

Ерфан Єва Алоїсівна,

к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин,

Король Марина Юрївна,

магістр з міжнародних економічних відносин,

Ужгородський національний університет

## СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ ЄС

Актуальність теми дослідження обумовлена прагненням України стати повноправним членом Європейського Союзу. Процес входження України у європейський інтеграційний простір потребує координації зусиль з розвитку співпраці з країнами ЄС і в першу чергу – сусідами України. Оскільки розвиток прикордонного регіону перебуває у прямій залежності від стану його інфраструктури, важливим є визначенням особливостей розвитку прикордонної інфраструктури України в контексті розширення ЄС. Метою статті є вивчення сучасного стану прикордонної інфраструктури України, з'ясування проблем її розвитку, визначення шляхів вдосконалення та подальшого розвитку в умовах розширення Європейського Союзу. На основі використання методу системного аналізу проведено аналіз прикордонної діяльності України, методу порівняння встановлено відмінності між станом прикордонної інфраструктури в Україні та ЄС, методу прогнозування визначено шляхи вдосконалення інфраструктури в Україні. Визначено важливість розвитку та функціонування прикордонної та митної інфраструктури західного регіону України. Специфіка розвитку прикордонних територій зумовлюється їхньою транзитною здатністю, що вимагає особливих підходів до розбудови інфраструктурних елементів. передусім, збільшення пропускної здатності прикордонної інфраструктури, комунікацій, можливості обслуговування значно більших потоків товарів, вантажів, людей. Без розвинутої митної інфраструктури неможливе здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, протидія контрабанді, створення сприятливих умов для прискорення товарообігу. Виявлено проблеми діяльності прикордонної інфраструктури (недостатньої кількості пунктів пропуску, невідповідного рівня їх облаштування та низької пропускної спроможності), що послаблює конкурентні позиції нашої держави на ринку транзитних перевезень. Для вирішення існуючих проблем та для здійснення транзитних функцій держави і покращення показників їх реалізації необхідно насамперед забезпечити належне фінансування галузі транспортування. Важливим для підвищення ефективності реалізації державної політики у сфері безпеки державного кордону є запровадження інтегрованого управління кордонами. Підвищення ефективності використання виробничого і соціального елементів інфраструктури прикордонних територій сприятиме прискореному проходженню експортних та імпортованих товарів через прикордонну територію. Транзитний потенціал України має високу перспективність та цінність, його ефективна реалізація дасть змогу додатково одержати значні фінансові ресурси, зайняти достойне місце серед провідних країн-транзитерів, використати переваги свого геополітичного та гео економічного розташування. Наукова новизна дослідження полягає у визначенні реальної оцінки стану прикордонної інфраструктури України в умовах розширення ЄС. Розроблено науково-методичні рекомендації, спрямовані на визначення чинників покращення розвитку прикордонної інфраструктури. Практична значущість полягає у можливості використання результатів дослідження для аналізу прикордонного співробітництва, а також в розробці рекомендацій щодо удосконалення прикордонної інфраструктури між Україною та Євросоюзом.

**Ключові слова:** інтеграція, прикордонне співробітництво, прикордонний регіон, прикордонна інфраструктура, митна інфраструктура, транспортна система, транзитний потенціал.

### ВСТУП

**Постановка проблеми.** Із здобуттям незалежності Україна обрала стратегічний курс на інтеграцію до ЄС, що потребує координації зусиль з розвитку співпраці з країнами ЄС і в першу чергу – сусідами України. Цей напрям став визначальним чинником суспільно-політичних перетворень у державі. При цьому важливу роль відіграє прикордонне співробітництво для прикордонних територій України, які стали об'єктом регіональної політики ЄС.

Основою прикордонного співробітництва є процес створення зв'язків і договірних відносин у прикордонних територіях із метою пошуку рішень для спільних та ідентичних проблем.

Прикордонне співробітництво можна визначити

як комплекс форм та інструментів взаємодії між партнерами, які здійснюють кооперацію у сферах промисловості, сільського господарства, транспорту та комунікацій, рекреації та охорони навколишнього середовища, ведуть торгівлю, виступають інвесторами та реципієнтами капіталів, а також реалізують інші форми взаємовигідного соціально-економічного партнерства на географічно близьких територіях.

Завданням прикордонної співпраці є політичне прискорення європейської інтеграції. Для населення, що проживає на прикордонних територіях, важливою є економічна співпраця, яка сприяє їх професійній діяльності, прискорює розвиток регіону, у якому вони живуть.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Тематиці прикордонного співробітництва 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. Дослідженням проблем розвитку транскордонного та прикордонного співробітництва в останні роки присвячені роботи таких українських науковців, як П. Беленький, М. І. Долішній, Н. П. Луцишин, А. Мельникова, В. П. Мікловда, М. А. Лендел, Є. Б. Кіш, В. В. Сухенко, Ю. Г. Губан, О. В. Погрибенник, П. І. Шилепницький та інші. Однак, у зв'язку з розширенням Європейського Союзу відбулися зміни у співпраці прикордонних регіонів України. Тому дана тема не є достатньо вивченою, та представляє інтерес для системного вивчення на прикладі прикордонної інфраструктури.

**Мета статті (постановка завдання).** Мета статті – на основі вивчення сучасного стану прикордонної інфраструктури України, а також впливу розширення ЄС на її розвиток, з'ясувати проблеми розвитку прикордонної інфраструктури України, визначити шляхи її вдосконалення та подальший розвиток в умовах розширення Європейського Союзу.

## РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Прикордонне співробітництво доповнює та динамізує основні форми співробітництва між країнами, з акцентом на максимально широкому залученні його місцевих потенціалів, виступає специфічною формою реалізації міжнародного поділу праці в масштабах регіонів двох або більшої кількості країн. На прикордонних територіях, з метою стимулювання взаємодії, може створюватися прикордонна та виробнича інфраструктура, відбуватися спільне використання ресурсної бази, проводиться робота з розвитку мережі рекреації та реалізації природоохоронних проектів. У цій формі співробітництва часто відображаються історичні контакти, які мали місце в минулому господарської діяльності, національні та інші фактори, які сприяють прикордонній взаємодії [1].

Поняття інфраструктури досить широке. До інфраструктури відносять сукупність галузей, організацій та підприємств, що входять в ці галузі, діяльність яких носить спрямований характер. Всі вони покликані створювати умови для ефективного функціонування виробництва або товарообігу, а також нормальної життєдіяльності людей. В інфраструктуру включають дороги, транспорт, зв'язок, складське господарство, водопостачання, зовнішнє енергопостачання, спортивні споруди, обслуговуючі підприємства, озеленення, охорону здоров'я, науку, освіту.

Специфіка розвитку прикордонних територій зумовлюється їхньою транзитною здатністю, що вимагає особливих підходів до розбудови інфраструктурних елементів, передусім, збільшення

пропускної здатності прикордонної інфраструктури, комунікацій, можливості обслуговування значно більших потоків товарів, вантажів, людей. За будь-яких умов розвиток прикордонної інфраструктури надає нового імпульсу розвитку цих територій, сприяє залученню іноземних інвестицій та створенню транспортних коридорів.

Розвиток прикордонного регіону перебуває у прямій залежності від стану його інфраструктури – сукупності підсистем, служб, підприємств, допоміжних ланок і установ, які опосередковують, прискорюють та полегшують функціонування й розвиток прикордонної території. Прикордонна інфраструктура - це система каналів зв'язку, через які переміщуються матеріальні, людські й фінансові ресурси, відбувається їхній розподіл в економіці прикордоння.

Будова прикордонної інфраструктури дуже складна. Існує багато класифікацій інфраструктури регіону, зокрема прикордонної (табл. 1).

Оскільки із набуттям Україною незалежності переважна більшість областей стали прикордонними, то доцільним стало розроблення політики регіонального розвитку, скерованої на активізацію внутрішніх джерел економічного розвитку регіонів з урахуванням їх прикордонного статусу. Постало питання необхідності докорінного реформування міждержавних відносин, невід'ємною складовою яких виступає прикордонне співробітництво.

Завдяки вигідному геополітичному положенню Україна має великі потенційні можливості, спрямовані на розвиток дво- та багатосторонніх відносин з країнами Центрально-Східної Європи, оскільки 19 з 25 регіонів держави є прикордонними, а зовнішній кордон – найдовшим серед європейських країн. Підтримка співпраці з регіонами постає інструментом соціально-економічного розвитку регіонів і пом'якшення територіальних диспропорцій [3].

Основні напрями співпраці з країнами ЦСЄ – поєднання зусиль в економічній сфері, розбудові соціальної, інформаційної та виробничої інфраструктури, будівництво і модернізація інфраструктури кордону, розвиток транспортної мережі, наукової та культурної співпраці, охорона навколишнього природного середовища, обмін досвідом між відповідними органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування, взаємна допомога в ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, боротьба зі злочинністю та нелегальною міграцією.

Після розширення Європейського Союзу (ЄС) прикордонні регіони України (в першу чергу її шість областей – Волинська, Львівська, Закарпатська, Івано-Франківська, Чернівецька та Одеська області) стали об'єктами регіональної політики цього об'єднання. Це створило додаткові можливості для прикордонних територій ефективно використовувати потенціал свого розвитку, для виходу на європейські ринки товарів та послуг шляхом поглибленої взаємодії через механізми транскордонного співробітництва та адаптації європейського законодавства у сфері регіональної політики тощо.

Складові частини прикордонної інфраструктури [2]

<b>Товарна</b>	Система оптової та роздрібної торгівлі	Прикордонні торгові комплекси; ексклюзивні бутіки
<b>Природна (екологічна)</b>	Товарні біржі	Прикордонні екологічні та природні моніторингові системи
<b>Трудова</b>	Служба зайнятості; контори працевлаштування і центри зайнятості	Пункти тимчасового тримання нелегальних мігрантів; емігрантські притулки
<b>Фінансово-економічна</b>	Банки та інші фінансово-кредитні установи і посередники; фондові й валютні біржі	Обмінники
<b>Інформаційно-обслуговуюча</b>	Інформаційно-консультативні фірми; маркетингові, аудиторські, податкові установи; підприємницькі асоціації; рекламні та лізингові агенції	Митний та юридичний консалтинг; приміщення страхових агентів та медпунктів
<b>Науково-дослідна</b>	Інституції з вивчення ринкових проблем регіону; статистичні установи	Спеціальні навчальні заклади; інформаційно-аналітичні центри
<b>Державно-регуляторна</b>	Бюро єврорегіонів та міжнародні організації; законодавче забезпечення розвитку регіонів; системи ліцензування та оподаткування; судові та арбітражні суди	Митна законодавча система; контрольно-регламентуючі інститути
<b>Транспортно-комунікаційна</b>	Шляхи сполучення транспортних заходів; комп'ютерна мережа транспортного сполучення	Вантажні пасажирські термінали; мережа митних та прикордонних закладів; комплекси із перевалки та зберігання товарів
<b>Соціально-культурна (сервісна)</b>	Фонди профспілок та інших громадських організацій	Готелі та ресторани
<b>Організаційно-технічна</b>	Державні інспекції	Пункти пропуску через державний кордон ( підрозділи митного контролю та митного оформлення); служби прикордонного, санітарного, фітосанітарного, радіологічного, ветеринарного, екологічного контролю; правоохоронні органи

Всесвітній економічний форум щорічно розробляє індекс глобальної конкурентоспроможності, до складу якого входить оцінка якості інфраструктури. Динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної

конкурентоспроможності) ілюструє досягнення позитивних результатів у вдосконаленні транспортних, телекомунікаційних мереж, хоча рівень цього показника досить низький (рис.1).

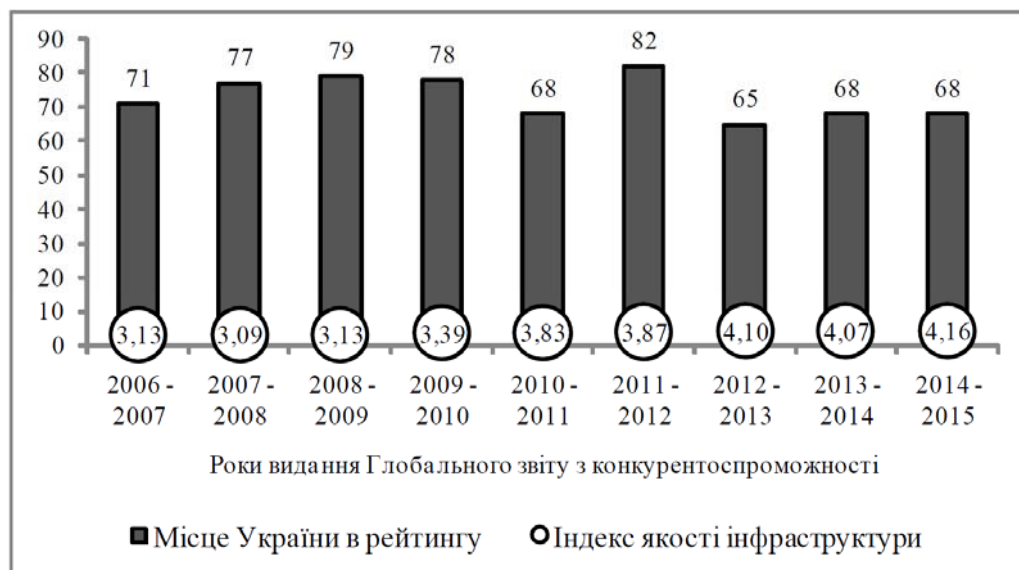


Рис. 1. Динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної конкурентоспроможності), 2006-2015 рр.[4]

Зважаючи на складне безпекове середовище довкола України та підписання Угоди про асоціацію з Євросоюзом, важливого значення набуває як прикордонна, так і митна інфраструктура.

Без розвинутої митної інфраструктури неможливе здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, протидія контрабанді, створення сприятливих умов для прискорення товарообігу, і взагалі покращення обслуговування на митниці. На сьогодні до складу митної інфраструктури входять 26 митниць, 161 митний пост, 158 пунктів пропуску, а також 242 місця прибуття (рис. 2). Діючими є 131 міжнародний пункт пропуску, з яких 32 – це пункти

пропуску з ЄС, з яких 4 – пункти пропуску зі спільним контролем [5].

Інтегроване управління кордонами є важливим з точки зору підвищення ефективності реалізації державної політики у сфері безпеки державного кордону та запровадження європейських стандартів управління кордонами. Це нова форма технічного співробітництва між органами влади України та іншими країнами. Завдяки безпосередній співпраці на кордоні українські митники зможуть на власні очі побачити, як працюють закордонні служби, зможуть перейняти їхній досвід [5].



Рис. 2. Митна інфраструктура [5]

Інтегроване управління кордонами передбачає спільне патрулювання державного кордону, впровадження спільних механізмів з питань обміну інформацією та аналізу ризиків, розвиток співпраці оперативних органів, розширення мережі та функцій контактних пунктів, а також організацію спільного несення служби на морських та річкових ділянках. Водночас, одне з головних завдань, вирішення якого повинна сприяти реалізація цієї ініціативи, – це забезпечити гнучке реагування на сучасні виклики у сфері прикордонної безпеки та подолати корупцію на пунктах пропуску.

За 4 місяці 2016 року митницями ДФС складено 7093 протоколів про порушення митних правил на суму майже 637 млн. грн. Попереджено 767 випадків незаконного переміщення тютюнових виробів загальною вартістю майже 5 млн. грн. За результатами розгляду справ митницями та судами накладено штрафів та конфісковано товарів на загальну суму 555 млн. грн., що майже вдвічі більше, ніж за 4 місяці 2015 року. Боротьба з контрабандою, незаконним переміщенням через кордон заборонених товарів та іншими правопорушеннями вимагає професійного підходу та відповідної інфраструктури.

З метою визначення основних засад і напрямів державної політики у сфері інтегрованого управління кордонами розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 1149-р схвалено Концепцію інтегрованого управління кордонами. Вона

прийнята у зв'язку з появою нових видів загроз, зокрема агресивних дій Російської Федерації в окремих регіонах Донецької, Луганської областей, тимчасової окупації нею території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя, а також загострення міграційної кризи в державах – членах ЄС, що межують з Україною.

Вдалим прикладом реалізації державної політики, спрямованої на збільшення фінансування дорожньої галузі є «Митний експеримент», запроваджений Урядом країни у вересні 2015 року. Він дозволив протягом 2015-2016 років, отримати місцевим бюджетам додаткових 2,8 млрд. гривень для ремонту дорожньої інфраструктури. З них майже 1,5 млрд. гривень вже спрямовано на ремонтно-будівельні роботи (табл. 2).

«Митний експеримент» 2017 року буде поширено на всі області країни, що дозволить отримати додаткове фінансування для реконструкції та ремонту автодорожньої інфраструктури країни і, як результат, забезпечити нову якість доріг та безпеку автомобільного руху [6]. Найбільш оптимістично експерти оцінюють розвиток транскордонного співробітництва прикордонних областей, які формують українсько-словацький та українсько-угорський транскордонні регіони.

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

місяцях:

– на кордоні з Угорщиною – Тиса (автошлях); Чоп/Батьово (залізниця);  
– на кордоні з Польщею – Краковець, Рава-Руська, Ягодин (автошлях); Ягодин, Мостиська II (залізниця);

– на кордоні з Румунією – Д’якове, Порубне (автошлях); Д’якове, Вадул-Сірет (залізниця);  
– на кордоні з Словачею – Ужгород (автошлях); Чоп (залізниця).

Таблиця 2

**Реалізація Митного експерименту у 2015-2016 рр. [7]**

Назва області	Надійшло коштів всього, млн. грн.	Спрямовано на ремонтно-будівельні роботи, млн. грн.	Надійшло коштів всього, млн. грн.	Спрямовано на ремонтно-будівельні роботи, млн. грн.	Надійшло коштів всього, млн. грн.	Спрямовано на ремонтно-будівельні роботи, млн. грн.
	Разом	Разом	2015 рік	2015 рік	2016 рік	2016 рік
Волинська	219,9	219,9	104,2	0,3	115,7	29,7
Львівська	1182,7	1029,0	312,3	290,7	870,4	738,3
Одеська	368,5	87,2	0,0	0,0	358,5	87,2
Чернівецька	446,0	146,8	129,9	26,4	316,1	120,5
м. Київ	597,3				597,3	
Разом	2814,3	1482,9	546,4	317,3	2267,9	1165,6

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 обсяги автомобільних вантажних перевезень до і з країн ЄС та СНД. Час проходження вантажів вимірюється скоріше днями, а не годинами [8].

Менш проблемними є залізничні пункти пропуску через державний кордон 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 Україні та ЄС часто виникає необхідність перевантаження на західних прикордонних залізничних шляхах. Не дивлячись на те, що процес в напрямку єдиного залізничного коносаменту 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 республікою. Середня пропускна здатність МПП Чоп-Захонь становить 3000-5000 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 [8].

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.

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.

Фахівці Проекту ТСМ-Т сприяли Міністерству інфраструктури України у розробці «Транспортної стратегії України на період до 2020 року», яка була затверджена розпорядженням Уряду України у жовтні 2010 року. Стратегія визнає, що добре налагоджена транспортна система є важливою для соціально-економічного розвитку країни та підвищення конкурентоспроможності національної економіки [9]. Затвердження Транспортної стратегії України до 2020 року було базовою умовою запровадження Програми Секторальної Бюджетної Підтримки для цього сектору.

**ВИСНОВКИ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ**

Географічне розташування та наближеність західних областей України до кордонів ЄС дозволяє скористатися фінансовими можливостями європейських фондів та грантів для розвитку прикордонної інфраструктури, що сприятиме посиленню транзитного потенціалу територій.

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 гео економічного розташування.

В контексті посилення транзитної спеціалізації

Західного регіону на сучасному етапі розвитку транскордонного та прикордонного співробітництва України з країнами ЄС першочергової важливості набувають проекти, що сприяють:

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

Необхідно підвищити ефективність використання виробничого й соціального елементів інфраструктури прикордонних територій, що сприятиме прискореному проходженню експортних та імпорتنих товарів через прикордонну територію, включаючи облаштуваність пунктів пропуску через державний кордон України, складів, терміналів, розвитку транспортної інфраструктури, облаштуваності й розвитку прикордонної інфраструктури в цілому.

Також бажано створити відповідні умови для інтеграції систем попередження й ліквідації надзвичайних ситуацій на прикордонних територіях уповноваженими органами України, що забезпечить національні інтереси й національну безпеку на прикордонних територіях, у тому числі у сфері боротьби з тероризмом, незаконним обігом зброї, наркотичних засобів і психотропних речовин, іншими правопорушеннями.

Отже, розвиток прикордонної інфраструктури стає однією з важливих сфер соціально-економічного розвитку країни. У цілому покращення інфраструктури, по-перше, стимулює повноцінний економічний розвиток прилеглих до кордону регіонів, створення на базі місцевих ресурсів виробництв експортної орієнтації, включення їх в економічні міжнародні зв'язки, що динамічно розвиваються. По-друге, створює атмосферу доброзичливості, взаємної зацікавленості в діловому повсякденному співробітництві прикордонних територій, що є гарантією спокою й безпеки на кордоні й у прикордонних регіонах і, відповідно, в суміжних країнах.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Що таке інфраструктура, види інфраструктури, поняття про IT-інфраструктурі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://faqukr.ru/novini-ta-suspilstvo/60530-shho-take-infrastruktura-vidi-infrastrukturi.html>.
2. Особливості розвитку інфраструктури в прикордонних областях та шляхи її вдосконалення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/old\\_jrn/natural/Nvnu/misnarod\\_vidnos/2009\\_3/R2/Milashovska.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/natural/Nvnu/misnarod_vidnos/2009_3/R2/Milashovska.pdf).
3. Україна-ЄС: реалії та перспективи співпраці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.chemrda.gov.ua/p1167.htm>.
4. Practical Guide to Cross-border Cooperation / Third Edition 2015 / Phare / AEBR / EC. – P. 216.
5. Роман Насіров: як виглядає митна інфраструктура України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/zmi/248555.html>.
6. «Митний експеримент»: скільки дісталось Волині [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://konkurent.in.ua/news/volin/10998/mitnij-eksperiment-skilki-distalosya-volini-.html>.
7. «Митний експеримент» дозволив зібрати за 2 роки для ремонту доріг додаткових 2,8 млрд. грн. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://ukravtodor.gov.ua/press/news/mytnyi\\_eksperiment\\_dozvoliv\\_zibraty\\_za\\_dva\\_roky\\_dlja\\_remontu\\_dorih\\_dodatkov\\_ykh\\_2\\_8\\_mlr\\_d\\_hryven.html](http://ukravtodor.gov.ua/press/news/mytnyi_eksperiment_dozvoliv_zibraty_za_dva_roky_dlja_remontu_dorih_dodatkov_ykh_2_8_mlr_d_hryven.html).
8. Захонь – Чоп (Тиса) – пункт пропуску автомобільного сообщения [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukr-customs.com/entrypoints/zakhon-chop-tisa>.
9. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року // Офіційний вісник України. - 2014, № 70, стор. 23, стаття 1966, код акту 73740/2014.

**Ерфан Ева Алоисовна, Король Марина Юрьевна**

#### **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ПОГРАНИЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ СО СТРАНАМИ ЕС**

*Актуальность темы исследования обусловлена стремлением Украины стать полноправным членом Европейского Союза. Процесс вхождения Украины в европейское интеграционное пространство нуждается в координации усилий из развития сотрудничества со странами ЕС и в первую очередь – соседями Украины. Поскольку развитие пограничного региона находится в прямой зависимости от состояния его инфраструктуры, важным является определением особенностей развития пограничной инфраструктуры Украины в контексте расширения ЕС. Целью статьи является изучение современного состояния пограничной инфраструктуры Украины, выяснения проблем ее развития, определения путей совершенствования, и последующего развитие в условиях расширения Европейского Союза. На основе использования метода системного анализа проведен анализ пограничной деятельности Украины, метода сравнения, установлено отличие между состоянием пограничной инфраструктуры в Украине и ЕС, методу прогнозирования определенно пути совершенствования инфраструктуры в Украине. Определенно важность развития и функционирования пограничной и таможенной инфраструктуры западного региона Украины. Специфика развития пограничных территорий предопределяется их транзитной способностью, которая требует особенных подходов к перестройке инфраструктурных элементов. прежде всего, увеличение пропускной способности пограничной инфраструктуры, коммуникаций,*

возможности обслуживания значительно больше потоков товаров, грузов, людей. Без развитой таможенной инфраструктуры невозможное осуществление таможенного контроля и таможенного оформления товаров, противодействие контрабанде, создание благоприятных условий, для ускорения товарооборота. Обнаружено проблема деятельности пограничной инфраструктуры (недостаточного количества пунктов пропуска, несоответственно уровня их обустройства и низкой пропускной способности), которая ослабляет конкурентные позиции нашего государства на рынке транзитных перевозок. Для решения существующих проблем и для осуществления транзитных функций государства и улучшение показателей их реализации необходимо в первую очередь обеспечить надлежащее финансирование отрасли транспортировки. Важным для повышения эффективности реализации государственной политики в сфере безопасности государственной границы есть внедрение интегрированного управления границами. Повышение эффективности использования производственного и социального элементов инфраструктуры пограничных территорий будет способствовать ускоренному прохождению экспортных и импортных товаров через пограничную территорию. Транзитный потенциал Украины имеет высокую перспективность и ценность, его эффективная реализация даст возможность дополнительно получить значительные финансовые ресурсы, занять достойное место среди ведущих стран-транзитеров, использовать преимущества своего геополитического и геоэкономического расположения. Научная новизна исследования заключается в определении реальной оценки состояния пограничной инфраструктуры Украины в условиях расширения ЕС. Разработано научно методические рекомендации, направленные на определение факторов улучшения развития пограничной инфраструктуры. Практическая значимость заключается в возможности использования результатов исследования для анализа пограничного сотрудничества, а также в разработке рекомендаций относительно усовершенствования пограничной инфраструктуры между Украиной и Евросоюзом.

**Ключевые слова:** интеграция, пограничное сотрудничество, пограничный регион, пограничная инфраструктура, таможенная инфраструктура, транспортная система, транзитный потенциал.

**Erfan Eve A., Korol Maryna Yu.**

#### **MODERN STATE OF THE BORDER INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF UKRAINE WITH EU COUNTRIES**

*The relevance of research topic is caused by the desire of Ukraine to become a full member of the European Union. The process of joining Ukraine into the European integration space requires coordination of efforts to development of cooperation with the EU and in the first place with the Ukrainian neighbors. Since the development of the border region is directly dependent on the state of its infrastructure it is important to define the features of border infrastructure development of Ukraine in the context of EU enlargement. Purpose of the article is a study of current state of border infrastructure of Ukraine, clarifying the problems of its development, identifying ways of improvement and further development in terms of enlargement of the European Union. The method of system analysis has been used for analyzing the border activities of Ukraine, the differences between the state of border infrastructure of Ukraine and the EU have been defined due to the comparison method, the method of forecasting has been used while determining the ways of improving the infrastructure in Ukraine. The importance of the development and functioning of border and customs infrastructure in Western region of Ukraine has been estimated. The specifics of border territories have been predetermined by their transit capacity that requires a special approach to building the infrastructure elements. Primarily the increase of the capacity of border infrastructure, communications, possibilities of servicing much larger goods, transport and people flows. It is impossible to implement customs control and customs clearance of goods, counteraction to smuggling, creation of favorable conditions for accelerating trade without a developed customs infrastructure. The problem of border infrastructure activity is detected (an insufficient amount of checkpoints, inappropriate level of construction and low bandwidth situations), which weakens the competitive position of our country on the market of transit transportations. In order to solve existing problems and to carry out transit functions of the state and to improve the indicators of their realization it is necessary to provide adequate funding for the transportation field first. For the improvement of the efficiency of the implementation of the state policy in the field of security of the state border it is important to implement integrated border management. The increasing of the effectiveness of the use of production and social elements of infrastructure border territories will facilitate the accelerated crossing of exported and imported goods through the bordering territories. Ukraine's transit potential has high prospects and value, its effective implementation will enable to additionally obtain significant financial resources, to occupy a worthy place among the leading transit countries, to take advantage of its geopolitical and geo-economic location. The scientific novelty of the research is to determine the real assessment of the state of Ukrainian border infrastructure in terms of the EU enlargement. Scientific and methodological recommendations have been developed, aimed at identifying factors for improvement of border infrastructure development. The practical significance of the paper is that the research results can be used to analyze cross-border cooperation and to develop recommendations for the improvement of border infrastructure between Ukraine and the EU.*

**Keywords:** integration, cross-border cooperation, border region, border infrastructure, customs infrastructure, transport system, transit potential.

Одержано 14.03.2017 р.