

6. Майстренко О. В. Соціально відповідальне інвестування: західний досвід / О.В. Майстренко // Ефективна економіка. – 2015. – № 10.
7. Сириченко Н. С. Економічна сутність і класифікація інвестицій в умовах глобальних трансформацій / Н. С. Сириченко // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія Економіка. – 2015. – Вип. 2(4). – Частина 1. – С. 263-269.
8. Aviva. Friends Life. Official website. – Electronic resource. – The way of access: <https://www.aviva.co.uk/friends-life/>
9. Fulton M. Sustainable Investing: Establishing Long-Term Value and Performance. – Climate Change Investment Research, DBCCA, 2012. – 72 p.
10. Gray R. The Social Accounting Project and Accounting Organizations and Society: Privileging Engagement, Imaginings, New Accountings and Pragmatism over Critique. – Accounting, Organizations and Society, 2002. – 690 p.
11. Krooss H. E. Executive Opinion: What Business Leaders Said and Thought on Economic Issues. - Doubleday: Edition Unstated edition, 1960. – 53 p.
12. Steiner A. Demystifying Responsible Investment Performance: A review of key academic and broker research on ESG factors. A joint report by The Asset Management Working Group of the United Nations Environment Programme Finance Initiative and Mercer. Mercer, 2007. – 82 p.

Гороховська К.В.,
аспірант,
Чернівецький національний
університет ім. Юрія Федьковича,
м. Чернівці, Україна

РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УКРАЇНІ

Анотація. У статті розкрито значення транскордонного співробітництва в Україні. Обґрунтовано і виділено основні стратегічні партнери з метою поглиблення зовнішньоекономічних зав'язків. Окреслено основні проблеми розвитку транскордонного співробітництва. Висвітлено проблему розвитку інфраструктури в Україні. Запропоновано шляхи фінансування інфраструктурних об'єктів за допомогою проектів державно-приватного партнерства.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, транскордонне співробітництво, транспортна інфраструктура, держава, приватний бізнес.

Summary. The article reveals the importance of cross-border cooperation in Ukraine. The main strategic partners were grounded and highlighted with the purpose of deepening foreign economic relations. The main problems of cross-border cooperation development are outlined. The problem of infrastructure development in Ukraine is highlighted. The ways of financing infrastructure objects are offered through the projects of public-private partnership.

Key words: public-private partnership, cross-border cooperation, transport infrastructure, state, business.

Постановка проблеми. Одним з основних напрямів побудови конкурентоспроможної економіки в Україні визначено євроатлантичну інтеграцію. Аналіз проблем й окреслення перспектив транскордонного співробітництва в Україні набуває особливої актуальності в контексті європейського вектора інтеграції, оскільки стає засобом підвищення конкурентоспроможності нашої держави. Удосконалення та поглиблення транскордонного співробітництва відкриває нові можливості й резерви для активізації господарської діяльності в периферійних територіях регіонів, мобілізації природно-ресурсного потенціалу й підвищення конкурентоспроможності. Безумовно, актуальним завжди буде питання фінансування розвитку транскордонного співробітництва. В умовах обмеженості бюджету держава не в змозі самотійно вирішити це завдання. Тому альтернативою, а іноді і єдиним шляхом стають проекти державно-приватно партнерства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку транскордонного співробітництва досліджувалися багатьма науковцями, серед яких: М. Долішній, Н. Мікула, С. Писаренко, І. Школа та ін. Використання державно-приватного партнерства в розбудові інфраструктурного комплексу держави та надання інфраструктурних послуг аналізувалися такими дослідниками: О. Берданова, В. Вакуленко, Н. Мікула, Є. Черевиков, П. Шилепницький та ін..

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження значимості розвитку транскордонного співробітництва в Україні та шляхи розв'язання наявних проблем у цій галузі.

Виклад основного матеріалу. Роль транскордонного співробітництва в Україні зростає, особливо в умовах євроінтеграційних прагнень. У межах суміжних прикордонних регіонів поглиблюється взаємодія в економічній, соціальній, науково-технічній, культурно-освітній, екологічній та інших сферах для розв'язання спільних проблем, а також розробляються та втілюються механізми підвищення конкурентоспроможності цих територій.

Західний регіон України займає вигідне геополітичне положення, безпосередньо межуючи з державами-членами Європейського Союзу (ЄС). Завдяки фінансовій та технічній допомозі з боку сусідніх держав ЄС у західних областях України реалізується низка довгострокових проектів та інших заходів міжнародного значення у сфері розвитку міжрегіонального співробітництва та транскордонного співробітництва. Подальший розвиток міжрегіонального співробітництва та транскордонного співробітництва зокрема є актуальним та відповідає основним тенденціям розвитку регіональної політики України та безпосередньо – Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року.

Невід'ємним складником європейського вектора розвитку України є посилення транскордонного співробітництва з країнами ЄС. Важливим

фактором є те, що Україна має кордон із сімома державами, 19 із 27 адміністративно-територіальних одиниць є прикордонними. На території таких прикордонних областей, як Вінницька, Волинська, Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Луганська, Одеська, Сумська, Харківська, Чернівецька, Чернігівська, Донецька створено дев'ять єврорегіонів – Буг, Верхній Прут, Дністер, Дніпро, Карпатський, Нижній Дунай, Слобожанщина, Донбас та Ярославна, п'ять єврорегіонів створено з державами-членами ЄС (Польща, Словаччина, Румунія, Угорщина).

Транскордонне співробітництво – це одна з найважливіших форм інтеграції, яка реалізується на регіональному рівні та має особливе місце при формуванні регіональної політики в Україні. Поглиблення транскордонного співробітництва відкриває нові можливості для активізації економічної діяльності прикордонних територій, підвищення їх конкурентоспроможності шляхом мобілізації природно-ресурсного потенціалу регіонів сусідніх країн, досягнення цілісного ефекту внаслідок ліквідації бар'єрів руху товарів, послуг, капіталу, інформація та технології.

Подальший розвиток транскордонного співробітництва обумовлений такими чинниками:

1. Режим перетину кордону (кількість прикордонних пунктів, наявність та довжина черг, умови перебування у них, складність і тривалість оформлення митних процедур).
2. Розвиненість транспортної мережі.
3. Рівень корупції у сферах, дотичних до транскордонного співробітництва, та умови підприємницької діяльності (переміщення товарів через митний кордон).
4. Рівень розвитку інституційної інфраструктури.
5. Розвиненість комунікаційної інфраструктури.

Через Україну проходить 3 міжнародні транспортні коридори: №3 Берлін-Вроцлав-Львів-Київ, №5 Венеція-Трієст-Любляна-Марибор-Будапешт-Ужгород-Львів-Київ, №9 Гельсінкі-Виборг-Санкт-Петербург-Псков-Москва-Калінінград-Київ-Роздільна-Кишинів-Бухарест-Дмитровоград-Александруполіс [2].

Одним з ключових елементів реалізації транскордонного співробітництва є контрольно-пропускні пункти (КПП). Проте варто звернути увагу лише на стратегічні регіони. В Україні існує декілька типів КПП: автомобільний, повітряний, річковий та залізничний. З ЄС маємо 17 автомобільних пунктів перетину (3 з Румунією, 5 з Угорщиною, 2 із Словаччиною, 7 з Польщею), 8 залізничних пунктів (2 з Румунією, 1 із Словаччиною, 5 з Польщею). Але можливість перетину пунктів є на низькому рівні [2].

Неабияке значення для розвитку ТКС має розбудова інфраструктури, адже велика частка її об'єктів потребує негайної реновації та залучення нових технологій. Варто зазначити, що, маючи великий транспортний

потенціал, Україна не повністю його використовує через брак сучасної інфраструктури.

Транспортна інфраструктура забезпечує виконання певних функцій: економічну, соціологічну, інтеграційну, стимулюючу, культурну, оборонну та наукову. Виконання економічної функції полягає в забезпеченні зв'язку та координації всіх галузей економіки та їх розвитку. Тому можна вважати економічну функцію найбільш головною для розвитку економіки. Соціологічна функція виражається в економії часу, полегшенні праці людини та підвищенні продуктивності праці. Інтеграційна функція сприяє інтеграції української транспортної системи у світовий транспортний простір, що має відбуватися із залученням сучасних технологій та має призвести до розвитку транспортної системи та економіки. Стимулююча функція виражена в розширенні діяльності суб'єктів господарювання – розроблення нових технологій, створення нової продукції, розвиток конкурентоздатності та інше. Оборонна функція проявляється в можливості швидкого переміщення військових сил, населення та виробництва.

Транспортна інфраструктура забезпечує зв'язок між виробниками та споживачами, між галузями господарства та промисловості, а також між регіонами та країнами. Крім того, вона задовольняє потреби господарського комплексу регіону в логістичних операціях, сприяє найкращому використанню наявних ресурсів.

Географічне розташування України створює передумови для розвитку транзитних перевезень. За останні роки через певні проблеми, зокрема і через стан автошляхів, кількість іноземних перевізників, що користуються українськими транспортними коридорами, постійно знижується, що частково пояснює скорочення суми надходжень для бюджету, оскільки одним із джерел є плата за проїзд транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів іноземних держав автомобільними дорогами України. Необхідним є здійснення крупних проектів, які передбачатимуть підвищення технічного рівня та надійності автодоріг, особливо на ділянках, що належать до міжнародних транспортних коридорів, перебудову та розширення пунктів перетину кордону відповідно до європейських норм, розроблення більш жорсткого нормування процедури перетину кордону та адекватної цінової політики щодо тарифів. Позитивні зміни в цих напрямках здатні підвищити конкурентоспроможність автотранспортної інфраструктури України, збільшити обсяги транзиту та забезпечити нові транзитні потоки через її територію.

Незадовільний стан транспортної інфраструктури пояснюється нездатністю держави самостійно забезпечити відповідний рівень будівництва, ремонту та обслуговування цієї сфери господарства, незважаючи на значну роль транспортної системи у виробничому та економічному розвитку регіонів. Неможливість достатнього фінансового

забезпечення з Державного бюджету України не має бути перешкодою для виконання проектів у цій сфері, що призводить до необхідності залучення недержавних учасників до відновлення автодорожніх мереж.

Наразі, приватний інвестор в Україні взагалі не задіяний у сфері розбудови транспортної інфраструктури, хоч це й доволі поширена європейська та світова практика. Залучення державою приватного бізнесу є однією з основних світових тенденцій у розвитку транспорту. При цьому таке залучення відбувається в найрізноманітніших формах: від контрактів на управління чинними об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури [1]. Механізм державно-приватного партнерства (ДПП) сприятиме надходженню додаткових інвестицій, які зможуть замінити частину бюджетних витрат на будівництво та ремонт. Світовий досвід зазначає, що у країнах з невисоким рівнем соціально-економічного розвитку проекти державно-приватного партнерства реалізуються насамперед у сферах транспортної інфраструктури та комунального господарства на основі договорів концесії [5].

Питання взаємин держави й бізнесу завжди перебувають у центрі уваги всіх сучасних держав, тому за останні п'ять років в усьому світі спостерігається тенденція посилення цього співробітництва, на що є декілька причин: з одного боку, ускладнення соціально-економічного життя країни веде за собою виконання національних суспільно значущих функцій, а з боку – сам бізнес зацікавлений у нових об'єктах для інвестування, у тому числі й інфраструктурних [4].

Механізми ДПП можуть стати ключовим інструментом реалізації багатьох інфраструктурних проектів. Реалізуючи ці проекти за допомогою моделей ДПП, уряд підвищує споживання всередині країни без зростання видатків державного бюджету. Іншою позитивною рисою такої співпраці є підвищення ефективності проектів, адже приватний сектор більшою мірою орієнтується на результативність у порівнянні з державним. Отже, ДПП – сучасний механізм, який може забезпечити реалізацію складних суспільно-корисних проектів завдяки поєднанню ресурсів держави та приватних партнерів.

Міжнародний досвід останніх десятиліть показав, що державно-приватне партнерство є ефективною формою співпраці влади та бізнесу і має великий потенціал у напрямку модернізації систем комунальної інфраструктури в багатьох країнах. Воно налічує істотні переваги, пов'язані з модернізацією і розвитком інфраструктури в умовах фінансових обмежень. Необхідною умовою ефективного розвитку державно-приватного партнерства є формування сприятливого бізнес-середовища для приватного сектора, що передбачає певні кроки в таких напрямках:

- 1) активізація нормативно-проектної роботи законодавчих органів щодо забезпечення нормативно-правової бази механізмів державно-приватного партнерства;
- 2) розроблення заходів щодо залучення приватного сектора саме у транспортну сферу;
- 3) вивчення переліку найбільш глобальних і проблемних елементів автодорожнього господарства та визначення рівня зацікавленості в них користувачів автодоріг;
- 4) складання переліку потенційних приватних партнерів для укладення договорів державно-приватного партнерства;
- 5) поширення інформації з метою популяризації механізму державно-приватного партнерства в регіонах та підняття рівня зацікавленості всіх сторін;
- 6) упровадження механізму конкурсів або грантів щодо проектів особливо актуальних об'єктів;
- 7) розроблення системи надання податкових та/або митних пільг приватному партнеру, особливо в разі укладання надзвичайно важливого договору;
- 8) налагодження професійних зв'язків на консультаційній основі з представниками-фахівцями з європейських країн;
- 9) посилення санкцій за невиконання зобов'язань приватною стороною;
- 10) упровадження механізму компенсації збитків будь-який зі сторін, завданих у результаті одностороннього розірвання контракту;
- 11) розроблення механізму заміни приватного партнера в разі невиконання взятих на себе зобов'язань, без проведення нового конкурсу;
- 12) нарощування навчальної бази для вітчизняних спеціалістів з питань державно-приватного партнерства;
- 13) створення інформаційних підрозділів з питань розповсюдження інформації.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Застосування державно-приватного партнерства як механізму реалізації нової регіональної політики дозволить: залучити нові ресурси для проведення модернізації у регіонах України; знизити навантаження на видаткову частину державного та регіональних бюджетів; залучити до реалізації інвестиційних проектів фінансові ресурси, що до цього перебували «у тіні»; перерозподілити ризики та посилити відповідальність сторін державно-приватного партнерства за реалізацію інвестиційних проектів на місцевому, регіональному рівнях тощо [2].

Таким чином, при розробленні програм розвитку регіонів необхідно обов'язково визначати заходи, які стосуватимуться безпосередньо транспортної інфраструктури, оскільки без її розвитку не відбуватиметься відповідного зростання обсягів виробництва, об'ємів вантажних та

пасажирських перевезень тощо, що запобігатиме зростанню добробуту населення та стійкості соціального забезпечення.

З метою впровадження проектів ДПП в Україні уряд має налагодити відносини з міжнародними інституціями та більш інтенсивно сприяти формуванню національних інституцій, діяльність яких повинна бути спрямована на модернізацію національної економіки та використання сучасних управлінських підходів. ДПП в Україні потребує визначення та встановлення принципів на національному та регіональному рівнях, створення інституційного середовища, покращення рівня правового забезпечення.

Розвиток транспортної інфраструктури приведе до низки позитивних результатів як для регіону, так і для країни загалом, а саме: сприяння соціально-економічному розвитку задіяних регіонів; підвищення рівня економічної незалежності регіону; збільшення валютних надходжень за рахунок транзитних перевезень пасажирів та вантажів; задоволення економічних інтересів регіону завдяки включенню в єдиний економічний простір шляхом підключення до транс'європейських мереж; включення в сучасну систему шляхів, яка сприяє піднесенню регіональних економік та зменшенню соціальної напруги завдяки створенню додаткових постійних робочих місць у мережі побутового та технічного сервісу для учасників руху.

Список використаних джерел

1. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс] / Н. М. Бондар // Ефективна економіка. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241>
2. Державна прикордонна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dpsu.gov.ua/>
3. Особливості застосування державно-приватного партнерства як механізму реалізації нової регіональної політики. Аналітична записка [Електронний ресурс] // Національний інститут стратегічних досліджень – Режим доступу до ресурсу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1239/>
4. Рогозян Ю. С. Закордонний досвід розвитку регіональної інфраструктури в умовах державно-приватного партнерства // Ефективна економіка. — 2016. — № 8 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5565&p=1>
5. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні: аналітична записка. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/816>