

УДК 332.142.2

DOI: 10.25140/2411-5215-2020-2(22)-78-87

Наталія Іванова, Оксана Мініна

**ТРАНСКОРДОННЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ ТА ЄС: МЕХАНІЗМ  
ВЗАЄМОДІЇ СТОРІН**

Наталія Іванова, Оксана Минина

**ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО УКРАИНЫ И ЕС: МЕХАНИЗМ  
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СТОРОН**

Nataliia Ivanova, Oksana Minina

**CROSS-BORDER COOPERATION BETWEEN UKRAINE  
AND THE EU: MECHANISM OF INTERACTION OF THE PARTIES**

У статті досліджено фактори, умови, принципи та інструменти взаємодії сторін при реалізації транскордонного співробітництва України з країнами ЄС. Формування організаційно-економічного механізму взаємодії учасників транскордонного співробітництва потребує від усіх сторін залучення значний потенціал для адаптації до специфічних рис взаємодії: бар'єрності та контактності. Як інструмент, який дозволяє певною мірою нейтралізувати вплив негативних факторів у процесі технологічного, соціального та економічного зближення регіонів, пропонується застосовувати інфраструктурний стандарт. Питання інфраструктурного забезпечення виступає на перший план у процесі реалізації механізму транскордонного співробітництва, яку рекомендується вирішувати через формування кластерних структур.

**Ключові слова:** транскордонне співробітництво; транскордонний регіон; механізм взаємодії, інфраструктурний стандарт, кластер.

Рис.: 4. Бібл.: 10.

В статье исследованы факторы, условия, принципы и инструменты взаимодействия сторон при реализации трансграничного сотрудничества Украины со странами ЕС. Формирование организационно-экономического механизма взаимодействия участников трансграничного сотрудничества требует от всех сторон привлечения значительного потенциала для адаптации к специфическим условиям такого взаимодействия: барьерности и контактности. В качестве инструмента, который позволяет в определенной степени нейтрализовать влияние негативных факторов в процессе технологического, социального и экономического сближения регионов, предлагается использовать инфраструктурный стандарт. Проблематика инфраструктурного обеспечения выступает на первый план в процессе реализации механизма трансграничного сотрудничества, которую рекомендуется решать через формирование кластерных структур.

**Ключевые слова:** трансграничное сотрудничество; трансграничный регион; механизм взаимодействия, инфраструктурный стандарт, кластер

Рис.: 4. Библ.: 10.

The article defines the factors, conditions, principles and tools of interaction between the parties in the implementation of cross-border cooperation of Ukraine with EU. The formation of the organizational and economic mechanism of interaction between the participants of cross-border cooperation requires significant involvement of all parties to adapt to the specific features of interaction: barriers and contacts. As a tool that allows to some extent to neutralize the impact of negative factors in the process of technological, social and economic convergence of regions, it was proposed to use the infrastructure standard. The issue of infrastructure comes to the fore in the process of implementing the mechanism of cross-border cooperation, which is recommended to be addressed through the formation of cluster structures.

**Keywords:** cross-border cooperation; cross-border region; interaction mechanism, infrastructure standard, cluster.

Fig.: 4. References: 10.

JEL Classification: O18; R11

**Постановка проблеми.** Після обрання у 2014 році Україною національної інтеграційної політики з Європейським Союзом завдання на регіональному рівні розширились до необхідності впровадження світових підходів просторового розвитку, а також прискореного долучення до євро регіонального співробітництва. Результатом співпраці очікується отримання низки позитивних ефектів для підприємницького сектору, домогосподарств та держави. Зокрема, у сфері інфраструктурного забезпечення передбачається розширення та зміцнення співробітництва, стимулювання забезпечення ефективності, безпечності та надійності вантажних та пасажирських перевезень відповідно до міжнародних вимог, узгодження параметрів різних видів транспортних систем з метою розширення потенціалу транспортних сполучень між Україною та ЄС. Співпраця з Європейським економічним товариством має бути спрямована на прискорення модернізації інфраструктурного сектору України, гармонізацію операційних стандартів і політики з європейською практикою.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання транскордонного співробітництва України з країнами ЄС виступає предметом дослідження багатьох вчених, зокрема: П. Беленького, В. Гейця, М. Долішнього, М. Дубини, Ю. Макогона, А. Мокія, В. Мікловди, Н. Мікули, А. Мокія, В. Пили та інших. Проте, зважаючи на багатоаспектність, залишається дискусійним та потребує поглибленого обґрунтування питання узгодження регіонального розвитку з європейським вектором співробітництва, зокрема щодо уточнення методології взаємодії саме на регіональному рівні.

**Виділення недосліджених частин загальної проблеми.** Розвиток транскордонного співробітництва у сфері інфраструктурного забезпечення сприятиме зростанню транспортних потоків між Україною, ЄС та третіми країнами в регіоні; усуненню адміністративних, технічних, транскордонних та інших перешкод; покращенню транспортних мереж і модернізації інфраструктури. У цьому контексті практичні аспекти забезпечення ефективності транскордонного співробітництва набувають дедалі більшої актуальності.

**Мета статті.** Головною метою цього дослідження є формування організаційно-економічного механізму взаємодії учасників транскордонного співробітництва України та ЄС.

**Виклад основного матеріалу.** Транскордонна співпраця, починаючи з 2014 року, отримала додаткові стимули одночасного розвитку в кількох сферах, зокрема в питаннях розвитку сталої інфраструктурної політики, перегляд стратегій окремих галузей та регіонів, а також розвитку багатофункціональної транспортної мережі, приєднаної до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Також гостро проявило себе питання фінансування підтримки належного стану, пропускну здатності та вирішення проблеми «вузьких місць» існуючої інфраструктури, а також ініціація та просування участі приватного сектору в транспортних проєктах [2].

Передбачається співпраця в питаннях вступу до міжнародних транспортних організацій, імплементація і запровадження міжнародних угод і конвенцій у сфері інфраструктурного забезпечення, науково-технічне співробітництво, використання такого сучасного інструменту, який уже засвідчив свою ефективність, як інтелектуальні транспортні системи, підтримка сумісності під час використання супутникових для координації транспортних потоків [2].

Із розширенням кордонів ЄС з'явилися оновлені орієнтири формування транспортно-інфраструктурних осередків та розвитку міжнародних транспортних коридорів. В Європі нині у стані формування нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, а також впроваджується новий широкомасштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Цей план передбачав у 2020 р. об'єднати транспортні мережі всіх нових держав-членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Згідно з ухваленим ще у 2004 р. документом ЄС «Community guidelines for the development of the trans-European transport network» [8], інвестиції в такі проєкти зосереджуються на розвитку обмеженої кількості транс'європейських транспортних осей, завданнями яких є поєднання діючих учасників євроспільноти між собою та з новими країнами. На сьогодні на європейському транспортному просторі сформовано такі мультимодальні осі: центральна, південно-західна, південно-східна, північна, а також водні магістралі між ключовими портами Європи [9].

У жовтні 2013 р. презентовано нову інфраструктурну стратегію ЄС97 [10], в якій акцентовано на забезпеченні можливостей мультимодального, мінімум трьома видами транспорту, сполучення в межах визначених коридорів. Додатковими умовами є необхідність поєднання трьох держав і утворювати дві транскордонні секції. У результаті реалізації цієї Стратегії до 2050 р. оновлена транспортна мережа з'єднає 94 морські й річкові порти, 38 ключових аеропортів і дозволить оновити 15 тис. км залізниць, налагодивши на них швидкісний рух.

Зазначимо, що нині інфраструктурна система України не повною мірою інтегрувалася в транс'європейську мережу, а залишається поєднаною з нею операційно для забезпечення транспортного процесу.

Отже, транскордонне співробітництво набуває все більш виражених форм, маючи як наслідок активний процес конвергенції економічного і соціального розвитку прикордонних регіонів, зокрема, що стосується інфраструктурного забезпечення. Передумовою цих процесів є геополітичні та географічні фактори, які пов'язані насамперед із зовнішньоекономічною політикою держав, спрямованою на ефективне співробітництво, особливостями географічного розташування регіонів, наявністю спільних кордонів і території проживання населення, що визначає схожість культури, мови, історії розвитку (рис. 1). Сукупність специфічних рис прикордонних територій – бар'єрності та контактності – забезпечує їх взаємну адаптацію в цьому процесі й дає підстави передбачати значний потенціал для розвитку різноманітних форм прикордонних відносин.

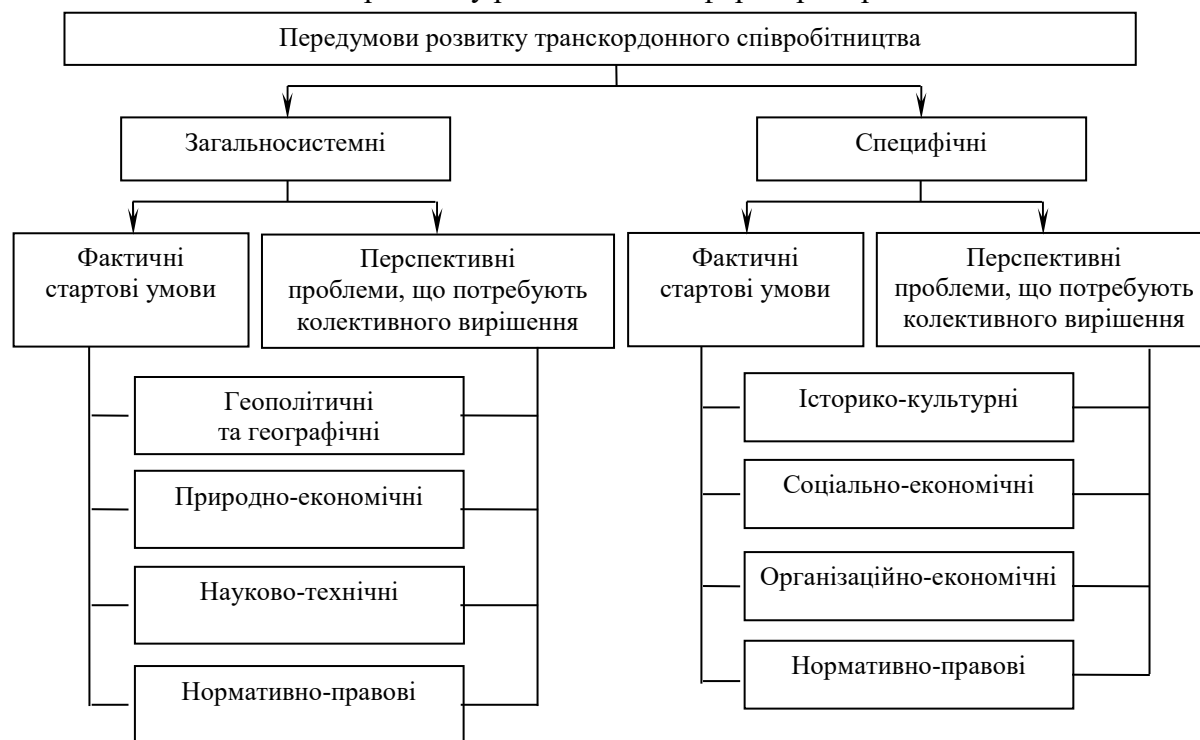


Рис. 1. Комплекс передумов розвитку транскордонного співробітництва

Треба зазначити, що поряд з об'єктивними передумовами, такими як географічне розташування регіонів, історико-культурні традиції взаємодії громад тощо, найбільш впливовими і значущими завжди були й залишаються економічні передумови, що визначаються не лише вигодами сторін, але й наявними в них можливостями для співробітництва. Найсуттєвішими серед них є:

- однаковий або досить близький за рівнем виробничий і науково-технічний потенціал прикордонних територій;
- однаковий або досить близький рівень соціально-економічного розвитку;
- наявність сталих виробничо-коопераційних зв'язків;
- технологічна взаємозалежність та/або взаємодоповнення значної кількості виробничих процесів;
- спільність економічних інтересів;
- наявність подібних соціально-економічних проблем;
- вигідність спільної підприємницької діяльності, розвитку малого і середнього бізнесу;
- прагнення до сталого розвитку, спрямованого на збереження довкілля, тощо.

Очевидно, каталізатором розвитку транскордонного співробітництва завжди насамперед є інтереси учасників, що опинилися у вигідних умовах. Кожен намагається використати свій шанс. Практика демонструє, що бізнес, основною метою якого є прибуток, дуже швидко заповнює всі вигідні ніші, зокрема й у зоні спільних інтересів сусідніх регіонів. Історично сформовані виробничі зв'язки між прикордонними регіонами, зумовлені процесами територіального поділу праці, спеціалізації та кооперації, пояснюють спільні економічні інтереси, що виступають рушійною силою в процесі транскордонної взаємодії. До того ж, як показує час, альтернатива партнерства для більшості підприємств прикордонних регіонів України не знайдена або внаслідок економічної недоцільності, або взагалі – неможливості. Зокрема, в деяких регіонах, наприклад, існує потужна промисловість будівельних матеріалів, зорієнтована на сировину прикордонних територій сусідніх держав, промисловість інших орієнтована на ринки збуту суміжних регіонів. Розрив економічних зв'язків між цими регіонами негативно впливає на функціонування промисловості, тому ефективність і доцільність транскордонного співробітництва є очевидною.

Часто передумовами транскордонного співробітництва виступають не тільки близькі вихідні рівні соціально-економічного розвитку регіонів і наявність усталених зв'язків, але й необхідність вирішення однакових економічних проблем: підвищення технічного рівня виробництва й обслуговування, подолання технічної і технологічної відсталості економіки прикордонних регіонів порівняно з центральними, а також загальноєвропейським рівнем, вирішення проблеми оновлення фондів, підвищення конкурентоспроможності продукції, оптимізація транспортної складової у вартості товарів за рахунок удосконалення транспортного обслуговування тощо. За таких умов першочерговою є проблема низької концентрації інвестиційних ресурсів у прикордонних регіонах, вирішення якої вимагає об'єднання зусиль з метою пошуку додаткових організаційно-економічних механізмів створення стимулюючого інвестиційного середовища. Основним принципом тут стає взаємна вигода.

Проте вказаний принцип не єдиний – ефективне транскордонне співробітництво має будуватися на цілісній системі взаємопов'язаних принципів, що окреслює область припустимих рішень у межах системи взаємодії. Оцінка ж рішень, що приймаються, метою яких має бути удосконалення взаємодії, спрямованої на підвищення ефективності функціонування кожної регіональної господарської системи, здійснюється за допомогою визначеної системи критеріїв (рис. 2).

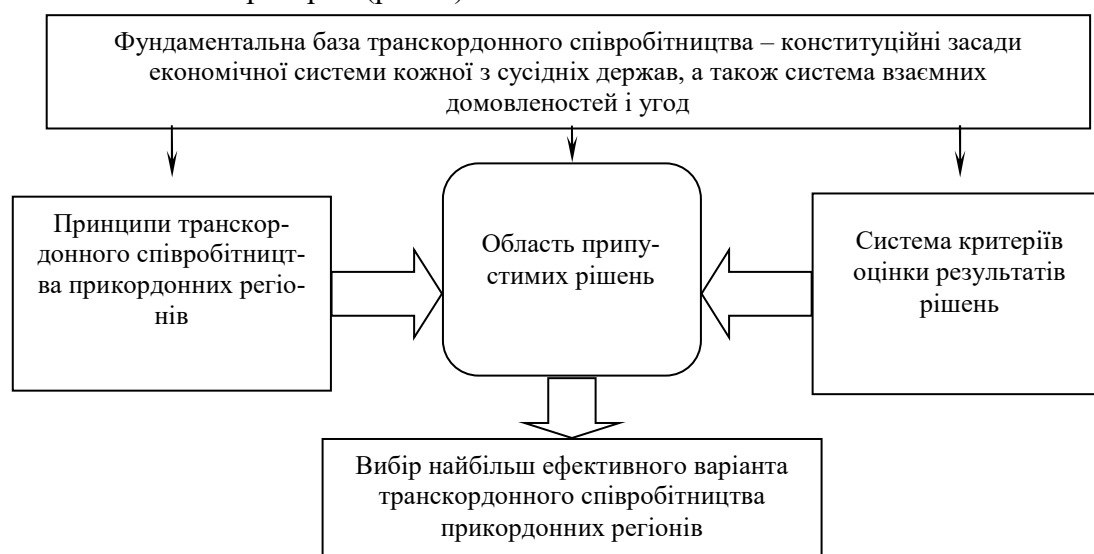


Рис. 2. Механізм вибору оптимального варіанта транскордонного співробітництва

Сукупність принципів, на яких має будуватися ефективне транскордонне співробітництво, повинна охоплювати економічну, соціальну, інформаційну, науково-технічну, екологічну, культурну та інші сфери взаємодій прикордонних регіонів суміжних держав, а оскільки, як і будь-яка інша, система транскордонного співробітництва проходить три фази: формування, функціонування та розвитку, то всі принципи можна згрупувати за вказаними фазами (рис. 3).



Рис. 3. Принципи транскордонного співробітництва

Принципи формування відображають загальні умови зародження транскордонного співробітництва, базові засади його подальшого розвитку й удосконалення. Принципи функціонування відображають суттєву сторону організації процесу взаємодії в динаміці. Принципи розвитку відображають фундаментальні засади подальшого розвитку, поглиблення та удосконалення транскордонного співробітництва в майбутньому. Однак зазначені принципи є взаємопов'язаними і можуть бути характерними одночасно для декількох фаз.

Успішний розвиток транскордонного співробітництва визначається цілим комплексом факторів різного ступеню значущості і впливу. Фактори першого порядку визначають можливість співробітництва як такої. Це передусім наявність державного кордону і фізичної можливості встановлення контактів між прикордонними регіонами, тобто об'єктивні фактори, що зумовлюють зародження і розвиток транскордонної взаємодії. Фактори другого порядку визначають, наскільки ефективно цю можливість можна використовувати, тобто впливають на глибину та ефективність співробітництва. До таких факторів переважно належить стан певного об'єкта, процесу, рівень його розвитку, перспективність існування. Так, наприклад, технічний стан будь-якої виробничої системи або підсистеми в регіоні визначає глибину взаємодії з аналогічними системами й підси-

## ПРОБЛЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНУ

стемами в сусідніх регіонах. Деякі види співробітництва внаслідок цього можуть бути розвиненими, більш ефективними, а деякі – недостатньо розвиненими, хоча можливість співробітництва існує внаслідок наявності цих систем і зв'язків між ними.

Надрівневими параметрами, що обумовлюють, трансформують і змінюють значущість будь-якого фактору на кожному рівні, є загальнополітичні та загальноекономічні фактори. Вони є найменш керованими і прогнозованими. Передусім це зміна загальнополітичної ситуації, що може вплинути і на тенденції розвитку економічної взаємодії між державами, і на уяву про форми і глибину транскордонного співробітництва. Так, наприклад, різка зміна геополітичної ситуації, спричинена військовим конфліктом із РФ, зміна міжнародного вектора розвитку України в напрямку європейської інтеграції звела до нуля транскордонне співробітництво з російськими прикордонними регіонами, зробивши його небажаними, неможливим і безперспективним. Це, зокрема, зламало сформовану раніше систему взаємодій та контактів і трансформувало концепцію подальшого розвитку прикордонних регіонів України, що межують із Російською Федерацією. У нових умовах стало необхідним відмовитись від попередніх перспектив подальшого соціально-економічного співробітництва і зайнятися новими розробками, інвестиційними проектами, пошуком інших «точок зростання».

Водночас суттєвих якісних змін зазнало транскордонне співробітництво України з ЄС. Зокрема, в 11 прикордонних регіонах України за останні роки реалізовано і реалізуються програми транскордонної співпраці з ЄС у межах двох масштабних ініціатив Євросоюзу: Європейського інструменту сусідства та Програми Територіального співробітництва країн Східного партнерства (рис. 4) [3].

Програма співробітництва ЕаРТС Білорусь – Україна	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Волинська, Рівненська, Житомирська, Київська, Чернігівська області</li> <li>• 3,3 млн євро</li> </ul>
Програма співробітництва ЕаРТС Молдова – Україна	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Одеська, Вінницька, Чернівецька області</li> <li>• 3,3 млн євро</li> </ul>
Програма транскордонного співробітництва “Польща – Білорусь – Україна 2014-2020”	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Волинська, Львівська, Закарпатська області</li> <li>• 183 млн євро</li> </ul>
Спільна операційна програма “Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна 2014-2020”	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Закарпатська, Івано-Франківська області</li> <li>• 73,9 млн євро</li> </ul>
Спільна операційна програма “Румунія – Україна”	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Івано-Франківська, Закарпатська, Чернівецька, Одеська області</li> <li>• 60 млн євро</li> </ul>

Рис. 4. Програми транскордонного співробітництва

Розширення співробітництва України, Білорусі, Молдови з країнами ЄС стало альтернативою транскордонного співробітництва з російськими регіонами, яке на сьогодні є неможливим унаслідок ускладнень відносин із РФ.

Взагалі, якщо говорити про вплив загальнополітичних факторів, то можна зазначити, що Україна перебуває нині в епіцентрі впливів, які йдуть передусім з боку Європи, Росії, США, хоча Україна заявила про своє прагнення інтеграції в Європу.

Загальноекономічні фактори, як і загальнополітичні, є екзогенними щодо будь-якого прикордонного регіону, а отже, не можуть бути скоригованими або перебуває під будь-яким впливом регіону, але здійснюють такий вплив на процеси взаємодії між країнами, і, зокрема, на транскордонне співробітництво. До таких факторів можна віднести:

- процеси глобалізації, інтеграції, регіоналізації;
- постійне поглиблення інтернаціоналізації виробництва;
- об'єктивні закономірності НТП;
- структурні зміни, що постійно відбуваються як у світовій економіці, так і в економіці окремих країн під впливом НТП та НТР;
- активізація процесів економічного реформування господарських систем окремих країн відповідно до викликів сучасної світової економіки;
- наявність і необхідність вирішення глобальних проблем сучасності тощо.

Надрівневим фактором розвитку транскордонного співробітництва є також економічна політика держави, основними й найбільш впливовими елементами якої є бюджетно-податкова, грошово-кредитна, соціальна і зовнішньоекономічна політики, що визначають «правила гри» і створюють умови для реалізації стратегічних цілей держави як у внутрішній, так і в зовнішній сферах. Саме вектор економічної політики може стати причиною як позитивних, так і негативних змін у становищі країни в системі співробітництва із сусідами.

Економічні фактори виявляються чи не найбільш впливовими в процесі транскордонної взаємодії, формуванні міжрегіональних об'єднань, організації ефективного співробітництва в різних сферах діяльності. Економічна самостійність підприємств, уникання надмірного впливу політичних чинників ставить на перший план критерії економічної вигоди.

Ключовими щодо ефективності транскордонного співробітництва економічними факторами є:

- рівень використання ресурсного та технологічного потенціалів;
- темпи розвитку основного виробництва;
- зрілість ринкових відносин, динаміка розвитку регіональних і національних ринків;
- масштаби та перспективи розвитку економічних взаємозв'язків регіонів;
- розвиток зовнішньоекономічних зв'язків кожної з країн;
- раціоналізація транспортно-економічних зв'язків;
- досягнутий рівень науково-технічного розвитку;
- революційні зміни в інформаційних технологіях тощо.

Дія вказаних факторів має і певний соціальний ефект, оскільки відображується на рівні життя населення. Зокрема, зростання національного доходу, збільшення вільного часу, зростання культурно-освітнього рівня населення з середньою та вищою освітою спонукають до активної взаємодії, розширення зв'язків з іншими країнами та регіонами, пошуку нових форм співробітництва.

Прояв будь-яких впливів, змін, ініціатором яких виступають як держави, що взаємодіють, так і окремі господарюючі суб'єкти, повинен бути формалізованим, тобто мати правову основу. Наявність і сприятлива дія політичних, економічних, географічних та інших факторів і передумов розвитку інтеграційних процесів зводиться до мінімуму через відсутність або недостатню розвиненість нормативно-правової бази системи співробітництва.

На сьогодні ратифіковані й уже набули чинності двосторонні і багатосторонні міжнародні договори (угоди) за участю України, що стосуються проблеми прикордонного і міжрегіонального співробітництва, зокрема в економічній, екологічній, соціальній, культурній та інших сферах. Основним документом, що регламентує ці процеси, виступає Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями (Мадрид, 21 травня 1980 р.), до якої Україна приєдналася в 1993 р. [6]. Основним нормативно-правовим документом у нашій державі з цього питання є Закон України «Про транскордонне співробітництво» [7]. Одним з інструментів

## ПРОБЛЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНУ

реалізації положень, визначених вказаними документами, є Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки [5]. Серед двосторонніх угод можна визначити такі:

- Договір про основи добросусідства та співробітництва між Україною та Угорською Республікою (06.12.1991 р.);
- Угода про добросусідські відносини та співробітництво між Республікою Польща та Україною (18.05.1992 р.);
- Договір про дружні відносини і співробітництво між Україною і Республікою Болгарією (05.10.1992 р.);
- Договір про добросусідство, дружні відносини та співробітництво між Україною та Словацькою Республікою (29.06.1993 р.);
- Договір про дружні відносини і співробітництво між Україною та Чеською Республікою (26.04.1995 р.);
- Угода між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про співробітництво між прикордонними областями України та адміністративно-територіальними одиницями Республіки Молдова (11.03.1997 р.);
- Договір про відносини добросусідства та співробітництва між Україною та Румунією (02.06.1997 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про співробітництво з прикордонних питань (25.09.2006).

Тісно пов'язаним із транскордонним співробітництвом є питання економічної безпеки, яку економіст М. Дубина у своїй роботі запропонував розглядати як «...свободу від негативного зовнішнього та внутрішнього впливів на будь-які спільні дії, спрямовані на посилення та поглиблення співпраці між територіальними громадами або владою, які знаходяться під юрисдикцією двох або декількох договірних сторін, у сфері економічних відносин» [1]. Як інструмент, який дозволить певною мірою нейтралізувати вплив зазначених негативних факторів, можна розглядати інфраструктурний стандарт.

Реалізація транскордонного співробітництва потребує регламентування формування та функціонування транскордонних утворень, створення загальних форматів діяльності всіх учасників, які були б загальноприйнятими в усьому європейському просторі. Таким інструментом, на наш погляд, можуть стати інфраструктурні стандарти [4]. Інфраструктурний стандарт уніфікує інфраструктурну послугу, яка є однією з провідних при здійсненні транскордонного співробітництва. При цьому, зважаючи на специфіку міжкраїнних утворень, стандартизація має поширюватись на прикордонні ресурси, транспортно-логістичні функції та операції, митні процеси, комунікаційну складову у сфері обміну інформацією між учасниками.

Рівень інфраструктурного забезпечення прикордонної території, що відповідає інфраструктурному стандарту, безпосередньо пов'язаний із безпекою регіональної системи і є своєрідним індикатором її граничного стану.

**Висновки і пропозиції.** Отже, доцільність та ефективність транскордонного співробітництва визначається його перспективами:

- транскордонне співробітництво є засобом економії суспільної праці і дозволяє практично використовувати територіальний і міжнародний поділ праці, підвищити ефективність виробництва. Завдяки економічному співробітництву, розвинутій транспортній системі прикордонні регіони матимуть можливість одержувати необхідні товари, які не виробляються на їх території або виробництво є занадто дорогим;
- розширення використання наявного економічного потенціалу регіонів;
- сприяння зближенню регіонів, підвищенню ефективності їх взаємодії;



– транскордонне співробітництво дозволяє скоротити транспортні витрати завдяки раціоналізації розподілу вантажних і пасажирських перевезень;

– спрощення вирішення проблеми спільного обслуговування міжнародних перевезень за рахунок уніфікації або зближення митного законодавства, лібералізації та спрощення процедур з міжнародним транзитом з метою прискорення перетину кордонів, скорочення термінів перевезень;

– розширення фінансових та інвестиційних можливостей окремих регіонів завдяки об'єднанню їх зусиль по залученню коштів на будівництво, розвиток, підтримання необхідного технічного та інфраструктурного рівня розвитку.

Вирішення проблеми методології та інструментального забезпечення і кардинальне поліпшення ситуації у сфері транскордонного співробітництва для України можливо через формування транскордонних кластерів, які набули значного поширення у прикордонних регіонах європейських країн. Незважаючи на те, що на сьогодні цей напрям є основою наукового пошуку багатьох вітчизняних та закордонних вчених, існує потреба не тільки вирішення проблем практичного впровадження таких інституціональних одиниць, але й відчувається недостатній методологічний базис. Отже, тема цього дослідження є перспективним напрямом подальшого всебічного наукового обґрунтування.

### Список використаних джерел

1. Дубина М. В. Сутність транскордонної безпеки та її види. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки*. 2013. № 4(70). С. 238–244.

2. Економічна складова Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління / за ред. І. Бураківського, В. Мовчан. Київ : Альфа-ПІК, 2014. 140 с.

3. Зосименко Т. Проекты трансграничного сотрудничества ЕС: почему они неэффективны в Украине. *Европейская правда*. 16.08.2018. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/experts/2018/08/16/7085038>.

4. Іванова Н. В. Методолого-організаційні аспекти побудови оціночної моделі інфраструктурного забезпечення регіону. *Молодий вчений*. 2016. № 7(34). С. 50–54.

5. Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2016 року № 554. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-2016-п#Text>.

6. Про приєднання України до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями: Постанова Верховної Ради України від 14 липня 1993 року. №3384-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 36. Ст. 370. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3384-12#Text>.

7. Про транскордонне співробітництво: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 45. ст. 499. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-15#Text>.

8. Decision No 884/2004/Ec Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004. Amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>.

9. Networks For Peace And Development. URL: [http://www.central2013.eu/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Document\\_Centre/OP\\_Resources/Networks\\_for\\_Peace\\_and\\_Development.pdf](http://www.central2013.eu/fileadmin/user_upload/Downloads/Document_Centre/OP_Resources/Networks_for_Peace_and_Development.pdf).

10. New EU transport infrastructure policy – background. URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_14\\_525](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_14_525).

### References

1. Dubyna M. V. (2013). Sutnist transkordonnoi bezpeky ta yii vydy [Essence and types of cross-border security]. *Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky – Bulletin of Chernihiv State Technological University. Series: Economic Sciences*, 4(70), pp. 238–244.

2. Burakivskoho, I., Movchan, V. (Eds.). (2014). *Ekonomichna skladova Uhody pro Asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta YeS: naslidky dlia biznesu, naseleння ta derzhavnoho upravlinnia* [The economic component of the Association Agreement between Ukraine and the EU: implications for business, the population and public administration]. Alfa-PIK.

3. Zosimenko, T. (16.08.2018). Proekty transgranichnogo sotrudnichestva ES: pochemu oni nejeffektivny v Ukraine [EU cross-border cooperation projects: why they are ineffective in Ukraine]. *Evro-peiskaia pravda – European truth*. <https://www.eurointegration.com.ua/rus/experts/2018/08/16/7085038>.

4. Ivanova, N. V. (2016). Metodoloho-orhanizatsiini aspekty pobudovy otsinochnoi modeli infrastruktorno zabezpechennia rehionu [Methodological and organizational aspects of construction of an estimation model of infrastructure provision of the region]. *Molodyi vchenyi – Young scientist*, 7(34), pp. 50–54.

5. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy rozvytku transkordonnoho spivrobitnytstva na 2016-2020 roky [On approval of the State Program for the Development of Cross-Border Cooperation for 2016-2020], Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine № 554 (August 23, 2016). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-2016-п#Text>.

6. Pro pryednannia Ukrainy do Yevropeiskoi ramkovoi konventsii pro transkordonne spivrobitnytstvo mizh terytorialnymy obshchynamy abo vlastiamy [On Ukraine's accession to the European Framework Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities], Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine № 3384-XII (July 14, 1993). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine*, (36), p. 370. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3384-12#Text>.

7. Pro transkordonne spivrobitnytstvo [On Cross-Border Cooperation]. Law of Ukraine № 1861-І5 (on June 24, 2004). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Information from the Verkhovna Rada of Ukraine*, (45), p. 499. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-15#Text>.

8. *Decision No 884/2004/Ec Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004. Amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network*. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>.

9. Networks For Peace And Development. [http://www.central2013.eu/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Document\\_Centre/OP\\_Resources/Networks\\_for\\_Peace\\_and\\_Development.pdf](http://www.central2013.eu/fileadmin/user_upload/Downloads/Document_Centre/OP_Resources/Networks_for_Peace_and_Development.pdf). 443.

10. New EU transport infrastructure policy – background. [http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/10-18/articles/ten-tmemo\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/10-18/articles/ten-tmemo_en.htm).

**Іванова Наталія Володимирівна** – доктор економічних наук, доцент, завідувачка кафедри підприємництва і торгівлі, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

**Іванова Наталия Владимировна** – доктор экономических наук, доцент, заведующая кафедрой предпринимательства и торговли, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

**Ivanova Nataliia** – Doctor of Economics, Associate Professor, Head of Department of Entrepreneurship and Trade, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

**E-mail:** [ivanova.nat.vlad@gmail.com](mailto:ivanova.nat.vlad@gmail.com)

**ORCID:** <http://orcid.org/0000-0001-6622-7310>

**ResearcherID:** I-3574-2016

**Мініна Оксана Валеріївна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри теоретичної та прикладної економіки, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

**Минина Оксана Валериевна** – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры теоретической и прикладной экономики, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

**Minina Oksana** – PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of theoretical and applied Economics, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

**E-mail:** [minina.ok.v@gmail.com](mailto:minina.ok.v@gmail.com)

**ORCID:** <http://orcid.org/0000-0002-5919-1599>

**ResearcherID:** H-1167-2016