько-угорського регіонального розвитку. – Ужгород, 2011. – Режим

доступу: <http://umti.org/projects/transkordonni-mozhlyvosti-rozvytku-transportnoji-lohistryky-prohrama-susidstva-uhorschyna-slovachchyna-ukrajina-2004-2006>. – Назва з екрану.

19. Індустріальний парк з елементами логістики «Берег-Карпати» [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://bereg-karpaty.com/ua/partners.html>. – Назва з екрану.
20. Інформаційно-аналітична довідка щодо розвитку міжрегіонального та транскордонного співробітництва Чернівецької області у 2011 році. // Поточний архів управління зовнішніх зносин та зовнішньоекономічної діяльності Чернівецької обласної державної адміністрації.

Фреяк А.В. Влияние трансграничного сотрудничества на развитие транзитной специализации приграничных регионов (на примере Западного региона Украины). / А.В.Фреяк // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2012 – Т. 25 (64), №.1 – С. 194-204.

В статье автором проанализировано состояние транзитного потенциала Украины и ее Западного региона, определены основные проблемы, которые препятствуют эффективной реализации транзитных функций территорий и предложено пути их решения за счет использования преимуществ трансграничного сотрудничества.

Ключевые слова: транзитный потенциал, программы трансграничного сотрудничества, приграничная инфраструктура, транспортная система.

Freyak A.V. Impact of cross-border cooperation on the development of transit specialization of border regions (on the base of Western region) / A.V. Freyak // Scientific Notes of Taurida National V.I. Vernadsky University. – Series: Economic and management. Sciences. – 2012 – Vol. 25 (64), № 1. – P. 194-204.

In the article the author analyzes the state of transit potential of Ukraine and its Western region, describes themain problems, that hinder the effective realization of transit functions and proposes the ways of their solution with the help of cross-border cooperation advantages.

Key words: transit potential, cross-border cooperation programs, border infrastructure, transport system.

Статья поступила в редакцию 16. 05. 2012 г