

2. Кириченко С. «Час ікс» для українського туризму. – URL : <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/01/26/681795/>
3. Олесків М. Після війни туризм зміниться в будь-якому випадку. – URL : <https://cutt.ly/pGgqHNN>.

**Сазонець І.Л.**

доктор економічних наук, професор  
професор кафедри туристичного та  
готельно-ресторанного бізнесу  
Дніпровського гуманітарного університету

**Кравцова В.Є.**

здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти  
Дніпровського гуманітарного університету

**ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ  
ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ-  
ЧЛЕНАМИ ЄС**

Розвиток прикордонних територій зумовлюється їхньою транзитною здатністю. Основні методичні підходи щодо висвітлення проблем розвитку прикордонної інфраструктури України з сусідніми країнами-членами ЄС ми можемо знайти в навчальному посібнику Сазонець О.М., Сазонця І.Л. «Міжнародний бізнес і логістика»[4]. Важливим є розвиток туристичної інфраструктури і для активізації туристичної діяльності країни.

Прикордонна інфраструктура - це система каналів зв'язку, через які переміщуються матеріальні, фінансові й людські ресурси, відбувається їхній розподіл в економіці прикордоння. Пряма взаємодія українських кордонів з автомобільною та залізничною Транс-Європейською Транспортною Мережею відбувається в наступних місцях:

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

За оцінками експертів щодо роботи прикордонних пунктів пропуску основними проблемами в місцях з'єднання України та ТЄМ-Т є [1]:

- більша за середню кількість документів, необхідних для митного оформлення імпортованих або експортованих товарів. В Україні вимагається на 40 % більше документації на експорт і вдвічі більше паперів на імпортовані товари, ніж в середньому в країні-члені ЄС. Це впливає на подовження терміну

проведення митного оформлення, що в свою чергу призводить до збільшення транзакційних витрат на рух в Україні.

- тривалий час проведення митного оформлення. На відміну від України, в більшості розвинених країн ЄС митне оформлення проводиться в режимі он-лайн без надання додаткових документів.

- високі імпорتنі та експортні логістичні витрати як для імпорتنих, так і для експортних контейнерних перевезень.

Ефективність роботи на великих автомобільних пунктах пропуску суттєво коливається через значний ефект «часу пік». Це призводить до тривалих затримок у вихідні дні.

Залізничні пункти пропуску через державний кордон менш проблемні щодо часу проходження та ефективності функціонування. Це пов'язано з тим, що перевезення великих обсягів здійснюються однією партією і за однією декларацією. Час митного оформлення на кордонах України становить приблизно 2-4 години [2].

Головною «брамою» України в Центральну і Південну Європу, де здійснюються основні обсяги перевезень пасажирів і вантажів є м. Чоп, що знаходиться на кордоні з Угорською республікою. Середня пропускна здатність МПП Чоп – Захонь становить 3000 автомобілів на добу. Це високий показник з точки зору європейських вимог, проте цього не достатньо для забезпечення фактичних потреб. Існуючий транспортний потік у 1,5–3 рази перевищує проектні можливості пунктів пропуску [2].

Це свідчить про те, що пропускна спроможність не відповідає потребам туристів, рівню розвитку економічних та культурних відносин України з європейськими країнами. Крім того, рівень технічного забезпечення пунктів пропуску, зокрема технічними та спеціальними засобами контролю, становить 39% від потреби (засобами для огляду транспорту, розвантажувальною технікою, засобами дистанційного контролю) [3].

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

Фінансова підтримка транспортного сектору в Україні забезпечується як на рівні держави так і за участю ЄС шляхом впровадження відповідних проектів і секторальних програм. Наразі існує партнерський проект Уряду України та ЄС «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т». Співпраця включає координацію та законодавче забезпечення роботи для автомобільного, залізничного, авіаційного, морського та річкового транспорту та розвитку послуг мультимодального транспорту.

Фахівці Проекту ТЕМ-Т сприяли Міністерству інфраструктури України у розробці «Транспортної Стратегії України на період до 2020 року». Стратегія визнає, що добре налагоджена транспортна система є важливою для соціально-економічного розвитку країни та підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

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

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

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

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

### ***Список використаної літератури:***

1. Індустріальний парк з елементами логістики «Берег-Карпати». URL: <http://bereg-karpaty.com>. (дата звернення: 20.02.2022 р.).
2. Захонь – Чоп(Тиса) – пункт пропуску автомобільного сообщения URL: <http://ukr-customs.com/entrypoints/zakhon-chop-tisa>. (дата звернення: 20.02.2022 р.).
3. Бюджетна та податкова децентралізація – 2015. URL: <http://www.decentralization.gov.ua>. (дата звернення: 20.02.2022 р.).
4. Сазонець О. М., Сазонець І. Л. Міжнародний бізнес і логістика: понятійно-термінологічний словник. Київ: «Центр учбової літератури», 2021. 288 с.