

ФЕНОМЕН ТРАНЗИТНИХ АКТИВІВ УКРАЇНИ

Нікіфоренко В. С.

ВСТУП

Після приєднання до транс'європейської мережі TEN-T (Trans-European Transport Network) Україна стала учасницею розбудови європейсько-азійського транспортного коридору. Разом з тим плани розвитку української транспортної інфраструктури (національного та міжнародного рівня) упродовж 2014–2023 років були виконані лише на 52%¹.

З набуттям у 2022 році статусу кандидата для вступу до Європейського Союзу Україна отримала нові можливості розвитку політичного, економічного, культурного співробітництва. З початком збройного вторгнення російської федерації на територію України відбулось закриття пунктів пропуску на українсько-російській та українсько-білоруській ділянках державного кордону. Це кардинально вплинуло на зміну транскордонних пасажирських, транспортних і вантажних потоків та більш активне використання транс'європейських транспортних коридорів.

У нових геополітичних умовах стала більш відчутною для економіки України застаріла прикордонна інфраструктура на транс'європейських транспортних коридорах, яка була спроектована та побудована ще за нормами колишнього СРСР. На сьогодні її реальне навантаження перевищує нормативно визначені спроможності від двох до шести разів.

Блокування російською федерацією мореплавства в Чорному морі викликало необхідність пошуку нових шляхів експорту української аграрної продукції. Часткове осідання українського зерна на території Республіки Польща негативно позначилось на ціноутворенні, що викликало невдоволення польських аграріїв та негативно вплинуло на розвиток міждержавного співробітництва.

1. Історичні нариси та втрачені можливості

Станом на 1991 рік на державному кордоні України було лише 64 транзитні шляхи через державний кордон (у тому числі: пункти пропуску для автомобільного сполучення – 29; залізничного – 14;

¹ Україна на шляху до ЄС: реалії і перспективи. *Національна безпека і оборона*. 2022. № 1-2. С. 29.

повітряного – 4; морського та річкового – 17). Відповідна прикордонно-митна інфраструктура на ділянках державного кордону з Республікою Молдова, російською федерацією та республікою білорусь була відсутня².

До початку російської агресії на державному кордоні України функціонувало 230 пунктів пропуску та пунктів контролю, у тому числі 108 на державному кордоні з Республікою Молдова, російською федерацією та республікою білорусь³.

На сьогодні, міжнародними угодами на державному кордоні України передбачено функціонування 235 пунктів пропуску через державний кордон. У зв'язку з введенням в Україні воєнного стану тимчасово припинено функціонування 111 пунктів пропуску на ділянках державного кордону з російською федерацією, республікою білорусь та на центральній ділянці кордону з Республікою Молдова.

Упродовж 2023 року пропуск осіб та транспортних засобів здійснюється лише у 82 пунктах пропуску через державний кордон (з них на кордоні з Республікою Польща – 18, Словацькою Республікою – 6, Румунією – 14, Угорщиною – 8, Республікою Молдова – 36), що складає майже 35% від їх загальної кількості.

Варто зазначити, що 71 пункт пропуску на кордонах з російською федерацією та республікою білорусь (складають 30% від загальної кількості пунктів пропуску) не будуть функціонувати упродовж дії в Україні воєнного стану та далекій перспективі після його скасування.

Поява прямого та зворотного потоків біженців, надання багатьма розвинутими демократичними державами допомоги у навчанні військовослужбовців, лікуванні та реабілітації поранених, безпрецедентне надання Україні гуманітарної та військової допомоги призвело до збільшення у 2022 році (на транс'європейських транспортних коридорах) потоків пасажирів у 1,8 раза, транспорту на 20% у порівнянні з 2021 роком. Упродовж 2023 року пасажирський та транспортний потоки на транс'європейських транспортних коридорах збільшились майже на 15%. Слід очікувати збереження зазначеної тенденції у майбутньому.

Прикордонний контроль у правовій, соціальній державі спрямовується на гуманізацію пов'язаних з ним процедур, забезпеченням комфорту для фізичних та юридичних осіб, які

² Митна справа : підручник / за ред. А. І. Крисоватого. Тернопіль : ВПЦ «Екон. думка ТНЕУ», 2014. С. 52.

³ Перелік пунктів пропуску. *Державна прикордонна служба України*. URL : <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku/>

перетинають державний кордон⁴. Впровадження в Україні з 2010 року європейської концепції інтегрованого управління кордонами сприяло гармонізації національного законодавства з прикордонних питань.

Так, серед визначених Європейською Комісією семи ключових реформ (реформа Конституційного суду України, судова реформа, протидія корупції, боротьба з відмиванням коштів, втілення антиолігархічного закону, узгодження аудіовізуального законодавства з європейським, зміна законодавства про нацменшини⁵) відсутні прямі вимоги з питань удосконалення прикордонного контролю на транс'європейських транспортних коридорах, що свідчить про повноту та якість раніше проведених Державною прикордонною службою України заходів.

На сьогодні законодавство України з прикордонних питань майже повністю адаптовано до європейських стандартів. Значна частина норм Закону України «Про прикордонний контроль» відповідає вимогам Кодексу Шенгенських кордонів. Зокрема, підтвердження мети запланованого перебування та наявності достатнього фінансового забезпечення на час перебування в країні, здійснення перевірок на першій та другій лініях контролю тощо⁶.

До сфери управління кордонами та співпраці України з Європейським Союзом також віднесено питання навчання, обміну усталеними практиками, інформацією, забезпечення захисту персональних даних, судове співробітництво в кримінальних справах⁷. Це позитивно впливає на гармонізацію технологій прикордонного та митного контролю.

Однією з перешкод розвитку транс'європейського транспортного коридору на зазначеному напрямі залишається побудований у часи існування СРСР міст через річку Тиса на автошляху Чоп-Тиса (Україна) – Захонь (Угорщина). Зазначена автодорога має по дві полоси руху в кожному напрямі, які на зазначеному мосту звужуються до однієї. Збільшення пропускної спроможності пасажирського, транспортного та

⁴ Зьолка В. Л. Удосконалення нормативного визначення «прикордонного контролю» – засіб підвищення ефективності його здійснення. *Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія : Юридичні науки.* 2017. Вип. 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnadrscum_2017_1_3

⁵ Сидоренко С. Кандидат авансом: 7 вимог, які має виконати Україна, щоб ЄС не скасував її новий статус. *Європейська правда.* URL : <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2022/06/18/7141516/>

⁶ Мота А. Ф. Прикордонний контроль та його значення в протидії нелегальній міграції. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка».* Серія : *Юридичні науки.* 2017. № 861. С. 306.

⁷ Мушак Н. Б. Правові основи співпраці України з державами-учасницями Шенгенського простору. *Часопис Київського університету права.* 2017. № 2. С. 280.

вантажного потоків на даному напрямі неможливо без реконструкції та розширення дорожнього полотна цього моста.

З огляду на спробу блокади росією експорту українських зернових культур виникає проблема розвитку транспортних шляхів біля дельти Дунаю, яка була актуальною і до початку російської агресії. Так, з 1996 року на цьому напрямку функціонували лише три річкові шляхи через державний кордон «Ізмаїл (Україна) – Палур (Румунія)», «Вилкове (Україна) – Переправа (Румунія)», «Кілія (Україна) – Кілія Веке (Румунія)». У 2015 році був відкритий вантажно-пасажирський пункт пропуску для морського, річкового та поромного сполучення «Орлівка (Україна) – Ісакча (Румунія)»⁸.

Окремі дослідники вважають невиправданим відсутність транспортного коридору Одеса (Україна) – Кишинів (Республіка Молдова), який ще до початку російського вторгнення вважався економічно більш привабливим ніж Вінниця (Україна) – Могилів (республіка білорусь)⁹. Недооцінка перспективи розвитку економічної співпраці з Республікою Молдова та Румунією негативно вплинуло на розвиток національної мережі залізничних та автомобільних доріг у південно-західному напрямі.

2. Феномен транскордонних транзитних активів

Сучасні дослідники виокремлюють в процесах європейської інтеграції економічні, політичні та правові чинники. Значна кількість інтеграційних теорій (зокрема, такі, що були розроблені Д. Мітрані, Алі М. Ель-Аграа, Г. Іпсеном) базуються на первинності економіки над політикою¹⁰. Це обумовлюється тим, що транскордонна інфраструктура є одним з основних елементів економічної системи держави.

У сучасному світі жодна країна не володіє достатніми ресурсами, які б гарантували їй необхідний рівень безпеки без співпраці з іншими державами. З цією метою вони прагнуть долучатися до міжнародних інтеграційних процесів, зокрема у сферах економічного, політичного співробітництва. Спільні цілі держав досягаються шляхом консолідації зусиль, запровадженням механізмів міжнародної взаємної допомоги¹¹.

⁸ Перелік пунктів пропуску. *Державна прикордонна служба України*. URL : <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku/>

⁹ Гошовський І. Про що говорить нова карта транспортних коридорів. URL : https://cfts.org.ua/blogs/pro_scho_govorit_nova_karta_transportnikh_koridoriv_75

¹⁰ Мушак Н. Б. Концептуальні засади європейської інтеграції у сфері транскордонного співробітництва. *Віче*. 2015. № 10. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/viche_2015_10_6

¹¹ Магась Г. А. Ретроспективний аналіз прикордонної політики по забезпеченню недоторканності державного кордону України. *Аспекти публічного управління*. 2018. Т. 6. № 1-2. С. 34.

Україна, як транзитна держава, активно використовує п'ять з десяти транс'європейських транспортних коридорів (50% від їх загальної визначеної кількості). Так, два сухопутні коридори загальною протяжністю 3235 км зв'язують Україну з Федеративною Республікою Німеччина, Республікою Польща, Республікою Італія, Республікою Словенія та Угорщиною. Три водних та морських транс'європейських транспортних коридори загальною протяжністю понад 11 тис. км проходять через території Австрії, Республіки Болгарія, Чеської Республіки, Хорватії, Федеративної Республіки Німеччина, Республіки Польща Румунії, Словацької Республіки, Республіки Словенія, Угорщини, Боснії і Герцеговини, Республіки Молдова, Чорногорії, Республіки Сербія, Республіки Грузія, Азербайджану, Киргизстану, Вірменії, Таджикистану, Туркменістану, Республіки Казахстан, Республіки Узбекистан та України¹².

Розвиток транспортних коридорів передбачає створення комунікаційних вузлів, прикордонної інфраструктури на державному кордоні для кращого та швидшого пропуску пасажирів, транспорту та різноманітних вантажів¹³. Транс'європейські транспортні коридори утворюються шляхом комплексного поєднання всіх видів транспорту для швидкого та ефективного забезпечення логістичних потреб суб'єктів міжнародної економічної діяльності¹⁴.

У дослідженні Е. Дойчмана, Л. Габріеллі та Е. Рекчі на підставі критичного аналізу парадигм «кордонів, що зміщуються» (використовують можливість проведення попередніх перевірок законності перетину державного кордону за межами території держави) та «укріплених кордонів» (традиційна система фізичної охорони державного кордону) запропоновано модель «інфраструктуро-проникного кордону», яка разом з географічними факторами враховує рівень економічного, політичного та культурного співробітництва суміжних держав. Для розрахунку індексу проникності кордонів ними були використані відомості про довжину спільного кордону, розгалуженість транспортної інфраструктури, кількість пунктів пропуску через державний кордон, складність процедур перевірки законності перетину державного кордону, кількість транспортних шляхів на одиницю довжини державного кордону. Розрахунки

¹² Міжнародні транспортні коридори, що проходять через Україну. URL : https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodyat_ukrayinu

¹³ Федан Р., Пукала Р. Транспортна та прикордонна інфраструктура в процесі активізації східної прикордонної зони Польщі. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2014. Вип. 2. С. 79.

¹⁴ Міжнародні транспортні коридори, що проходять через Україну. URL : https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodyat_ukrayinu

зазначеного показника були проведені для 312 сухопутних ділянок державних кордонів суміжних країн¹⁵.

Найкращий індекс проникності кордонів з європейськими країнами має Велике Герцогство Люксембург (0,29-0,48), Королівство Бельгія (0,21-0,35), Федеративна Республіка Німеччина (0,14-0,24), Французька Республіка (0,14-0,23). Разом з тим через особливості свого географічного положення найгірший індекс проникності кордонів з європейськими країнами має Фінляндська Республіка (до 0,01)¹⁶.

З врахуванням отриманого Україною статусу кандидата для вступу до Європейського Союзу доцільно порівняти зазначені індекси проникності кордонів України із Словацькою Республікою, Республікою Польща, Угорщиною, Румунією, Республікою Молдова та з європейськими країнами у цілому, що показано в табл. 1, де зазначені країни впорядковані за ступенем сприяння транспортної межі та прикордонної інфраструктури рівню економічної та культурної співпраці.

Таблиця 1

Індекси проникності кордонів

№ з/п	Назва держави	Ділянка державного кордону	
		з країнами – членами ЄС	з Україною
1	Словацька Республіка	0,100–0,170	0,034–0,080
2	Республіка Польща	0,07–0,140	0,017–0,025
3	Угорщина	0,060–0,120	0,009–0,034
4	Україна	0,020–0,040	–
5	Республіка Молдова	0,010–0,020	0,011–0,026
6	Румунія	0,010–0,020	0,010–0,023

Низький індекс проникності кордону Румунії певною мірою обумовлений також тим, що стосовно неї ще не прийняте стратегічного рішення про включення її до Шенгенської угоди. Разом з тим депутати Європарламенту вже ухвалили резолюцію із закликом до Європейської ради про схвалення приєднання до Шенгенської зони Румунії та Республіки Болгарія до кінця 2023 року¹⁷. Це підвищує привабливість для України транзитного потенціалу Румунії, що найближчим часом

¹⁵ Deutschmann E., Gabrielli L., Recchi E. Roads, rails, and checkpoints: Assessing the permeability of nation-state borders worldwide. *World Development*. 2023. Vol. 164. URL : <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2022.106175>

¹⁶ Європарламент закликав схвалити приєднання Румунії та Болгарії до Шенгену до кінця року. *Європейська правда*. URL : <https://www.eurointegration.com.ua/news/2023/07/13/7165719/>

¹⁷ Там само.

вплине на суттєве збільшення обсягів пасажирського та транспортного потоків через спільну ділянку державного кордону.

Іншим прикладом моделі «інфраструктуро-проникного кордону» можна вважати порівняння реальної протяжності державного кордону з периметром круга, який має площу, що дорівнює площі держави, на якій розміщуються її ресурси. Чим більше конфігурація держави схожа на коло (за умовою однакової площі території держав, що порівнюються), тим меншим є протяжність її державного кордону, тим меншу кількість рівновіддалених один від іншого пунктів пропуску та транскордонних шляхів сполучення їй потрібно мати. Коефіцієнт, що враховує нерівнозначність географічних факторів для створення мережі транскордонних транспортних коридорів наведений у табл. 2. Чим більшим є зазначений коефіцієнт, тим більш розгалуженою має бути мережа транскордонних шляхів та пунктів пропуску через державний кордон¹⁸.

Таблиця 2

Коефіцієнт нерівнозначності географічних факторів

№ з/п	Назва держави	Площа держави (тис. кв. км)	Довжина кордону (км)	Спільна ділянка (км)	Коефіцієнт нерівнозначності
1	Румунія	238,4	2136,0	613,8	1,2
2	Республіка Польща	312,685	3495,0	542,39	1,8
3	Угорщина	93,0	2242,0	136,7	2,1
4	Словацька Республіка	49,035	1766,0	97,852	2,2
5	Україна	603,7	6992,982	–	2,5
6	Республіка Молдова	33,7	1883	1222	2,9

Для України та Республіки Молдова коефіцієнти нерівнозначності географічних факторів є найбільшими серед суміжних з ними держав Європейського Союзу. Зважаючи на отримання Україною статусу кандидата для вступу до Європейського Союзу зазначений підхід може бути використаний для обґрунтування доцільності та обсягу міжнародної допомоги для розбудови необхідної прикордонної інфраструктури на транс'європейських транспортних коридорах.

Наведені дані показують значний невикористаний Україною потенціал розвитку транскордонних шляхів сполучення із суміжними державами – її найближчими союзниками – Словацькою Республікою, Республікою Польща, Республікою Молдова та Румунією. Серед держав

¹⁸ Наумік К. Г., Коваль Т. О., Кукін І. В. Проблеми державного управління: теорія і практика діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування контрольованих прикордонних районів : монографія. Харків : ХНЕУ, 2010. С. 11.

Європейського Союзу найбільшу протяжність спільного з Україною державного кордону мають Румунія (613,8 км) та Республіка Польща (542,39 км). Саме ці ділянки потребують збільшення кількості міжнародних транспортних артерій.

3. Світові тенденції. Прийняті стратегічні рішення щодо розвитку транзитного потенціалу України

На транс'європейських транспортних коридорах структурні зміни щодо навантаження на транзитні шляхи через державний кордон відбуваються під впливом нових економічних чинників та нових перспектив розвитку торговельних операцій між Україною та державами цивілізованого демократичного світу. Час, який минув після 24 лютого 2022 року, повністю зруйнував міф про енергетичну й економічну залежність Європейського Союзу та України від російської федерації. Слід очікувати, що процеси європейської інтеграції України будуть швидко прискорюватись, що вплине на збільшення навантаження на відповідні транзитні шляхи через державний кордон через державний кордон.

Так, за оцінкою Д. Шмигалья, Румунія у 2023 році стала третім за обсягом торговельних операцій партнером України в Європі. Розвиток цієї взаємовигідної співпраці триває у напрямках розвитку Дунайських портів, чорноморських торговельних шляхів, шляхів експорту українського зерна, використання українських підземних газових сховищ. У Румунії на одному із пунктів пропуску для скорочення часу проходження контрольних перевірок також був запропонований пілотний проект щодо спільного прикордонного та митного контролю¹⁹.

Нещодавно Урядом схвалено проект Угоди з Румунією щодо відкриття нового міжнародного пункту пропуску «Біла Церква (Україна) – Сігету Мармаціей (Румунія)». Він розрахований на пропуск 500 вантажівок, 1000 легкових автомобілів та 100 автобусів на добу. Вартість будівництва – близько 1,6 млрд грн. (наразі на кордоні з Румунією функціонують 5 автомобільних пунктів пропуску та один пункт пропуску для поромного сполучення. З них лише два можуть оформлювати до 400 вантажівок на добу)²⁰.

¹⁹ Шмигаль Д. Запропонували Румунії пілотний проект щодо спільного прикордонного та митного контролю на одному із пунктів пропуску. URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/denys-shmyhal-zaproponuvaly-rumunii-pilotnyi-proekt-shchodo-spilnoho-prykordonnoho-ta-mytneho-kontroliu-na-odnomu-iz-punktiv-propusku>

²⁰ Про схвалення проекту Угоди (у формі обміну нотами) між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про відкриття нового міжнародного пункту пропуску через українсько-румунський державний кордон між населеними пунктами Біла Церква (Україна) та Сігету Мармаціей (Румунія): Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.08.2023 № 710-р. URL : <https://www.kmu.gov.ua/npras/pro-skhvalennia-proektu-uhody-u-formi-obminu-nota-a710r>; Мінвідновлення: Україна за сприяння Єврокомісії модернізуватиме пункти пропуску. URL : <https://mtu.gov.ua/news/34435.html>

Незважаючи на введення в Україні правового режиму воєнного стану, вже розпочато функціонування нових пунктів пропуску через державний кордон «Красноільськ (Україна) – Вікову де Сус (Румунія)» та «Дяківці (Україна) – Раковец (Румунія)»²¹.

Також тривалий час не приділялось уваги відновленню руху залізничного транспорту через прикордонний населений пункт Тересва – Кимпулунг ла Тиса (Румунія), в районі якого під час повені 2007 року була зруйнована залізнична інфраструктура. Лише у вересні 2023 року була створена комісія для перевірки готовності до оновлення залізничного сполучення.

На виконання домовленостей між Президентами України та Республіки Молдова нещодавно підписана міждержавна угода про будівництво моста через Дністер у районі населених пунктів Ямпіль (Україна) – Косеуць (Республіка Молдова). Він стане основним транспортним коридором між двома державами та дозволить українським експортерам отримати найкоротший шлях із центру України до країн Центральної та Південно-Східної Європи в обхід окупованих росіянами територій Республіки Молдови. Розвитку взаємовигідної співпраці також сприятиме реалізація домовленості щодо запровадження залізничних перевезень територією України між пунктами пропуску «Фрікацей (Україна) – Етулія (Республіка Молдова)» та «Рені (Україна) – Джурджулешть (Республіка Молдова)»²².

У рамках програми «Механізм «Сполучення Європи»» Україною (на умовах співфінансування) підписано угоду з Європейським Союзом щодо модернізації 7 автомобільних та залізничних пунктів пропуску, під'їзних шляхів, майданчиків для паркування вантажівок, а також

²¹ Про відкриття пунктів пропуску через державний кордон «Дяківці» та «Красноільськ»: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.04.2022 № 333-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/333-2022-p#Text>; До кінця цього року планується відкриття трьох пунктів пропуску через держкордон на заході України: «Нижанковичі» на кордоні з Польщею, «Красноільськ» та «Дяківці» – на кордоні з Румунією. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3592368-cogo-roku-v-ukraini-zavlatsta-se-tri-punkti-propusku-z-rumunieu-najem.html>

²² Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про будівництво автодорожнього прикордонного мостового переходу через річку Дністер на українсько-молдовському державному кордоні в районі населених пунктів Ямпіль – Косеуць: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2023 р. № 480-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/480-2023-p#n6>; Про будівництво автодорожнього прикордонного мостового переходу через річку Дністер на українсько-молдовському державному кордоні в районі населених пунктів Ямпіль – Косеуць: Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова від 12.06.2023. URL : <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1924428>; Україна та Молдова побудують прикордонний мостовий перехід через Дністер. URL : <https://mtu.gov.ua/news/34396.html#>

закупівлі необхідного обладнання для здійснення прикордонного та митного контролю. Пріоритет – збільшення пропускної спроможності та розбудові прикордонної інфраструктури транс'європейських транспортних коридорів на державному кордоні України з Республікою Польща, Словацькою Республікою, Угорщиною, Румунією та Республікою Молдова. Спланована загальна вартість робіт складе понад 200 млн. євро, з них 50% виділяється з бюджету Європейського Союзу²³.

На виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС Кабінетом Міністрів України була схвалена Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, де зазначається, що Україна відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії, але її транспортна інфраструктура в 20-30 разів відстає від розвинутих держав світу²⁴.

Завдяки досягнутому стану прикордонної співпраці та довірі суміжні європейські держави під час дії в Україні воєнного стану надають безпрецедентну підтримку громадянам України, які використовують транс'європейські транспортні коридори. Так, для зменшення часу очікування за згодою суміжної сторони в районі населених пунктів Нижанковичі (Україна) та Мальховичі (Республіка Польща) було організовано місце перетину кордону поза межами визначених міждержавними угодами пунктів пропуску через державний кордон. Урядом вирішується питання щодо побудови на даному напрямку відповідного пункту пропуску через державний кордон України²⁵.

Триває обговорення пропозицій щодо відкриття пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Біла Криниця (Україна) – Климоуці (Румунія)» для зменшення навантаження пасажирського та транспортного потоків у пункті пропуску через державний кордон «Порубне (Україна) – Сірет (Румунія)».

Однією з проблем ефективного використання транс'європейських транспортних коридорів залишається надмірне накопичення автотранспорту перед пунктами пропуску. Для її вирішення поступово

²³ Мінвідновлення: Україна за сприяння Єврокомісії модернізуватиме пункти пропуску. URL : <https://mtu.gov.ua/news/34435.html>

²⁴ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>

²⁵ До кінця цього року планується відкриття трьох пунктів пропуску через держкордон на заході України: «Нижанковичі» на кордоні з Польщею, «Красноільськ» та «Дяківці» – на кордоні з Румунією. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3592368-cogo-roku-v-ukraini-zavlatsa-se-tri-punkti-propusku-z-rumunieu-najem.html>

запроваджується Інтернет-сервіс «Електронна черга»²⁶. Зазначений пілотний проєкт з 08.05.2023 запроваджено в 16 міжнародних пунктах пропуску для автомобільного сполучення, у тому числі й для вантажного автотранспорту (на кордоні з Республікою Польща – «Ягодин-авто», «Краківець», «Рава-Руська», «Шегині», «Устилуг», «Нижанковичі»; Румунією – «Дякове», «Орлівка», «Порубне»; зі Словацькою Республікою – «Ужгород»; Угорщиною – «Чоп»; Республікою Молдова – «Могилів-Подільський», «Рені», «Старокозаче», «Мамалига», «Виноградівка»).

У тестовому режимі сервіс «Електронна черга» з 31.07.2023 також почав поступово запроваджуватися на транс'європейських транспортних коридорах для впорядкування руху автобусів. Він вже почав використовуватись у 8 пунктах пропуску (на кордоні з Республікою Польща – «Ягодин», «Устилуг», «Краківець», «Шегині»; Румунією – «Порубне»; з Молдовою – «Мамалига»; Словацькою Республікою – «Ужгород»; Угорщиною – «Чоп»).

4. Перспективи розвитку транскордонних коридорів територією України. Вплив логістики на розвиток її економіки

За результатами досліджень інституту Rendall (Великобританія) Україна має кращий серед європейських країн транзитний потенціал. Він залежить від параметрів транспортних потоків, ступеню їх обслуговування, координації та інтеграції. На сьогодні Україна значно відстає в створенні власних транспортних коридорів, на відміну європейських країн, які ще у XX столітті активно розвивали міжнародної транспортної мережі. Це негативно впливає на формування конкурентоспроможності української економіки²⁷.

Поглиблення економічного, політичного та культурного співробітництва з державами Європейського Союзу, припинення пасажирського та транспортного сполучення з країною-агресором та її сателітом призводить до збільшення пасажирського та вантажного потоків на транс'європейських транспортних коридорах, які не можуть задовольнити сучасні та майбутні логістичні потреби України та європейських країн. Існує нагальна потреба щодо збільшення

²⁶ Про особливості реалізації експериментального проєкту з організації управління чергами автомобільних транспортних засобів перед міжнародними пунктами пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення за допомогою електронної системи «Електронна черга перетину кордону»: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2022 № 1349. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1349-2022-p#Text>

²⁷ Карпан Т. С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. URL : https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm#google_vignette

пропускної спроможності всіх пунктів пропуску на ділянках державного кордону з країнами Європейського Союзу.

Подальший розвиток транс'європейських транспортних коридорів, економічного та культурного співробітництва потребує будівництва моста через річку Дунай та близько 5 км автомагістралі, яка має з'єднати вже існуючі по обидва боки державного кордону автодороги між Ізмаїлом та Орлівкою (Україна) і Галацом та Ісакчою (Румунія).

З огляду на зазначене потребує розвитку інфраструктура пунктів пропуску через державний кордон України на каналах морського та річкового сполучення. Так, до початку російської агресії у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю в Україні функціонувало 13 морських портів із сукупним обігом вантажів понад 230 млн. т вантажів на рік. Урядом України прогнозувалося збільшення обсягів вантажних перевезень територію України на таких транспортних маршрутах: країни Європейського Союзу – Китай («Новий Шовковий шлях»), Іран, Індія, Туреччина та інші (не менше 1 млн. TEU (twenty-foot equivalent unit) в 2025 році та 2 млн. TEU в 2030 році)²⁸.

Зазначений транзитний потенціал України обумовлений її приєднанням до реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону, яка об'єднує транспортні артерії 14 європейських держав (Австрія, Республіка Болгарія, Чеська Республіка, Хорватія, Федеративна Республіка Німеччина, Румунія, Словацька Республіка, Республіка Словенія, Угорщина, Боснія і Герцеговина, Республіка Молдова, Чорногорія, Республіка Сербія, Україна). Вона передбачає: впровадження пріоритетних проєктів TEN-T, підтримання конкуренції, розвиток річкових портів, посилення співпраці на повітряному транспорті, поліпшення регіональної та місцевої транскордонної інфраструктури, створення вузлів для мультимодального транспорту, впровадження технологій штучного інтелекту та захисту навколишнього середовища, розвиток туризму та культурного взаємного обміну, співробітництво у сфері управління водним басейном²⁹.

Так, відповідно до басейнового принципу управління міжнародними водними об'єктами, Україна поділяє із суміжними державами низов'я та дельту Дунаю, річки Прут та Тису, загалом – 186 км державного кордону, до якого примикають території Одеської, Чернівецької, Закарпатської та Івано-Франківської областей. Українська частина

²⁸ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>

²⁹ Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону. Міністерство громадських робіт, розвитку та адміністрації Румунії. URL : <http://surl.li/mustj>

Дунайського регіону охоплює площу 68,1 тис. кв. км із загальною чисельністю населення – 5,9 млн осіб (чисельність населення Дунайського регіону – 115 млн осіб). Глибоководний канал з виходом у Чорне море та чотири дунайських порта перетворюють Одеську область на стратегічну буферну зону Європейського Союзу³⁰.

За досвідом Європейського Союзу реалізація зазначеної стратегії потребує покращення інституційного потенціалу та рівня співробітництва між учасниками реалізації проєктів TEN-T (на місцевому, регіональному, транснаціональному рівнях), розвитку місцевої та прикордонної інфраструктури, використання спеціально створених європейських фондів та залучення до процесів публічного управління громадянського суспільства³¹.

Україна недостатньо використовує інструменти Європейського Союзу, які дозволяють сусіднім державам впроваджувати проєкти розвитку транспортних коридорів на умовах спільного фінансування та залученням до 80% макрофінансової допомоги від європейських інституцій в рамках реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону.

Для успішного та швидкого проведення заходів з питань удосконалення прикордонної та іншої інфраструктури на транс'європейських транспортних коридорах Україна також має активно використовувати інструмент фінансування відповідної європейської політики – Connecting Europe Facility (CEF), який призначений для залучення інвестицій у будівництво нової транспортної інфраструктури, відновлення та модернізації існуючих транспортних мереж³².

Інвесторами розвитку транзитного потенціалу України можуть бути держави та представники бізнесу, які активно використовують логістичні переваги сучасної транс'європейської мережі TEN-T, але не є безпосередніми учасниками реалізації розглянутих європейських програм та проєктів щодо розвитку транс'європейських транспортних коридорів.

ВИСНОВКИ

У нових геополітичних умовах існуюча інфраструктура транс'європейських транспортних коридорів, що з'єднують Україну з державами Європейського Союзу та Республікою Молдова, стан їх

³⁰ Маслов Ю. К. Чи потрібна Україні Стратегія ЄС для Дунайського регіону. Лівий беріг. URL : https://lb.ua/economics/2020/05/22/458160_nuzhna_li_ukraine_strategiya_es.html

³¹ Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону. Міністерство громадських робіт, розвитку та адміністрації Румунії. URL : <http://surl.li/musj>

³² Connecting Europe Facility. URL : https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

облаштування, пропускні спроможності, якість транспортної інфраструктури, якість наявної прикордонної інфраструктури не задовольняє сучасних та майбутніх потреб України. Шляхами розвитку мережі транс'європейських транспортних коридорів, які використовуються Україною можуть бути: розвиток раніше запроваджених європейських технологій інтегрованого управління кордонами; побудова нових та реконструкція існуючих транспортних шляхів через державний кордон, розвиток прикордонної інфраструктури; запровадження спільного із суміжною стороною прикордонного контролю; будівництво сучасних мостів на річках Дунайського водного басейну; використання фінансових інструментів Європейського Союзу.

Пріоритети розвитку транс'європейських транспортних коридорів мають бути визначені в порядку зростання індексів проникності кордонів та нерівнозначності фізико-географічних умов територій сусідніх держав, а саме: українсько-румунська, українсько-молдовська, українсько-угорська, українсько-польська та українсько-словацька ділянки.

Напрямом подальших досліджень може бути визначення комплексу заходів із забезпеченням на транс'європейських транспортних коридорах належного рівня прикордонної безпеки і збереженням їх відкритості для транскордонного співробітництва, а також для осіб, які подорожують, зокрема в контексті готовності України щодо вступу до Європейського Союзу та початку охорони його зовнішніх кордонів.

АНОТАЦІЯ

У матеріалі окреслено історичні аспекти та відображено динаміку розвитку транзитного потенціалу України. Обґрунтовано необхідність побудови нових і підвищення спроможності наявних транзитних шляхів через державний кордон України з країнами – членами Європейського Союзу, Республікою Молдова, а також узагальнено практику щодо їх інституційної розбудови упродовж 2022–2023 років. З використанням моделей «кордонів, що зміщуються», «укріплених кордонів», «інфраструктуро-проникного кордону» розглянуто феномен утворення транскордонних транзитних активів та доцільність їх використання задля формування стратегічних рішень щодо розвитку транзитного потенціалу України, який істотно впливає на конкурентоспроможність її економіки. Звернута увага на перспективність використання моделі «інфраструктуро-проникного кордону» для планування розвитку транскордонного економічного співробітництва із суміжними з Україною добросусідськими демократичними країнами. З врахуванням

досвіду запровадження європейських технологій інтегрованого управління кордонами, набуттям Україною статусу кандидата для вступу до Європейського Союзу та посилення санаційного тиску на російську федерацію наведено перспективи розвитку транскордонних шляхів сполучення із суміжними з Україною державами. Окреслено основні світові тенденції щодо системних змін навантаження транс'європейських транспортних коридорів в нових геополітичних умовах. Наведено рекомендації щодо визначення пріоритетів розвитку мережі транзитних шляхів територією України, запровадження спільних із суміжними сторонами контрольних заходів, реконструкції та будівництва доріг і мостів, розвитку портів, створенню вузлів для мультимодального транспорту з використанням європейських програм співфінансування та інструментів розвитку європейських транспортних активів. Матеріали статті можуть бути використані для формування стратегічних напрямів розвитку транс'європейських транспортних коридорів, прикордонної інфраструктури, а також підготовки проектів міжнародних угод щодо їх розширення та спільного використання.

Література

1. Гошовський І. Про що говорить нова карта транспортних коридорів. URL : https://cfts.org.ua/blogs/pro_scho_govorit_nova_karta_transportnikh_koridoriv_75

2. До кінця цього року планується відкриття трьох пунктів пропуску через держкордон на заході України: «Нижанковичі» на кордоні з Польщею, «Красноільськ» та «Дяківці» – на кордоні з Румунією. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3592368-cogo-roku-v-ukraini-zavlatsa-se-tri-punkti-propusku-z-rumunieu-najem.html>

3. Європарламент закликав схвалити приєднання Румунії та Болгарії до Шенгену до кінця року. *Європейська правда*. URL : <https://www.euointegration.com.ua/news/2023/07/13/7165719/>

4. Зьолка В. Л. Удосконалення нормативного визначення «прикордонного контролю» – засіб підвищення ефективності його здійснення. *Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія : Юридичні науки*. 2017. Вип. 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnadpcurn_2017_1_3

5. Карпан Т. С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. URL : https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm#google_vignette

6. Магась Г. А. Ретроспективний аналіз прикордонної політики по забезпеченню недоторканності державного кордону України. *Аспекти публічного управління*. 2018. Т. 6, № 1-2. С. 31-36.

7. Маслов Ю. К. Чи потрібна Україні Стратегія ЄС для Дунайського регіону. *Лівий беріг*. URL : https://lb.ua/economics/2020/05/22/458160_nuzhna_li_ukraine_strategiya_es.html

8. Міжнародні транспортні коридори, що проходять через Україну. URL : https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodyat_ukrayinu

9. Мінвідновлення: Україна за сприяння Єврокомісії модернізуватиме пункти пропуску. URL : <https://mtu.gov.ua/news/34435.html>

10. Митна справа : підручник / за ред. А. І. Крисоватого. Тернопіль : ВПЦ «Екон. думка ТНЕУ», 2014. 540 с.

11. Мота А. Ф. Прикордонний контроль та його значення в протидії нелегальній міграції. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія : *Юридичні науки*. 2017. № 861. С. 304-311.

12. Мушак Н. Б. Концептуальні засади європейської інтеграції у сфері транскордонного співробітництва. *Віче*. 2015. № 10. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/viche_2015_10_6

13. Мушак Н. Б. Правові основи співпраці України з державами-учасницями Шенгенського простору. *Часопис Київського університету права*. 2017. № 2. С. 279-282.

14. Наумік К. Г., Коваль Т. О., Кукін І. В. Проблеми державного управління: теорія і практика діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування контрольованих прикордонних районів : монографія. Харків : ХНЕУ, 2010. 130 с.

15. Перелік пунктів пропуску. *Державна прикордонна служба України*. URL : <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku/>

16. Про будівництво автодорожнього прикордонного мостового переходу через річку Дністер на українсько-молдовському державному кордоні в районі населених пунктів Ямпіль – Косеуць: Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова від 12.06.2023. URL : <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1924428>

17. Про відкриття пунктів пропуску через державний кордон «Дяківці» та «Красноільськ»: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.04.2022 № 333-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/333-2022-p#Text>

18. Про особливості реалізації експериментального проекту з організації управління чергами автомобільних транспортних засобів перед міжнародними пунктами пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення за допомогою електронної системи «Електронна черга перетину кордону». Постанова Кабінету

Міністрів України від 02.12.2022 № 1349. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1349-2022-п#Text>

19. Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про будівництво автодорожнього прикордонного мостового переходу через річку Дністер на українсько-молдовському державному кордоні в районі населених пунктів Ямпіль – Косеуць: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2023 р. № 480-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/480-2023-р#п6>

20. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-р#Text>

21. Про схвалення проекту Угоди (у формі обміну нотами) між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про відкриття нового міжнародного пункту пропуску через українсько-румунський державний кордон між населеними пунктами Біла Церква (Україна) та Сігету Мармацей (Румунія): Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.08.2023 № 710-р. URL : <https://www.kmu.gov.ua/npas/proskhvalennia-proektu-uhody-u-formi-obminu-nota-a710r>

22. Сидоренко С. Кандидат авансом: 7 вимог, які має виконати Україна, щоб ЄС не скасував її новий статус. *Європейська правда*. URL : <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2022/06/18/7141516/>

23. Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону. Міністерство громадських робіт, розвитку та адміністрації Румунії. URL : <http://surl.li/musrj>

24. Україна та Молдова побудують прикордонний мостовий перехід через Дністер. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України*. URL : <https://mtu.gov.ua/news/34396.html#>.

25. Україна на шляху до ЄС: реалії і перспективи. *Національна безпека і оборона*. 2022. № 1-2. 132 с.

26. Федан Р., Пукала Р. Транспортна та прикордонна інфраструктура в процесі активізації східної прикордонної зони Польщі. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2014. Вип. 2. С. 78-88.

27. Шмигаль Д. Запропонували Румунії пілотний проект щодо спільного прикордонного та митного контролю на одному із пунктів пропуску. *Урядовий портал*. URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/denyshmyhal-zaproponuvaly-rumunii-pilotnyi-proekt-shchodo-spilnoho-trykordonnoho-ta-mytnoho-kontroliu-na-odnomu-iz-punktiv-propusku>.

28. Connecting Europe Facility. URL : https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

29. Deutschmann E., Gabrielli L., Recchi E. Roads, rails, and checkpoints: Assessing the permeability of nation-state borders worldwide. *World Development*. 2023. Vol. 164. URL : <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2022.106175>

Information about the author:

Nikiforenko Volodymyr Stepanovich,

Doctor of Juridical Sciences, Associate Professor,

Merited Lawyer of Ukraine,

First Deputy Head of the State Border Guard Service of Ukraine

26, Volodymyrska Str., Kyiv, 01601, Ukraine