

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ
ВАДИМА ГЕТЬМАНА

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

Кафедра міжнародної економіки

Освітньо-професійна програма **«МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»**
Галузь знань **05 «Соціальні та поведінкові науки»**
Спеціальність **051 «Економіка»**

Форма навчання: денна

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему «ТРАНСКОРДОННЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ З
РУМУНІЄЮ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ»

здобувача Бардеги Олександра Станіславовича
(ПІБ, підпис)

Науковий керівник: д.е.н., професор Ільницький Д.О.
(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

(підпис)

Робота допущена до захисту перед екзаменаційною
комісією з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)

Завідувач кафедри: д.е.н., професор Столярчук Я.М.

(підпис)

Київ 2025

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА
Факультет Міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародної економіки

Освітньо-професійна програма	«МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»
Галузь знань	05 «Соціальні та поведінкові науки»
Спеціальність	051 «Економіка»
ПОГОДЖЕНО Керівник проектної групи (гарант) освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка» _____ (підпис) « ____ » _____ 2025 р.	ЗАТВЕРДЖУЮ Завідувач кафедри міжнародної економіки _____ (підпис) « ____ » _____ 2025 р.

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти **Бардезі Олександр Станіславович**
(прізвище, ім'я, по батькові)
_____ **очної (денної)** _____ форми навчання
очної (денної), заочної, дистанційної
на підготовку кваліфікаційної магістерської роботи

**на тему: «ТРАНСКОРДОННЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ З
РУМУНІЄЮ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ»**

Тему затверджено наказом ректора Університету від «23» 06 2025 р. №837-ст

Кваліфікаційна магістерська робота виконується на матеріалах: відкритих джерел наукової, аналітичної та статистичної інформації, Євростату, Державної служби статистики України, наукових статей вітчизняних та зарубіжних дослідників та інших публікацій за темою дослідження.

План кваліфікаційної магістерської роботи

Розділ 1	Теоретичні засади розвитку транскордонного співробітництва в умовах міжнародних інтеграційних процесів
Розділ 2	Розвиток транскордонного співробітництва в умовах європейської інтеграції
Розділ 3	Перспективи розвитку транскордонного співробітництва України та Румунії
Об'єкт дослідження:	Регіональне співробітництво між національними економіками в умовах глобальної економічної інтеграції.
Предмет дослідження:	Фактори, моделі та інструменти, індикатори, тренди, характерні риси та особливості, виклики, сценарії та шляхи розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Румунією в контексті європейської інтеграції.
Мета кваліфікаційної магістерської роботи:	На основі узагальнення теоретичних засад регіонального співробітництва між національними економіками в умовах глобальної економічної інтеграції та всебічного аналізу факторів, різновидів, моделей та інструментів, індикаторів, трендів, характерних рис та особливостей, викликів, сценаріїв розвитку, транскордонного співробітництва в контексті європейської інтеграції, обґрунтувати можливості підвищення ефективності транскордонного співробітництва між Україною та Румунією.

Конкретні завдання, які здобувач повинен виконати для досягнення поставленої мети:

- Розкрити сутність транскордонного співробітництва в системі теорій розвитку міжнародної регіональної інтеграції.
- Визначити основні фактори, види, моделі та інструменти реалізації транскордонного співробітництва країн.
- Дослідити особливості розвитку транскордонного співробітництва між регіонами України та Румунії.
- Оцінити результативність і ефективність українсько-румунського транскордонного співробітництва.
- Визначити основні виклики, що впливають на розвиток транскордонного партнерства України та Румунії.
- Сформулювати сценарії та обґрунтувати перспективні напрями подальшого розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Румунією в умовах європейської інтеграції.

Завдання підготував науковий керівник

(підпис)

Ільницький Д.О.
(ініціали, прізвище)

«__» _____ 2025 р.

Завдання одержав здобувач

(підпис)

Бардега О.С.
(ініціали, прізвище)

«__» _____ 2025 р.

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна магістерська робота містить 98 сторінок, 9 таблиць, 10 рисунків, перелік джерел посилання з 107 найменувань, 4 додатки.

«Транскордонне співробітництво України з Румунією в умовах європейської інтеграції»

Об'єктом дослідження є регіональне співробітництво між національними економіками в умовах глобальної економічної інтеграції.

Предметом дослідження є фактори, моделі та інструменти, індикатори, тренди, характерні риси та особливості, виклики, сценарії та шляхи розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Румунією в контексті європейської інтеграції.

Загальна мета дослідження на основі узагальнення теоретичних засад регіонального співробітництва між національними економіками в умовах глобальної економічної інтеграції та всебічного аналізу факторів, різновидів, моделей та інструментів, індикаторів, трендів, характерних рис та особливостей, викликів, сценаріїв розвитку транскордонного співробітництва в контексті європейської інтеграції, обґрунтувати можливості підвищення ефективності транскордонного співробітництва між Україною та Румунією.

Відповідно до мети в роботі сформульовано наступні *завдання*:

- Розкрити сутність транскордонного співробітництва в системі теорій розвитку міжнародної регіональної інтеграції.
- Визначити основні фактори, види, моделі та інструменти реалізації транскордонного співробітництва країн.
- Охарактеризувати систему індикаторів і методики дослідження транскордонної взаємодії між національними економіками.
- Проаналізувати ключові тренди розвитку транскордонного співробітництва в країнах Європи.
- Провести порівняльну характеристику конкурентного розвитку євро регіонів з урахуванням українсько-румунського напрямку.

- Дослідити особливості розвитку транскордонного співробітництва між регіонами України та Румунії.
- Оцінити результативність і ефективність українсько-румунського транскордонного співробітництва.
- Визначити основні виклики, що впливають на розвиток транскордонного партнерства України та Румунії.
- Сформувати сценарії та обґрунтувати перспективні напрями подальшого розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Румунією в умовах європейської інтеграції.

Методи дослідження з визначенням практичного значення отриманих результатів: на основі систематизації теоретико-методичних основ дослідження транскордонного співробітництва обґрунтовано певні рекомендації щодо механізмів їх вдосконалення та розвитку.

Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи: 2025.

Рік захисту роботи: 2025.

Ключові слова: транскордонне співробітництво, єврорегіон, Україна, Румунія, регіональне співробітництво, європейська інтеграція.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ.....	6
1.1. Транскордонне співробітництво в системі теорій розвитку міжнародної регіональної інтеграції.....	6
1.2. Фактори, види, моделі та інструменти реалізації транскордонного співробітництва країн.....	15
1.3. Система індикаторів та методики дослідження транскордонного співробітництва між національними економіками.....	25
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ.....	36
2.1. Ключові тренди розвитку транскордонного співробітництва в країнах Європи.....	36
2.2. Порівняльна характеристика конкурентного розвитку єврорегіонів.....	46
2.3. Особливості розвитку транскордонного співробітництва регіонів Румунії та України.....	56
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА РУМУНІЇ.....	67
3.1. Оцінка результативності та ефективності транскордонного співробітництва Румунії та України.....	67
3.2. Виклики розвитку транскордонного співробітництва Румунії та України.....	76
3.3. Сценарії та шляхи розвитку транскордонного співробітництва Румунії та України.....	86
ВИСНОВКИ.....	97
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	101
ДОДАТКИ.....	113

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах поглиблення інтеграційних процесів транскордонне співробітництво набуває значення стратегічного ресурсу для підвищення конкурентоспроможності національних економік та вирівнювання регіональних диспропорцій. Воно слугує дієвим механізмом мобілізації внутрішнього потенціалу суміжних територій, перетворюючи географічне сусідство на фактор взаємного економічного посилення.

Розвиток українсько-румунського транскордонного співробітництва сприяє активізації соціально-економічних процесів у прикордонних регіонах, підвищенню конкурентоспроможності територій, залученню інвестицій. На сьогодні ця співпраця стала важливішою ніж будь-коли, через значний прогрес України у процесі європейської інтеграції. Необхідність поглиблення економічної регіональної співпраці перетворили українсько-румунський кордон на важливий торговельний коридор. Бюджет програми співробітництва Interreg Romania – Ukraine в період 2014-2020 складав 54 млн. євро, на програмний період 2021-2027 було виділено вже 77 млн. євро, з можливістю збільшення фінансування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання євро регіонального співробітництва в умовах європейської інтеграції суспільно і науково важливе. Йому у свої працях приділяли увагу вітчизняні автори: В. І. Чужиков, Н. А. Мікула, С. І. Устич, В. В. Зеліч, К. В. Павліха, та зарубіжні автори: Е. Хаас, С. Гоффманн, Е. Моравчик, А. Вендт, Е. Брюне-Жайї, М. Перкманн, Дж. Скотт.

Загальна мета дослідження на основі узагальнення теоретичних засад регіонального співробітництва між національними економіками в умовах глобальної економічної інтеграції та всебічного аналізу факторів, різновидів, моделей та інструментів, індикаторів, трендів, характерних рис та особливостей, викликів, сценаріїв розвитку транскордонного співробітництва в контексті європейської інтеграції, обґрунтувати можливості підвищення ефективності транскордонного співробітництва між Україною та Румунією.

Відповідно до мети в роботі сформульовано наступні завдання:

- Розкрити сутність транскордонного співробітництва в системі теорій розвитку міжнародної регіональної інтеграції.
- Визначити основні фактори, види, моделі та інструменти реалізації транскордонного співробітництва країн.
- Охарактеризувати систему індикаторів і методики дослідження транскордонної взаємодії між національними економіками.
- Проаналізувати ключові тренди розвитку транскордонного співробітництва в країнах Європи.
- Провести порівняльну характеристику конкурентного розвитку єврорегіонів з урахуванням українсько–румунського напрямку.
- Дослідити особливості розвитку транскордонного співробітництва між регіонами України та Румунії.
- Оцінити результативність і ефективність українсько–румунського транскордонного співробітництва.
- Визначити основні виклики, що впливають на розвиток транскордонного партнерства України та Румунії.
- Сформувати сценарії та обґрунтувати перспективні напрями подальшого розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Румунією в умовах європейської інтеграції.

Об'єктом дослідження є регіональне співробітництво між національними економіками в умовах глобальної економічної інтеграції.

Предметом дослідження є фактори, моделі та інструменти, індикатори, тренди, характерні риси та особливості, виклики, сценарії та шляхи розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Румунією в контексті європейської інтеграції.

Методи дослідження. Для розкриття теми дослідження на основі системного підходу було застосовано такі методи: кількісного та якісного аналізу, синтезу, узагальнення, прогнозування, графічний.

Теоретична, методична та практична значущість отриманих

результатів. На основі систематизації теоретико-методичних основ дослідження транскордонного співробітництва України з Румунією обґрунтовано певні рекомендації щодо механізмів їх вдосконалення та розвитку.

Інформаційною базою дослідження слугували навчальні, навчально-методичні та наукові видання українських та зарубіжних авторів; законодавчі акти України, Європейського Союзу та Румунії; статистичні бази та звіти міжнародних організацій (Євростату, Державної служби статистики України, Світового Банку та інших).

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

1.1. Транскордонне співробітництво в системі теорій розвитку міжнародної регіональної інтеграції

З самого започаткування світової торгівлі, економічні суб'єкти завжди в першу чергу започатковували відносини та розширювали свій ринок збуту і закупівель на територіально сусідні країни або державні утворення. На сьогодні, під впливом глобалізаційних процесів та розширення світового ринку, держави опинилися в становищі, в якому зближення та об'єднання з іншими стало необхідним для подальшого розвитку економіки. В тій чи іншій формі, в інтеграційних структурах задіяні всі країни світу. Навіть ті держави, що притримуються політики ізоляціонізму, наприклад Північна Корея.

Транскордонне співробітництво (або ТКС) є складним і багатограним явищем, яке включає в себе взаємодію від неформальних контактів до інституціолізованих форм співпраці. Його сучасне розуміння базується як на міжнародно-правових документах, так і на академічних роботах. Найбільш поширене на міжнародному рівні визначення дає Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями: «це будь-які спільні дії, спрямовані на посилення та поглиблення добросусідських відносин між територіальними общинами або властями, які знаходяться під юрисдикцією двох або декількох Договірних Сторін, та на укладання з цією метою будь-яких необхідних угод або досягнення домовленостей» [1].

Тобто транскордонне співробітництво розглядають як специфічну взаємодію в системі теорій розвитку міжнародної регіональної інтеграції. Його визначальною ознакою є наявність спільного державного кордону між територіями, що співпрацюють. Отже воно відбувається тільки в рамках суміжних

територій сусідніх держав. Аналізується природа ТКС крізь призму трьох класичних теорій: неофункціоналізму, міжурядового підходу та конструктивізму. Для комплексного розуміння механізмів взаємодії дослідження також спирається на концепцію багаторівневого врядування, що описує перерозподіл влади між наднаціональним, національним та регіональним рівнями, а також на просторову теорію «центр – периферія», яка обґрунтовує роль ТКС як інструменту подолання економічної ізоляції прикордонних територій.

Транскордонне співробітництво за своєю суттю є мережевим явищем. Воно є не просто формальним процесом взаємодії між державними інституціями, а щільною павутиною формальних та неформальних зв'язків, що пронизують кордон. Ці мережі об'єднують державу, бізнес, активістів громадських організацій та звичайних громадян. Успіх ТКС часто залежить не стільки від формальних угод, скільки від якості цих зв'язків. Головне призначення такого типу міжнародної інтеграції це усунення бар'єрів (соціально-культурні, економічні та ін.) для співпраці, що виникають через державний кордон, та об'єднання зусиль регіонів для вирішення спільних проблем. Ця співпраця також фокусується на вдосконаленні організаційних основ державності, створенні єдиного соціально-економічного простору, забезпеченні однакових умов розвитку регіонів, особливій увазі до стимулювання стратегічно важливих територій, використанні їхніх ресурсів та контролі за екологічною безпекою.

Міжрегіональна інтеграція в силу свого змісту притаманна здебільшого прикордонним регіонам, а тому кожен прикордонний регіон із притаманними йому конкурентними недоліками та перевагами, ставши повноправним суб'єктом економічних відносин, має можливість забезпечити належний рівень конкурентоспроможності як у державі, так і за її межами [2]. Важливим для розуміння природи ТКС є підхід "регіонобудування", розроблений такими західними вченими як Маркус Перкманн та Джеймс Скотт. Перкманн розглядає транскордонні регіони як результат діяльності "політичних підприємців", які мобілізують ресурси та створюють організаційні мережі заради доступу до фондів ЄС. У свою чергу, Скотт акцентує увагу на символічному значенні кордонів,

аналізуючи, як транскордонна співпраця деконструє ментальні бар'єри та перетворює прикордоння з ліній поділу на зони контактів [3].

Існує багато теорій, які пояснюють процес і результати інтеграції в Європі. Вони пояснюють, як і чому виник Європейський Союз і яким він є сьогодні. Ці теорії направлені на пояснення функціонування ЄС дають краще розуміння того як розвивався ЄС та висувують гіпотези про те, яким ЄС може бути в майбутньому. Вони окреслюють різні підходи, які автори робіт використовують для пояснення вектору розвитку європейської інтеграції, а транскордонне співробітництво займає важливе місце у цьому процесі.

Головним чином виокремлено три класичні теорії розвитку міжнародної регіональної інтеграції - неофункціоналізм, міжурядовий підхід та конструктивізм. Ці три теорії вважаються базовими теоріями, передусім, європейської інтеграції, оскільки вони спрямовані на пояснення процесу європейської інтеграції як системи. Теорії європейської інтеграції викликали дискусії серед науковців ЄС протягом останніх 70 років. Внаслідок певних подій, з часом вони перероблялися та були переосмислені. Ці три теорії об'єднує їхня готовність зрозуміти процес інтеграції в цілому, а не лише його окремі аспекти.

Неофункціоналізм, одна з ключових теорій європейської інтеграції, розроблена американським політологом Ернстом Б. Хаасом, пояснює інтеграцію як поступовий та самодостатній процес, що керується не стільки політичним ідеалізмом, скільки прагматичними економічними та технічними потребами, зосереджується на «ефекті переливання». Ця концепція стверджує, що інтеграція в одному, зазвичай вузькому та технічному секторі як-от вугілля та сталь, неминуче створює функціональні проблеми та тиск, які можна вирішити лише шляхом подальшої інтеграції в суміжних секторах наприклад, транспорті, енергетиці, а згодом – у спільному ринку та валютній політиці [4].

Поняття «переливу», безумовно, є найвідомішим з усіх неофункціоналістських концепцій – це ключова рушійна сила всіх інтеграційних процесів. Спочатку це стосувалося економічних секторів, які мали б посилити економічну могутність ЄС на світовій арені та які мали очевидний потенціал для

сприяння політичній інтеграції. Неофункціоналісти стверджують, що економічна інтеграція в одному секторі автоматично призводить до інтеграції інших, тією мірою, якою проблеми, що виникають з досвіду першого сектора, можуть бути вирішені лише шляхом інтеграції другого. Для реалізації цього процесу необхідний транснаціональний орган влади. На транснаціональному рівні це був вищий орган влади, який відповідав за прискорення ступеня економічної інтеграції технократичними засобами та, зокрема, шляхом більш раціонального, оптимізованого державного управління. Розвиваючи ідеї Е. Хааса, сучасні дослідники, такі як А. Німанн, З. Лефкофріді та Ф. Шміттер, переосмислили неофункціоналізм у контексті сучасних криз ЄС. Вони наголошують, що "ефект переливання" не є автоматичним, а залежить від здатності наднаціональних інституцій мобілізувати національні еліти та групи інтересів.

Особливої актуальності для України набуває концепція європеїзації, яка розглядає транскордонне співробітництво як канал трансферу європейських норм, стандартів та практик врядування. Для країн, що перебувають на етапі інтеграції, спільні проєкти з державами-членами ЄС стають механізмом практичної взаємодії на регіональному рівні. Через спільне управління проєктами, адаптацію технічних регламентів та гармонізацію стратегій розвитку відбувається так звана «м'яка інтеграція», коли українські регіони фактично інтегруються в європейський простір швидше, ніж це відбувається на загальнодержавному політичному рівні.

Рушійними силами цього процесу є не лише національні уряди, але й наднаціональні інституції як Європейська Комісія, які діють як самостійні гравці, пропонуючи рішення та сприяючи компромісам. Водночас, економічні та соціальні групи інтересів (бізнес-асоціації, профспілки) починають бачити переваги співпраці на європейському рівні та переносять свою лояльність і політичну активність з національних столиць до Брюсселя, посилюючи попит на подальшу інтеграцію. Ця ж логіка неофункціоналізму безпосередньо застосована до транскордонного співробітництва, яке можна розглядати як інтеграцію на регіональному рівні. Транскордонні проєкти часто починаються з вирішення дуже конкретних, спільних проблем (наприклад, управління спільними водними

ресурсами, покращення прикордонної інфраструктури чи спільне реагування на надзвичайні ситуації).

Успішна реалізація цих початкових проєктів створює "переливання" на місцевому рівні: регіони виявляють, що для повної ефективності їм потрібно співпрацювати також у сферах туризму, ринку праці, освіти чи охорони здоров'я. Таким чином, у контексті ТКС неофункціоналізм пояснює, як регіональні еліти та місцеві зацікавлені сторони (муніципалітети, бізнес, громадські організації) стають ключовими акторами. Вони будують функціональні зв'язки через кордон для вирішення спільних завдань. Інституційні структури, такі як єврорегіони, діють подібно до наднаціональних органів: вони координують діяльність, лобіюють спільні інтереси та створюють платформу для постійної взаємодії, яка з часом стає глибшою та охоплює все більше сфер, поступово знижуючи бар'єрну функцію державного кордону на практичному рівні [5].

Міжурядовий підхід, є однією з провідних теорій, що пояснює європейську інтеграцію як процес, який повністю контролюється національними державами. Розроблена Стенлі Гоффманном, на відміну від неофункціоналізму, що вірить у неминуче «переливання» повноважень на наднаціональний рівень, міжурядовий підхід стверджує, що держави-члени є головними та раціональними акторами. Вони передають повноваження європейським інституціям лише тоді, коли це відповідає їхнім національним інтересам, і роблять це дуже обережно, особливо у сферах таких як зовнішня політика, оборона та безпека, де вони прагнуть зберегти повний суверенітет. Згідно з цією теорією, темпи та глибина інтеграції залежать не від автономної логіки ринку чи тиску груп інтересів, а від торгу та домовленостей між урядами провідних країн. Європейські інституції, як-от Рада ЄС, є радше ареною для цих перемовин, аніж самостійними рушіями інтеграції. Національні уряди погоджуються на спільні дії лише доти, доки вигоди від співпраці переважають втрати від обмеження суверенітету.

У контексті транскордонного співробітництва міжурядовий підхід розглядає його не як спонтанний процес, що йде "знизу вгору" від регіонів, а як інструмент державної політики, який контролюється "зверху вниз". Національні

уряди дозволяють, фінансують (наприклад, через програми Interreg) та створюють правові рамки для транскордонної взаємодії своїх регіонів, оскільки це служить їхнім раціональним інтересам. Це може бути бажання стимулювати економічний розвиток депресивних прикордонних територій, вирішити спільні інфраструктурні чи екологічні проблеми, або ж використовувати ТКС як засіб реалізації своєї зовнішньої політики та посилення добросусідських відносин. Таким чином, навіть коли місцеві актори активно співпрацюють через кордон, вони діють у межах, чітко визначених їхніми центральними урядами [6].

Розвиваючи міжурядовий підхід, сучасний американський дослідник Е. Моравчик висунув теорію. Він доводить, що європейська інтеграція – це серія раціональних виборів національних лідерів, які керуються передусім економічними інтересами своїх держав, а не політичним ідеалізмом. На його переконання, саме великі держави залишаються "господарями договорів", а наднаціональні інституції лише обслуговують їхні домовленості, знижуючи транзакційні витрати.

Конструктивізм пропонує кардинально інший погляд на європейську інтеграцію, зміщуючи фокус з матеріальних інтересів (як у неофункціоналізмі та міжурядовому підході) на ідеї, цінності, норми та ідентичність. Т. Крістіансен, К. Йоргенсен та А. Вінер [7] одними з перших систематично застосували конструктивістську перспективу до вивчення європейської інтеграції, досліджуючи, як ідеї та норми формують структуру та функціонування ЄС. З цієї точки зору, інтеграція – це не просто раціональний розрахунок вигоди, а глибокий соціальний процес, у ході якого змінюється саме розуміння державами себе та своїх інтересів.

Держави співпрацюють або інтегруються не лише тому, що це економічно вигідно, а тому, що вони починають вважати себе частиною спільноти ЄС, поділяючи спільні норми (демократія, права людини, верховенство права) та колективну ідентичність. Рушійною силою тут є соціалізація: через постійну взаємодію в європейських інституціях, політичні еліти та чиновники засвоюють спільні правила поведінки та способи мислення. Їхні інтереси не є фіксованими, а

вони конструюються в діалозі. Таким чином, ЄС виступає не просто як арена для торгу, а як нормативна сила, що змінює уявлення акторів про те, що є доцільною поведінкою, а не лише вигідною.

Прикладом може слугувати розширення ЄС на схід. Для багатьох країн Центральної та Східної Європи вступ до ЄС був не стільки економічним проєктом, скільки символічним актом "повернення до Європи" та ідентифікації з її ліберально-демократичними цінностями після десятиліть радянського домінування. Конструктивізм допомагає пояснити, чому держави можуть йти на значні економічні та політичні поступки, якщо це відповідає їхньому уявленню про власну ідентичність та належність до певної цивілізаційної спільноти, це стосується в тому числі і України для якої вступ до ЄС має культурне, історичне і цивілізаційне значення можливо навіть більше за будь-які економічні чинники які теж, безумовно, є важливими.

У транскордонному співробітництві конструктивістський підхід є особливо важливим. Він розглядає державні кордони не просто як юридичні чи фізичні лінії, а як соціальні та ментальні конструкти, які часто історично асоціюються з конфліктами, недовірою. Головна роль ТКС, з цієї точки зору, деконструкція цих бар'єрів. Спільні культурні, освітні та громадські проєкти громад по різні боки кордону стають ключовими, оскільки вони будують довіру та змінюють взаємне сприйняття. Люди по обидва боки кордону перестають бачити одне в одному "чужинців" і починають формувати нову спільну регіональну ідентичність (наприклад, ідентичність єврорегіону).

Саме ця зміна ідентичності та розбудова довіри, а не лише економічна чи інфраструктурна вигода, робить співпрацю стійкою та глибокою. У контексті євроінтеграції ці ідеї розвивають Томас Ріссе та Джеффри Чекел, які досліджують процеси соціалізації та європеїзації. Вони стверджують, що участь у транскордонних проєктах змінює саму ідентичність регіональних акторів, перетворюючи їх з носіїв суто національних інтересів на представників спільноти зі спільними європейськими цінностями. Порівнюючи ці теорії можна сформулювати цілісне бачення шляхів розвитку транскордонного співробітництва (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Порівняльна характеристика основних теорій регіональної інтеграції

Критерій	Неофункціоналізм	Міжурядовий підхід	Конструктивізм
Головні рушії	Наднаціональні інституції (напр., Єврокомісія), групи інтересів (бізнес, профспілки)	Національні уряди (держави-члени).	Будь-які суб'єкти, що формують ідеї (держави, інституції, суспільство, еліти).
Рушійна сила	"Ефект переливання", тобто Інтеграція в одній економічній сфері неминуче веде до інтеграції в інших.	Національні інтереси Раціональний вибір держав, які домовляються, щоб максимізувати власну вигоду.	Ідеї, норми та ідентичність: Зміна уявлень про себе та інших. Формування спільної ідентичності.
Роль наднаціональних органів	Вони є активними двигунами інтеграції, часто незалежними від держав.	Вони є лише "агентами" держав, що виконують їхню волю в чітко визначених межах.	Вони "соціалізують" акторів, поширюючи нові норми, цінності та правила гри.
Результат процесу	Поступова ерозія національного суверенітету та створення нової, більшої політичної спільноти.	Збереження суверенітету державами. Інтеграція є інструментом, а не кінцевою метою.	Трансформація інтересів та ідентичностей. Інтереси не є сталими, вони змінюються в процесі взаємодії.

Джерело: складено автором на основі [6].

У висновку неофункціоналізм залишається незамінним для розуміння поступових процесів в тому числі ТКС, ролі наднаціональних інституцій та динаміки "переливання", особливо в технічних та економічних сферах. Він пояснює, як інтеграція може набувати власної, непередбачуваної динаміки. Міжурядовий підхід нагадує, що держави залишаються ключовими гравцями, здатними формувати та обмежувати інтеграцію. Це відбувається за допомогою великих міждержавних угод, де національні уряди, керовані внутрішніми економічними інтересами, встановлюють правила транскордонного

співробітництва.

Окрім класичних теорій інтеграції, сучасне розуміння транскордонного співробітництва неможливе без аналізу концепції багаторівневого врядування, розробленої Лісбет Хуг та Гері Марксом. Ця теорія стверджує, що в умовах європейської інтеграції влада більше не монополізована центральними урядами держав, а розосереджена між наднаціональним, національним, регіональним та місцевим рівнями [8]. У контексті транскордонної співпраці це означає, що регіональні органи влади та територіальні громади перестають бути пасивними виконавцями волі центру і перетворюються на самостійних суб'єктів міжнародних відносин. Вони отримують можливість напряду взаємодіяти з інституціями Європейського Союзу, залучати грантові кошти та формувати власні стратегії розвитку спільно із закордонними партнерами. Саме багаторівневе врядування створює інституційне підґрунтя для функціонування єврорегіонів, дозволяючи поєднувати інтереси різних рівнів влади задля досягнення спільного результату на кордоні.

Важливе місце в теоретичному обґрунтуванні транскордонного співробітництва займає просторова теорія «центр – периферія», яку розвивали такі науковці як Джон Фрідман, котрий розробив класичну модель для опису взаємодії центру та периферії в межах однієї країни та Пол Кругман в рамках праці «Зростаюча віддача і економічна географія», де Кругман запропонував математично строгий підхід, що дозволяє одночасно моделювати і товарні потоки, розміщення виробництва і споживачів в просторі. Згідно з цим підходом, прикордонні регіони часто опиняються у статусі подвійної периферії, будучи віддаленими від економічних та політичних центрів своїх держав. Таке розташування призводить до уповільнення темпів соціально-економічного розвитку, відтоку людського капіталу та інфраструктурної ізоляваності [9]. Транскордонне співробітництво у цьому контексті виступає інструментом подолання периферійності шляхом створення горизонтальних зв'язків із сусідніми регіонами іншої держави. Формування єдиного транскордонного економічного простору дозволяє трансформувати прикордонні території з депресивних окраїн на

нові полюси зростання, що використовують переваги свого географічного розташування для активізації торгівлі, логістики та інвестицій.

1.2. Фактори, види, моделі та інструменти реалізації транскордонного співробітництва країн

Система реалізації транскордонного співробітництва є складною багатокомпонентною конструкцією, яка базується на специфічних факторах, реалізується на різних рівнях середовища та втілюється через конкретні моделі й інструменти управління. Узагальнюючи теоретичні підходи, доцільно виділити ключові елементи цієї системи, де визначальними факторами виникнення взаємодії є географічна наближеність та економічна доцільність, а запорукою успішності виступають наявність спільних генеральних планів, політична прозорість рішень та забезпечення фізичної зв'язності регіонів. Видова структура співробітництва класифікується за концепцією чотирьох середовищ (мега-, макро-, мікро- та метасередовище) і реалізується через три функції: забезпечення, сприяння та здійснення. Моделі транскордонного співробітництва поділяються за характером взаємодії на традиційну, преференційну та партнерську, а за рівнем управлінської зрілості варіюються від моделі одноосібного управління до трастової моделі. Практична реалізація цих моделей відбувається через такі інструменти, як єврорегіони, транскордонні кластери та стратегії регіонального розвитку, що дозволяють інтегрувати прикордонні території у єдиний економічний простір.

Серед визначальних факторів реалізації транскордонного співробітництва країн фундаментальною передумовою є географічна наближеність регіонів. Це створює природний транскордонний економічний простір, де взаємодія стає логістично та економічно вигідною. Економічними каталізаторами є наявність подібних галузевих структур та можливість спільного використання ресурсів країн-учасниць.

Механізм формування транскордонних зв'язків ґрунтовно дослідив український вчений В. В. Зеліч [10], запропонувавши концепцію чотирьох

середовищ (рис. 1.1), яка дозволяє систематизувати види ТКС: мегасередовище, макросередовище, мікросередовище та метасередовище. Його доцільно розглянути на прикладі Європейського Союзу.



Рисунок 1.1 – Концепція чотирьох середовищ на прикладі ЄС [10].

Мегасередовище – це глобальний рівень транскордонного співробітництва, це регіональні об'єднання, типу ЄС які започатковують глобальні програми ТКС, такі як Interreg. Макросередовище – це національний рівень транскордонного співробітництва, це рівень держави де мають значення міждержавні угоди в тому числі законодавчі акти. Мікросередовище – це регіональний рівень транскордонного співробітництва, рівень місцевих органів влади, територіальних громад, у випадку України та Румунії це обласні ради, повітові ради, територіальні громади. Метасередовище – локальний рівень безпосередніх учасників транскордонного співробітництва, рівень підприємства та фізичних осіб.

Транскордонне співробітництво в країнах Європи значно еволюціонувало, і сьогодні його основним видом вважаються єврорегіони. Єврорегіон став першим видом транскордонного співробітництва, що передбачала співпрацю між територіальними громадами, їхніми представницькими органами та місцевими органами влади двох або більше сусідніх держав відповідно до двосторонніх або багатосторонніх угод. Вони являють собою міжнародні асоціації, спілки чи робочі комітети адміністративно-територіальних одиниць у прикордонних регіонах, що

можуть бути двосторонніми або об'єднувати більше сторін.

Дієвим видом є Європейські об'єднання територіального співробітництва. Це юридичний інструмент, створений Європейським Союзом, який дозволяє партнерам з різних країн-членів створювати спільну організацію з власною правосуб'єктністю для реалізації спільних проєктів чи управління спільними послугами. Створення таких інституцій є частиною ширшого процесу формування багаторівневого врядування. Це означає, що у транскордонній співпраці беруть участь не лише національні уряди, але й регіональні та місцеві органи влади, а також інституції ЄС. У цьому контексті дослідження згадує таку концепцію як горизонтальна субсидіарність. Цей принцип передбачає, що рішення та спільні дії мають узгоджуватися та реалізовуватися на максимально близькому до громадян рівні тобто безпосередньо прикордонними громадами та регіонами, які мають необхідні компетенції та знання місцевої специфіки. Таким чином, інституційна розбудова спрямована на посилення спроможності самих прикордонних територій спільно вирішувати свої питання.

Окрім єврорегіонів, які вважаються найвищою інституційною формою, протягом десятиліть розвиваються й інші інституційні форми транскордонної співпраці. До них належать робочі об'єднання. Ця форма була вперше сформована вздовж іспансько-португальського та іспансько-французького кордонів. Характерною рисою робочих об'єднань є те, що вони переважно підтримують міжорганізаційну форму прийняття рішень. На відміну від єврорегіонів, вони рідко мають власну самостійність чи власні фінансові ресурси.

Транскордонне підприємництво можна розглядати як діяльність, що реалізується через виконання трьох функцій. Забезпечення, яке здійснюють державні та місцеві органи влади; Друга функція це сприяння. Воно втілюється завдяки використанню таких інструментів, як транскордонні кластери, а також договірні органи співробітництва і транскордонними кластерами; здійснення, яке проводять його безпосередні учасники. Безпосередніми учасниками транскордонного підприємництва є його суб'єкти, спроможні активно та незалежно працювати з метою реалізації своїх економічних інтересів: фізичні та

юридичні особи, інституційні та добровільні об'єднання останніх, спільні підприємства, ТНК та їхні структурні підрозділи, інші суб'єкти приватного права.

Для досягнення справжнього територіального успіху в проєктах транскордонного співробітництва ключовим є поєднання трьох фундаментальних елементів: визначення чітких спільних цілей та генеральних планів; сприяння політичній прозорості та зобов'язанням щодо рішень, пов'язаних з проєктом ТКС; та сприяння зв'язності та руху [11].

Євро регіон став першою моделлю транскордонного співробітництва, що передбачала співпрацю між територіальними громадами, їхніми представницькими органами та місцевими органами влади двох або більше сусідніх держав відповідно до двосторонніх або багатосторонніх угод. Європа накопичила понад півстоліття досвіду розвитку цієї форми міждержавних відносин. Співпраця між сусідніми державами в її сучасному вигляді почала розвиватися ще в 1950-х роках, коли існуючі кордони не повністю відповідали історично сформованим мовним, етнічним, культурним та економічним спільнотам. Першими кроками став спонтанний рух на рівні відносин між окремими територіями. Наприкінці 1950-х років у Європі виникла концепція регіоналізму. Для вирішення регіональних питань відповідно до Римського договору (1957 р.) було створено Європейський соціальний фонд та Європейський інвестиційний банк.

Дієвим видом є Європейські об'єднання територіального співробітництва. Це юридичний інструмент, створений Європейським Союзом, який дозволяє партнерам з різних країн-членів створювати спільну організацію з власною правосуб'єктністю для реалізації спільних проєктів чи управління спільними послугами. Створення таких інституцій є частиною ширшого процесу формування багаторівневого врядування. Це означає, що у транскордонній співпраці беруть участь не лише національні уряди, але й регіональні та місцеві органи влади, а також інституції ЄС. У цьому контексті дослідження згадує таку концепцію як горизонтальна субсидіарність. Цей принцип передбачає, що рішення та спільні дії мають узгоджуватися та реалізовуватися на максимально близькому до громадян рівні тобто безпосередньо прикордонними громадами та регіонами, які мають

необхідні компетенції та знання місцевої специфіки. Таким чином, інституційна розбудова спрямована на посилення спроможності самих прикордонних територій спільно вирішувати свої питання.

Окрім єврорегіонів, які вважаються найвищою інституційною формою, протягом десятиліть розвиваються й інші інституційні форми транскордонної співпраці. До них належать робочі об'єднання. Ця форма була вперше сформована вздовж іспансько-португальського та іспансько-французького кордонів. Характерною рисою робочих об'єднань є те, що вони переважно підтримують міжорганізаційну форму прийняття рішень. На відміну від єврорегіонів, вони рідко мають власну самостійність чи власні фінансові ресурси.

Діяльність у сфері транскордонного підприємництва реалізується через три ключові функції, що створюють цілісну систему. Перша функція, забезпечення – належить до компетенції державних та місцевих органів влади. Друга функція це сприяння. Воно втілюється завдяки роботі спеціалізованих структур. До них належать транскордонні кластери, а також договірні органи співробітництва, такі як єврорегіони, Європейські об'єднання територіального співробітництва (ЄОТС), Об'єднання єврорегіонального співробітництва (ОЕС), та інші форми єврорегіонального співробітництва.

Третя функція це здійснення яке проводять його безпосередні учасники. Ці учасники, які є основними суб'єктами транскордонного підприємництва, являють собою структури, здатні активно та незалежно діяти для досягнення власних економічних інтересів. До цієї категорії суб'єктів приватного права належать: фізичні та юридичні особи; спільні підприємства; транснаціональні корпорації (ТНК) та їхні структурні підрозділи; інституційні та добровільні об'єднання [12].

Аналізуючи моделі реалізації співпраці, можна виділити три основні моделі транскордонного співробітництва:

Перша – традиційна модель, яка ґрунтується переважно на обслуговуванні зовнішньоекономічних зв'язків та прикордонної торгівлі. Рушійною силою тут виступає різниця цін на товари та послуги по обидва боки кордону. Ця модель сприяє пожвавленню економіки прикордонних районів і є переважаючою,

наприклад, в пострадянських країнах. Проте її потенціал поступово вичерпується, оскільки ціни з часом вирівнюються. Друга – преференційна модель. Її суть полягає у підвищенні привабливості прикордонних регіонів для підприємницької діяльності. Це досягається шляхом запровадження спеціальних, більш м'яких режимів, наприклад, преференційного візового, митного чи податкового. Такі умови визначаються відповідними міждержавними угодами.

Третя модель – партнерська, або інституціональна. Вона зародилася в Західній Європі й базується на принципах децентралізації, договірних стосунках, спільних проєктах та програмах, а також на створенні спеціальних організацій, таких як єврорегіони. Ефективність цієї моделі сильно залежить від рівня повноважень та фінансових можливостей місцевої влади, а також від розвитку громадянського суспільства. В Європейському Союзі її підтримують спеціальні програми, як-от INTERREG. Світові тенденції рухаються саме в бік зростання частки партнерської моделі, тоді як в Україні та інших країнах третього світу спостерігається ситуація, коли потенціал традиційної моделі скорочується, а партнерської ще не збільшується [13].

Стратегія транскордонного співробітництва повинна стати невід'ємною частиною державної регіональної політики, а також політики самих прикордонних територіальних утворень. Така стратегія має включати ключові операційні та тематичні цілі, а також детально описувати механізми фінансування та інструменти для його забезпечення. Незалежно від рівня її формування (міжнародного, державного, регіонального чи місцевого), стратегія мусить чітко визначати загальні довгострокові пріоритети, бути конкретно щодо часових та фінансових рамок, гнучкою та послідовною. Ключова ідея полягає в тому, що стратегічні цілі мають не лише відповідати основним європейським цінностям, але й активно сприяти конвергенції (зближенню) регіонів по обидва боки кордонів, допомагати в досягненні довгострокових переваг та реалізації спільних цілей розвитку.

Пріоритетним у практиці формування стратегії вважається обґрунтування обсягів і джерел фінансового забезпечення та виборі конкретних інструментів фінансування. Після цього визначаються стратегічні альтернативи, і на їх основі

обґрунтовується кінцева стратегія співпраці. Завершальним і не менш важливим етапом є безпосередньо реалізація стратегії, а також постійний моніторинг, контроль та оцінювання її результативності й пов'язаних з нею ризиків. Запропонований підхід дозволить забезпечити досягнення довгострокових пріоритетів та конкурентних переваг для прикордонних територій [14]. Спираючись на дослідження Ронгсінга Гуо [15], за критерієм інституціональної зрілості відносин доцільно виокремити п'ять моделей розвитку транскордонної співпраці, кожна з яких характеризується особливостями врахування інтересів суб'єктів та цілями співробітництва:

Модель одноосібного управління процесами транскордонного співробітництва. Вона характеризує такі взаємовідносини між партнерами, за яких лише один із них фактично управляє всіма бізнес-процесами, тоді як інші учасники здебільшого пасивно долучені та лише отримують свою частку доходів. Модель паралельного розвитку. Вона є типовою для тих ситуацій, коли всі партнери, що беруть участь у співпраці, активно залучені до бізнес-процесів. Модель спільного підприємництва. Вона передбачає створення окремої, юридично незалежної особи (тобто спільного підприємства), яка б цілеспрямовано займалась реалізацією конкретного проєкту транскордонного співробітництва. Модель спільновладної відповідальності. Особливість цієї моделі полягає в тому, що транскордонний проєкт реалізується під безпосереднім наглядом з обох сторін влади найвищого, тобто державного, рівня. Трастова модель. Доцільність її застосування виникає у тих випадках, коли прикордонні країни, що співпрацюють, формально передають право управляти своїми ресурсами, задіяними у спільному проєкті, певній третій стороні.

На основі цього і інших досліджень доцільно провести порівняльний аналіз моделей єврорегіонів на основі концепції окремих моделей єврорегіонів Н. Мікули (табл. 1.2). Це закладає основу для подальшої порівняльної характеристики конкурентного розвитку єврорегіонів. Історичні та економічні фактори стали причиною виокремлення моделей. Порівняльний аналіз дозволяє, систематизувати строкату картину транскордонного співробітництва в Європейському Союзі та

виокремити чотири стійкі моделі регіонального розвитку, кожна з яких має свою унікальну логіку функціонування та набір конкурентних переваг. Ця типологізація базується на поєднанні географічного детермінізму, історичних особливостей інтеграції та поточних макроекономічних показників.

Таблиця 1.2 – Порівняльний аналіз моделей єврорегіонів за критеріями конкурентного розвитку

Група єврорегіонів (Модель)	Географічне охоплення	ВВП на особу населення	Приклади єврорегіонів
Скандинавська модель	Кордони Фінляндії, Швеції, Данії, Норвегії	Дуже високий (>120% від середнього по ЄС)	Ересунн (Данія-Швеція), Кваркен.
Центрально-Західна модель	Кордони Німеччини, Франції, Бенілюксу, Австрії	Високий (100-120% від середнього по ЄС)	Грокау (Німеччина-Нідерланди), Саар-Лор-Люкс.
Середземноморська модель	Кордони Іспанії, Португалії, Італії, Греції	Середній (75-90% від середнього по ЄС)	Галісія-Північна Португалія, Піренеї-Середземномор'я.
Центрально-Східна модель	Кордони Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини, Румунії, Балтії	Нижчий за середній (<75% від середнього по ЄС)	Карпатський єврорегіон, Татри, Тиса.

Джерело: складено автором на основі [42], [43], [44].

Першою та найбільш успішною з точки зору економічної ефективності є Скандинавська модель, що охоплює транскордонні території Фінляндії, Швеції, Данії та Норвегії. Її відмінною рисою є надзвичайно високий рівень інноваційної активності та цифровізації. Єврорегіони цієї групи, яскравим прикладом яких є «Ересунн» між Копенгагеном та Мальме, фактично подолали бар'єрну функцію кордону, перетворивши її на ресурс для створення спільних наукових кластерів та ринків праці. Економіка тут базується на економіці знань, біотехнологіях та «зелених» рішеннях, а ВВП на особу стабільно перевищує середньоєвропейські показники на 20-30%. Успіх цієї моделі значною мірою зумовлений високим рівнем взаємної довіри та культурною близькістю скандинавських націй, що дозволяє мінімізувати бюрократичні перепони.

Друга група, Центральнo-Західна модель, сформувалася в історичному ядрі європейської інтеграції – на кордонах Німеччини, Франції, країн Бенілюксу та Австрії. Ці регіони характеризуються найвищою в Європі інституційною щільністю та глибиною інтеграції. Тут транскордонне співробітництво є не просто проєктною діяльністю, а щоденною реальністю для мільйонів громадян, які залучені до маятникової трудової міграції. Економічною основою тут виступає розвинена промислова кооперація та сфера послуг. Саме в цій зоні розташовані найстаріші єврорегіони, такі як EUREGIO, де механізми спільного врядування відшліфовувалися десятиліттями, що дозволяє їм ефективно вирішувати складні питання просторового планування та соціального забезпечення.

Суттєво відрізняється Середземноморська модель, притаманна південним кордонам ЄС (Іспанія, Португалія, Італія, Греція). Економічна динаміка цих єврорегіонів є більш стриманою, а рівень ВВП часто коливається в межах 75-90% від середнього по ЄС. Специфіка їхнього розвитку значною мірою продиктована кліматичними та географічними умовами, що зумовлює орієнтацію на туризм, агропромисловий комплекс та морську економіку («блакитне зростання»). Ключовим викликом для цієї групи залишається високий рівень структурного безробіття та сезонність економічної активності, що змушує місцеві влади фокусуватися на соціальних програмах та диверсифікації економіки.

Четверта група, Центральнo-Східна модель, є найбільш релевантною для контексту дослідження України, оскільки охоплює кордони нових країн-членів ЄС (Польща, Румунія, Угорщина, Словаччина) та їхніх сусідів. Ці єврорегіони знаходяться на етапі активної трансформації та «наздоганяючого» розвитку. Їхньою характерною рисою є значна залежність від фінансових інструментів політики згуртування ЄС, які виступають головним драйвером інфраструктурної модернізації. Співпраця тут часто ускладнена історичними травмами та інфраструктурними розривами, проте демонструє високу динаміку зростання. Для цих регіонів пріоритетними є базові інвестиції в транспортну доступність, екологічну безпеку та розвиток малого підприємництва, що має на меті скорочення економічного розриву із західними партнерами.

Втім явище транскордонного співробітництва не є унікальним для Європи і починає свій розвиток у інших регіонах світу. Наприклад, Е. Брюне-Жайї [16] окреслює таку картину співпраці в різних частинах світу, аналізуючи вплив торговельних та політико-інституційних чинників на формування транскордонних зв'язків. Автор аналізує, як торговельні та політико-інституційні чинники впливають на формування транскордонних зв'язків, зазначаючи, що ці рушійні сили та форми співпраці суттєво відрізняються залежно від регіону.

В Африці транскордонне співробітництво стикається з серйозними перешкодами. Головною проблемою є велика кількість невирішених прикордонних суперечок, багато з яких сягають корінням у колоніальне минуле та нечітку демаркацію. Незважаючи на ініціативи Африканського Союзу, спрямовані на врегулювання кордонів (наприклад, «Agenda 2063»), станом на 2020 рік значна частина кордонів залишалася недемаркованою. Це, а також політичний націоналізм та екологічні напруження, стримує інтеграцію. Як наслідок, внутрішньо-африканська торгівля залишається на вкрай низькому рівні, значно поступаючись показникам Азії чи Європи. Тим не менш, дослідження вказують на наявність потенціалу для співпраці, особливо у Західній Африці. Перспективними вважаються такі зони, як басейни річки Сенегал та озера Чад, регіон Ліптако-Гурма, агломерація Лагос-Котону та трикутник Сікассо-Корого-Бобо-Діулассо. Рушіями тут часто виступають місцеві торговельні та етнічні мережі, які, однак, змушені долати опір національних політик [22].

Азія та Східна Азія демонструють картину «контрастних функціональних економічних регіонів». З одного боку, регіон страждає від численних прикордонних суперечок, що часто переходять у збройні конфлікти через територіальні та ресурсні претензії, як-от у Південно-Китайському морі або між Індією та її сусідами (особливо Пакистаном у Кашмірі). Ці конфлікти призводять до значних економічних втрат і милітаризації кордонів. З іншого боку, саме в Азії існують яскраві приклади успішних глобальних транскордонних економічних зон, таких як Гонконг та Сінгапур. Успішні випадки, як-от співпраця на кордоні В'єтнаму та Китаю, часто пов'язані з тим, що місцева та регіональна влада інвестує

в інфраструктуру, що поєднує.

У Латинській Америці співпраця характеризується як «обмежена функціональна». Центральні уряди часто ставляться до прикордонних регіонів з недовірою. Це пов'язано з колоніальною спадщиною нечітких кордонів, транскордонною активністю корінних народів, а також переливанням внутрішніх конфліктів (на прикладі Колумбії) через кордони. Ситуація з демаркацією кордонів тут подекуди нагадує африканську. У Північній Америці, розвиваються переважно інституціоналізовані форми співпраці між Канадою та США, зокрема у сферах економіки та управління спільними екологічними об'єктами (наприклад, екосистема басейну Джорджія – П'юджет-Саунд).

Загальний висновок полягає в тому, що успіх транскордонного співробітництва, особливо коли його рушієм є торгівля, значною мірою залежить від активного залучення та участі місцевих і регіональних органів влади та приватного сектору. Централізовані ініціативи без підтримки "знизу" часто виявляються недієздатними.

1.3. Система індикаторів та методики дослідження транскордонного співробітництва між національними економіками

Комплексне дослідження транскордонного співробітництва вимагає застосування чіткого науково-методичного інструментарію, який дозволяє об'єктивно оцінити ефективність та динаміку міждержавної взаємодії. Центральним елементом вимірювання у цій системі виступає Система індексації й моніторингу, яка через сукупність загальних, особливих та одиничних індексів забезпечує синтетичний аналіз якісних і кількісних параметрів співпраці. Теоретико-методологічним підґрунтям аналізу слугує регіоналістика у поєднанні з міждисциплінарним підходом, що інтегрує системний, інституціональний, історичний та компаративний методи. Для визначення природи взаємодій використовуються різноманітні теоретичні підходи, зокрема політичний, реалістичний та соціологічний, а також низка гіпотез щодо умов успішної

кооперації. Якість та ефективність управління цими процесами оцінюється на основі системи критеріїв «належного врядування», що охоплюють спільне стратегічне планування, стабільність організаційних структур, багаторівневість зв'язків та механізми підзвітності.

Для комплексного порівняння рівня розвитку євро регіонів та оцінки їхнього місця в загальноєвропейській системі координат доцільно звернутися до аналізу Індексу регіональної конкурентоспроможності ЄС (RCI). Цей індикатор, який Європейська Комісія публікує кожні три роки, вимірює спроможність регіону пропонувати привабливе та стає середовище для життя і бізнесу. На відміну від національних метрик, RCI дозволяє порівнювати регіони незалежно від їхньої державної приналежності, що робить його незамінним інструментом для виявлення асиметрії розвитку на кордонах. Методологічна архітектура RCI базується на трьох ключових групах субіндексів, які комплексно характеризують потенціал території:

Базова група оцінює фундаментальні умови розвитку, такі як якість інституцій, макроекономічна стабільність, стан інфраструктури, рівень охорони здоров'я та базової освіти. Це критичні показники для менш розвинених регіонів, оскільки вони формують основу для подальшого зростання. Група ефективності фокусується на факторах, що забезпечують більш високу продуктивність праці. Сюди входять вища освіта та навчання, ефективність ринку праці та розмір ринку. Інноваційна група характеризує здатність регіону генерувати нові знання та технології. Вона включає рівень технологічної готовності, складність бізнес-процесів та безпосередньо інноваційну активність.

Окремої уваги в системі економічних індикаторів заслуговує валовий регіональний продукт (ВРП), який виступає узагальнюючим показником економічної спроможності та продуктивності прикордонної території. У контексті дослідження транскордонного співробітництва аналіз ВРП дозволяє не лише оцінити масштаб господарської діяльності регіону, але й, що важливіше, визначити рівень економічної асиметрії між партнерами по різні боки кордону. Значні розриви у показниках ВРП на особу населення між суміжними регіонами часто стають ключовим індикатором нерівномірності розвитку, що може виступати як

драйвером для переміщення трудових ресурсів і капіталу (ефект притягання), так і бар'єром для створення спільних виробничих ланцюгів. Крім того, саме динаміка зростання ВРП у кореляції з обсягами прикордонної торгівлі слугує об'єктивним маркером того, наскільки ефективно транскордонна співпраця трансформується в реальний соціально-економічний розвиток регіону.

Окрім спеціалізованих регіональних методик, комплексний аналіз транскордонного співробітництва вимагає застосування загальновизнаних міжнародних індексів та рейтингів. Вони дозволяють верифікувати дані національної статистики та порівняти інституційну спроможність країн-партнерів за уніфікованими критеріями. Для оцінки передумов та ефективності транскордонної взаємодії доцільно використовувати наступні міжнародні індикатори:

1. Індекс глобалізації KOF (KOF Globalisation Index), що розраховується Швейцарським економічним інститутом вимірює економічні, соціальні та політичні аспекти глобалізації. У контексті транскордонного співробітництва ключове значення має субіндекс «економічної глобалізації», який оцінює обсяги транскордонної торгівлі, інвестицій та доходів.

2. Індекс логістичної ефективності Світового банку (Logistics Performance Index). Цей індекс базується на шести компонентах, з яких для дослідження прикордонної взаємодії визначальними є три. Це ефективність процесу митного оформлення, якість торгової та транспортної інфраструктури, простота організації міжнародних перевезень.

Дослідження ефективності та динаміки транскордонного співробітництва вимагає чіткого науково-методичного інструментарію, оскільки цей процес є багатоаспектним та охоплює економічні, соціальні, політичні та культурні виміри взаємодії. Об'єктивна оцінка результатів та впливу співпраці між національними економіками неможлива без застосування системного підходу до вимірювання. Так, розроблена система індексації й моніторингу транскордонного співробітництва на новому східному кордоні ЄС в рамках реалізації міжнародного проекту «Кордони для людей» Програми ЄІСП Угорщина-Словаччина-Румунія-

Україна 2007-2013 рр. за програмою Європейського Союзу є інноваційним науковим продуктом інтернаціонального колективу, в який входили науковці Ужгородського національного університету та партнери з інших країн (проф. М. Гайдош зі Словаччини, проф. Л. Горват з Румунії) [17].

Система індексації й моніторингу транскордонного співробітництва в Європі розглядається як універсальна модель для аналізу та оптимізації управління транскордонним співробітництвом. Методологічно система враховує підходи, схвалені інститутами Європейського Союзу. Водночас СИМ виходить за їх межі, оскільки забезпечує синтетичний аналіз як якісних, так і кількісних сторін розвитку транскордонного співробітництва. Надання такої повної та адекватної інформації дає суб'єктам управління можливість приймати більш ефективні політичні рішення.

Структурно Система індексації й моніторингу транскордонного співробітництва в Європі складається з двох підсистем: перша – це алгоритм теоретичних дій, а друга – практична реалізація системи. Основою СИМ є визначення трьох типів індексів. Загальний індекс є показником рівня розвитку об'єкта в цілому і будується на основі особливих індексів. Особливий індекс показує рівень розвитку окремої групи рис (параметрів) об'єкта і формується на основі одиничних індексів. Одиничний індекс відображає рівень розвитку специфічних, індивідуальних рис об'єкта і будується на кількісних та якісних вимірах (оцінках). Усі індекси визначаються за бальною шкалою. До особливих індексів, які формують загальний, належать: географічне і демографічне середовище; історичний, політичний та духовний фактори; правові основи; конфліктогенні чинники (ризики та виклики); інфраструктурні характеристики; міжособистісні відносини; економічне співробітництво; боротьба з криміногенними явищами та поліпшення якості навколишнього середовища [18].

Для впровадження (імплементції) цієї методології було створено організаційний механізм – Міжнародний інститут транскордонного аналізу та менеджменту. Система вже пройшла практичну апробацію в кількох проєктах. Наприклад, у проєкті "Індекс ТКС – інформування зацікавлених сторін" під егідою

МЗС Норвегії. Також методологія використовується в проєктах з вивчення фінського та норвезького досвіду та в розробці проєкту з моніторингу процесів між Молдовою та Румунією.

Також в вивченні ТКС варто звернути увагу на науку, яка тісно пов'язана з дослідженням транскордонного співробітництва між національними економіками. Фундаментальне значення тут мають праці В. І. Чужикова [19], який визначає регіоналістику як комплексну, міждисциплінарну галузь наукових знань, що зосереджена на вивченні регіонів як цілісних територіальних утворень. Згідно з його підходом, вона досліджує закономірності та специфіку формування, функціонування й розвитку регіонів, аналізуючи складну взаємодію природних, географічних, економічних, соціальних, політичних, культурно-історичних та екологічних факторів у межах конкретного простору. Головна мета регіоналістики полягає в тому, щоб зрозуміти унікальність кожного регіону, його внутрішні процеси, структуру, зовнішні зв'язки та специфічні проблеми. Поєднуючи підходи та методи географії, економіки, соціології, політології, історії та інших наук, регіоналістика забезпечує наукову основу для обґрунтування та розробки ефективної регіональної політики, стратегій просторового планування та сталого розвитку територій.

Зв'язок між ними двосторонній. По-перше, регіоналістика виступає теоретико-методологічною основою для транскордонного співробітництва. Для того, щоб налагодити ефективну співпрацю, необхідно глибоко розуміти специфіку регіонів, що межують. Саме регіоналістика надає інструменти для аналізу їхніх сильних та слабких сторін, виявлення спільних проблем (наприклад, у сферах інфраструктури, екології, ринку праці) та ідентифікації спільних інтересів і точок росту (туризм, логістика, культурний обмін). Без глибокого регіонального аналізу програми ТКС ризикують бути неефективними, не враховуючи реальних потреб та особливостей територій.

По-друге, транскордонне співробітництво є одним з ключових об'єктів дослідження для регіоналістики, особливо коли йдеться про прикордонні регіони. Для таких територій державний кордон є не просто лінією на карті, а потужним

фактором, що визначає їхній розвиток. Регіоналістика аналізує, як саме ТКС (або його відсутність) впливає на економічну структуру прикордонних регіонів, мобільність населення, соціальну згуртованість та їхню конкурентоспроможність. Формування єврорегіонів та інших інституційних форм ТКС є безпосереднім предметом вивчення регіональної науки. Таким чином, регіоналістика пояснює, чому і як регіони співпрацюють через кордон, а ТКС є практичним втіленням регіонального розвитку в специфічних умовах прикордоння.

Методологічною основою дослідження транскордонного співробітництва є міждисциплінарний підхід. Цей підхід дозволяє об'єднати сукупність загальнонаукових і спеціальних методів для всебічного аналізу явища. До цих методів належать системний та структурно-функціональний аналіз, які дають можливість розробити систему міжнародних транскордонних зв'язків. Також використовується інституціональний підхід для розгляду впливу різноманітних інституцій на транскордонне співробітництво. Конкретний історичний метод дозволяє аналізувати співробітництво в контексті геополітичних викликів Європи і світу, тоді як соціокультурний метод уможливорює вивчення впливу соціальних зв'язків на розвиток транскордонних відносин. Окрім того, ситуаційний підхід дає змогу співвіднести розвиток співробітництва з конкретно країною та її регіонами, а порівняльний аналіз використовується для зіставлення процесів у країнах Європи та в Україні.

Враховуючи, що значна частина транскордонного співробітництва фінансується через фонди Європейського Союзу, методологічна база дослідження має враховувати європейські стандарти моніторингу та оцінювання проєктів. Зокрема, йдеться про систему моніторингу, орієнтованого на результат (Result-Oriented Monitoring, ROM), яка фокусується на п'яти критеріях: актуальність, ефективність, результативність, вплив та сталість. Ця методика зміщує акцент з контролю за використанням коштів на оцінку реальних змін у регіоні. Важливим елементом є також застосування методу логіко-структурного аналізу (Logical Framework Approach), який дозволяє встановити чіткі причинно-наслідкові зв'язки між ресурсами, заходами програми та досягнутими стратегічними цілями розвитку

транскордонного регіону.

Ще виділяють основні теоретико-методологічні підходи до визначення транскордонного співробітництва. Політичний підхід розглядає його як метод реалізації політичних інтересів держави. Реалістичний підхід зводить співробітництво до міждержавних взаємодій на базі принципів суверенітету та невтручання. Регіональний підхід акцентує увагу на наявності кордонів та їх просторовому подоланні. Існує також підхід «конфлікт–співробітництво», який ставить аналіз співробітництва на другий план порівняно з дослідженням конфліктів. Соціологічний підхід передбачає розгляд транскордонних контактів у тісному зв'язку з культурними та етнічними цінностями. Узагальнюючи політичний підхід, А. О. Краснейчук [20] виділяє низку гіпотез про умови, що роблять співпрацю ймовірнішою, зокрема:

«Гіпотеза взаємності» основний зміст полягає в тому, що держави очікують отримати вигоди від співпраці. Водночас вони побоюються можливих втрат або навіть покарань, якщо ухилятимуться від такої співпраці. «Гіпотеза про кількість акторів»: Згідно з цією гіпотезою, перспективи для співпраці зростають тоді, коли кількість держав, що взаємодіють, зменшується. «Гіпотеза ітерації» стверджує, що можливості для держав стати на шлях співпраці безпосередньо пов'язані з тривалістю їхньої взаємодії. «Гіпотеза про міжнародні режими» іншими словами, це гіпотеза про норми, принципи та процедури ухвалення рішень. Сукупність цих елементів розглядається як центр міждержавного співробітництва. «Гіпотеза епістемічних спільнот» підкреслює роль, яку відіграють у розвитку міждержавної співпраці професійні експерти. Важливо, що ці експерти поділяють спільне розуміння певної проблеми та шляхів її розв'язання. «Гіпотеза асиметрії сили» базується на нерівних відносинах між державами та інтеграційними утвореннями, тобто наявності гегемона. Відповідно до неї, співробітництво є більш імовірним, якщо існує сильна та зацікавлена держава (гегемон), яка сприяє цьому процесу.

Окрім якісних методів оцінювання, дослідження економічної взаємодії між Україною та Румунією вимагає застосування економетричних методів, серед яких ключове місце посідає гравітаційна модель міжнародної торгівлі (табл. 1.3). Цей

метод базується на припущенні, що обсяг двосторонньої торгівлі між країнами прямо пропорційний їхньому економічному розміру (ВВП) та обернено пропорційний географічній відстані між ними. У контексті транскордонного співробітництва гравітаційна модель дозволяє виявити так званий «торговельний потенціал» регіонів. Порівнюючи реальні обсяги експорту та імпорту з теоретично розрахованими моделлю, можна визначити, наскільки ефективно використовується фактор спільного кордону та чи існують приховані бар'єри, які неможливо виявити за допомогою звичайного статистичного спостереження. Це дозволяє перейти від простої констатації фактів до прогнозування майбутніх товарних потоків.

Таблиця 1.3 – Типологія індикаторів оцінки транскордонного співробітництва

Група індикаторів	Назва показника	Що характеризує
Кількісні (економічні)	Обсяг зовнішньоторговельного обороту регіону	Загальний масштаб економічної взаємодії.
	Коефіцієнт інтенсивності прикордонної торгівлі	Рівень орієнтації регіону саме на ринок сусіда.
	Обсяг залучених інвестицій (ПП) із суміжної країни	Рівень довіри бізнесу та глибину виробничої кооперації.
	Кількість спільних підприємств у прикордонній смузі	Інституційну основу бізнес-співпраці.
Якісні (інституційні та соціальні)	Кількість реалізованих грантових проєктів (Interreg)	Активність місцевої влади та громадських організацій.
	Щільність прикордонної інфраструктури (кількість КПП на 100 км)	Фізичну доступність та проникність кордону.
	Інтенсивність пасажиропотоку та малих перетинів	Рівень соціальних та побутових контактів населення.

Джерело: складено автором на основі [6].

Для оцінки невикористаного потенціалу економічної співпраці доцільно застосовувати рівняння гравітаційної моделі зовнішньої торгівлі. Цей метод базується на припущенні, що обсяг двосторонньої торгівлі прямо пропорційний економічному розміру країн і обернено пропорційний відстані між ними. Для вимірювання щільності економічних зв'язків конкретного прикордонного регіону з сусідньою державою пропонується використовувати коефіцієнт інтенсивності транскордонної взаємодії (K_{int}). Цей показник розраховується як співвідношення частки торгівлі регіону з конкретним партнером до частки торгівлі всієї країни з цим самим партнером (приклад України та Румунії). У своєму класичному вигляді

для аналізу двосторонніх потоків ці моделі мають такий вигляд:

$$T_{ij} = A \cdot \frac{(Y_i \cdot Y_j)}{(D_{ij})}$$

(1.1), де: T_{ij} – обсяг зовнішньоторговельного обороту (експорт плюс імпорт) між країнами;

A – коефіцієнт пропорційності, що відображає загальні умови торгівлі;

Y_i та Y_j – обсяги ВВП країн-партнерів, що відображають їхній економічний розмір та купівельну спроможність;

D_{ij} – географічна відстань між економічними центрами країн;

$$K_{int} = \frac{\left(\frac{Exp_{reg}^{RO}}{Exp_{reg}^{total}} \right)}{\left(\frac{Exp_{UA}^{RO}}{Exp_{UA}^{total}} \right)}$$

(1.2), де K_{int} – коефіцієнт інтенсивності;

Exp_{reg}^{RO} – обсяг експорту (або обороту) прикордонного регіону до Румунії;

Exp_{reg}^{total} – загальний обсяг експорту цього регіону до всіх країн світу;

Exp_{UA}^{RO} – загальний обсяг експорту України до Румунії;

Exp_{UA}^{total} – загальний обсяг експорту України до всіх країн світу.

Економічна інтерпретація цього показника дозволяє чітко визначити ступінь інтеграції. Якщо $K_{int} > 1$, це свідчить про те, що регіон має вищу інтенсивність зв'язків порівняно із середнім показником по країні, тобто географічний фактор сусідства відіграє визначальну роль. Якщо ж $K_{int} < 1$, це вказує на слабку реалізацію транскордонного потенціалу. Такий підхід дозволяє чітко відокремити ефекти безпосереднього транскордонного співробітництва від загальнонаціональних тенденцій зовнішньої торгівлі, що є особливо важливим при аналізі впливу європейських інтеграційних процесів на розвиток окремих областей.

Нарешті, інтеграційний підхід визначає транскордонне регіональне співробітництво як один із напрямів міжнародної інтеграції, що сприяє вільному переміщенню товарів, послуг, капіталу та людей. Щодо критеріїв оцінки

ефективного управління транскордонного співробітництва, Дж. Вонг Вільянуева, Т. Кідокоро та Ф. Сета [21] пропонують десять основних критеріїв для оцінки моделей управління:

По-перше, це "Спільний порядок денний та національний суверенітет", що вимагає чіткості у спільному баченні інтеграції (мета, цілі, пріоритети), розуміння кожним учасником свого внеску, поваги до суверенітету та узгодженості з національними правовими рамками кожної країни. По-друге, "Стабільна організаційна структура" передбачає наявність між- та внутрішньосекторальних структур, які є динамічними, але функціональними; вона також включає чітке визначення узгодженого рівня врядування, ключових акторів, їхніх ролей та обов'язків, а також чітких рамок взаємовідносин (правил, процедур). По-третє, "Багаторівнева модель" наголошує на важливості сильних зв'язків між різними рівнями управління, особливо між місцевим, регіональним та національним.

Четвертий критерій, "Інституційне поєднання та артикуляція", стосується посилення інституційного різноманіття та здатності поєднувати (артикулювати) як формальних, так і неформальних акторів та механізми співпраці. П'ятий критерій, "Зміцнюючі зв'язки (Bonding links)", зосереджений на формальному зміцненні мережевих відносин, а також на посиленні довіри, відкритості, взаєморозуміння, почуття єдності та формуванні спільної транскордонної ідентичності. Шостий критерій "Внутрішня та зовнішня комунікація" вимагає наявності ефективних каналів для внутрішнього спілкування між учасниками та для зовнішньої візуалізації (представлення) діяльності, а також механізмів для збору актуальної інформації та сприяння новим партнерствам. Сьомий критерій, "Потенціал зростання", означає ідентифікацію "важелів розвитку" та розуміння їхньої взаємодії з територіальними процесами. Восьмий, "Ключові актори, ресурси та цілі", фокусується на наявності достатніх ресурсів та спроможностей для виконання планів, правильній ідентифікації ключових акторів і дефіцитних ресурсів та їх коректному розподілі відповідно до пріоритетних завдань.

Дев'ятий критерій, "Постановка цілей та планування", передбачає розробку чіткої дорожньої карти (з довго-, середньо- та короткостроковим плануванням),

впровадження стратегії постановки цілей, ефективне управління операційними процесами та наявність механізмів швидкої адаптації до ризиків. Нарешті, десятий критерій "Підзвітність" охоплює забезпечення прозорості, доступу до інформації та обізнаності, впровадження моніторингу досягнення цілей та неупереджених механізмів контролю, регулювання та зворотного зв'язку.

Успішна реалізація ТКС, яке може мати різні моделі (від традиційної до партнерської) і розвивається на різних рівнях (від глобального до локального), залежить від фундаментальних чинників, таких як наявність спільних цілей, політична прозорість та забезпечення реальної зв'язності й руху. Хоча європейський досвід ТКС є найбільш інституціоналізованим, воно є глобальним явищем з регіональними особливостями, що стикається з різними викликами в Африці, Азії та Америці.

РОЗДІЛ 2.

РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

2.1. Ключові тренди розвитку транскордонного співробітництва в країнах Європи

Сучасний розвиток транскордонного співробітництва в країнах Європи визначається як системний інструмент регіональної політики. Узагальнення європейського досвіду дозволяє виокремити п'ять ключових трендів, що формують актуальну архітектуру міжрегіональної інтеграції. Першим і визначальним трендом є поглиблена інституціоналізація співпраці, яка передбачає перехід від неформальних контактів до створення сталих юридичних структур, зокрема єврорегіонів та Європейських об'єднань територіального співробітництва (ЄОТС), що мають власну правосуб'єктність. Другим трендом виступає кластеризація транскордонної економіки, що проявляється у формуванні спеціалізованих міждержавних бізнес-мереж та наукових хабів для генерації інновацій і підвищення конкурентоспроможності регіонів.

Третім трендом є утвердження моделі багаторівневого врядування та горизонтальної субсидіарності, за якої до процесів прийняття рішень та управління спільними проектами активно залучаються не лише національні уряди, а й регіональні ради, муніципалітети та профільні асоціації. Четвертий тренд полягає у розвитку спільної виробничої інфраструктури через створення транскордонних промислових парків та зон, що дозволяє оптимізувати інвестиційні ресурси та створювати спільні ланцюги доданої вартості. П'ятим трендом є поширення гнучких форм тимчасового партнерства та мережевої взаємодії, спрямованих на вирішення конкретних тактичних завдань, прикладом чого є діяльність мереж трудової мобільності EURES. Зазначені тенденції реалізуються на практиці через специфічні інструменти та механізми фінансування, які доцільно розглянути детальніше.

Розвиток транскордонного співробітництва на сучасному етапі передбачає створення сталих організаційних структур для забезпечення постійної взаємодії. Основним вектором цього процесу виступає розбудова транскордонних інституцій, серед яких ключову роль відіграють єврорегіони як традиційна та найбільш поширена форма інтеграції, а також Європейські об'єднання територіального співробітництва, що надають партнерам спільну правосуб'єктність. Архітектура європейської співпраці доповнюється діяльністю робочих об'єднань, регіональних рад та міжнародних асоціацій регіонів, які реалізують принципи багаторівневого врядування та горизонтальної субсидіарності. Поряд із цим активно розвиваються новітні та спеціалізовані форми кооперації, зокрема транскордонні кластери, промислові парки, Об'єднання єврорегіонального співробітництва, а також гнучкі механізми тимчасових партнерств, наприклад, у рамках мережі EURES.

Ключовим трендом розвитку транскордонного співробітництва в країнах Європи є побудова транскордонних інституцій. Цей тренд є фундаментальним для поглиблення та підвищення ефективності співпраці в Європі. Мова йде не просто про окремі проекти, а про створення сталих організаційних структур, які діють на постійній основі та забезпечують рамкові умови для взаємодії. Суть цього напрямку полягає у формалізації та інституціалізації співробітництва. Якщо раніше взаємодія часто мала тимчасовий або проєктний характер, то зараз акцент зміщується на створення спільних органів, секретаріатів, асоціацій та інших постійних платформ. Як аргументує К. Басбога [23], ці інституції беруть на себе ключові функції з координації, управління та стратегічного планування, що є критично важливим для перетворення відкритих кордонів на фактор регіонального зростання.

Головна мета таких інституцій це подолання бар'єрів, що виникають через відмінності у законодавстві, адміністративних системах, мовах та культурах сусідніх країн. Вони слугують мостом між різними політико-адміністративними системами. Їхні функції включають розробку спільних транскордонних стратегій розвитку, управління спільними ресурсами наприклад у сфері екології чи транспорту, а також лобіювання інтересів прикордонного регіону на

національному та європейському рівнях. Вони допомагають перейти від простих, окремих проєктів до комплексного, інтегрованого підходу до вирішення спільних проблем.

Розглянемо фінансове забезпечення відповідних програм, оскільки саме бюджет виступає матеріальним фундаментом для перетворення політичних декларацій на реальні інфраструктурні та соціальні проєкти (рис. 2.1). Ключовим інструментом у цьому процесі незмінно залишається ініціатива Interreg, що фінансується з Європейського фонду регіонального розвитку. Аналіз зміни обсягів фінансування цієї програми протягом останніх трьох десятиліть дозволяє простежити еволюцію пріоритетів Брюсселя щодо підтримки регіональної інтеграції, що наочно відображено на діаграмі нижче.

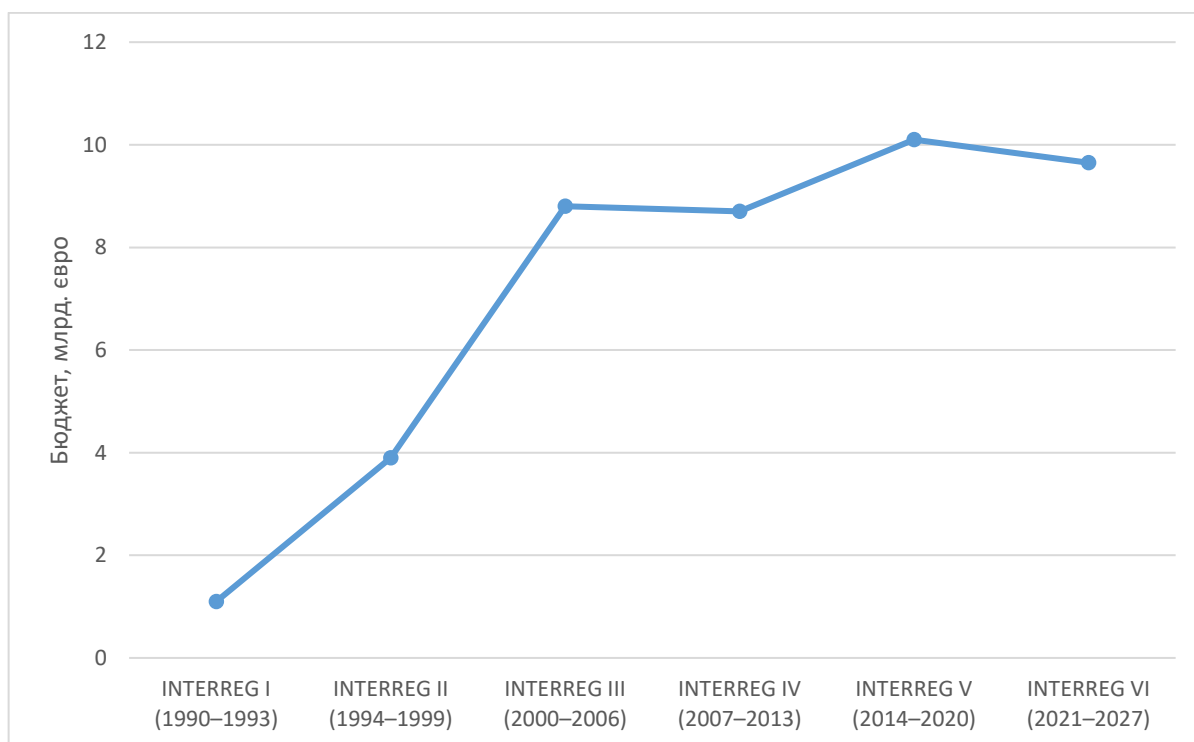


Рисунок 2.1 - Динаміка фінансування програм INTERREG у ЄС, млрд. євро [55].

Як свідчать наведені дані, фінансування транскордонного співробітництва пройшло шлях від експериментальних обсягів у 1,1 млрд євро на етапі запуску до масштабного інвестиційного інструменту. Найбільш стрімкий стрибок бюджету спостерігався на межі століть, між другим та третім періодами, коли фінансування зросло більш ніж удвічі до 8,8 млрд євро, що було прямим наслідком підготовки до найбільшого розширення ЄС та необхідності інтеграції нових територій. Надалі

обсяги підтримки стабілізувалися на високому рівні, досягнувши свого історичного піку в 10,1 млрд євро протягом програмного періоду 2014–2020 років (Interreg V), що підтвердило статус транскордонного співробітництва як ключового елемента Політики згуртування (рис. 2.2). Певне номінальне коригування бюджету до 9,7 млрд євро в актуальному періоді Interreg VI (2021–2027) пояснюється зміною бюджетної архітектури ЄС після виходу Великої Британії (Brexit) та перерозподілом частини ресурсів на нові антикризові механізми, проте загальна тенденція свідчить про сталу стратегічну увагу європейської спільноти до стирання бар'єрів між національними економіками.

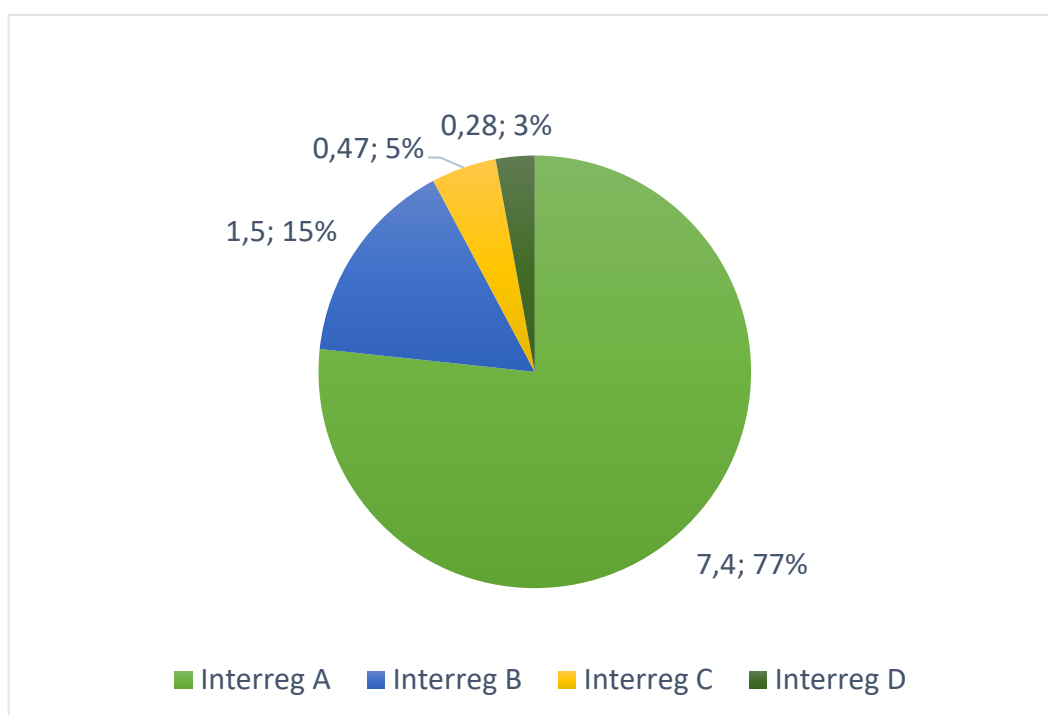


Рисунок 2.2 - Розподіл бюджету програм Interreg VI (2021-2027), млрд. євро [55]

Абсолютним домінантом у структурі фінансування виступає напрям Interreg A (Транскордонне співробітництво), на який виділено левову частку ресурсів у розмірі 7,4 мільярда євро, що становить 77% від загального бюджету. Таке значне фінансове превалювання зумовлене тим, що саме на кордонах бар'єрні ефекти відчуються найгостріше у повсякденному житті громадян. Цей компонент спрямований на розвиток прикордонних регіонів рівня NUTS 3, де проживає понад 37% населення Європейського Союзу. Висока концентрація коштів саме тут пояснюється необхідністю вирішення спільних локальних проблем, таких як

екологічні загрози, недостатня транспортна зв'язність, функціонування ринку праці та доступ до охорони здоров'я. Європейська Комісія свідомо робить ставку на «низовий» рівень інтеграції, оскільки саме він забезпечує найбільшу видимість результатів для населення та сприяє перетворенню кордонів з ліній поділу на зони спільного зростання.

Другим за значимістю компонентом є Interreg B (Транснаціональне співробітництво), який отримав 1,5 мільярда євро, або 15% бюджету. Цей напрям охоплює значно більші території, ніж класичне прикордоння, і фінансує проєкти в рамках макрорегіональних стратегій, таких як Дунайська, Балтійська чи Адріатико-Іонічна. Менший обсяг фінансування порівняно з напрямом А пояснюється специфікою завдань, адже тут акцент робиться не на дрібних інфраструктурних об'єктах, а на стратегічній координації політик, управлінні великими річковими басейнами, створенні транснаціональних інноваційних мереж та боротьбі зі змінами клімату на континентальному рівні.

Третій складник, Interreg C (Міжрегіональне співробітництво), з бюджетом у 470 мільйонів євро (5%), виконує функцію інституційного драйвера. Його мета полягає не у фізичних інвестиціях у регіони, а у створенні мереж для обміну досвідом та кращими практиками між органами влади по всій території ЄС. Відносно невелика частка фінансування є виправданою, оскільки цей компонент фокусується на «м'яких» заходах, таких як навчальні візити, розробка методологій та підвищення кваліфікації управлінців, що є менш капіталомістким, але критично важливим для гармонізації стандартів врядування.

Новацією поточного періоду стало виділення окремого напрямку Interreg D (Співробітництво найвіддаленіших регіонів), на який передбачено 281 мільйон євро (3%). Цей спеціалізований інструмент створено для підтримки інтеграції заморських територій ЄС, таких як Гваделупа чи Канарські острови, з їхнім безпосереднім географічним оточенням. Хоча частка цього компонента є найменшою, його виокремлення свідчить про увагу ЄС до специфічних геополітичних та економічних викликів периферійних зон. Такий розподіл ресурсів підтверджує тезу про те, що для Європейського Союзу пріоритетом залишається

подолання фізичних та ментальних кордонів безпосередньо «на землі», що є важливим сигналом і для України, як учасника програм Interreg NEXT.

Третім основним видом є регіональні ради. Вони являють собою неофіційні асоціації, що складаються з місцевих органів влади та транскордонних органів. Ці ради часто приймають форму неурядових організацій, до яких можуть входити представники як приватного сектора, так і волонтери. Міжнародні асоціації регіонів, які почали активно формуватися з 70-х років XX століття для пошуку спільних інтересів та створення інституційних форумів. Посилаючись на регіоналіста К. Содупе який поділяє ці асоціації на дві умовні групи: презентаційні та функціональні [24].

Презентаційні асоціації створюються здебільшого для захисту та лобіювання спільних інтересів своїх членів в інституціях Європейського Союзу. Класичним прикладом є Асоціація Європейських Прикордонних Регіонів (AEBR), створена у 1971 році, що об'єднує близько 40 прикордонних і транскордонних регіонів. Її мета полягає у презентації спільних інтересів, а також у проведенні міжнародних форумів та конференцій. Найбільш резонансною подією цієї асоціації стала розробка та презентація у 1981 році Хартії прикордонних та транскордонних регіонів. У 1990–1993 роках Асоціація за підтримки ЄС реалізовувала пілотний проєкт LACE, що надавав технічну допомогу прикордонним регіонам. На сьогодні AEBR виступає дорадчим органом як для Ради Європи, так і для ЄС. До цього ж типу асоціацій належать Асоціація Європейських Регіонів, створена у 1998 році (296 членів з 23 країн), та Асамблея Європейських Регіонів (АЄР), яка налічує близько 300 регіонів Європи, включаючи країни Східної Європи [25].

Ця конференція у 1990 році прийняла Європейську Хартію Прибережних Регіонів, яку пізніше затвердив Європейський парламент. Організаційно вона складається з чотирьох комісій: островів, Північного моря, середземноморської та атлантичної. Також згадується Робоча група традиційних індустріальних регіонів, створена у 1984 році, що об'єднує близько 20 регіонів [26]. Її основна мета це обмін досвідом та зміцнення зв'язків між регіонами зі схожими індустріальними традиціями. Цій групі вдалося в середині 80-х років пролобіювати включення

фінансування регіонів з падінням промислового виробництва до пріоритетів структурних фондів.

Останнім прикладом функціональної асоціації є «Чотири двигуни Європи», створена у 1988 році. Вона об'єднала німецьку землю Баден-Вюртенберг, іспанську Каталонію, італійську Ломбардію та французький регіон Рон-Альпи. Початковими напрямками співпраці були розвиток транспортної інфраструктури, комунікацій, нових технологій, науки та культури. Згодом до цього переліку додали економічний розвиток, професійну перепідготовку, охорону навколишнього середовища та соціальну політику. У 1995 році керівники цих регіонів підписали документ про спільну європейську стратегію [27].

З інтеграційних структур в рамках єврорегіонів діючих на території Європейського Союзу найбільш плідними визнаються ті, що мають «рамковий характер», до яких належать різноманітні робочі об'єднання, що підтримують міжорганізаційну форму прийняття рішень і зазвичай забезпечені власними фінансами. Рада Європи та Асоціація європейських прикордонних регіонів (АЄПР) вказують, що єврорегіони не створюють нових урядових установ, не є носіями політичної влади, а функціонують заради сприяння спільним інтересам і покращенню життя прикордонного населення. Це транскордонні організації, що мають постійного секретаря, команду та ресурси, а їхня діяльність регулюється міждержавними угодами [28].

Наприклад, О. Ф. Бенчак виділяє три основні види єврорегіонів [29]. По-перше, це ті, що утворені з територій країн-членів ЄС. По-друге, єврорегіони, створені на суміжних територіях ЄС з іншими країнами. По-третє, існують ті, що сформовані на території держав, які не входять до ЄС. На сьогодні в Європі налічується більше сотні єврорегіонів. Географічний аналіз показує, що більша їх частина знаходиться в Європі, а провідними гравцями виступають Німеччина та Франція, які є де-факто засновниками європейської транскордонної співпраці і беруть участь у 24 та 19 єврорегіональних структурах відповідно. Інші активні країни це Іспанія (9), Польща (8), Нідерланди (7), Австрія та Швеція (по 6), Італія та Данія (по 5).

Більшість єврорегіонів залучені до діяльності по двоє, однак є країни, які працюють в трьох, чотирьохсторонньому форматі чи навіть більше. Як приклад таких, єврорегіон «Адріатика», створений у 2006 році, що охоплює території аж 6 країн: Хорватії, Італії, Греції, Албанії, Боснії та Герцеговини. Інший приклад Балтійський регіон (1998 р.), який включає 4 країни: Данію, Литву, Польщу, Швецію також включав Росію до введення санкцій. Також Карпатський єврорегіон (1993 р.), до якого входять Угорщина, Польща, Словаччина, Румунія та Україна. Деякі регіони з часом розвиваються та переорієнтовуються. Наприклад, чотири єврорегіони, створені у 90-х роках на колишньому східному кордоні ЄС (*Pomerania*, *Pro Europa Viadrina*, *Spree–Neisse–Bober* та *Neisse*), що охоплювали німецько-польське та німецько-чеське прикордоння, сьогодні змінили свій характер діяльності.

Ще однією формою є започаткування транскордонних кластерів. Сама ідея кластерного підходу вперше з'явилась у Великобританії після Великої депресії, однак комплексно та науково ця концепція була сформована американцем М. Портером у 90-х роках. Це дало початок активному вивченню підходу у транскордонній співпраці [30]. Транскордонним кластерам притаманні такі риси: це група незалежних компаній чи інституцій, які зосереджені в одному прикордонному регіоні. Вони ведуть співробітництво в різних галузях, проте використовують спільні технології, а тому доповнюють одне одного. Часом вони об'єднуються для виконання спільних проєктів, що мають на меті створення мережевих ефектів, нових знань та компетенцій.

Якщо узагальнити європейський досвід, то за формуванням визначаються дві основні моделі транскордонних кластерів. Перша це монополярний (або асиметричний) кластер. Він створюється, якщо транскордонні регіони суттєво відрізняються за економічним розвитком та інституційними системами. Друга модель біполярний. Він формується на існуванні регіональних кластерів як установчих елементів, і вже в межах цього статусу будується транскордонна мережа.

Прикладом успішної діяльності транскордонних кластерів у Європі може

бути Долина Медікон, яка розташована на кордоні Данії та Швеції. Початок її діяльності припадає на 90-ті роки, коли виникла ідея створити високотехнологічний кластер, який би став конкурентоспроможним у світі. На сьогодні Медіконова долина нараховує більше, ніж 33 клінік, 11 університетів, 12 наукових парків та інкубаторів. Вона спеціалізується на реалізації нових підходів до лікування діабету, раку та патологій нервової системи. Окрім цього, вона вирішує ряд економічних проблем, зокрема надання робочих місць близько 30 тисячам людей та надання освіти майже 150 тисячам студентів [31].

Діяльність транскордонних кластерів та ініціативи по створенню нових доволі активно підтримуються Європейським Союзом. Важливою платформою виступає Європейська обсерваторія з питань кластерів та промислових зон, яка займається аналітикою та збором статистичної інформації. Регулярно відбуваються Форум європейської кластерної політики та Європейська кластерна конференція. Реалізація кластерної політики ЄС є частиною його промислової політики. Особливої уваги кластери набули у 2008 році. У 2014 році Європейська Комісія опублікувала Повідомлення [32], де акцентується увага на кластерах як інструментах сприяння міжсекторній та транскордонній співпраці. Тоді ж була прийнята постанова, яка передбачила фінансову допомогу ЄС для інноваційних кластерів у розмірі 7,5 млн євро на кластер. У 2009 році була створена Ініціатива європейських кластерних досягнень для покращення ефективності їх менеджменту, яка згодом працювала і як програма фінансування.

Європейські об'єднання територіального співробітництва це структури зі статусом юридичної особи, які з'явились у 2006 році та були затверджені Європарламентом і Радою Європи. Вони створені з метою полегшення та сприяння транскордонному, транснаціональному та міжрегіональному співробітництву між членами ЄС, щоб зміцнити економічне та соціальне єднання. На відміну від єврорегіонів, ЄОТС створюються переважно не для вирішення глобальних проблем (як-от розвиток демократії чи безпека), а здебільшого для вирішення точкових завдань або одного конкретного завдання. Фінансування ЄОТС здійснюється частково за рахунок членських внесків країн-партнерів та частково

дофінансуванням ЄС [33].

Лідерами за кількістю створених ЄОТС є Угорщина та Франція (по 24), а також Іспанія (16), Словаччина (15) та Німеччина (10). Такі форми співпраці присутні також в усіх європейських країнах, що межують з Україною, зокрема в Румунії (6) та Польщі (4).

Об'єднання єврорегіонального співробітництва це орган транскордонного чи міжтериторіального співробітництва, який створений за участю двох сторін: по-перше, це територіальні громади або влади двох чи більше держав, державні чи приватні юридичні особи, і по-друге, асоціації органів влади. Мета ОЕС це просування, підтримка та покращення співробітництва задля людського добробуту. Як і ЄОТС, ОЕС є юридичною особою, має право на свій бюджет, на ухвалення нових контрактів та залучення персоналу [34]

Ще одним трендом є утворення транскордонних промислових зон та парків. Ця форма може виступати випробуванням стимулювання технологічного виробництва, а також є дієвим способом економічного стимулювання відсталих регіонів. Головна причина цього – можливість значно розвантажити потенційного інвестора від значних капіталовкладень. Транскордонні парки здебільшого активізують промисловий потенціал регіону, сприяють його піднесенню та створюють значну кількість робочих місць. Прикладом є «Хайлігенкройц–Сентготтхард», в межах якого розташовано біля 30 фірм (машинобудівної, харчової промисловості, логістики). Ще один приклад промисловий парк «Access Гмюнд – Чеське Веленіце», що є першим європейським транскордонним бізнес-парком, де розміщено понад 40 високотехнологічних фірм [35].

Швидко розвиваючимся трендом є укладення договорів тимчасового транскордонного партнерства. Така структура здійснює свою діяльність на основі добровільного об'єднання зусиль двох або більше територіальних громад, їх представницьких органів, громадських організацій, місцевих органів виконавчої влади, юридичних або фізичних осіб з різних боків кордону. Таке партнерство функціонує на засадах укладеного статуту чи рамкової угоди. Воно відрізняється відносною простотою та працює на основі підписаних між юридичними особами

домовленостей [36]. Метою є виконання спільних проєктів та програм, що стосуються вирішення соціальних, наукових, освітніх та культурних завдань. Типові приклади такої співпраці зустрічаються в туристичній сфері та пасажирських перевезеннях. Для цієї форми транскордонної співпраці характерні найбільш поширені проблеми: рівень залучення місцевої влади, корупція та проблеми диспропорції економічного розвитку між районами.

2.2. Порівняльна характеристика конкурентного розвитку євро регіонів

Проведений порівняльний аналіз конкурентного розвитку євро регіонів виявив фундаментальні відмінності у моделях їхнього функціонування, що зумовлені різними стартовими умовами та глибиною інтеграції. Ці розбіжності ілюструють ширшу європейську тенденцію контрасту між «старими» членами ЄС, де співпраця історично формувалася «знизу вгору» на основі взаємної вигоди, та «новими» членами, де процеси часто ініціюються «зверху вниз» і критично залежать від зовнішнього фінансування. Досвід успішних практик, таких як євро регіон «Гельсінкі – Таллінн» або програма «IACOBUS», підтверджує, що вирівнювання конкурентних можливостей вимагає не лише фінансових впливів, а й посилення транскордонного врядування, впровадження механізмів «розумної спеціалізації» та цільового нарощування інституційної спроможності у менш розвинених регіонах, детальний аналіз чого наведено далі.

Найбільш яскравим прикладом партнерства є мережа під егідою EURES (Європейська служби зайнятості). На момент створення мережа включала 18 країн учасниць. Станом на листопад 2025 року мережа EURES працює у 31 країні [37]. Ця загальна кількість включає всі 27 держав-членів Європейського Союзу, а також чотири країни ЄАВТ: Ісландію, Ліхтенштейн, Норвегію та Швейцарію. Їхньою метою є задоволення потреби в інформації й забезпечення трудової мобільності в транскордонних регіонах. У 2024, 2025 та 2026 роках 6 транскордонних партнерств EURES за участю 8 країн ЄС отримують фінансування ESF+. Усі партнерства об'єднують служби зайнятості, організації роботодавців і профспілок, місцеві

органи влади та інші установи [38].

Регіональна політика займає надзвичайно важливе місце в стратегії розвитку Європейського Союзу. Її форма та роль є результатом усього періоду функціонування спільноти, стаючи одним із пріоритетів діяльності ЄС. Головною метою регіональної політики є підвищення економічної та соціальної згуртованості в ЄС, усунення диспропорцій у розвитку окремих регіонів. Транскордонні території почали втрачати свою периферійність, чому сприяє транскордонне співробітництво, яке набуває особливого значення в сучасній Європі. Це співробітництво почало відігравати вирішальну роль у розбудові європейської єдності [39].

Масштабність реалізації політики згуртування у програмному періоді 2021–2027 років підтверджується розгалуженою архітектурою затверджених документів, яка охоплює всі рівні європейської інтеграції. Структурно цей період представлений переважно ініціативами безпосередньої взаємодії суміжних територій, що втілюється у запуск 64 програм транскордонного співробітництва в рамках компонента Interreg A. Стратегічний рівень інтеграції забезпечують 13 транснаціональних програм напряму Interreg B, які покривають великі макрорегіональні простори, тоді як загальноєвропейський обмін досвідом та інституційний розвиток покладено на 4 програми міжрегіонального співробітництва Interreg C. Додатково, з метою інклюзивного залучення географічної периферії ЄС, реалізуються 5 спеціалізованих програм Interreg D для співробітництва найвіддаленіших регіонів. Такий кількісний розподіл програм корелює з фінансовими пріоритетами ЄС, де акцент робиться саме на низовій, найбільш масовій транскордонній кооперації [55].

Для глибшого розуміння конкурентних диспропорцій доцільно звернутися до оновлених даних Індексу регіональної конкурентоспроможності ЄС (RCI 2.0) видання 2022 року (табл. 2.1), де середнє значення по країнах ЄС-27 прийнято за базові 100 балів [40]. Аналіз рейтингу чітко розмежовує регіони-лідери та аутсайдерів, підтверджуючи наявність глибокого розриву між центром та периферією.

Таблиця 2.1 – Групування регіональної конкурентоспроможності в ЄС

Група регіонів	Регіони-представники	Значення індексу (EU-27 = 100)	Домінуючі фактори конкурентоспроможності
Лідери («Синій банан»)	Утрехт (Нідерланди), Південна Голландія, Стокгольм	140 – 151	Висока ефективність інституцій, технологічна готовність, інноваційна екосистема
Середньоєвропейський рівень	Більшість регіонів Франції, Німеччини, Австрії	90 – 110	Розвинена інфраструктура, стабільний ринок праці, якісна базова освіта
Аутсайтери («Периферійна дуга»)	Регіони Румунії (зокрема Північно-Східний), Болгарії, Греції	50 – 60	Низька інноваційна активність, інфраструктурні розриви, слабкість охорони здоров'я

Джерело: складено автором на основі [40].

Беззаперечними лідерами конкурентоспроможності виступають регіони Нідерландів — Утрехт із показником 151,1 бали (що більш ніж на 50 пунктів перевищує середньоєвропейський рівень) та Південна Голландія (142,5 бали). До когорти найпотужніших також входять столичні та високоурбанізовані регіони Бельгії, Франції, Данії та Швеції. Їхнє домінування забезпечується надзвичайно високими значеннями субіндексів «Ефективність» та «Інновації», що відображає розвинену інфраструктуру, високу якість ринку праці, технологічну готовність.

На противагу цьому, до десятки найменш конкурентоспроможних територій (із загальним індексом 50-60) потрапили одразу шість регіонів Румунії, а також по два регіони з Греції та Болгарії. Структурний аналіз показує, що найбільш критичний розрив між лідерами та цією групою спостерігається саме у компоненті інновації, хоча суттєве відставання фіксується і за базовими чинниками, такими як якість інституцій, стан охорони здоров'я та базової освіти. Попри те, що звіт відзначає позитивну тенденцію до покращення результатів з боку менш розвинених регіонів, прірва у показниках ефективності та інновацій залишається значною, що вимагає імплементації цілеспрямованих політик вирівнювання.

Група лідерів у науковій літературі отримала назву «синій банан», це зона

найвищої економічної концентрації, що простягається від Лондона через Бенілюкс та Західну Німеччину до Північної Італії. Єврорегіони, розташовані в цій зоні, наприклад EUREGIO або Маас-Рейн, демонструють найвищі показники інфраструктурної оснащеності та інновацій. Натомість прикордонні регіони Східної та Південної Європи, незважаючи на активну політику згуртування, все ще суттєво відстають, формуючи так звану периферійну дугу.

Важливим для розуміння масштабу транскордонного співробітництва в Європі є кількісний аналіз діючих інституцій. Згідно з даними каталогу розробленого дослідницькою групою Автономного університету Барселони [43], ідентифіковано 267 єврорегіональних утворень, що відповідають критеріям діючих структур транскордонного співробітництва. Ця цифра охоплює широкий спектр організаційних форм від класичних єврорегіонів до СОТС, що свідчить про високу щільність інституційного покриття кордонів ЄС. Для порівняння, у дослідженні було детально проаналізовано 80 найбільш показових прикладів (Good Practices), які демонструють високу ефективність у сферах інновацій та сталого розвитку. Така розгалужена мережа підтверджує, що інституціоналізація співпраці є не поодиноким явищем, а системною моделлю розвитку європейського простору.

Статистика свідчить про наявність кореляції між давністю членства країни в ЄС та конкурентоспроможністю її прикордонних регіонів, де «старі» члени мають значно вищу щільність бізнес-зв'язків та ефективніші інституції транскордонного управління порівняно з «новими» членами, до яких належать країни Балтії, Польща, Румунія та інші держави Центрально-Східної Європи. У цьому контексті порівняння рівня конкурентного розвитку єврорегіонів є показовим для розуміння особливостей функціонування інтеграційних об'єднань у різних частинах Європи – північній і південній.

Масштаб та значення транскордонних регіонів для економіки Європейського Союзу підтверджується ґрунтовними статистичними даними Європейської Комісії, згідно з якими ці території охоплюють 40% площі ЄС та концентрують майже 30% європейського населення, що становить близько 150 мільйонів осіб. За оцінками експертів, у цих регіонах генерується приблизно 30%

сукупного ВВП Європейського Союзу, однак їхній економічний потенціал досі не розкритий повною мірою через збереження адміністративних та правових бар'єрів.

Дослідження, проведене в рамках ініціативи «Cross-border Review» Єврокомісії, виявило, що усунення лише 20% існуючих перешкод на кордонах дозволило б збільшити ВВП прикордонних регіонів на 2%, що в абсолютному вимірі еквівалентно приросту економіки на 91 мільярд євро щорічно. Ці цифри яскраво демонструють, що транскордонне співробітництво є не лише інструментом політичної інтеграції, а й потужним резервом економічного зростання, який здатний створити понад один мільйон нових робочих місць по всій Європі [41].

Наприклад, єврорегіон «Адріатика» має розвинену портову інфраструктуру (Трієст, Рієка, Бар, Дуррес), яка відіграє ключову роль у торгівлі між Південною Європою та Балканами. Проте інфраструктурна асиметрія між західними (Італія, Словенія) та південно-східними (Албанія, Боснія і Герцеговина) країнами регіону гальмує ефективність спільного транспортного простору. Незважаючи на активне впровадження проєктів «зеленої логістики» та модернізацію прибережних автотрас, інтеграційна єдність регіону залишається обмеженою [45].

Модель демонструє високу інвестиційну привабливість завдяки стабільним політичним інститутам, передбачуваному правовому середовищу та активній участі у програмах ЄС, зокрема Interreg 2021–2027 [46]. Економіка єврорегіону орієнтована на інновації тож активно розвиваються ІТ-кластери, екологічні технології, «розумна» енергетика, морські біотехнології. Значну роль відіграють університети та наукові центри, що формують основу конкурентного людського капіталу [47].

Середземноморська модель, своєю чергою, має потенціал у сфері туризму, відновлюваної енергетики та морських біоресурсів. Основна частина інвестицій спрямована у розвиток прибережної економіки та транспортної логістики. Водночас інноваційна активність розвинута нерівномірно: якщо в Італії та Словенії діють сучасні наукові парки, то в країнах Західних Балкан відчувається нестача інвестицій, кадрів і інституційної підтримки. Таким чином, інноваційна складова конкурентності єврорегіонів формується переважно в рамках ЄС, тоді як

позаєвропейські учасники регіону залишаються менш інтегрованими у спільний інноваційний простір [48].

Єврорегіони Скандинавської моделі мають чітку систему врядування, що ґрунтується на прозорих механізмах координації між національними та місцевими органами влади. Діють спільні ради, дорадчі комітети, робочі групи з питань екології, інновацій, туризму та транспорту. Завдяки цьому забезпечується ефективна реалізація стратегічних документів розвитку. У Центрально-Східній моделі інституційна спроможність є менш узгодженою: існують значні відмінності в рівні інтеграції та управлінських практиках між членами ЄС і країнами-кандидатами. Це ускладнює реалізацію спільних стратегій, знижуючи ефективність використання європейських грантів і програм технічної допомоги. Попри це, створення таких інституцій як Adriatic-Ionian Macroregion Strategy (EUSAIR) та ЄОТС Тиса є важливим кроком до формування спільного економічного простору [49].

За межами порівняних в таблиці 2.1 моделей прикладами успішності можуть бути різноманітні програми. Наприклад, програма «IACOBUS» є результатом транскордонної співпраці між університетами єврорегіону Галісія-Північна Португалія. Вона охоплює 12 навчальних закладів та покликана сприяти розвитку вищої освіти і науково-технічних досягнень [50]. Іншим успішним прикладом є проєкт «TransferMuga!», що спрямований на розкриття доступності різних видів транспорту єврорегіону Нова Аквітанія-Уескаді-Навараа у Західних Піренеях, забезпечуючи спільну мультимодальну мережу. Згадується і проєкт «CREAMED» це мережа бізнес-інкубаторів Піренейсько-середземноморського регіону, що стимулює економічний розвиток місцевості шляхом створення надійних та стабільних компаній [51]. Окремо можна виділити приклад перспективного єврорегіону «Гельсінкі – Таллінн» (Фінляндія та Естонія). Він слугує загальним форумом для місцевих і регіональних політиків, експертів, бізнесменів і громадських організацій для діалогу і проєктування загального майбутнього. Цей єврорегіон, окрім економічної функції, також чудово підходить на роль каталізатора, координатора і посередника співробітництва, виступаючи

дорадчою та навіть політичною платформою [52].

Втім не всюди встановлення цих інституцій проходить однаково успішно. Існують глибокі та суттєві відмінності у транскордонному співробітництві між старими (переважно Західна Європа) та новими державами-членами, які здебільшого представляють Центральну та Східну Європу. Ці контрасти є не просто другорядним фактором, а ключовим визначальним елементом, який пояснює регіональну неоднорідність у практиках ТКС по всій Європі.

У старих державах-членах, особливо у Західній Європі, кордони часто є сталими. Саме тут, у промисловому басейні Рейну, виникли перші "піонерські" форми ТКС ще у 1950-х роках, як-от EUREGIO (1958) [53]. Ці ініціативи були переважно низовими, що виростали з місцевих потреб для вирішення спільних проблем, таких як планування землекористування, забруднення чи транскордонне переміщення робочої сили. Багато з цих регіонів були культурно та економічно пов'язані ще задовго до формування сучасних національних держав. Цей регіон характеризується як "Регіон регіонів".

Натомість нові держави-члени ЄС пройшли набагато турбулентніший історичний та інституційний шлях. Цей регіон був колискою націоналізму, що призвів до світових воєн, падіння імперій та виникнення національних держав зі значними меншинами. Кордони тут перекроювалися декілька разів за останні 100 років. Найважливіше те, що більша частина 20-го століття пройшла за "залізною завісою". Можна сказати параноїдальна філософія комунізму категорично виключала будь-яке ТКС західного зразка аж до 1989 року. Ця спадщина породила два ключові набори перешкод, унікальних для НДЧ:

1. Історична недовіра через наслідки мирних договорів, наприклад на території колишньої Югославії, та примусових повоєнних депортацій населення все ще існують як політично заряджені ситуації. Сюди ж належать невирішені питання та тертя через меншини.
2. Слабкі інституції внаслідок централізованого комуністичного правління місцеві або регіональні органи влади були або залишаються безправними утвореннями. Регіональна політика як така була слабкою або неіснуючою.

Центральні уряди часто з підозрою ставляться до ТКС, побоюючись втрати територіальної цілісності.

Відмінності в історії та інституціях безпосередньо впливають на те, як і чому виникає ТКС. У старих державах рушієм часто є взаємна вигода, спільні культурні цінності або ринкова інтеграція. Співпраця є більш ефективною в країнах із сильною традицією комунальної автономії. У нових державах досягти ефективної співпраці набагато складніше (рис. 2.3). Співпраця часто є не низовою, а вертикальною, керованою політикою. Ключовим стимулом для місцевих органів влади є доступність транснаціональних фондів, таких як Interreg. Багато ініціатив ТКС у НДЧ є керованими і реалізуються тільки за рахунок зовнішніх джерел фінансування.

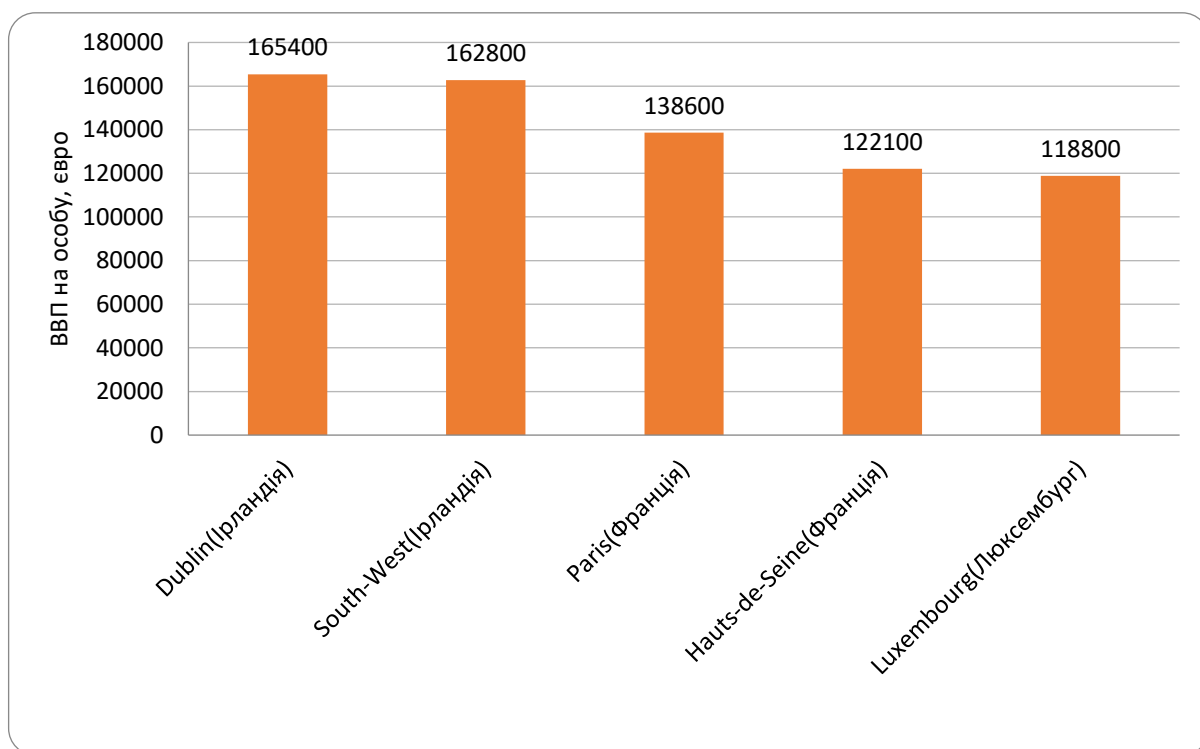


Рисунок 2.3 – Регіони-лідери Європейського Союзу за рівнем ВВП на особу в 2023 році [54].

Аналіз групи регіонів-лідерів засвідчує, що економічна могутність Європейського Союзу сьогодні концентрується не у традиційних промислових зонах, а у фінансових та технологічних хабах постіндустріальної економіки. Основними причинами феноменальних показників ВВП на душу населення в ірландських регіонах (Дублін, Південний Захід) та Люксембургу є ефект

агломерації штаб-квартир глобальних транснаціональних корпорацій, особливо у сферах ІТ та фармацевтики, а також домінування сектору фінансових послуг. Для регіонів Франції (Париж, О-де-Сен) ключовим фактором виступає надвисока концентрація ділової активності та капіталу в столичному метрополісі, що створює розрив із рештою території країни.

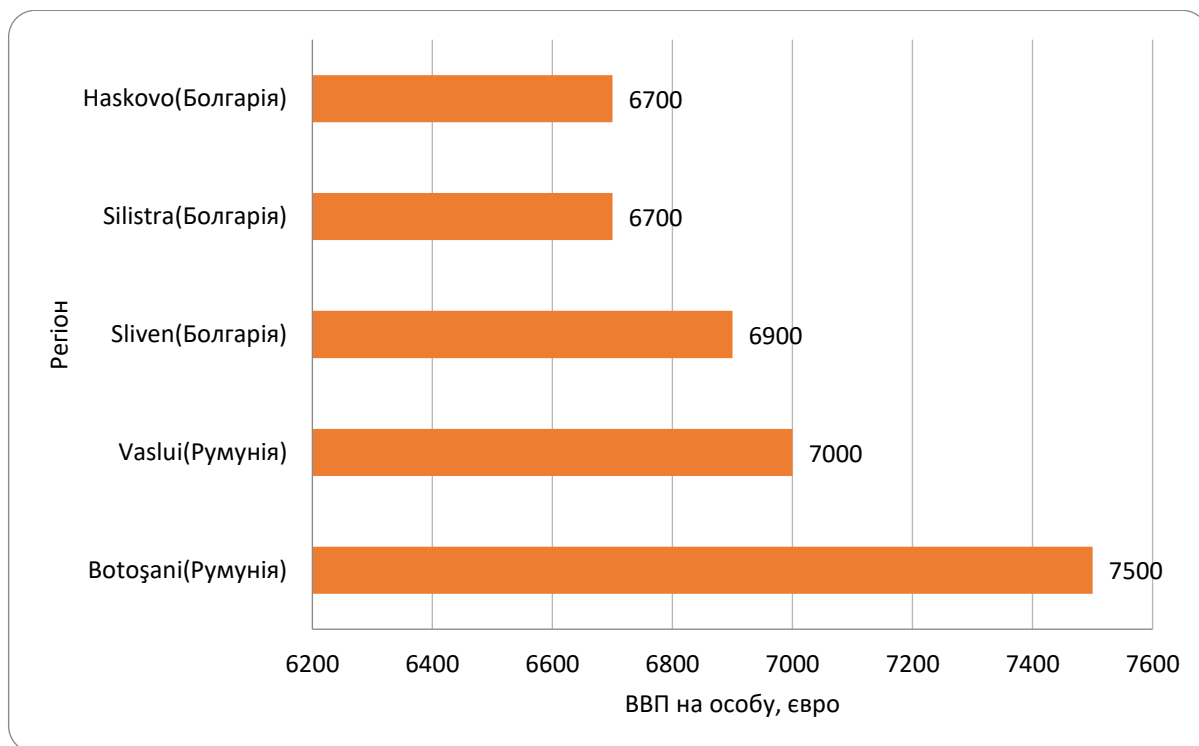


Рисунок 2.4 – Регіони ЄС із найнижчими показниками ВВП на особу в 2023 році [54].

Натомість нижня частина рейтингу ілюструє системні проблеми «східної периферії» ЄС, де до п'ятірки найменш розвинених входять румунські повіти Васлуй та Ботошані. Причинами такого відставання є поєднання несприятливого географічного розташування (віддаленість від економічних центрів Європи) та структурних вад регіональної економіки. Зокрема, для регіону Північний Схід (куди входить Ботошані) характерними є недостатній розвиток базової інфраструктури, критична залежність від низькопродуктивного аграрного сектору та обмежений обсяг інвестицій. Ситуацію ускладнює значний відтік кваліфікованої робочої сили та молоді, що підриває потенціал для інноваційного розвитку цих прикордонних територій.

Аналіз фінансової архітектури політики згуртування Європейського Союзу

на поточний програмний період 2021-2027 років дозволяє виявити чіткі пріоритети Брюсселя щодо підтримки регіонального розвитку. Загальний бюджет інструменту Interreg VI, що фінансується з Європейського фонду регіонального розвитку, складає 9,65 мільярда євро. Структурний розподіл цього бюджету, візуалізований на діаграмі, не є випадковим, а відображає стратегічне бачення ЄС, де ключовим елементом інтеграції залишається безпосередня взаємодія сусідніх територій.

Згідно зі звітом Всесвітнього економічного форуму, сучасний етап міжнародної взаємодії характеризується феноменом «стійкості на тлі конкуренції». Попри зростання геополітичної напруги та фрагментацію безпекового середовища, співробітництво у сферах торгівлі, інновацій та клімату демонструє ознаки відновлення та стабілізації. Для європейського транскордонного співробітництва це формує новий визначальний тренд: регіональні та локальні транскордонні зв'язки набувають функції «страхового механізму». Коли глобальні інституції стикаються з кризою довіри, саме транскордонна співпраця на рівні суміжних територій забезпечує безперервність економічних потоків та спільного управління критичними ресурсами, трансформуючись з інструменту «м'якої сили» у ключовий елемент економічної безпеки та стійкості [54].

Залежність від зовнішнього фінансування створює серйозну проблему для стійкості ТКС у нових державах-членах. Йозеф Фогарасі наводить показовий приклад з Угорщиною, де майже всі з 30 проєктів ТКС припинили своє існування негайно після закінчення фінансування [56]. Це різко контрастує із західними євро регіонами, які існують десятиліттями.

Цікаво, що у своєму дослідженні К. Сармієнто-Мірвальдт та У. Роман-Кампхаус [57] порівняли польсько-німецький та польсько-словацький кордони. На польсько-словацькому, де країни культурно та лінгвістично ближчі і не мають негативних історичних спогадів, співпраця була набагато успішнішою з точки зору визначення політики та її реалізації. На польсько-німецькому кордоні, де ситуація прямо протилежна, відсутність довіри та спільних мереж змусила створювати нові інституційні структури з нуля, що само по собі стало інновацією [57].

Отже, для підвищення конкурентного статусу євро регіонів південної

Європи до рівня північних партнерів доцільно посилювати транскордонне врядування, стимулювати інноваційну діяльність і впроваджувати механізми «розумної спеціалізації», що вже довели свою ефективність у деяких єврорегіонах. Однак, політика ЄС не може всюди використовувати універсальний підхід до ТКС. Для нових держав-членів та держав сусідів потрібен спеціально розроблений підхід. Простого надання фінансування недостатньо. Необхідні цільові програми нарощування потенціалу, спрямовані саме на НДЧ, щоб допомогти їм подолати інституційну спадщину та історичну недовіру, які продовжують залишатися головними перешкодами для ефективної співпраці.

2.3. Особливості розвитку транскордонного співробітництва регіонів Румунії та України

Аналіз особливостей розвитку транскордонного співробітництва регіонів Румунії та України виявляє суттєву відмінність у стартових умовах та стратегічних пріоритетах сторін, зумовлену різним геополітичним статусом. Для Румунії, як держави-члена ЄС, співпраця регламентується європейськими нормами та характеризується вираженим акцентом на пріоритетному партнерстві з Республікою Молдова, що підтримується національними інструментами фінансування. Для України ж цей процес зазнав кардинальних трансформацій внаслідок російської агресії: із десяти започаткованих єврорегіонів на сьогодні активними та безпечними для співпраці залишаються лише чотири: «Нижній Дунай», «Карпатський», «Верхній Прут» та «Дністер», які нині розглядаються як ключові платформи для економічної підтримки та повоєнного відновлення. У цьому підрозділі детально досліджується специфіка діяльності цих об'єднань, а також новітніх інструментів, таких як ЄОТС «ТИСА». Проведений порівняльний аналіз, зокрема з єврорегіоном «Дунай-Кріш-Муреш-Тиса», демонструє наявність глибокої економічної та інфраструктурної асиметрії на українсько-румунському кордоні, що, на відміну від більш збалансованих західних аналогів, вимагає специфічних механізмів вирівнювання диспропорцій.

Починаючи з 2003 року, Європейський Союз звернув свою увагу на розвиток кордонів з майбутніми сусідами, серед яких і румунсько-український кордон. З того часу кілька хвиль програм фінансували проекти, спрямовані на посилення співпраці між громадами, що проживають вздовж кордону, а також на розвиток економічного та соціального життя. Румунія стала повноправним членом Європейського Союзу 1 січня 2007 року. Ця подія відбулася в рамках шостого розширення ЄС. Вступ Румунії до ЄС відкрив нові можливості розширити транскордонне співробітництво країни, фінансувати численні проекти.

Транскордонне співробітництво Румунії передусім керується політикою Європейського Союзу, адже, як вже було зазначено в цьому розділі, саме центральні органи ЄС завжди були основним рушієм розвитку програм ТКС країн членів та їх партнерів. Більше того, співпраця Румунії з її сусідами які є членами ЄС, Угорщиною та Болгарією, відбувається в рамках внутрішніх кордонів Європейського Союзу, а тому ЄС має прямий чинник впливу на започаткування та реалізацію ініціатив у цьому напрямку. Як держава-член, Румунія активно впроваджує Європейську політику сусідства, особливо на своєму східному кордоні. Правова база включає як європейські нормативні документи (наприклад, Мадридську конвенцію, Хартію місцевого самоврядування), так і двосторонні угоди. Важливу роль відіграє Трактат про добросусідство та співробітництво між Румунією та Україною (1997) [58] та численні двосторонні угоди з Республікою Молдова (понад 126 станом на 2015 рік) [59].

Румунське законодавство дозволяє місцевим та регіональним органам влади у прикордонних зонах укладати угоди про співпрацю з аналогічними структурами в сусідніх державах. Це сприяло створенню таких єврорегіонів:

1. "Карпатський" (з 1997 року, включає жудеці Марамуреш, Сату-Маре, Сучава та ін., а також регіони Польщі, України, Угорщини).
2. "Сірет-Прут-Дністер" (з 2002 року, включає жудеці Ясси, Васлуй та ін. з боку Румунії та більшість районів Молдови, окрім Придністров'я).
3. "Верхній Прут" (з 2000 року, включає жудеці Ботошань і Сучава (Румунія), Чернівецьку та Івано-Франківську області (Україна) та північні райони

Молдови).

4. "Нижній Дунай" (з 1998 року, включає жудеці Галац, Бреїла, Тулча (Румунія), Одеську область (Україна) та Кагульський район (Молдова)) [60].

Аналіз програм ТКС та іншої допомоги чітко вказує, що основним партнером Румунії є Республіка Молдова. Це зумовлено як історичними та етнолінгвістичними чинниками, так і стратегічними інтересами. Республіка Молдова є пріоритетним або "улюбленим" партнером Румунії. Цей факт виражається у подвійних джерелах фінансування. На відміну від співпраці з Україною, яка переважно спирається на програми ЄС, відносини з Молдовою потужно підтримуються окремими національними інструментами Румунії.

Румунія надає допомогу для розвитку через механізм офіційної допомоги в цілях розвитку (Official Development Assistance, ODA), яким керує МЗС. Республіка Молдова та Україна є пріоритетними країнами. Фінансування ODA для Молдови демонструвало значні коливання, але різко зросло у 2014 році, досягнувши 9,4 млн євро (порівняно з 0,7 млн у 2013). Для порівняння, у 2014 році допомога ODA для України становила лише 290 тис. євро [61].

У 2023 році в тому числі через повномасштабне вторгнення та поглиблення економічних зв'язків з Україною, двостороння ODA Румунії була зосереджена переважно на країнах Європи, які мають право на ODA. 77,9 млн доларів США було виділено країнам Європи, які мають право на ODA (з яких 6,8% – Україні), та 6,1 млн доларів США – Близькому Сходу, що становить відповідно 37,2% та 2,9% валового двостороннього ODA. 4,4 млн доларів США було виділено країнам Африки. Європа також була основним регіональним одержувачем цільових внесків Румунії до багатосторонніх організацій [62]. Безумовно, основним напрямком розвитку транскордонного співробітництва регіонів України є країни Європейського Союзу (*Додаток Б*).

Здобувши незалежність, Україна як європейська держава стала активним суб'єктом глобалізаційних процесів, зокрема шляхом участі у транскордонному співробітництві на базі інструменту Єврорегіон, поширеного в практиці ЄС. Завдяки послідовній державній політиці добросусідства та конструктивної

взаємодії, яку проводили як центральні, так і регіональні органи влади прикордонних територій, у період з 1995 по 2012 рік було започатковано десять єврорегіонів [64]. Цей підхід забезпечив створення відповідних транскордонних об'єднань з усіма країнами, з якими Україна має спільні сухопутні чи морські кордони.

Україна брала участь у створенні десяти єврорегіонів (*Додаток Б*). Однак, у 2014 році Російська Федерація розірвала будь-яку економічну співпрацю держав, адже з 14 серпня 2013 року фактично блокувала експорт української продукції через внесення українських імпортерів до переліку «ризикованих», згодом у 2014 році окупувавши частину її території. Ці агресивні дії автоматично зупинили роботу тих єврорегіонів, у яких брала участь РФ: двосторонніх "Слобожанщина", "Ярославна", "Донбас" та багатосторонніх "Дніпро" і "Чорноморський". Тобто фактичне припинення активної співпраці в єврорегіонах, до складу яких входили російські регіони, відбулося вже після початку російської агресії 2014 року. У 2024 була прямо припинена дія, зокрема, Угоди про співробітництво прикордонних областей України та Російської Федерації (1995) та пов'язаних міжурядових угод. Україна формально ліквідувала основу для міжрегіональних форм співпраці з РФ [67].

Схожа ситуація сталася з Білоруссю в лютому 2022 року, коли Росія розпочала вторгнення, використавши для цього також територію Республіки Білорусь. Це, у свою чергу, унеможливило подальше функціонування єврорегіону "Буг". Єврокомісія 4 березня 2022 р. оголосила про призупинення участі Росії та Білорусі в програмах транскордонного співробітництва (ENI CBC та інші програми), рішення набирало чинності негайно – це фактично перервало фінансування й інституційну роботу багатьох прикордонних ініціатив. Тож уже на початку березня 2022 року існувало формальне призупинення європейських програм за участю Білорусі або РФ [68].

В результаті, із десяти єврорегіонів, у створенні яких Україна брала повноправну участь, на даний момент активними залишаються лише чотири: "Нижній Дунай", "Карпатський", "Верхній Прут" та "Дністер" (табл. 2.2).

Очікується, що саме три з цих єврорегіонів відіграють вирішальну роль у виведенні української економіки з кризового стану та її швидкому повоєнному відновленні. Тому майбутні дослідження та практичні зусилля мають бути зосереджені на поглибленому вивченні потенціалу цих трьох пріоритетних для економічного відродження України єврорегіонів. При цьому співпраця має розвиватися комплексно, охоплюючи всі можливі напрямки – від культурних, туристичних та освітніх проєктів до інноваційно-інвестиційної та навіть військової сфер [69].

Єврорегіон «Нижній Дунай», створений у 1998 році, об'єднує Одеську область України з повітами Румунії (Галац, Бреїла, Тульча) та Молдови (повіт Кагул). Його діяльність спрямована на широкий спектр цілей, зокрема на регіональний економічний розвиток, транскордонний туризм, транспорт, енергетику, сільське господарство, освіту, охорону здоров'я, захист навколишнього середовища та боротьбу зі злочинністю. Проєкти реалізуються через гранти, що фінансуються місцевими бюджетами, ЄС та іншими джерелами, з обсягами фінансування від 0,4 до 2,5 мільйонів євро. Більшість проєктів мають екологічне або інфраструктурне спрямування. Серед конкретних результатів – покращення транспортного сполучення, включно з паромними переправами «Рені-Тульча» та «Орлівка-Ісакча», а також розвиток транскордонного біосферного резервату «Дельта Дунаю» та освітнє співробітництво. Водночас, попри загальне зростання прямих інвестицій в Одеську область у 1994-2014 роках, частка інвестицій від партнерів по єврорегіону, Молдови та Румунії, значно скоротилася [70].

«Карпатський» єврорегіон, до якого Україна приєдналася у 2000 році, є потужним об'єднанням прикордонних регіонів п'яти країн (України, Угорщини, Словаччини, Польщі та Румунії). Від України до нього входять Львівська, Закарпатська, Івано-Франківська та Чернівецька області, причому Україна лідирує в єврорегіоні за чисельністю населення та територією. Метою є покращення якості життя населення, забезпечення миру, підвищення прозорості кордонів та активізація міжнародної співпраці в економічній, соціальній, науковій, екологічній та культурній сферах. Фінансування здійснюється за рахунок місцевих органів влади та спонсорських внесків.

Серед реалізованих проєктів – заходи із запобігання паводкам у басейнах річок Тиса, Тур та Уж, а також модернізація прикордонних переходів, створення спільних підприємств та залучення інвестицій. Українські регіони суттєво відстають за показниками соціально-економічного розвитку від інших чотирьох країн-учасниць. Як зазначають у своєму аналізі П. Логвінов та ін. [71], українські регіони, маючи високий людський потенціал (рівень зайнятості, кількість студентів), водночас мають низькі економічні показники (ВВП на особу населення, витрати на наукові дослідження), що вказує на потребу в додаткових інвестиціях для реалізації цього потенціалу. Для України участь у цьому єврорегіоні є можливістю для розвитку та обміну досвідом, а у післявоєнний період він має стати основою для спільних програм відновлення інфраструктури та повернення біженців, а також для скорочення трудової міграції (тобто «заробітчанства»).

Єврорегіон «Верхній Прут», створений у 2000 році, об'єднує Чернівецьку та Івано-Франківську області України з регіонами Румунії та Молдови. Особливий акцент робиться на реалізації екологічних проєктів та охороні довкілля. Проте, досягти значного прориву у вирішенні проблем, навіть екологічних, не вдалося через обмеженість фінансування, нормативно-правові розбіжності та організаційні складнощі. Економічний ефект також був обмеженим, адже обсяг іноземних інвестицій впливають коливання курсу валюти. Так через різницю курсу впродовж 2022 року інвестиції зменшилися на 9,5 мільйонів доларів: орієнтовно 200 підприємств залучають в економіку Чернівецької області іноземні інвестиції з майже 30 країн світу. Найбільше – з Кіпру, Німеччини, Італії та Туреччини. прямі інвестиції в економіку Чернівецької області за 1994-2024 роки зросли незначно, і хоча частка інвестицій з Румунії дещо зросла, частка Молдови скоротилася. Подальший розвиток потребує збільшення бюджету та залучення нових інвесторів [72].

Останній зі створених за участю України, єврорегіон «Дністер» (2012 рік), включає Вінницьку область та райони Молдови. Його мета – поглиблення міжрегіональних зв'язків в економічній, науковій, культурній та туристичній сферах, а також реалізація проєктів з енергетичної безпеки, екологічного

оздоровлення басейну Дністра та скорочення безробіття. Динаміка інвестицій з Молдови у Вінницьку область є слабо позитивною [73]. Великого притоку інвестицій немає через скрутне становище самої Молдови. ЄС підкреслює безпекову важливість цього єврорегіону, згадуючи про можливість його розширення за рахунок районів Придністров'я, що в сучасних геополітичних умовах може стати однією з безпекових складових Європи, тому його розвитку має бути приділена максимальна увага.

Таблиця 2.2 – Порівняльна характеристика демографічного потенціалу єврорегіонів

Назва єврорегіону	Країни-учасниці	Населення, млн осіб
Карпатський	Україна, Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія	5,2
Буг	Україна, Польща, Білорусь (призупинено)	3,8
Верхній Прут	Україна, Румунія, Молдова	2,3
Дністер	Україна, Молдова	2
Нижній Дунай	Україна, Румунія, Молдова	1,7
Сяно-Дністер	Україна, Польща	1,2
Мармарош	Україна, Румунія	1,1

Джерело: складено автором на основі [73].

Дані таблиці демонструють, що «Карпатський єврорегіон» із населенням 5,2 млн осіб за своїм масштабом перевершує навіть такий взірцевий європейський приклад, як «Ересунн» (4,1 млн), котрий об'єднує Копенгаген і Мальме. Більше того, навіть менші за масштаб українські об'єднання, такі як «Верхній Прут» чи «Дністер», є співмірними з потужним альпійським єврорегіоном «Тіроль–Південний Тіроль–Тренто». Це підтверджує тезу про те, що проблемою вітчизняних єврорегіонів є не відсутність ринкового потенціалу чи людських ресурсів, а низька ефективність їх використання та недостатній рівень економічної конвергенції. Висока густота населення у прикордонних смугах України та Румунії створює об'єктивні передумови для формування потужних споживчих ринків, однак реалізація цього потенціалу стримується інфраструктурними та інституційними бар'єрами, про які йшлося вище.

Ця нова форма ТКС використовується і нашою державою. У 2015 році

рішеннями Закарпатської обласної ради України та Загальних зборів Саболч-Сатмар-Березької області та місцевим самоврядуванням міста Кішварда (Угорщина) було створено Європейське об'єднання територіального співробітництва з обмеженою відповідальністю ТИСА. Його штаб-квартира знаходиться в Кішварді, офіс є і в Ужгороді, а діяльність керується законодавством Угорщини [74].

Ідея створення ЄОТС ТИСА полягала у тому, щоби започаткувати оптимальну та ефективну модель співпраці між Україною та Угорщиною. Серед проєктів об'єднання: підготовка проєкту по будівництву сміттєпереробного заводу, вирішення проблем Солотвинського солерудника, розвиток туризму, а також проєкт «Zero Waste» (будівництво полігону твердих побутових відходів) та проєкт «РЕВІТАЛ 1» (екологічна оцінка у Солотвино) [75].

На основі таблиці 2.1 в якій містилося порівняння моделей єврорегіонів з різних частин ЄС, таких як Центральної та Південної Європи можна зробити аналогічне порівняння найбільш економічно важливих єврорегіонів для України та для Румунії, а це Карпатський єврорегіон для України та Єврорегіон «Дунай-Кріш-Муреш-Тиса» для Румунії, беручи до уваги особливості розвитку країн дослідження. Проводиться аналіз за шістьма критеріями важливими для розвитку транскордонного співробітництва і, як наслідок, погодження фінансування майбутніх проєктів в рамках регіону.

Єврорегіон «Дунай-Кріш-Муреш-Тиса» (табл. 2.3) демонструє вищий рівень економічної інтеграції та стабільності. Він характеризується розвиненим промисловим потенціалом, високим рівнем індустріалізації та якісною мультимодальною транспортною мережею. Інвестиційна привабливість регіону є стабільною, особливо у сферах енергетики й транспорту, що підкріплюється високою інституційною спроможністю управління та досвідом транскордонного врядування. Інноваційна діяльність системно підтримується через технопарки та наукові центри. Основні виклики для цього єврорегіону мають переважно внутрішній характер і стосуються соціальних диспропорцій та нерівномірності розвитку окремих територій. Загалом, Румунія та Україна знаходяться в доволі

різних умовах з точки зору сприяння розвитку транскордонного співробітництва регіонів. Попри це, у обох країн є достатньо великий інтерес в розвитку подальшої економічної взаємодії з сусідами.

Таблиця 2.3 – Порівняльний аналіз найбільших єврорегіонів України та Румунії за критеріями конкурентного розвитку

Критерій	Карпатський єврорегіон	Єврорегіон «Дунай-Кріш-Муреш-Тиса»
Рівень економічного розвитку регіонів-учасників	Середній; значні економічні диспропорції (різниця між польськими й українськими частинами)	Від середнього до високого; сильний промисловий потенціал
Інфраструктура та логістика	Модернізація транспортних коридорів, проблеми з пунктами пропуску	Добре розвинена транспортна мережа, мультимодальні вузли
Інвестиційна привабливість	Зростає завдяки європейським програмам (Interreg, ENI CBC), але гальмується війною	Стабільна, приваблива для інвесторів у транспорт, енергетику, туризм
Інноваційна активність	Розвиток кластерів туризму, екологічного підприємництва	Підтримка технопарків, наукових центрів, спільних досліджень
Конкурентні переваги	Геостратегічне розташування, рекреаційний потенціал, культурна спадщина	Високий рівень індустріалізації, енергетичні проекти
Конкурентні виклики	Інституційна асиметрія, прикордонна бюрократія, військові ризики	Соціальні диспропорції, нерівномірність розвитку територій

Джерело: складено автором на основі [37], [76].

Натомість Карпатський єврорегіон характеризується значною асиметрією та диспропорціями в економічному розвитку, особливо між польськими та українськими частинами. Його конкурентні переваги лежать у площині геостратегічного розташування та значного природно-рекреаційного й культурного потенціалу. Проте реалізація цих переваг стикається з серйозними бар'єрами. Інфраструктура хоч і модернізується, але має проблеми на пунктах

пропуску з українського боку. Інституційна спроможність ускладнена проблемами синхронізації (особливо з українською стороною) та прикордонною бюрократією. Ключовим фактором, що гальмує інвестиційну привабливість попри наявність програм ЄС, є військові ризики.

Важливим індикатором, що дозволяє об'єктивно оцінити логістичну сумісність та готовність країн до поглибленої транскордонної взаємодії, є Індекс ефективності логістики, який розраховується Світовим банком. Згідно зі звітом LPI 2023, Румунія демонструє суттєво вищі показники ефективності порівняно з Україною, посідаючи 51-ше місце у глобальному рейтингу із загальним балом 3,2, тоді як Україна розмістилася на 79-й позиції з балом 2,7. Детальний аналіз компонентів індексу виявляє значний розрив у ключових для транскордонного співробітництва сферах, зокрема у якості інфраструктури, де Румунія має бал 2,9 проти 2,4 в Україні, та у ефективності митного оформлення, де показники становлять 2,7 та 2,4 відповідно. Найбільш відчутна різниця спостерігається у категорії міжнародних перевезень, де Румунія посідає високе 26-те місце (3,4 бали), що підтверджує її статус надійного логістичного хабу ЄС, тоді як Україна перебуває на 75-му місці (2,8 бали). Така асиметрія логістичного розвитку створює додаткові бар'єри для інтеграції транспортних систем двох країн та актуалізує необхідність першочергових інвестицій в українську прикордонну інфраструктуру для забезпечення безперебійного функціонування нових логістичних маршрутів.

Для глибшого розуміння структурних відмінностей між національними економіками доцільно звернутися до Індексу глобалізації KOF [75], що комплексно вимірює економічний, соціальний та політичний виміри інтеграції країн у світовий простір. Аналіз актуальних показників засвідчує стабільну перевагу Румунії, яка, будучи членом Європейського Союзу, демонструє значно вищий рівень залученості до глобальних потоків капіталу та торгівлі у 78,78 бали, стабільно входячи до топ-40 найбільш глобалізованих країн світу. У той час як Україна характеризується нижчими показниками економічної відкритості у 72,9 бали де-факто через наявні логістичні бар'єри та воєнні ризики, її рівень політичної глобалізації залишається порівняно високим завдяки інтенсифікації міжнародних

дипломатичних контактів. Така асиметрія у загальних індексах підтверджує тезу про те, що транскордонне співробітництво з Румунією для України є не просто регіональним партнерством, а критично важливим шлюзом доступу до глобальних ринків, де більш інтегрована румунська економіка виконує функцію провідника для українських товарів та послуг у європейський економічний простір.

Підсумовуючи, розвиток транскордонного співробітництва між у прикордонних регіонах України та Румунії характеризується значною економічною та інфраструктурною нерівністю, яка поглибилася внаслідок різного геополітичного статусу держав. Румунія, як член ЄС, має більше можливостей для втілення проєктів та загального покращення умов для ведення бізнесу з сусідніми державами, ніж Україна, яка не так глибоко інтегрована у транскордонні процеси.

РОЗДІЛ 3.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА РУМУНІЇ

3.1. Оцінка результативності та ефективності транскордонного співробітництва Румунії та України

Оцінка результативності та ефективності транскордонного співробітництва між Україною та Румунією на сучасному етапі свідчить про його радикальну трансформацію під впливом повномасштабної війни, яка перетворила цей напрямок на безальтернативний логістичний та гуманітарний коридор. Ключовим індикатором реальної ефективності стала динаміка зовнішньої торгівлі: внаслідок морської блокади та запуску ініціативи ЄС «Шляхи солідарності» (Solidarity Lanes), Румунія вийшла на третє місце серед торговельних партнерів України, забезпечуючи транзит значної частини українського експорту через дунайські та чорноморські порти.

Аналіз статистичних даних виявляє вибухове зростання товарообігу з піковими показниками експорту у 2022-2023 роках та стабільним нарощуванням імпорту критичних товарів, що, однак, призвело до формування значного торговельного дефіциту в прикордонних областях, зокрема у Чернівецькій. Водночас, якщо у сферах інфраструктурної зв'язності (будівництво мостів, модернізація КПП) та гуманітарного реагування співпраця демонструє високу результативність, підкріплену програмами ЄС, то створення сталих економічних кластерів та глибока виробнича кооперація все ще залишаються на початковому рівні, детальний фактологічний аналіз чого представлено нижче.

Транскордонне співробітництво між Україною та Румунією є невіддільною складовою регіональної стабільності та розвитку, особливо в контексті євроінтеграційних прагнень України та нових безпекових викликів. Протягом останніх десятиліть було ініційовано численні спільні програми та проекти, спрямовані на вирішення спільних проблем, від модернізації інфраструктури до

захисту довкілля та культурного обміну.

Спільний кордон завдовжки понад 600 км, історична, культурна спорідненість регіонів, а також участь обох держав у програмах ЄС створюють передумови для активізації контактів у сферах економіки, безпеки, транспорту, екології та соціально-культурного розвитку. Президент Двосторонньої торгової палати Румунія-Україна (CCBRU) Насті Владой повідомив, що румунські підприємства виявляють активний інтерес до українського ринку, зокрема в контексті відбудови країни. Основними напрямками для інвестицій є будівельна галузь, інформаційні технології, архітектура та супутні послуги. Владой також зазначив, що розвиток оборонної промисловості та технологічних інновацій в Україні привертає увагу румунських компаній, які прагнуть створювати спільні підприємства з українськими партнерами. За його словами, минулого року в Румунії було зареєстровано понад 700 українських компаній, що працюють у таких сферах, як ІТ, будівництво, б'юті-послуги, торгівля та вантажні перевезення [77].

Проте, присутність румунських компаній в Україні поки що залишається обмеженою через проблеми безпеки та невизначеність у законодавстві. Наразі кілька транспортних, будівельних та сервісних підприємств вже працюють у прикордонних регіонах України. Україна та Румунія значно активізували економічні зв'язки. Таким чином товарообіг за 2021-2023 рр. перевищив \$5,4 млрд на рік. За словами колишнього прем'єр-міністра України Д. Шмигала, 60% українського зерна експортується через Румунію, і за обсягами двосторонньої торгівлі Румунія стала третьою найбільшою торговельною країною-партнером України [78]. Найважливіші товари українського експорту – агропродукція (у т.ч. зернові, олія) постачаються транзитом до румунських портів Дунаю, що оптимізує логістику після блокади Чорного моря.

Індикатором, що відображає реальну інтенсивність та результативність транскордонної взаємодії, є динаміка зовнішньої торгівлі, яка слугує об'єктивним маркером ефективності економічних домовленостей та інфраструктурних проєктів. Статистичні дані за досліджуваний період демонструють кардинальну трансформацію торговельних потоків під впливом геополітичних чинників та

переорієнтації логістичних маршрутів, що чітко простежується як у різких змінах обсягів експорту (Рисунок 3.1), так і в стійкому зростанні імпортних надходжень (Рисунок 3.2).

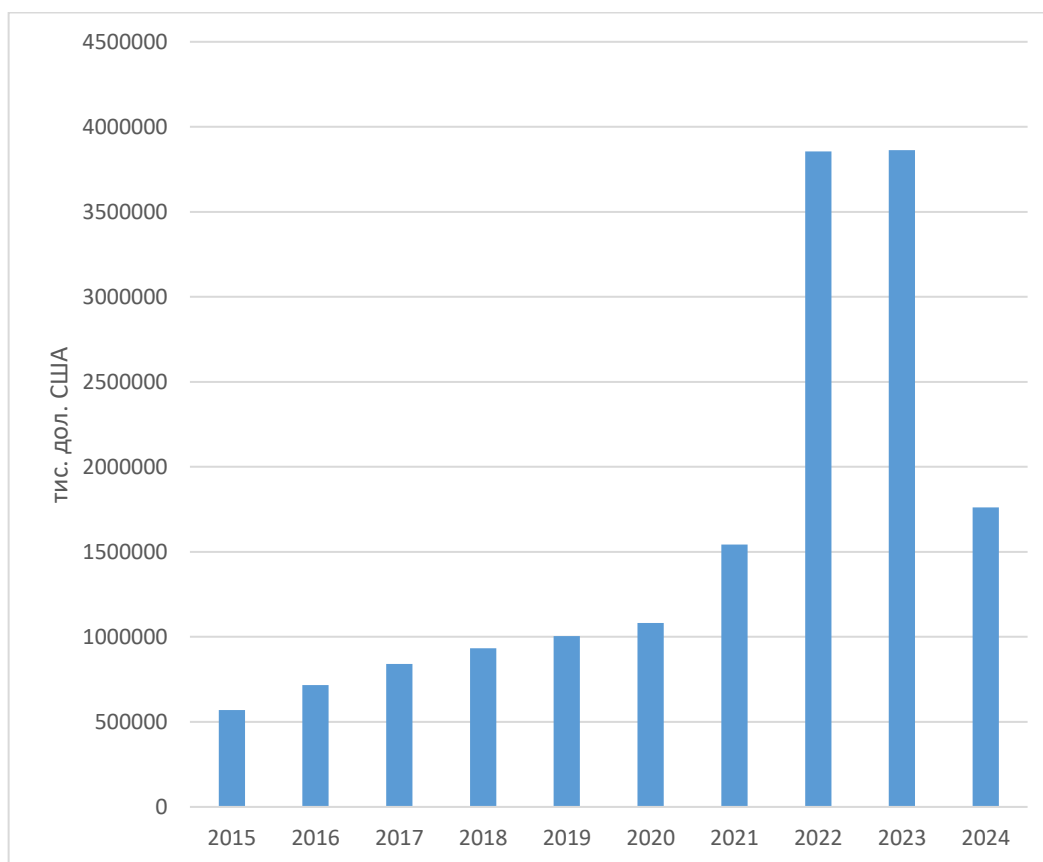


Рисунок 3.1 – Експорт товарів з України в Румунію, 2015-2024, тис. д. США [79].

Дані свідчать про відносно стабільне, але поступове зростання обсягів торгівлі у 2015-2020 роках. Експорт збільшився з приблизно 550 мільйонів доларів (550 000 тис.) у 2015 році до трохи більше 1 мільярда доларів (1 050 000 тис.) у 2020 році. У 2021 році вже спостерігалось суттєвіше пожвавлення, і показник сягнув близько 1,55 мільярда доларів. 2022 рік демонструє вибухове зростання експорту, коли обсяги сягнули пікового значення приблизно 3,85 мільярда доларів. Цей високий рівень майже повністю зберігся і в 2023 році. Це значне підвищення було безпосередньо спричинене повномасштабним вторгненням Росії. Ця подія призвела до блокування традиційних українських морських портів у Чорному морі, що змусило українських експортерів терміново шукати нові шляхи.

Відбулася стрімка переорієнтація ринку збуту та логістичних маршрутів. Румунія, зокрема її порт Констанца, стала одним із ключових альтернативних

шляхів для експорту української продукції, в першу чергу аграрної. Загалом після початку повномасштабного вторгнення РФ і переорієнтації української експортної логістики транзитом через Констанцу доправлено 28,3 млн т українських зернових [80]. Це зумовило необхідність швидкого розширення транскордонного співробітництва між двома країнами для розбудови нових логістичних ланцюгів. У 2024 році діаграма показує суттєве зниження обсягів експорту до приблизно 1,75 мільярда доларів. Цей показник хоч і значно нижчий за пік 2022-2023 років, але все ж залишається суттєво вищим за рівень до повномасштабного вторгнення.

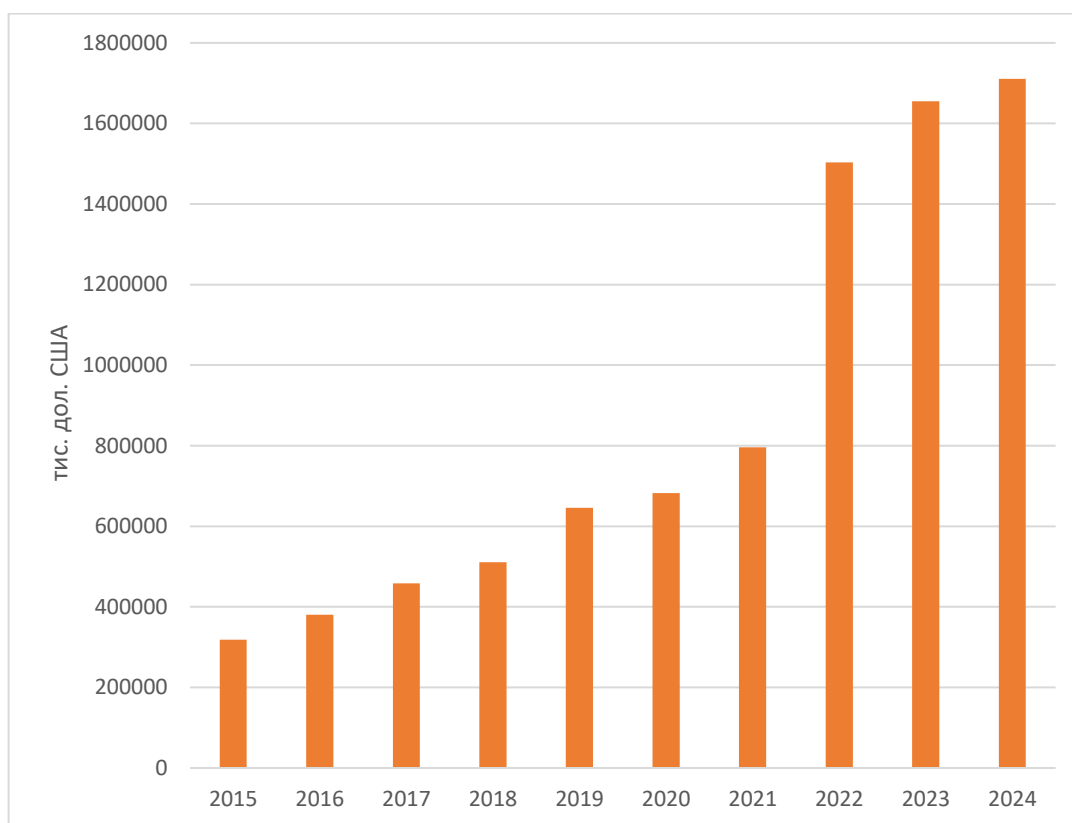


Рисунок 3.2 – Імпорт товарів в Україну з Румунії, 2015-2024, тис. дол. США [79].

Діаграма демонструє помірне, але стає зростання імпорту з Румунії у 2015-2021 роках (поступове нарощення від низької бази 2015 р. до помірних значень у 2021 р.). У 2022 році відбувається різкий, майже стрибкоподібний ріст обсягів імпорту (з помірних рівнів до приблизно 1,5 млрд дол. США за рік) із подальшим зростанням у 2023-2024 рр., коли показник сягнув максимуму за розглянутий період. Загальна картина перехід від еволюційного зростання до стрибкової реорганізації торговельних ланцюгів. Дані торгівлі підтверджують помітне збільшення обсягів у 2022-2024 рр. порівняно з довоєнним періодом. За підсумками

минулого року, загальний торговельний баланс між Україною та Румунією складав \$3,47 млрд, що на 35,9% менше у порівнянні з 2023 роком, але залишався позитивним для України на рівні \$52,7 млн [79].

У травні 2022 р. Європейська Комісія ініціювала план Solidarity Lanes для створення альтернативних коридорів доставки товарів в та з України через порти та залізничні мережі ЄС [81]. Порти та прикордонні переходи з Румунією стали ключовими вузлами для цих маршрутів, що значно збільшило товарообіг через румунський напрямок як для імпорту, так і для реекспорту. Підтримка ЄС включала фінансування інфраструктурних робіт і логістичних механізмів, що знизило транзакційні бар'єри й збільшило обсяги імпорту.

Крім торгівлі, реалізуються спільні інвестиційні та інфраструктурні ініціативи. Програми ENI CBC (2014-2020) та Interreg NEXT (2021-2027) цілеспрямовано інвестували в транспортну, митну та комунікаційну інфраструктуру прикордонних районів (дороги, переправи, електронні сервіси), що підвищило пропускну спроможність і надійність маршрутів через Румунію. У травні 2025 р. відбулася тристороння зустріч Україна-Румунія-ЄС у Галаці, де домовилися удосконалити інформаційну платформу PRIMUS для координації руху суден і розвитку логістичних спроможностей на Дунаї. ЄС уже фінансує транспортні проєкти: наприклад, виділено €45 млн на розвиток залізничної осі «Констанца-Бухарест-кордон з Україною/Молдовою», що спростить перевезення вантажів [86]. На місцевому рівні це проявилось в модернізації пунктів пропуску, покращенні логістичних центрів та підтримці МСП, які використовують ці маршрути. Така інституційна підготовка прискорила перенаправлення товаропотоків у 2022 р. і забезпечила їх стійке функціонування в наступні роки.

Вирішальне значення мають транспортні проєкти. Зокрема, на території Румунії і України будують новий автомобільний міст через річку Тиса між населеними пунктами Біла Церква (Україна) та Сігету Мармаціей (Румунія) (*Додаток Д*). Цей КПП (з відповідним мостом) матиме 6 смуг для легкового, 2 смуги для автобусного та 6 смуг для вантажного транспорту, з добовою пропускнуою спроможністю приблизно 900 легкових авто (1800 осіб) та 400

вантажівок. Будівництво мосту майже завершено (~90%), він фінансується переважно румунською стороною. Крім того, планується спорудження мосту через Дунай Орлівка-Ісакча (частина міжнародного коридору E87), що скоротить шлях між Україною і Румунією на ~80 км. На його зведення впродовж 2025-2027 рр. передбачено понад 12,6 млрд грн міжнародного фінансування. Інші спільні проєкти включають розширення смуг руху на існуючих КПП («Порубне-Сірет» – для подвоєння потужності пропуску вантажівок) та підготовку до відкриття нових локальних КПП «Шепіт-Ізвоареле Сучевей» і «Яблунівка-Реметі» (Чернівецька та Закарпатська обл.) [82].

Зростання потреб у товарах першої необхідності, будівельних матеріалах, паливі та обладнанні для ремонту й відновлення інфраструктури посилив імпорт через найближчі доступні коридори. Румунія як сусідня держава могла забезпечити швидкі поставки цих товарів, що зумовило їх збільшення саме через цей торговельний напрямок. Одночасно з імпортом зростали й двосторонні галузеві контакти (аграрний сектор, харчова промисловість, енергетика), що підсилювало торговельний пул між прикордонними регіонами. Румунія також виступала великим імпортером української аграрної продукції, що стимулювало інтенсивніші логістичні потоки в обох напрямках [80].

Оцінка результативності транскордонного співробітництва між Україною та Румунією на рівні прикордонних областей, а саме Закарпатської, Івано-Франківської, Чернівецької та Одеської, демонструє значні досягнення переважно у соціально-гуманітарній та інституційній сферах. Ключовим механізмом тут виступають Спільні операційні програми, що фінансуються Європейським Союзом, як-от ENI 2014-2020 та поточна Interreg NEXT. Результативність цих програм вимірюється десятками реалізованих проєктів у галузях охорони здоров'я (модернізація обладнання в лікарнях), освіти (спільні програми для університетів), культури (реставрація об'єктів спадщини, проведення фестивалів) та безпеки (спільні тренінги для рятувальних служб, боротьба з повеннями у басейні Тиси). Ефективність такої співпраці полягає у прямому покращенні якості місцевих послуг та зміцненні інституційної спроможності громад.

Для об'єктивної оцінки ефективності транскордонного співробітництва, особливо його економічного складника, недостатньо аналізувати лише кількість укладених угод чи проведених інституційних заходів. Індикатором, що відображає реальну інтенсивність взаємодії, є саме динаміка зовнішньої торгівлі прикордонних областей (рис. 3.3). Статистика експортно-імпортних операцій слугує лакмусовим папірцем, який демонструє, наскільки успішно двосторонні домовленості, інфраструктурні проєкти та спільні програми сприяють реальному руху товарів, послуг і капіталу. Тому аналіз обсягів, структури та торговельного балансу регіону є невіддільною частиною вимірювання фактичних, а не лише декларативних, результатів співпраці.

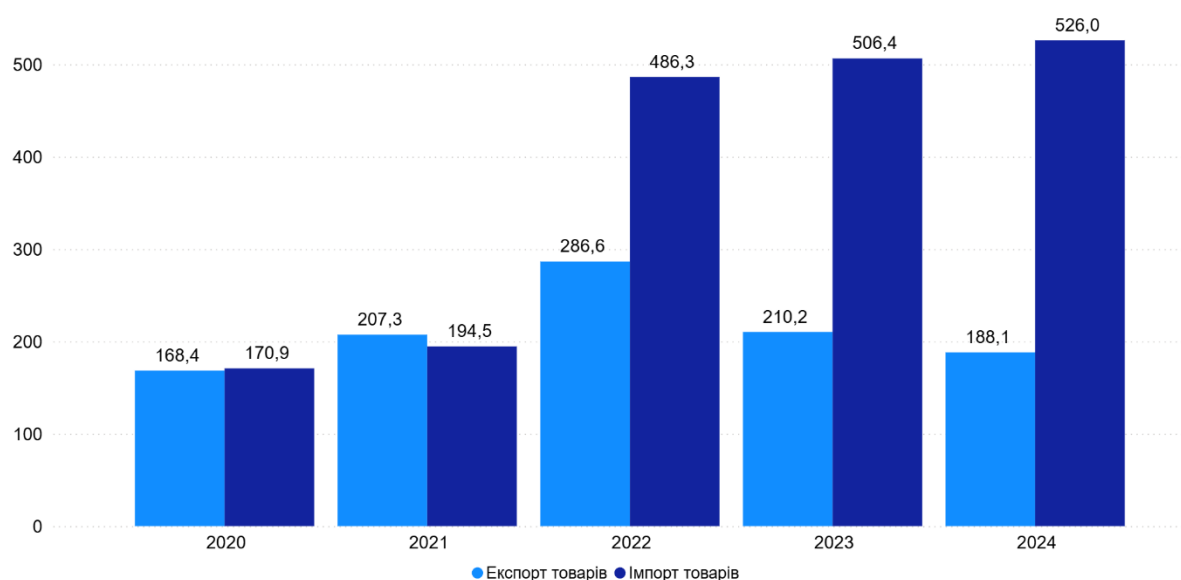


Рисунок 3.3 – Динаміка зовнішньої торгівлі Чернівецької області 2015-2024, тис. дол. США [79].

Згідно з даними, представленими на діаграмі, динаміка зовнішньої торгівлі товарами Чернівецької області з 2020 по 2024 рік зазнала кардинальних змін. У 2020 та 2021 роках спостерігався відносний паритет між експортними та імпортними операціями. Обсяги торгівлі були збалансованими, коливаючись в діапазоні 168-208 тис. дол. США, причому у 2021 році навіть фіксувалося невелике позитивне сальдо, коли експорт (207,3 тис. дол.) перевищив імпорт (194,5 тис. дол.). Однак з 2022 року ситуація докорінно змінилася: відбулося вибухове зростання імпорту, який стрибнув з 194,5 тис. дол. до 486,3 тис. дол. Ця тенденція

до нарощування імпорту продовжилася і в наступні роки, досягнувши 526,0 тис. дол. у 2024 році.

Водночас динаміка експорту мала інший характер. У 2022 році експортні поставки також продемонстрували значне зростання, досягнувши пікового значення у 286,6 тис. дол. США. Проте цей пік виявився тимчасовим. Уже в 2023 році обсяг експорту скоротився до 210,2 тис. дол., а в 2024 році впав ще нижче - до 188,1 тис. дол., повернувшись фактично до рівня 2020-2021 років. Як наслідок, в області утворився значний і стабільно зростаючий торговельний дефіцит. Розрив між обсягами імпорту (темно-сині стовпці) та експорту (світло-сині стовпці) став максимальним у 2023-2024 роках, що свідчить про суттєве переважання ввезення товарів над їх вивезенням. Інші прикордонні області мають схожу динаміку. *(Додаток В)* Для ілюстрації економічного потенціалу прикордонних територій доцільно проаналізувати динаміку валового регіонального продукту (ВРП) областей, що мають спільний кордон з Румунією.

Причиною таких різких змін, особливо стрибка імпорту з 2022 року, є повномасштабне вторгнення Росії та блокування традиційних морських логістичних шляхів. Чернівецька область, маючи кордон з Румунією, стала одним із найважливіших сухопутних коридорів для торгівлі з Європейським Союзом. Стрімке зростання імпорту відображає переорієнтацію поставок критично важливих товарів (палива, автомобілів, генераторів, обладнання, гуманітарних вантажів) на західні кордони. Пік експорту у 2022 році також пояснюється терміновим пошуком альтернативних шляхів вивезення продукції. Подальший спад експорту, ймовірно, пов'язаний як із загальним економічним спадом в країні, так і з частковим відновленням роботи морських портів, що перебрали на себе частину вантажопотоків.

Водночас ефективність у сфері великих інфраструктурних та економічних проєктів є більш помірною (рис. 3.4). Хоча існують успіхи у модернізації окремих доріг, що ведуть до кордону, реалізація стратегічних об'єктів, наприклад будівництво нових мостів чи пунктів пропуску (як-от міст "Біла Церква - Сігету Мармацієй"), часто стикається з тривалими бюрократичними процедурами та

затримками фінансування. Економічний ефект часто є локалізованим. Хоча проводяться бізнес-форуми та заходи для підтримки МСП, співпраця рідко призводить до створення сталих транскордонних виробничих кластерів чи значного зростання взаємних інвестицій саме на регіональному рівні. Таким чином, результати є відчутними у "м'яких" проєктах, але менш помітними у створенні спільного економічного простору.

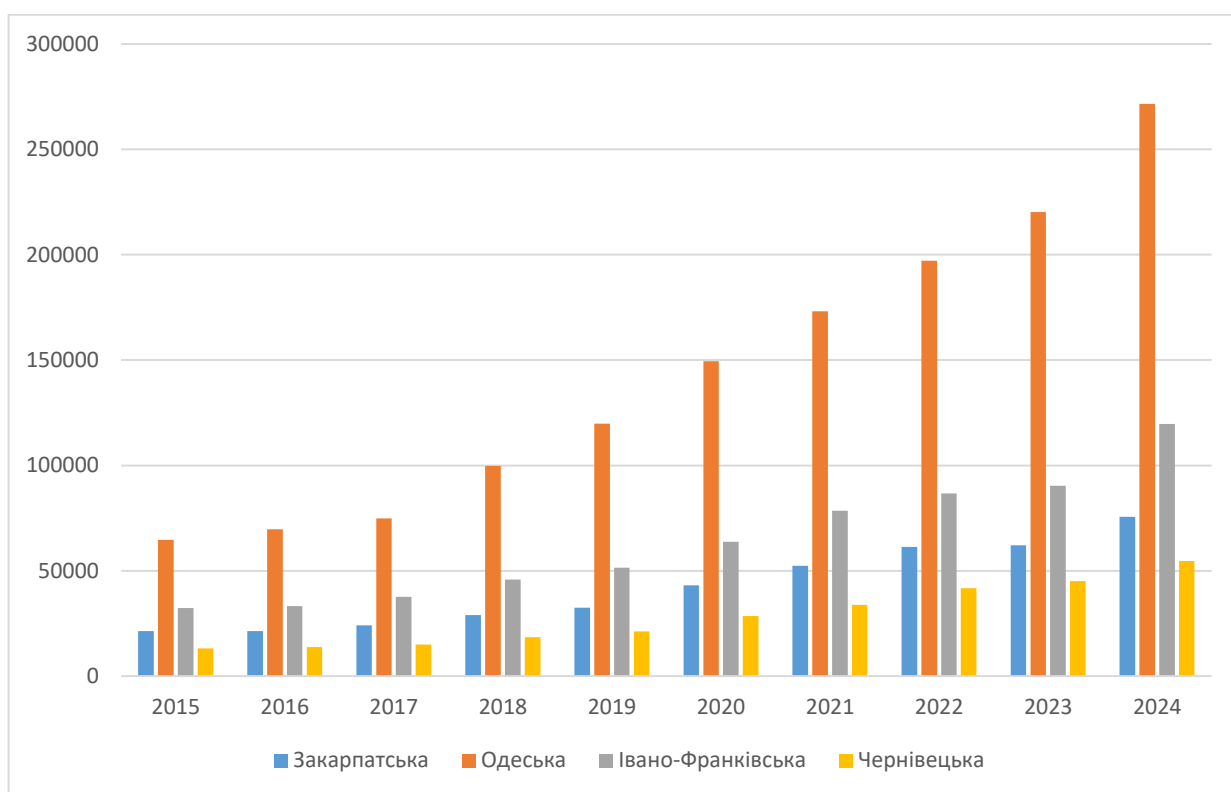


Рисунок 3.4 – Динаміка валового регіонального продукту областей межуючих з Румунією 2015-2024, млн. грн [83]

Аналіз наведених даних демонструє стійку тенденцію до зростання номінального ВРП у всіх досліджуваних регіонах, проте виявляє суттєву економічну асиметрію. Беззаперечним лідером є Одеська область, показники якої стабільно перевищують сумарний обсяг ВРП інших трьох областей. У 2024 році ВРП Одещини перевищив позначку у 270 млрд грн, що пояснюється потужним промисловим комплексом, розвиненою портовою інфраструктурою та її стратегічною роллю як головного логістичного хабу українського експорту, особливо в умовах функціонування «Шляхів солідарності» та дунайських портів.

Івано-Франківська, Закарпатська та Чернівецька області демонструють

помірнішу динаміку. Зокрема, Чернівецька область, маючи найменший обсяг ВРП (близько 55 млрд грн у 2024 році), залишається найбільш економічно вразливою, що підтверджує її статус "подвійної периферії" та критичну залежність від активізації транскордонних потоків. Різке зростання номінальних показників у 2022–2024 роках зумовлене дією двох ключових факторів. По-перше, це інфляційні процеси та девальвація національної валюти в умовах війни. По-друге, це реальна структурна перебудова економіки: переміщення бізнесу (релокація) у західні регіони та перенаправлення експортно-імпортних потоків через сухопутний кордон з Румунією.

У контексті транскордонного співробітництва така диспропорція вказує на різні ролі регіонів. Якщо Одеська область виступає глобальним макрорегіональним гравцем, здатним реалізовувати масштабні інфраструктурні проекти, то для Чернівецької та Закарпатської областей транскордонне співробітництво є життєво необхідним інструментом вирівнювання економічних дисбалансів. Саме для цих регіонів залучення коштів європейських програм (Interreg NEXT) та розвиток прикордонної інфраструктури (КПП) є головним драйвером для нарощування ВРП у майбутньому.

Регіональна специфіка також суттєво впливає на оцінку. Наприклад, в Одеській області співробітництво історично концентрувалося навколо екологічних проектів у дельті Дунаю та розвитку річкової логістики. У Карпатському регіоні (Закарпаття, Івано-Франківщина, Чернівці) більший акцент робиться на туризмі та збереженні гірської екосистеми. Повномасштабна війна внесла кардинальні корективи. Деякі довгострокові проекти розвитку зупинилися, проте різко зросла результативність співпраці у гуманітарній сфері, логістиці (особливо через дунайські порти та західні переходи) та енергетичній безпеці.

3.2. Виклики розвитку транскордонного співробітництва Румунії та України

Розвиток транскордонного співробітництва між Румунією та Україною стикається з низкою суттєвих та взаємопов'язаних викликів. Основним викликом

транскордонного співробітництва з Румунією для прикордонних регіонів України є війна. А в умовах війни є необхідність швидкого реагування на багатовимірні кризи. До них належать прямі безпекові загрози, руйнування інфраструктури, неконтрольовані потоки переміщеного населення, що створюють безпрецедентне навантаження на соціальні та економічні системи, а також дестабілізація ринку праці та втрата людського капіталу. Ці фактори загострили наявні соціально-економічні дисбаланси. Окремо виділяються виклики, пов'язані з адаптацією європейських практик транскордонного співробітництва в українських реаліях. Серед них: відсутність повноцінних адміністративних механізмів для інтеграції міжнародної допомоги на рівні громад, обмежена кадрова спроможність органів місцевого самоврядування, нерівномірна готовність до цифровізації управлінських процесів та асиметрія у доступі до європейських програм, особливо у новостворених громадах.

Повертаючись до раніше згаданого індексу регіональної конкурентоспроможності ЄС (табл. 3.1), можна надати оцінку розвитку румунської частини прикордоння. Він допоможе оцінити численні виклики які стоять перед румунськими регіонами, адже в них розвиток транскордонного співробітництва з Україною зможе покращити оцінки за трьома критеріями.

Таблиця 3.1 – RCI 2022: оцінки для регіонів Румунії, що межують з Україною

NUTS-2 region	Загальна оцінка (EU-27=100)	Basic (0-100)	Efficiency (0-100)	Innovation (0-100)
RO11 Nord-Vest	56	37,5	74,3	34,6
RO21 Nord-Est	47	37,3	60,3	23,9
RO22 Sud-Est	46,1	37,3	58,4	23,7

Джерело: складено автором на основі [40]

Результати індексу регіональної конкурентоспроможності ЄС для румунських регіонів NUTS-2, до складу яких входять прикордонні з Україною повіти (Satu-Mare, Maramureș, Suceava, Botoșani, Tulcea), демонструють загалом низький рівень конкурентоспроможності порівняно із середнім показником по ЄС (EU-27 = 100). Значення загального RCI в межах 46-47 пунктів входять до групи 10

найменш розвинених периферійних регіонів Європейського Союзу.

Для регіону Nord-Est, до якого належать повіти Suceava та Botoșani, характерні системні структурні слабкості. Низькі значення субіндексів «Basic», «Efficiency» та «Innovation» відображають недостатній розвиток базової інфраструктури, обмежений рівень доступу до якісних освітніх і медичних послуг, слабку диверсифікацію економіки та значну залежність від аграрного виробництва. Важливим чинником є відтік молодого та кваліфікованого населення, який негативно впливає на структуру ринку праці та стримує формування високопродуктивного людського капіталу. Сфера інновацій у Nord-Est також розвинена недостатньо, що пояснюється відсутністю потужних університетських центрів, низькою концентрацією наукових установ та обмеженим обсягом інвестицій у технологічно місткі галузі. Аналогічна ситуація простежується і в регіоні Sud-Est (RO22), до якого входить повіт Tulcea. Незважаючи на наявність портової інфраструктури та виходу до Чорного моря, загальний рівень конкурентоспроможності цього регіону є одним із найнижчих у Румунії. Причиною цього є слабкість внутрішнього ринку, значна частка низькопродуктивних секторів, нестача інноваційних підприємств і недостатній розвиток цифрової та транспортної інфраструктури.

Помітно кращу ситуацію демонструє регіон Nord-Vest (RO11), до якого належать повіти Satu-Mare та Maramureș. Його загальний показник RCI є вищим завдяки структурній ролі економічного центру – міста Клуж-Напока, яке формує потужний інноваційний та освітній вузол із високою концентрацією ІТ-сектору, дослідницьких установ і високотехнологічних кластерів. Регіон характеризується кращою якістю інституційного середовища, вищим рівнем ділової активності та здатністю до інноваційного розвитку. Проте варто підкреслити, що прикордонні повіти Nord-Vest не повністю відповідають середнім регіональним показникам: їх соціально-економічні параметри нижчі порівняно з центральними частинами регіону. Тому відносно високі значення індексу значною мірою пояснюються регіональним «ефектом тяжіння» з боку розвинених урбанізованих центрів.

Загалом результати RCI указують на те, що покращення

конкурентоспроможності прикордонних територій Румунії має стати одним із пріоритетних напрямів поглиблення українсько-румунської транскордонної взаємодії. Успішність цього процесу залежатиме від інтенсивності участі регіонів у програмах Європейського Союзу, особливо тих, що спрямовані на розвиток інфраструктури, підвищення інноваційного потенціалу та зміцнення економічної згуртованості.

Об'єктивну картину ступеня інтеграції дає застосування методики розрахунку коефіцієнта інтенсивності транскордонної взаємодії K_{int} , методологія якого була наведена у першому розділі роботи. Для прикладу цієї моделі доцільно обрати Одеську область (табл. 3.2), яка є ключовим логістичним хабом на кордоні з Румунією та відіграє критичну роль у функціонуванні «Шляхів солідарності». Також дані щодо її економічної активності були проаналізовані раніше. Розрахунок здійснюється на основі статистичних даних за звітний період, порівнюючи експортну орієнтацію регіону на румунський ринок із загальнонаціональною тенденцією.

Ключовим викликом залишається перехід від ситуативних гуманітарних заходів до формування системної політики регіонального розвитку, де ТКС стало б постійним інструментом інтеграції з Румунією, модернізації та соціальної згуртованості. Наприклад економіст К. В. Павліха [84] акцентує увагу на тому, що рівень цифровізації транскордонного адміністрування залишається недостатнім, а це суттєво обмежує спроможність українських регіонів до оперативного прийняття рішень.

Цей дисбаланс пояснюється структурною специфікою експорту: колосальне зростання загальноукраїнського експорту до Румунії (до 8,79 млрд дол.) забезпечується переважно транзитними потоками зернових та сировини з інших регіонів України, які лише проходять через кордон, але статистично фіксуються як загальнонаціональний експорт. Водночас власне одеські виробники зберігають більш диверсифіковану географію торгівлі, використовуючи морські порти для виходу на глобальні ринки Азії та Африки, а не фокусуючись виключно на сусідній країні.

Таблиця 3.2 – Розрахунок коефіцієнта інтенсивності транскордонної взаємодії Одеської області та Румунії за 2024 р.

Експорт Одеської області до Румунії	Загальний експорт Одеської області	Експорт України до Румунії	Загальний експорт України	КОЕФІЦІЄНТ (K_{int})
50,6	1570,8	8795,8	41733,1	0,153

Джерело: створено автором на основі [79], [86].

Отриманий результат розрахунку коефіцієнта інтенсивності на рівні 0,153 свідчить про парадоксальну ситуацію в економічній взаємодії регіону. Значення показника суттєво менше одиниці вказує на те, що інтенсивність торговельних зв'язків Одеської області з Румунією є значно нижчою, ніж у середньому по Україні. Попри наявність спільного кордону та активної портової інфраструктури на Дунаї, місцевий бізнес Одещини орієнтований на румунський ринок меншою мірою, ніж національна економіка в цілому.

Такий низький коефіцієнт локалізації сигналізує про значний невикористаний потенціал регіонального співробітництва, адже на даному етапі Румунія виступає для Одеської області скоріше транзитним коридором до третіх країн, аніж кінцевим ринком збуту локальної продукції. Це актуалізує необхідність впровадження інструментів «розумної спеціалізації» та створення спільних виробничих кластерів у придунайській зоні, які б дозволили підвищити додану вартість саме регіонального експорту та збільшити коефіцієнт інтенсивності взаємодії у майбутньому.

У відповідь на повномасштабну агресію Росії проти України, яка розпочалася в лютому 2022 року, Європейський Союз та його держави-члени надали Україні безпрецедентну фінансову, військову та гуманітарну підтримку. За даними Європейської комісії, Команда Європи, що складається з ЄС та його держав-членів, надала Україні близько 177,5 мільярдів євро підтримки. Ця підтримка включає макрофінансову допомогу, фінансову підтримку через Механізм допомоги Україні, гуманітарну та військову допомогу від держав-членів

та Європейського фонду миру, а також підтримку українських біженців у ЄС. Загальна підтримка України, надана Командою Європи, перевищує підтримку, надану Сполученими Штатами, зокрема, вперше, з точки зору виділеної військової підтримки, згідно з даними, наданими Кільським інститутом. *(Додаток Б)*

Виплата платежів ЄС залежить від реалізації Україною Плану для України – амбітного плану реформ та інвестицій, розробленого урядом України та схваленого ЄС. Країни «Великої сімки» домовилися про додаткову позику в розмірі 45 мільярдів євро, причому 18,1 мільярда євро з усієї суми профінансує ЄС, з яких 14 мільярдів євро вже виплачено Україні. З цією метою було створено Механізм співпраці з питань позик для України, який використовує надзвичайні доходи, що надходять від російських суверенних активів, іммобілізованих у державах-членах «Великої сімки», для погашення позик та пов'язаних з ними відсоткових витрат. Європейський парламент неодноразово закликав до повної конфіскації іммобілізованих російських суверенних активів з метою змусити Росію заплатити за руйнування, які вона завдала Україні. Європейська комісія запропонувала використати ці активи для надання Україні «репараційної позики». 23 жовтня 2025 року Європейська Рада схвалила цю ідею, але не ухвалила жодної конкретної пропозиції [87].

Окремим і надзвичайно гострим викликом для транскордонної співпраці стала кардинальна трансформація міграційних потоків, яка створила безпрецедентне навантаження на прикордонну інфраструктуру та механізми соціального захисту. Статистичні дані яскраво ілюструють цей структурний зсув: якщо у відносно стабільному 2021 році фіксувалося 108 тисяч перетинів кордону, пов'язаних переважно з трудовою діяльністю, то початок повномасштабної війни призвів до вибухового зростання мобільності. У критичному 2022 році цей показник зріс на 374%, сягнувши рекордних 512 тисяч перетинів, що змінило саму природу міграції з економічної на вимушену та безпекову. Попри те, що у 2023 році відбулася певна стабілізація потоку зі зниженням кількості перетинів до 398 тисяч, ці обсяги все ще майже вчетверо перевищують довоєнний рівень, вимагаючи від України та Румунії перегляду існуючих підходів до управління кордонами та

інтеграції переміщених осіб.

Румунія стала важливим транзитним хабом для українських вантажів у ЄС. Тому що повномасштабна блокада змушує використовувати переважно перевантаження через Дунай. Дунайські порти Румунії (наприклад, Галац) фактично є «воротами» для торгівлі України з ЄС. *(Додаток Д)* Водночас війна внесла дисбаланс у ланцюги постачання: деякі українські компанії були вимушені тимчасово переорієнтувати логістику на румунські маршрути, а питання завантаження нових коридорів залишається відкритим. Поки що узгоджена спільна інвестиційна платформа для відновлення торгівлі після війни перебуває у стадії розробки.

Спільна робота зосереджена на модернізації портової інфраструктури та забезпеченні судноплавства. Гармонізація систем все ще потребує подальшої роботи. Саме тому згаданий раніше проєкт PRIMUS (для обміну даними між портовими адміністраціями України та Румунії) має на меті поліпшити планування перевалок і безпеку на Дунаї. Проєкти днопоглиблення на спільній ділянці Дунаю виконуються у співпраці з румунською стороною та Дунайською комісією.

На кордоні відзначають збільшення цигаркової та інших видів контрабанди. Так, у липні 2025 р. на Буковинському напрямі затримали 4200 пачок цигарок (різних марок) на суму понад 200 тис. грн, які намагалися вивезти до Румунії [88]. Прикордонники також перешкоджають спробам провезення рідкісних металів, наркотиків та зброї. Багато схем пов'язано з організованою злочинністю (наприклад, останнім часом фіксували канали переправлення військовозобов'язаних та нелегальних мігрантів через Закарпаття). Така контрабанда призводить до посилення нагляду на КПП і введення додаткових перевірок.

Румунія посилила захист кордону з Україною після початку війни. На бойовому пості румунської прикордонної поліції створено пости спостереження, ведеться спільне патрулювання з українською Держприкордонслужбою, а також проводяться навчання з НАТО та прикордонниками України, це теж важлива частина ТКС [89]. На кордоні запроваджують сучасні технології контролю

(зокрема систему Entry/Exit System для фіксації біометричних даних при в'їзді) [90]. На першому етапі в пункті пропуску «Дяківці - Раковець» реєструватимуть установчі та біометричні дані, у «Красноїльськ - Вікову де Сус» – лише установчі. Біометрію в останньому пункті почнуть знімати з 10 грудня 2025 року. Пункт «Порубне - Сірет» підключать до системи з 9 січня 2026 року [91]. Основним завданням є запобігання несанкціонованим перетинам, диверсіям чи напливу нелегальних мігрантів. Хоча масштабної міграційної кризи немає (Українці їдуть до Румунії за тимчасовим захистом легально), Румунія розробляє сценарії надзвичайної евакуації та підсилює граничні застави.

Війна ускладнює безпеку регіону. Існує постійний ризик ракетних ударів чи диверсій у прикордонних районах. Росія неодноразово уражала Дунайські порти України, а також територію Румунії та Молдови (Румунія збудувала додаткові укриття та продовжує підтримувати свою ППО у готовності) [92]. Перекидання військ та важкої техніки на західному кордоні України відстежується з побоюванням, що у разі ескалації може статися розширення бойових дій на територію ЄС. Водночас активна співпраця МЗС і спецслужб обох країн допомагає мінімізувати ці загрози.

Вагомим кроком у розбудові двосторонніх відносин стало підписання у жовтні 2023 року Меморандуму про співробітництво в оборонній промисловості. Цей документ заклав надійну правову та організаційну основу для реалізації спільних проєктів, передбачаючи розширення військово-технічної кооперації, залучення інвестицій та активний технологічний обмін між підприємствами [93]. Додатковим фактором посилення взаємодії є чинна міжурядова угода про безпеку, яка створює рамки для підтримки оборонних спроможностей Збройних Сил України та вдосконалення військової логістики.

На практичному рівні співпраця фокусується на кількох високотехнологічних напрямках, серед яких пріоритетним є налагодження спільного виробництва безпілотних літальних апаратів. Сторони ведуть переговори щодо випуску дронів, які можуть використовуватися як для внутрішніх потреб обох держав, так і для забезпечення партнерів у межах ЄС та НАТО. Окрім цього,

опрацьовуються можливості кооперації у сфері протиповітряної оборони, що включає виробництво необхідних компонентів та трансфер технологій, а також домовленості щодо спільного виготовлення боєприпасів, що критично важливо для стійкості ланцюгів постачання [94].

Стратегічний контекст такого зближення обумовлений безпековими викликами в регіоні, відповіддю на які стала не лише готовність Румунії передати системи ППО Patriot, а й прагнення до глибшої індустріальної інтеграції. Створення спільних виробничих майданчиків та уніфікація стандартів відкривають шлях до повноцінного входження українського оборонпрому в європейський оборонно-промисловий простір. Це дозволить залучати фінансування в рамках програм ЄС, модернізувати виробничі потужності та сформувати в регіоні стійку логістичну базу, здатну ефективно реагувати на зовнішні загрози.

Зазначені безпекові ризики корелюють із глобальними негативними трендами, висвітленими у раніше зазначеному звіті Світового Банку. Документ констатує загальносвітове зниження рівня співпраці у сфері миру та безпеки, що створює вкрай токсичний зовнішній фон для будь-яких інтеграційних процесів. Для українсько-румунського прикордоння це формує специфічний виклик: необхідність підтримувати стабільну економічну та гуманітарну взаємодію в умовах глобальної фрагментації безпекового середовища. Згідно зі звітом, зростаюча геополітична конкуренція призводить до того, що взаємозалежність країн починає сприйматися не як перевага, а як вразливість. Це створює ризик, що спільні інфраструктурні об'єкти (порти, мости, енергомережі) можуть розглядатися ворожою стороною як цілі для дестабілізації, що вимагає від регіональних управлінців впровадження принципово нових протоколів кризового менеджменту та захисту критичної інфраструктури, які раніше не були притаманні проектам транскордонної співпраці.

Угрупування різних рівнів влади створює бюрократичні перепони. Часто виникають труднощі узгодження законів і стандартів: українські та румунські бізнеси мають погодити різні митні процедури, податкові правила та технічні регламенти. Досліджуючи правові аспекти співпраці, С. Кравцов та ін. [95],

посилаючись на дані ТПП Румунії, зазначають, що недостатня передбачуваність українського законодавства стримує розвиток ділових контактів. Складності є і в координації між інституціями: наприклад, узгодження спільних проєктів інфраструктури вимагає одночасного рішення урядів і на місцевому рівні, що часто займає багато часу. Нестача узгоджених процедур уповільнює відкриття нових КПП і впровадження прикордонних технологій. На цьому напрямку затримки можна пояснити і низькою спроможністю деяких органів, і потребою внесення змін до законодавства.

Багатоініціативні програми (Interreg, інвестиційні кредити) вимагають залучення численних партнерів із двох країн, що ускладнює управління проєктом. Через розбіжність процедур закупівель і звітності в обох державах спільні проєкти часто затримуються. Наприклад, позаминулого року між Торгово-промисловою палатою України та Торгово-промисловою палатою Румунії було підписано меморандум, який, зокрема, передбачав створення та спільне управління платформою для використання економічних можливостей, пов'язаних з майбутнім відновленням України. Однак, у ЦППІ зазначили, що платформа все ще перебуває на стадії розробки, тобто все ще не працює в повному режимі [96]. Місцеві органи часто не мають достатніх кадрів чи досвіду для ефективного управління міжнародними грантами.

Враховуючи численні скандали у минулому не можна заперечувати, що через воєнні умови та слабкий контроль у прикордонній зоні підвищується ризик корупції. Наприклад, ремонт інфраструктури (доріг, КПП) може проводитися за режимом «надзвичайних закупівель» без звичайних тендерів, що створює можливості для зловживань. Непрозорість розподілу коштів та хабарництво на місцях вже давно підірвало довіру громадськості й бізнесу до будь-яких великих проєктів нашої держави, ускладнюючи залучення приватних і донорських інвестицій.

Хоча ЄС і міжнародні фінансові організації пропонують значні ресурси, реальне їх використання часто сповільнюється. Головні причини це: конкуренція з іншими пріоритетами (безпека, гуманітарка, відновлення зон бойових дій) та високі

вимоги до співфінансування. Місцевим громадам іноді бракує коштів на власний внесок або навичок у підготовці грантових заявок. Все це означає, що навіть добре проєктовані ініціативи можуть затримуватись у реалізації через бюрократичні перепони і брак координації.

3.3. Сценарії та шляхи розвитку транскордонного співробітництва Румунії та України

Визначення перспективних сценаріїв та шляхів розвитку транскордонного співробітництва між Україною та Румунією безпосередньо залежить від геополітичного вектора європейської інтеграції, де Європейський Союз виступає головним донором та модератором процесу. Обґрунтовано, що реалізація як оптимістичного (швидке повоєнне відновлення), так і песимістичного (тривала безпекова турбулентність) сценаріїв критично спирається на ефективне використання фінансових інструментів ЄС, насамперед програми Interreg NEXT. Стратегічні пріоритети подальшої співпраці структуровано за ключовими напрямками(рис. 3.5).

Проведений аналіз транскордонного співробітництва на поточний період дозволяє виокремити три ключові стратегії розвитку взаємодії між Україною та Румунією, які базуються на екологічній стійкості, соціальному розвитку та безпеці кордонів. Реалізація цих напрямів спирається на фінансові інструменти ЄС та передбачає комплекс заходів, спрямованих на подолання спільних викликів:

1. Логістично-інфраструктурна стратегія включає підвищення пропускної здатності. В умовах блокування морських шляхів та переорієнтації експортних потоків, критичного значення набуває сценарій перетворення прикордоння на ефективний логістичний хаб. Економічний ефект досягатиметься через пришвидшення руху товарів та зниження транзакційних витрат бізнесу.

2. Стратегія розвитку людського капіталу: навички для ринку праці. Довгострокове економічне зростання неможливе без інвестицій у трудові ресурси. Цей сценарій передбачає подолання диспропорцій на ринку праці та зниження

рівня безробіття, особливо серед молоді.

3. Екологічна стратегія і фокус на кліматичній адаптації та біорізноманітті. Перспективним шляхом розвитку є поглиблення співпраці у сфері екологічної безпеки, що зумовлено високою вразливістю регіону до змін клімату. Розвиток у цьому напрямі передбачає впровадження систем попередження та управління ризиками, пов'язаними з природними та техногенними катастрофами.

4. Соціальна стратегія і розвиток людського капіталу через освіту та медицину. В умовах повоєнного відновлення критично важливим стає забезпечення рівного доступу до соціальних послуг.

5. Безпекова стратегія, тобто ефективне управління кордонами з огляду на нові геополітичні реалії та військову агресію РФ. Розвиток транскордонної інфраструктури має поєднувати безпекові аспекти зі спрощенням легального перетину кордону.

Подальший розвиток цих відносин та вибір конкретних шляхів співпраці залежать від багатьох чинників, проте головним у подальшому розвитку є залучення Європейського Союзу. Саме ЄС виступає ключовим донором, методологом та модератором більшості успішних транскордонних ініціатив. Майбутні сценарії, чи то посилення інституційної спроможності єврорегіонів, чи реалізація масштабних інфраструктурних проєктів, значною мірою визначатимуться фінансовими інструментами та політичними пріоритетами Брюсселя. Таким чином, найперспективніші шляхи розвитку базуються на синергії двосторонніх зусиль Києва та Бухареста з програмами та механізмами підтримки Європейського Союзу.

Загальний бюджет програми Interreg NEXT «Румунія-Україна» на 2021-2027 роки складає €54 мільйони грантових коштів, до яких буде додано національний внесок. Ці кошти розподіляються між різними пріоритетами та конкурсами, наприклад, перший конкурс великих проєктів (2023 р.) мав бюджет у €33,54 млн, а другий конкурс малих проєктів (2025 р.) становить €15,60 млн [97].

Позитивним фактором є солідарність Румунії з Україною. Більшість румунів підтримують надання фінансової допомоги і вступ України в ЄС/НАТО,

що створює політичний фон для співпраці. ЄС бачить Україну як майбутнього партнера та виділяє кошти на інтеграцію й відновлення. Особливо перспективними видаються спільні інвестиції в інфраструктуру (дороги, залізниці, енергетичні мережі) та інноваційний бізнес (стартапи, IT-кластер).

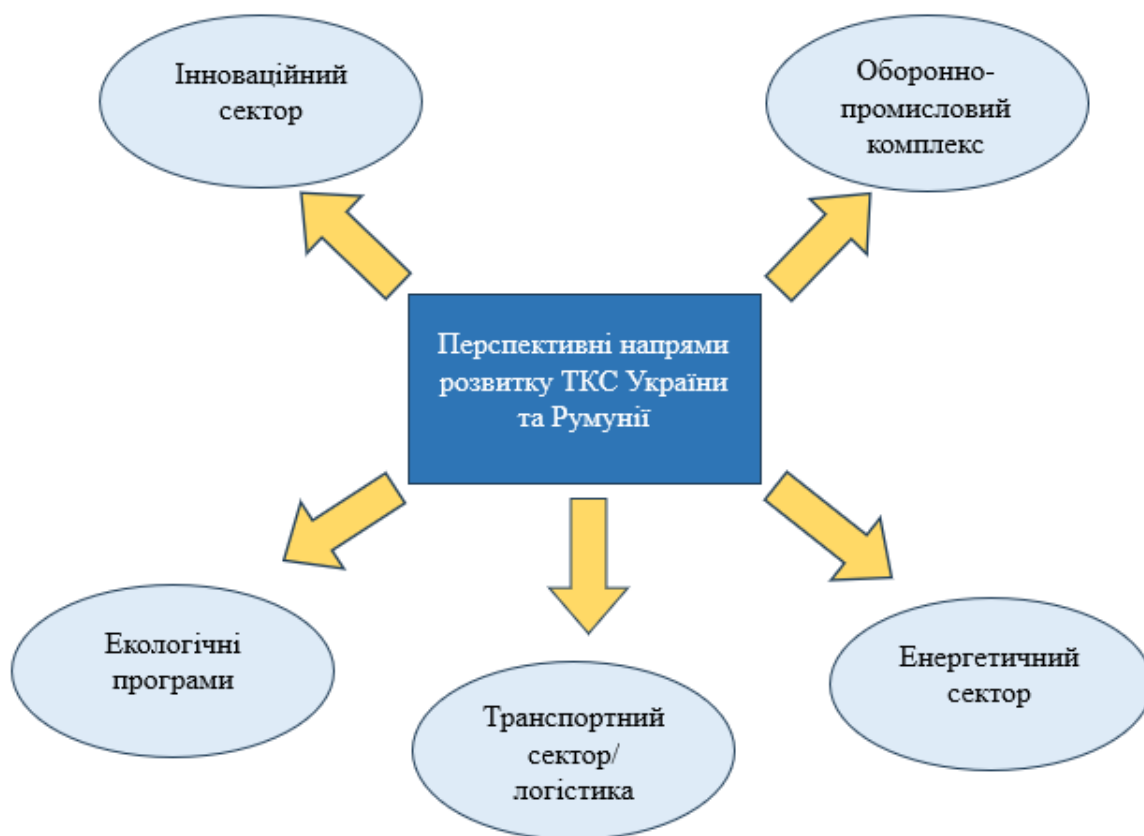


Рисунок 3.5 – Перспективні напрями розвитку транскордонного співробітництва України та Румунії.

Насамперед, для подальшого поглиблення транскордонного співробітництва з Румунією, Україні слід у першу чергу зосередитися на максимальному використанні переваг та можливостей, які надає програма Interreg NEXT «Румунія-Україна» 2021-2027. Цей інструмент є не просто джерелом фінансування, а ключовим механізмом для переведення співпраці з рівня декларацій на рівень реальних, сталих проєктів із відчутними результатами для прикордонних громад. Головна перевага програми, бюджет якої складає понад 54 мільйони євро, полягає в доступі до цільових грантів ЄС, що дозволяє реалізовувати масштабні ініціативи, які були б неможливі лише за рахунок

національних чи місцевих бюджетів. Програма чітко орієнтована на конкретні пріоритети, зокрема на розвиток торгівлі, "зелений" розвиток (адаптація до змін клімату, біорізноманіття) та соціальний розвиток (покращення доступу до освіти і медицини, розвиток культури). Використання Interreg NEXT дає Україні можливість не лише вирішувати спільні з Румунією проблеми прикордонних регіонів, що охоплюють Одеську, Чернівецьку, Івано-Франківську та Закарпатську області, але й активно впроваджувати європейські стандарти управління проектами та поглиблювати інституційну співпрацю, що є безцінним досвідом на шляху до членства в ЄС.

Розуміння механізму роботи програми є вирішальним для успішного залучення її ресурсів. Процес функціонує не через постійну подачу ідей, а через періодичні конкурси проектних пропозицій (Calls for Proposals), які оголошуються Керівним органом програми та Спільним технічним секретаріатом. Сама ідея повинна бути перетворена на детальний проект, що відповідає пріоритетам та цілям конкретного конкурсу. Ключовою вимогою є принцип партнерства: проект не може бути поданий лише українською стороною. Він обов'язково має включати щонайменше одного партнера з Румунії (наприклад, муніципалітет, агенцію регіонального розвитку, університет чи громадську організацію) та одного партнера з відповідних областей України. Зазвичай, визначається головний партнер (Lead Partner), який несе юридичну та фінансову відповідальність за реалізацію проекту. Подача заявок відбувається виключно в електронному форматі через спеціалізовану систему моніторингу, відому як JEMS (Joint Electronic Monitoring System) [98]. Таким чином, для українських громад та організацій успіх полягає у завчасному пошуку надійних румунських партнерів та спільній підготовці якісних проектних ідей, що чітко відповідають умовам та дедлайнам оголошеного конкурсу.

Транспортна інфраструктура є критичною для розвитку прикордонного співробітництва. За підтримки ЄС заплановано модернізацію ключових залізничних коридорів. Наприклад, CEF виділено €45 млн на створення залізничної осі, що з'єднує південь Румунії (порт Констанца, Бухарест) із північчю (Україна та

Молдова) [99]. Це включає приведення колій до європейського стандарту ширини та підвищення пропускної спроможності на кордоні. Існує також проєкт європейської лінії зі швидким рухом, яка забезпечить з'єднання від Польщі через Львів до Румунії (фінансування ~€73,5 млн) [100]. У дорожньому секторі пріоритетом стане будівництво або модернізація автошляхів прикордонного значення (наприклад, траси Satu Mare-Рахів та Чернівці-Кімпулунг, що з'єднують Карпатський регіон).

Тому, моєю пропозицією є розширення та подальша розбудова мережі автомобільних доріг і автострад до 2030 року, що включає шляхи на кордоні з Румунією. Розбудова доріг до кордону з Румунією напряду стимулює ТКС, кардинально покращуючи логістику та підвищуючи мобільність. Це дозволить значно швидше і дешевше перевозити товари, активізує спільний бізнес, туризм та культурні обміни, роблячи прикордонні регіони доступнішими та економічно інтегрованішими.

Також Румунія активно розвиває залізницю – електрифікує головні напрямки та впроваджує систему ERTMS (Європейська система управління залізничним рухом). Безумовно, активний розвиток залізничної інфраструктури Румунією, особливо електрифікація магістралей та впровадження єдиної європейської системи управління рухом ERTMS, ставить перед Україною чітке завдання. Для ефективного транскордонного співробітництва недостатньо мати лише автомобільні шляхи; необхідна дзеркальна модернізація залізничної мережі в прикордонних областях, зокрема в Чернівецькій, Івано-Франківській та Закарпатській. Синхронізація стандартів є ключовою. Впровадження системи ERTMS на українських ділянках, що прилягають до кордону, дозволило б створити "безшовні" залізничні коридори. Це б усунуло головний бар'єр – необхідність тривалих технічних зупинок на кордоні для зміни локомотивів та адаптації до різних систем сигналізації, що суттєво прискорило б рух.

Водночас реалізація таких масштабних інфраструктурних проєктів стикається з величезними викликами. "Укрзалізниця" зазнає колосальних труднощів через постійні ракетні обстріли та атаки на енергетичну й залізничну

інфраструктуру. Компанія змушена спрямовувати основні ресурси не на стратегічний розвиток, а на оперативне відновлення пошкоджених колій, мостів, депо та тягових підстанцій для забезпечення критично важливих військових, гуманітарних та експортних перевезень. Однак, попри цей тиск, інвестиції в модернізацію західних переходів залишаються пріоритетом. Головною перевагою такого проєкту стало б кардинальне підвищення транзиту товарів. Електрифіковані та інтегровані в ERTMS колії значно збільшать пропускну здатність та надійність маршрутів для українського експорту до портів ЄС (насамперед Констанци) та посилять роль України як ключової транзитної ланки між ЄС та іншими регіонами.

В енергетиці ключовим проєктом є газопровід «Румунія-Україна» («Interconnector Romania-Ukraine»), який передбачає дві гілки: Gherăești-Сієрет (Румунія) та Сієрет-Хотин (Україна). Вартість цих ділянок становить приблизно €125 млн та €40 млн відповідно, очікуваний старт робіт це 2025-2026 роки [101]. Цей інтер-конектор дозволить транспортувати газ у обох напрямках, підвищуючи енергетичну безпеку регіону. Крім того, Румунія та Україна мають у майбутньому розвивати спільні проєкти в галузі відновлюваної енергетики: наприклад, побудова вітрових чи сонячних парків у прикордонних районах Карпат чи Чорноморського узбережжя.

Також потрібна модернізація портів. Порт Констанца (Румунія) може розширювати експортно-імпортні потужності для українського ринку, а українські порти на Дунаї (наприклад, Рені, Ізмаїл) – співпрацювати з румунськими портами Галац та Браїла. Наприклад, після реконструкції залізниці між Білгородом-Дністровським і Галацом очікується збільшення обсягів перевалки зерна та промтоварів через порт Галац [102].

Приклад із реконструкцією залізниці до Галаца є показовим, і цей підхід необхідно масштабувати на інші українські дунайські порти, зокрема Рені та Ізмаїл. Їхня модернізація та поглиблена синергія з румунськими портами, такими як Галац та Браїла, є критично важливою. Це має включати не лише оновлення самих портових потужностей (причалів, складів, перевантажувального обладнання), але й синхронізований розвиток під'їзних шляхів – як залізничних, так і автомобільних

з обох боків кордону.

Такий комплексний розвиток портової інфраструктури напряду сприятиме поглибленню транскордонного співробітництва одразу в кількох вимірах. По-перше, це створює єдиний інтегрований логістичний вузол на Нижньому Дунаї, де порти обох країн не конкурують, а доповнюють один одного, пропонуючи гнучкі та ефективні мультимодальні маршрути. По-друге, це збільшує сукупну пропускну здатність для українського експорту та імпорту, що є стратегічно важливим в умовах обмеженого доступу до морських портів. По-третє, це стимулює спільні інвестиційні проєкти, розвиток суднобудування, ремонтних послуг та супутнього бізнесу в прикордонних регіонах, створюючи нові робочі місця та посилюючи економічну взаємозалежність України та Румунії.

Співпраця в сфері безпеки спрямована на забезпечення контролю над відкритим кордоном (Румунія є членом ЄС і Шенгену, Україна – ні) та протидію загрозам. Раніше зазначена система ЄС-система в'їзду/виїзду (Entry/Exit System) [89] у пунктах пропуску підвищить точність контролю (але водночас може збільшити час оформлення). Для поліпшення пропускну здатності та безпеки за підтримки ЄС треба модернізувати українські КПП на кордоні з Румунією: наприклад, на КПП «Лужанка-Сігету-Мармацієї» відкрито окрему смугу для вантажівок, встановлено додаткові бар'єри, сканери та сонячні генератори, подібне треба зробити і на інших пунктах.

Новим стратегічним вектором транскордонної взаємодії, що набуває виняткового значення в умовах довготривалих безпекових загроз, є поглиблення співпраці в оборонно-промисловому комплексі. Географічна близькість Румунії дозволяє розглядати прикордонні території як надійні тиллові майданчики для створення спільних ремонтно-логістичних хабів, призначених для обслуговування військової техніки. Така локалізація є значно вигіднішою з точки зору логістики порівняно з транспортуванням пошкоджених одиниць углиб Європейського Союзу. Перспективним напрямом виглядає кооперація у сфері виробництва боєприпасів різних калібрів, що відповідає спільним інтересам обох держав щодо зміцнення обороноздатності східного флангу НАТО та забезпечення

безперебійного постачання для потреб фронту.

Окрім того, значний потенціал має обмін технологіями та спільне виробництво безпілотних літальних апаратів і засобів радіоелектронної боротьби. У цьому контексті Україна може запропонувати унікальний практичний досвід застосування новітніх технологій у бойових умовах, тоді як Румунія здатна забезпечити доступ до сучасних виробничих ліній, інвестицій та західної компонентної бази. Реалізація подібних проєктів сприятиме не лише посиленню регіональної безпеки, а й індустріалізації прикордонних регіонів через створення високотехнологічних робочих місць та інтеграцію українського ОПК у євроатлантичні виробничі ланцюги.

Одним із критичних напрямків модернізації транскордонної інфраструктури є технічне переоснащення контрольно-пропускних пунктів. Впровадження портативних рентгенівських сканерів для митного огляду на більшості українських КПП на кордоні з Румунією є нагальною потребою. Це необхідно для ефективної протидії контрабанді та іншим незаконним переміщенням товарів, що залишаються суттєвою перешкодою для прозорого економічного співробітництва та створюють безпекові ризики. Традиційні методи фізичного огляду є надзвичайно часозатратними та недостатньо ефективними, особливо в умовах постійного зростання товаропотоку, тоді як сучасні портативні сканери дозволяють проводити швидкий та глибокий неінвазивний контроль безпосередньо на смузі руху.

Головні переваги такого обладнання полягають у значному прискоренні митних процедур та підвищенні їхньої ефективності. Сканери дозволяють оперативно оглядати транспортні засоби та вантажі за лічені хвилини, замість годин, які потрібні для повного фізичного розвантаження та огляду. Це безпосередньо призводить до зменшення черг на кордоні, що є ключовим фактором для активізації бізнес-контактів, туризму та транзитних перевезень. Окрім того, висока точність виявлення прихованих предметів суттєво підвищує рівень економічної безпеки та допомагає боротися з корупційними ризиками, мінімізуючи людський фактор під час огляду, що загалом сприяє створенню цивілізованого та

прозорого режиму перетину кордону.

Елементом є поглиблення співпраці правоохоронних структур: спільні патрулі чи обміни інформацією щодо контрабанди (наприклад, тютюну, наркотиків), нелегальної міграції та кіберзагроз. За спільними проєктами ENI CBC передбачені заходи з протидії організованій злочинності і тероризму. Також продовжується робота міжурядової комісії з питань корінних меншин, оскільки захист прав румунів в Україні (і українців у Румунії) прямо впливає на взаємну довіру.

Важливим викликом є міграційний тиск та біженці. Румунія прийняла велику частину українських біженців після 2022 року. Надалі залишається відкритим питання офіційного статусу і правового режиму для мешканців прикордоння, які працюють чи навчаються по обидва боки кордону. Обидві сторони мають посилювати координацію з урядами ЄС і міграційними агентствами (наприклад, Frontex) для забезпечення безпечного перетину.

Невіддільною складовою сталого розвитку українсько-румунського прикордоння мають стати комплексні екологічні програми, які виходять за межі декларативного захисту довкілля та інтегруються в вимоги Європейського зеленого курсу. Критично важливим завданням є перехід від точкового моніторингу до створення єдиної автоматизованої системи контролю якості води в транскордонних річках басейну Дунаю та Тиси. Це дозволить оперативно реагувати на забруднення та запобігати екологічним катастрофам техногенного характеру. Особливої уваги потребує проблема транскордонного переміщення твердих побутових відходів, яка роками залишається подразником у двосторонніх відносинах під час паводків. Вирішення цього питання можливе через будівництво спільних сміттєпереробних заводів у прикордонних громадах за кошти європейських екологічних фондів.

Водночас перспективним напрямом співпраці є спільна діяльність із кліматичної адаптації регіонів, що страждають від посух або повеней. Впровадження новітніх агротехнологій та систем іригації, а також відновлення природних заплав у дельті Дунаю сприятиме збереженню біорізноманіття та розвитку зеленого туризму. Реалізація таких масштабних природоохоронних

ініціатив стане для України важливим маркером інституційної спроможності виконувати жорсткі екологічні директиви Європейського Союзу на шляху до повноправного членства.

Основним ризиком є невизначеність безпекової ситуації, адже триваюча війна (чи її ескалація) може ускладнити проекти, особливо ті, що стосуються мобільності. Фінансування від ЄС залежить від стабільності: у разі великого регресу Україна може отримати менше грантів. Дезінформація, адміністративні бар'єри та корупція зменшують привабливість двосторонніх інвестицій. В Україні часто відсутня чітка стратегія співпраці з Румунією тому проектні та законодавчі ініціативи не завжди взаємно узгоджені, якщо вони робляться без посередництва ЄС. Це треба виправляти в першу чергу Обласним Військовим Адміністраціям. Також важливими є культурно-освітні контакти, які зміцнюють довіру і готують ґрунт для майбутніх економічних зв'язків.

Транскордонне співробітництво України та Румунії функціонує в межах низки стратегічних документів, що визначають пріоритети регіональної інтеграції. На рівні ЄС ключовим документом є Стратегія «Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions» (2017) [103], що орієнтує політику на усунення бар'єрів, цифровізацію управління та інтегроване просторове планування. Другим базовим документом виступає програма «Interreg NEXT Romania-Ukraine 2021-2027», яка визначає стратегічні напрями співпраці в інфраструктурі, екології, інноваціях та розвитку людського капіталу. Макрорегіональний вимір визначений Стратегією ЄС для Дунайського регіону (EUSDR), що особливо впливає на розвиток логістичного коридору «Дунай-Чорне море». У національному вимірі важливими є Стратегія регіонального розвитку Румунії 2021-2027 та Державна стратегія регіонального розвитку України на 2021-2027 роки, що узгоджують інфраструктурні, економічні та інституційні пріоритети прикордонних територій.

Румунські будівельні та технологічні компанії вже цікавляться участю у відбудові України. Втім зарано прогнозувати, що станеться на шляху до сталого миру. За оптимістичного сценарію війну буде зупинено і Угода про асоціацію України з ЄС поглиблюватиметься, що відкриє великі кошти на транскордонні

проекти. За песимістичного сценарію можливі нові ескалації, що призведуть до припинення ряду ініціатив.

Отже, в економічному плані потенціал для подальшого розвитку транскордонного співробітництва Румунії та України є, але для його реалізації потрібен рівний доступ до ринків та спільна інфраструктура. Ефективність транскордонних програм залежить від взаємної довіри та активності місцевої влади. Позитивним є те, що обидві сторони мають досвід попередніх програм (ENI CBC 2007-2013, Interreg 2014-20) і створені організаційні структури (спільний секретаріат, регіональні офіси) для реалізації проєктів.

ВИСНОВКИ

На основі узагальнення теоретичних засад регіонального співробітництва, всебічного аналізу факторів, моделей, інструментів та індикаторів транскордонної взаємодії в умовах європейської інтеграції, а також комплексного вивчення сучасних тенденцій, викликів і сценаріїв розвитку українсько-румунських відносин, встановлено, що підвищення ефективності транскордонного співробітництва між Україною та Румунією можливе за умов поєднання інституційного зближення, поглиблення структурної взаємодоповнюваності економік, модернізації інфраструктурних зв'язків та посилення багаторівневого врядування. Результати дослідження підтвердили, що формування сталого транскордонного простору на українсько-румунському напрямі потребує системного використання європейських механізмів інтеграції, зміцнення регіональної спроможності та орієнтації на спільні стратегічні інтереси, що забезпечує передумови для довгострокової координації політик, розширення економічної взаємодії та формування синергетичного ефекту розвитку прикордонних територій двох держав.

Транскордонне співробітництво розглядається як інституційно, економічно та соціально обумовлений процес формування спільного простору взаємодії суміжних територій, що виникає під впливом ефекту «функціонального переливання», раціонального міждержавного вибору та конструювання спільних норм і ідентичностей. У європейському контексті ТКС виступає елементом багаторівневого врядування, який забезпечує децентралізацію рішень та підсилення регіональних акторів, що підкреслює його ключову роль у зближенні прикордонних економік.

Комплексний аналіз передумов і форм транскордонної взаємодії засвідчив, що ефективність ТКС визначається поєднанням територіальної близькості, економічної взаємодоповнюваності, інституційної сумісності та політичної стабільності. Реалізація співробітництва здійснюється через триєдину систему забезпечення, сприяння та виконання, а функціонування ґрунтується на переході

від традиційної та преференційної моделей до партнерської та трастової, які прискорюють інституціоналізацію регіональних мереж. Єврорегіони, кластери та ЄОТС виявилися результативними інструментами структурованої та довгострокової інтеграції прикордонних територій.

Оцінювання транскордонного співробітництва потребує застосування багатовимірної системи індексів та аналітичних методів, що враховують динаміку соціально-економічної, інституційної та просторової взаємодії. Використання системи індексації та моніторингу (СІМ), індикаторів конкурентоспроможності, інтенсивності зв'язків, вразливості та ефективності управління забезпечує можливість кількісно визначити рівень інтегрованості територій та виявити вузькі місця. Комплексний методичний інструментарій дозволив сформулювати об'єктивні висновки щодо тенденцій, сильних і слабких сторін українсько-румунського співробітництва.

Аналіз сучасних європейських тенденцій показав, що ТКС еволюціонує від базової координації до глибокої інтеграції, орієнтованої на формування спільного транскордонного простору. Визначальними трендами є цифровізація управління, посилення інфраструктурної взаємопов'язаності, становлення транскордонних кластерів, «зелені» партнерства, інтеграція регіонів у європейські ланцюги доданої вартості та зростання ролі локальних інституцій. Європейська політика згуртованості та Interreg залишаються основними драйверами цього процесу.

Характеристика конкурентного розвитку єврорегіональних утворень показала, що їх конкурентоспроможність визначається якістю інституцій, диверсифікацією економічної бази, логістичною доступністю та здатністю формувати спільні стратегії розвитку. Єврорегіони з високим рівнем проєктної активності, розвиненими мережами партнерств і модернізованою інфраструктурою демонструють вищий рівень інтегрованості, соціальної динаміки та економічного зростання. Українсько-румунські єврорегіони характеризуються потенціалом для зміцнення ролі у партнерських мережах, однак потребують інституційного підсилення та структурних інвестицій.

Українсько-румунське ТКС має значну стратегічну важливість, оскільки

охоплює ключові сфери – логістику, енергетику, екологічну безпеку, гуманітарну взаємодію та економічні зв'язки. Інтенсифікація співпраці зумовлена посиленням ролі коридору «Україна – Дунай – ЄС», зростанням товарообігу, новими функціями прикордонних пунктів пропуску та активністю місцевих громад. Водночас розвиток стримується асиметрією інфраструктурного потенціалу, різною адміністративною спроможністю та правовими бар'єрами.

ТКС між Україною та Румунією демонструє позитивні результати у сфері проєктної діяльності, торгівлі, розвитку транспортних зв'язків, створення локальних економічних мереж та інституційної взаємодії. Високою ефективністю вирізняються спільні проєкти в галузях охорони довкілля, логістики, управління ризиками та культурного обміну. Проте ефективність стримується недостатністю інфраструктурних інвестицій, повільністю гармонізації нормативно-правового середовища та нерівномірністю доступу регіонів до фінансування.

Головними викликами визначено інституційну фрагментованість, обмежену координацію між рівнями влади, відмінності в адміністративних процедурах, інфраструктурні диспропорції, тривалість прикордонних процедур та потребу у глибшій цифровізації управління. Додатковими ризиками виступають безпекові загрози, асиметрія економічного розвитку та висока залежність від зовнішнього фінансування. Подолання цих викликів потребує структурних інвестицій, зміцнення регіональної спроможності та нормативного зближення.

Сценарний аналіз підтвердив можливість переходу українсько-румунського співробітництва до моделі поглибленого транскордонного партнерства, що ґрунтується на модернізації інфраструктури, розбудові спільних логістичних коридорів, створенні інноваційних кластерів, зміцненні багаторівневого врядування та інтеграції регіонів у політику ЄС. Перспективним є формування єдиного транскордонного економічного простору, здатного забезпечити синергію у сфері інвестицій, транспорту, відновлення енергетики та соціального розвитку, що створить основу для тривалого партнерства та збільшення ролі прикордонних територій в інтеграційному процесі.

Оцінка ефективності показала, що повномасштабне вторгнення Росії

парадоксально посилює співпрацю, перетворивши Румунію на ключового торговельного та логістичного партнера України. Проте, аналіз викликів виявив, що подальший розвиток гальмується прямими безпековими загрозами, інфраструктурними недоліками та інституційною слабкістю, зокрема корупційними ризиками. З огляду на це, для реалізації перспективних сценаріїв рекомендується зосередити зусилля на синхронізації інфраструктурних та інституційних проєктів під егідою ЄС. Практично це означає пріоритетну розбудову спільних КПП та мостів, технічне переоснащення митниць для боротьби з корупцією, модернізацію українських дунайських портів для створення єдиного логістичного кластера з Румунією та синхронізацію залізничних систем. Для успішної реалізації цих кроків життєво необхідним є підвищення інституційної спроможності українських місцевих адміністрацій для ефективного залучення фінансування ЄС, зокрема через програму Interreg NEXT.

Узагальнюючи результати дослідження, можна стверджувати, що транскордонне співробітництво України та Румунії є чинником зміцнення регіональної економічної інтеграції, розширення логістичної взаємопов'язаності, підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій та формування сталого простору розвитку в контексті європейської інтеграції. Поглиблення партнерства залежить від здатності обох держав ефективно використовувати європейські інструменти регіональної політики, адаптувати інституційне середовище, розвивати інфраструктурні зв'язки та впроваджувати спільні механізми управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Європейська хартія місцевого самоврядування. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_106#Text (дата звернення: 12.11.2025).
2. Лугова М. Міжрегіональна інтеграція як чинник активізації інвестиційної діяльності в регіоні. Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. Міжнародні відносини. 2013. С. 13-18.
3. Курах Л. В. Поняття та види міжнародної інтеграції: теоретико-правовий аналіз. Держава та регіони. 2020. № 4. С. 79. URL: http://law.stateandregions.zp.ua/archive/4-2_2020/4.pdf.
4. Haas E. The Uniting of Europe: Political, Social and Economic Forces London: Stevens, 1958. P.7
5. Niemann A., Lefkofridi Z., Schmitter P. Neofunctionalism. 2019. URL: https://www.researchgate.net/publication/330494709_3_Neofunctionalism.
6. The Elgar Companion to the European Union / by Faure S. BH., Lequesne C. Edward Elgar Publishing, 2023. URL: <https://samuelbhfaure.com/wp-content/uploads/2025/09/s2-howorth-in-faure-lequesne-2023.pdf#page=25>.
7. Christiansen T., Jørgensen K. E., Wiener A. The Social Construction of Europe. London: SAGE Publications Ltd, 2001. URL: https://www.academia.edu/30771717/The_social_construction_of_Europe.
8. Комарова Т. В. Багаторівневе врядування як модель управління в Європейському Союзі. Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. *Серія «Право»*. 2019. № 27. URL: <https://periodicals.karazin.ua/law/article/view/27465>.
9. Теорії просторового розвитку та концепція «центр – периферія». *Репозитарій Західноукраїнського національного університету*. URL: <https://api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/48f4ec30-51d1-4a3b-8434-22b43a6ef893/content>.
10. Зеліч В. В. Теоретичні засади здійснення транскордонного співробітництва підприємств. Економіка та суспільство. 2018. № 19. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/115.pdf.

11. Hataley T., Leuprecht C. Determinants of cross-border cooperation. *Journal of Borderlands Studies*. 2018. № 33(3). P. 317–328.
12. Маркович В. Сутність та особливості розвитку транскордонного підприємництва. *Вісник Львівського університету. Серія: Міжнародні відносини*. 2014. № 36(1). С. 46–51. URL: <http://abstracts.donnu.edu.ua/article/download/5440/5467>.
13. Козакова Н. А., Ханова О. В. Особливості застосування на практиці моделей транскордонного співробітництва. *Вісник Харківського національного університету імені ВН Каразіна. Серія: Економічна*. 2010. № 892. С. 197–201. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/VKhE_2010_892_31.pdf.
14. Копилюк О. І., Куцаб П. Особливості формування і реалізації стратегії розвитку транскордонного співробітництва. *Регіональна економіка*. 2019. № 1. С. 31–38. URL: https://re.gov.ua/re201901/re201901_031_KopylyukOI,KucabP.pdf.
15. Rongxing G. *Cross-Border Resource Management: Theory and Practice*. National Institute of Urban Affairs, SAGE Publications, 2012. URL: <http://eu-sagepub.com>.
16. Brunet-Jailly E. Cross-border cooperation: a global overview. *Alternatives*. 2022. № 47(1). P. 3–17. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/03043754211073463>.
17. Міжнародний проєкт «Кордони для людей» Програми ЄІСП Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007–2013 рр. URL: https://iaseed.eu/wp-content/uploads/2022/02/8-9-4-2011-program_merged.pdf (дата звернення: 12.11.2025).
18. Устич С. Система індексації та моніторингу транскордонного співробітництва на новому Східному кордоні Європейського Союзу. Ефективність транскордонного співробітництва через міжнародний моніторинг та координацію діяльності національних суб'єктів: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Ужгород, 8-9 квітня 2011 р.). Спец. вип. зб. наук. пр. «Геополітика України: історія та сучасність». Ужгород: Ліра, 2011. С. 11–29. URL:

[http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/stapttp_2013_59-60_38.pdf)

[bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/stapttp_2013_59-60_38.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/stapttp_2013_59-60_38.pdf).

19. Чужиков В. І. Глобальна регіоналістика: історія та сучасна методологія: монографія / В. І. Чужиков; М-во освіти і науки України, ДВНЗ "Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана". Київ: КНЕУ, 2008. 272 С. URL: <https://ir.kneu.edu.ua/items/91e95e97-fe36-4cf0-8f49-3a4882451ebd>.

20. Краснейчук А. О. Теоретико-методологічні засади розвитку транскордонного співробітництва. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. 2014. № 3. С. 18–27. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Vnadu_2014_3_4.pdf.

21. Wong Villanueva J. L., Kidokoro T., Seta F. Cross-Border Integration, Cooperation and Governance: A Systems Approach for Evaluating «Good» Governance in Cross-Border Regions. Journal of Borderlands Studies. 2022. URL: <https://doi.org/10.1080/08865655.2020.1855227>.

22. Brunet-Jailly, E. (2022). Cross-border cooperation: a global overview. Alternatives: Global, Local, Political, 47(1), 3-17. URL: <https://doi.org/10.1177/03043754211073463>

23. Basboga K. The role of open borders and cross-border cooperation in regional growth across Europe. Regional Studies, Regional Science. 2020. № 7(1). P. 532–549. URL: <https://doi.org/10.1080/21681376.2020.1842800>.

24. Sodupe K. The European Union and inter-regional co-operation. Paradiplomacy in Action. Routledge, 2013. P. 58–81. URL: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781315039497-5/european-union-inter-regional-co-operation-kepa-sodupe>.

25. Кулчар Т. Ф. Принципи, механізми та форми транскордонного співробітництва регіонів Європи. Науковий вісник Ужгородського університету. Сер.: Історія. 2012. № 29. С. 123–128. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvuust_2012_29_22.pdf.

26. Захарченко В. Суперпозиція основних напрямів нової регіональної політики України та розвинених країн (у контексті використання зарубіжного досвіду). Економічний форум. 2018. № 1. Р.13 URL: https://e-forum.com.ua/web/uploads/journals_pdf/Economic_Forum_Vol_10_No_1.pdf
27. Кулчар, Т. Ф. Принципи, механізми та форми транскордонного співробітництва регіонів Європи. Науковий вісник Ужгородського університету. Сер.: Історія, 2012(29), 123-128. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/0f4266ff-8963-4571-9f61-658fe4f97874/content>
28. Otočan O. Euroregion as a mechanism for strengthening transfrontier and interregional co-operation: opportunities and challenges. Report for Council of Europe: European Commission for Democracy Through Law (Venice Commission), Strasbourg, 2010. URL: [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-UDT\(2010\)008-e](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-UDT(2010)008-e).
29. Бенчак О. Ф. Особливості функціонування нових авангардних форм транскордонного співробітництва у країнах ЄС. 2022. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/73709>.
30. Козик В. В., Мишишин О. Л. Транскордонні кластери: сутність та особливості. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. 2017. № 875. С. 153–160. URL: <https://ena.lpnu.ua:8443/server/api/core/bitstreams/90a198c9-c14e-411c-9c74-ab285dcae182/content>.
31. Medicon Valley. URL: <https://mva.org/medicon-valley/>
32. For a European industrial renaissance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/for-a-european-industrial-renaissance.html> (дата звернення: 12.11.2025).
33. Лемко Ю. Р. Європейське об'єднання територіального співробітництва як інструмент розвитку транскордонної співпраці. Вісник (КРІ). 2021. № 1. С. 60. URL: http://www.socio-journal.kpi.kiev.ua/archive/2021/1/1_2021.pdf#page=60.

34. Бестужева С. В. Особливості сучасного розвитку транскордонного співробітництва України. 2017. URL: <https://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/16659/1/Особливості%20сучасного%20розвитку%20транскордонного%20співробітництва%20України.pdf>.
35. Access. URL: <https://www.access.co.at/?sitelanguage=en> (дата звернення: 12.11.2025).
36. Ковальов В. Г. Децентралізація та транскордонне співробітництво: організаційно-правові засади. Право та державне управління. 2020. № 1. С. 245–251. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/1_2020/tom_2/40.pdf.
37. Labour shortages and surpluses in Europe. URL: https://eures.europa.eu/living-and-working/labour-shortages-and-surpluses-europe_en (дата звернення: 12.11.2025).
38. EURES cross-border regions. URL: https://eures.europa.eu/eures-services/eures-cross-border-regions_en (дата звернення: 12.11.2025).
39. Бестужева С. В., Агафонова А. О. Особливості та проблеми розвитку транскордонного співробітництва України та країн ЄС. 2021. URL: <https://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/27647/1/Стаття%202021.pdf>.
40. EU Regional Competitiveness Index 2.0 (RCI 2022 edition). European Commission. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/work/rci_2022/eu-rci2_0-2022_en.pdf.
41. Easing legal and administrative obstacles in EU border regions. Final Report. European Commission. 2017. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/studies/2017/easing-legal-and-administrative-obstacles-in-eu-border-regions_en
42. Xosé López Mira, Álvaro. Euroregions, Excellence and Innovation across EU Borders: A Catalogue of Good Practices. Department of Geography Area of Political Sciences and Administration European Network of Territorial Cooperation. 2018. URL: https://www.academia.edu/40558616/Euroregions_Excellence_and_Innovation_across_EU_borders_A_Catalogue_of_Good_Practices_Department_of_Geography_Area_of_Political_Sciences_and_Administration_European_Network_of_Territorial_Cooperation.

43. Durà A., Camonita F., Berzi M., Noferini A. Euroregions, Excellence and Innovation across EU borders : A Catalogue of Good Practices. Barcelona : Department of Geography, UAB, 2018. 254 p. URL: https://ddd.uab.cat/pub/lilibres/2018/189399/RECOT_CRII_Catalogue.pdf
44. Методичні рекомендації щодо оцінювання соціально-економічного розвитку транскордонних регіонів. *Державна установа «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»*. 2019. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20190002.pdf>
45. A Macro-regional Europe in the Making. URL: <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/113706366/978-1-137-50972-720240424-1-wngw07-libre.pdf>.
46. Coletti R., Chiodi L. EU Macro-Regional Strategy in the Adriatic and Ionian Region: A Territorial Perspective on the EU Enlargement Policy. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*. 2024. № 27(3). P. 392–411. URL: <https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2379667>.
47. Interreg Germany (Mecklenburg-Western-Pomerania/Brandenburg). URL: <https://interreg.eu/programmes/germanymecklenburg-western-pomeraniabrandenburg-poland/>
48. About the South Baltic Programme. URL: <https://southbaltic.eu/programme/about-the-programme/> (дата звернення: 12.11.2025).
49. Repositioning the EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR). 2021. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/studies/repositioning_eusair_en.pdf.
50. EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR). URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/macro-regional-strategies/adriatic-ionian_en (дата звернення: 12.11.2025).
51. Prieto López J. I., Crespo González C. C. Teaching about heritage and project design in the European Higher Education Area: The IACOBUS program. *Multidisciplinary Reviews*. 2024. № 7. URL: <https://www.malque.pub/ojs/index.php/mr/article/view/5144>.
52. CREAMED project. URL: <https://www.interregeurope.eu/good-practices/creamed-project> (дата звернення: 12.11.2025).

53. The Case of Helsinki-Tallinn, Finland-Estonia: Regions and Innovation: Collaborating Across Borders. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/the-case-of-helsinki-tallinn-finland-estonia-regions-and-innovation-collaborating-across-borders_5k3xv0lrt1r6.pdf.
54. The Global Cooperation Barometer 2025. World Economic Forum; McKinsey & Company. 2025. URL: https://reports.weforum.org/docs/WEF_Global_Cooperation_Barometer_2025.pdf
55. European Territorial Cooperation (Interreg). European Commission: Regional Policy. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/european-territorial_en.
56. Medve-Bálint G. Incentives and obstacles to cross-border cooperation in postcommunist central Europe. Europe's Changing Geography / Bellini N., Hilpert U. (Eds.). London: Routledge, 2013. P. 145–170.
57. Fogarasi J. A review of the literature on the cross-border cooperation in Europe. Deturope. 2024. № 16(3). P. 121–144. URL: <https://deturope.eu/savepdfs/det/2024/03/06.pdf>.
58. Sarmiento-Mirwaldt K., Roman-Kamphaus U. Cross-border Cooperation in Central Europe: A Comparison of Culture and Policy Effectiveness in the Polish–German and Polish–Slovak Border Regions. Europe-Asia Studies. 2013. № 65(8). P. 1621–1641. URL: <https://doi.org/10.1080/09668136.2013.832997>.
59. Про транскордонне співробітництво: Закон України від 24.06.2004 р. № 1861-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642_003#Text
60. Profiroiu A. G., Nastacă C. C., Brişcariu R. M. Citizens' perceptions on the implementation of Romania-Moldova Joint Operational Cooperation Programme. Theoretical and Empirical Researches in Urban Management. 2025. № 20(1). P. 50–67.
61. Долотіна К. В. Єврорегіони на території України: стан та проблеми розвитку. [Текст] / К. В. Долотіна // Вісник Східноукраїнського Національного Університету ім.Володимира Даля. – 2013. – Випуск №4(193) Ч.2. С. 194-198.
62. Development Co-operation Profiles: Romania. URL: https://www.oecd.org/en/publications/development-co-operation-profiles_04b376d7-en/romania_a438сес6-en.html (дата звернення: 12.11.2025).

63. Asistența Oficială pentru Dezvoltare (ODA) URL: <https://roaid.ro/oda/> (дата звернення: 12.11.2025).
64. Пункти пропуску (пункти контролю). URL: <https://dpsu.gov.ua/uk/punkti-propusku-punkti-kontrolyu> (дата звернення: 12.11.2025).
65. Боєчко, В., Ганжа, О., Захарчук, Б. Кордони України: історична ретроспектива та сучасний стан (Розділ). URL: <http://history.org.ua/LiberUA/978-966-02-5696-5/82.pdf>.
66. Interreg Programmes. URL: <https://interreg.eu/programmes/> (дата звернення: 12.11.2025).
67. Про затвердження Державної програми транскордонного співробітництва на 2024-2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 19.04.2024 р. № 444. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/444-2024-%D0%BF#Text> (дата звернення: 12.11.2025).
68. Румунія з 9 березня скасовує всі обмеження на в'їзд в країну. Європейська правда. 2022. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/03/4/7135232/> (дата звернення: 12.11.2025).
69. Воронич А. В. Транскордонне співробітництво України та ЄС в контексті військової агресії РФ. *Політичні процеси сучасності: глобальний та регіональний виміри: зб матеріалів V міжнародної науково-практичної конференції (25-26 квітня 2024 р.)* URL: <https://kpol.pnu.edu.ua/wp-content/uploads/sites/102/2024/07/zbirnyk-materialiv-v-mizhnarodnoi-naukovo-praktychnoi-konferentsii-politychni-protsezy-suchasnosti-hlobalnyj-ta-rehionalnyj-vymiry-25-26-kvitnia-chastyna-ii-2024.pdf#page=141>.
70. Присяжнюк Н. В. Участь України в функціонуванні єврорегіонів. URL: <https://eb-chstu.com.ua/web/uploads/pdf/7.%20Участь%20України%20в%20функціонуванні%20єврорегіонів.pdf>.
71. Logvinov P. et al. EU Cohesion Policy and Cross-border Cooperation: Strategies for Sustainable Development of the Carpathian Region. *International Journal of Organizational Leadership*. 2025. № 14. P. 170–189. URL:

- https://www.researchgate.net/profile/Pavlo-Logvinov-2/publication/390395146_EU_Cohesion_Policy_and_Cross-border_Cooperation_Strategies_for_Sustainable_Development_of_the_Carpathian_Region/links/67ff6144bd3f1930dd5f6365/EU-Cohesion-Policy-and-Cross-border-Cooperation-Strategies-for-Sustainable_Development-of-the-Carpathian-Region.pdf.
72. У підприємства Чернівецької області інвестують з майже 30 країн світу: перелік найбільших кампаній. Суспільне Чернівці. 2024. URL: <https://suspilne.media/chernivtsi/731983-u-pidpriemstva-cerniveckoi-oblasti-investuut-z-majze-30-krain-svitu-perelik-najbilsih-kampanij/> (дата звернення: 12.11.2025).
73. Інвестиційний паспорт Вінницької міської територіальної громади. 2024. URL: https://www.vmr.gov.ua/media/Сервіси/InvestInVn/Invest_pass_2024_UA_.pdf (дата звернення: 12.11.2025).
74. ЄОТС «Тиса» відзначає сьому річницю із дня заснування. URL: <https://zakarpata-rada.gov.ua/yeots-tysa-vidznachaie-somu-richnytsiu-iz-dnia-zasnuvannia> (дата звернення: 12.11.2025).
75. KOF Globalisation Index / KOF Swiss Economic Institute, ETH. Zurich, 2025. URL: <https://kof.ethz.ch/en/forecasts-and-indicators/indicators/kof-globalisation-index.html> (дата звернення: 12.11.2025).
76. Cross-border cooperation between Romania and Ukraine, respectively between Romania and the Republic of Moldova: opportunities and challenges in the period 2014-2020. URL: <https://savearchive.zbw.eu/handle/11159/127>.
77. Румунські компанії планують інвестиції в Україні: пріоритетні галузі. URL: <https://nbn.ua/economics/rumunski-kompaniyi-planuyut-investytsiyi-v-ukrayini-priorytetni-galuzi/> (дата звернення: 12.11.2025).
78. Більше половини українського зерна експортується через Румунію. URL: <https://delo.ua/agro/bilse-polovini-ukrayinskogo-zerna-eksportujetsya-cerez-rumuniyu-425230/> (дата звернення: 12.11.2025).
79. Зовнішня торгівля України товарами (Дані Держстату). URL: https://stat.gov.ua/uk/explorer?urn=SSSU%3ADF_EXTERNAL_TRADE_OF_GOODS%28~%29 (дата звернення: 12.11.2025).

80. Порт Констанца обробив 5,7 млн т українського зерна за 10 місяців. URL: <https://www.railinsider.com.ua/port-konstancza-oborobyv-57-mln-t-ukrayinskogo-zerna-za-10-misyacziv/> (дата звернення: 12.11.2025).
81. Factsheet: EU-Ukraine Solidarity Lanes. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/878620/Factsheet_EU-UA_Solidarity_Lanes_EN.pdf.pdf (дата звернення: 12.11.2025).
82. Програма Interreg VI-A NEXT Румунія-Україна. URL: https://ro-ua.net/images/Interreg_VI-A_NEXT_Romania_Ukraine_aprobat.pdf (дата звернення: 12.11.2025).
83. Валовий регіональний продукт у фактичних цінах. Єдиний державний веб-портал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/6e24b7d1-218f-4899-b187-19de3ad1ded6/resource/85b0bf89-1021-4e07-bafc-f7b7c5125555>
84. Павліха К. В. Транскордонне співробітництво як елемент євроінтеграції України. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/28596/1/Павліха.pdf>.
85. EU-Ukraine relations (EPRS Briefing). 2025. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775834/EPRS_BRI\(2025\)775834_EN.pdf#page=1.87](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775834/EPRS_BRI(2025)775834_EN.pdf#page=1.87).
86. Зовнішня торгівля товарами Одеської області у 2023 році: експрес-випуск. Головне управління статистики в Одеській області. 24.01.2024. URL: <https://od.ukrstat.gov.ua/expres/2024/01/24.pdf>.
87. Україна, Румунія та ЄС посилюють співпрацю для розвитку дунайських портів. URL: <https://www.uspa.gov.ua/news/ukrayina-rumuniya-ta-yes-posylyuyut-spivpraczyu-dlya-rozvytku-dunajskiyh-portiv> (дата звернення: 12.11.2025).
88. На Буковині прикордонники виявили понад 4 тисячі пачок сигарет, які планували переправити через кордон. URL: <https://dpsu.gov.ua/uk/news/8780-na-bykovini-prikordonniki-vijavili-ponad-4-tisjachi-pachok-sigaret-jaki-planuyvali-perepraviti-cherez-kordon> (дата звернення: 12.11.2025).
89. Південне регіональне управління Держприкордонслужби України. URL: <https://www.facebook.com/SouthernBorderUkraine/posts/> (дата звернення: 12.11.2025).

90. Повідомлення Консульської представниці МЗС Вікторії Ші щодо автоматизованої ІТ-системи Європейського Союзу «Entry-Exit System». URL: <https://mfa.gov.ua/pres-centr/vidpovidi-konsulskoyi-predstavnici-viktoriyi-shi/povidomlennya-konsulskoyi-predstavnici-mzs-viktoriyi-shi-shchodo-avtomatizovanoyi-ajti-sistemi-yeuropejskogo-soyuzu-entry-exit-system> (дата звернення: 12.11.2025).
91. Румунія запустила систему EES на кордоні: в українців зніматимуть відбитки пальців. URL: <https://sud.ua/uk/news/ukraine/345761-rumyniya-zapustila-sistemu-ees-na-granitse-u-ukraintsev-budut-snimat-otpechatki-paltsev> (дата звернення: 12.11.2025).
92. Romania to buy Danish F-16 fighter jets to boost its air force as war rages in neighboring Ukraine. AP News. URL: <https://apnews.com/article/russia-poland-romania-drones-denmark-nato-defense-df7ed4e777b306b7c325fde97c60c7c1> (дата звернення: 12.11.2025).
93. Україна та Румунія підписали Меморандум щодо співробітництва в оборонній промисловості. Міністерство з питань стратегічних галузей промисловості України. 18.10.2023. URL: <https://mspu.gov.ua/news/ukraina-ta-rumuniia-pidpysaly-memorandum-shchodo-spivrobitnytstva-v-oboronni-promyslovosti>.
94. Україна та Румунія розширюють оборонне партнерство й спільні промислові проєкти. Міністерство оборони України. 25.01.2024. URL: <https://mod.gov.ua/news/ukrayina-ta-rumuniya-rozshiryuyut-oboronne-partnerstvo-j-spilni-promislovi-proyekti-ganna-gvozdyar>.
95. Kravtsov S. et al. Legal regulation of cross-border cooperation between Ukraine and Romania. Tribuna Juridica. 2020. Vol. 13(2). URL: <https://www.tribunajuridica.eu/arhiva/An13v2/2.%20Kravtsov%20and%20others.pdf>.
96. Romanian investments in Ukraine exceed \$200 mln – Economy Ministry. URL: <https://en.interfax.com.ua/news/economic/971446.html> (дата звернення: 12.11.2025).
97. Програма (Interreg VI-A) NEXT Румунія-Україна [Електронний ресурс]. 2022. URL: https://ro-ua.net/images/Interreg_VI-A_NEXT_Romania_Ukraine_trimis_CE.docx.pdf

98. Guidelines for Applicants: HUSKROUA 2nd Call (Interreg NEXT). 2025. URL: https://next.huskroua-cbc.eu/wp-content/uploads/2025/07/Guidelines-for-Applicants_HUSKROUA_2nd-Call.pdf (дата звернення: 12.11.2025).
99. EU support for better transport connections in Eastern Europe, Ukraine and Moldova. 2025. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-support-better-transport-connections-eastern-europe-ukraine-and-moldova-2025-11-07_en (дата звернення: 12.11.2025).
100. Розбудова євроколії до Львова: відбулось вручення грантової угоди для реалізації проєкту. URL: <https://mindev.gov.ua/news/rozbudova-ievrokolii-do-lvova-vidbulos-vruchennia-hrantovoi> (дата звернення: 12.11.2025).
101. Romania-Ukraine Interconnector. GEM.wiki (citing ENTSOG, Ten Year Network Development Plan 2020). URL: https://www.gem.wiki/Romania-Ukraine_Interconnector (дата звернення: 12.11.2025).
102. Румунія з 2026 року розпочне постачання свого газу до України – прем'єр. URL: <https://interfax.com.ua/news/general/1073366.html> (дата звернення: 12.11.2025).
103. Boosting growth and cohesion in EU border regions. European Commission. 20.09.2017. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/communications/2017/boosting-growth-and-cohesion-in-eu-border-regions
104. EU assistance to Ukraine. URL: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine_en (дата звернення: 12.11.2025).
105. Ukraine Support Tracker: A database of military, financial and humanitarian aid to Ukraine. URL: <https://www.kielinstitut.de/publications/ukraine-support-tracker-data-6453> (дата звернення: 12.11.2025).
106. Як увійти до Румунії. URL: <https://dopomoha.ro/uk/yak-uvijti-do-rumuniyi> (дата звернення: 12.11.2025).
107. Напрями підвищення ефективності роботи портів Дунайського регіону. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/napryamy-pidvyshchennya-efektyvnosti-roboty-portiv-dunayskoho-rehionu> (дата звернення: 12.11.2025).

ДОДАТКИ

Додаток А.

Тези підготовлені до 92-ої щорічної студентської наукової конференції КНЕУ
«Інноваційні рішення для відродження України у глобальній парадигмі
конкурентоспроможності» на тему «Цифровізація у перспективах митного
співробітництва України та Румунії».

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВАДИМА ГЕТЬМАНА

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

«ІННОВАЦІЙНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ВІДРОДЖЕННЯ УКРАЇНИ
У ГЛОБАЛЬНІЙ ПАРАДИГМІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ»

ЗБІРНИК ДОПОВІДЕЙ
92-ї щорічної студентської наукової конференції

(17 квітня – 17 травня 2025 р.)



Рисунок А.1

УДК 339.9:338.246.88:330.341.1](477)
I-11

Відповідальні за випуск:

Товстенко В.Р. - к.філол. наук, доцент кафедри бізнес-лінгвістики
Вінська О.Й. - к.е.н., доц, доцентка кафедри європейської економіки і бізнесу
Подвойська О.В. – в.о.зав.кафедри, к.філол. наук, доцент кафедри німецької мови
Козачок Т.С. - к.е.н., доцент кафедри міжнародного менеджменту
Лобецька І.М. – ст.викладач кафедри іноземних мов і міжкультурної комунікації
Машина Ю.П. - к.е.н., доцент кафедри міжнародних фінансів
Сандул М.С. - к.е.н., доцент кафедри міжнародної торгівлі і маркетингу
Солодковський Ю.М. – к.е.н., доцент, декан факультету МЕіМ
Рябець Н.М. - к.е.н., доцент кафедри міжнародного менеджменту
Черницька Т.В. - к.е.н., доцент кафедри міжнародної економіки
Швиданенко О.А. – д.е.н., професор кафедри міжнародної економіки
Небильцова О.В. – к.е.н., професор кафедри міжнародного обліку і аудиту

*Редколегія може не поділяти погляди, викладені у збірнику.
Автори тез доповідей несуть відповідальність за їхній зміст*

*Рекомендовано до друку
Науково-експертною радою КНЕУ імені Вадима Гетьмана
Протокол № 6 від 19.06.2025 р.*

**Інноваційні рішення для відродження України у глобальній парадигмі
I-11 конкурентоспроможності** : зб. доп. 92-ї щорічної студентської наукової конференції,
17 квітня – 17 травня 2025 р. — [Електронний ресурс]. Київ, КНЕУ, 2025. — 390 с.
ISBN 978-966-926-548-7

Збірник тез здобувачів вищої освіти факультету міжнародної економіки і менеджменту укладено за підсумками їх досліджень, представлених на науковій конференції КНЕУ 17 квітня – 17 травня 2025 р. Доповіді здобувачів присвячено інноваційним рішенням для відродження України у глобальній парадигмі конкурентоспроможності.

УДК 339.9:338.246.88:330.341.1](477)

*Розповсюджувати та тиражувати
без офіційного дозволу КНЕУ забороняється*

ISBN 978-966-926-548-7

© КНЕУ, 2025

Макроекономічні наслідки глобальних фінансових криз як точка відліку інноваційних економічних трансформацій в Україні	
Яремко К. А.	
Інноваційні підходи до логістики під впливом геополітичних ризиків	231
КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ	
ПЛАТФОРМА	
«ЗЕЛЕНИЙ РОЗВИТОК, ЯК ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА ПОВОЄННОГО ВІДРОДЖЕННЯ УКРАЇНИ»	233
Артеменко А.В.	
Венчурні стратегії інноваційного лідерства БНП у парадигмі сталого розвитку	233
Бардега О.С.	
Цифровізація у перспективах митного співробітництва України та Румунії	236
Богуславська К.О.	
Вплив сучасних торговельних війн США на глобальний зелений перехід	239
Вольний А.С.	
Криптовалюта та блокчейн як інструменти забезпечення прозорості економіки у повоєнному відродженні України	243
Гаврилов Д.С.	
Інституційні, економічні та геополітичні чинники глобального лідерства провідних країн світу	245
Герасименко І.О.	
Залучення іноземних інвестицій як чинник підтримки зеленого розвитку в Україні: інструменти та перспективи	247
Демедюк А.М.	
Трансформація структури зовнішньої торгівлі України як передумова забезпечення конкурентоспроможності в контексті повоєнної відбудови	250
Ірклій А.О.	
Карбоноефективність цифрового й традиційного банкінгу світова практика	252
Каменчук П.О.	
Cashless Payments As A Driver Of Digital Green Economic Transformation	255
Kachynska O. Y.	
Global Media Industry In Times Of Green And Digital Transformations: Role For Economic Recovery And Innovations	259
Кирилюк К.О.	
Цифрові технології у просуванні екологічно орієнтованих продуктів українських компаній на міжнародні ринки	261
Клименко А.М.	
Експорт органічної аграрної продукції України як чинник нарощування її міжнародної конкурентоспроможності	263
Коваленко А.В.	
Роль комплаєнс-політик у процесі залучення іноземних інвестицій: європейський підхід для українського бізнесу	266
Компанець В.С.	
Торговельні конфлікти у міжнародних економічних відносинах	269
Кордик І.В.	
Зелений маркетинг у системі формування конкурентних стратегій міжнародного бізнесу	271
Коропенко І.Ю.	
Грошові перекази трудових мігрантів у фінансуванні сталого розвитку	274
Костенко М.К.	
Сучасні тренди розвитку європейської зеленої економіки	277
Кунах Анна	
Трансформація банківської сфери України в умовах зеленого переходу	280
Куршин Д.О.	
Інноваційні підходи до зеленого розвитку України в контексті інтеграції до міжнародних логістичних мереж	282
Лопоха С.В.	285
	7

Рисунок А.3

Барфегга О.С.

«Міжнародна економіка», 5 курс

Київський національний економічний

університет імені Василя Гетьмана

Науковий керівник - д.е.н., професор кафедри міжнародної економіки Ільницький Д.О.

ЦИФРОВІЗАЦІЯ У ПЕРСПЕКТИВАХ МИТНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА РУМУНІЇ

В умовах євроінтеграційних прагнень України та зростаючої ролі міжнародної торгівлі для підтримки національної економіки в надскладних умовах бойових дій, модернізація та підвищення ефективності митних процедур набувають критичного значення для економіки. Одним із ключових інструментів досягнення цих цілей є цифровізація. У цьому контексті особливої ваги набуває митне співробітництво із сусідніми країнами Європейського Союзу, і зокрема з Румунією.

З початком повномасштабного вторгнення транспортування українського зерна й розвиток пропускної спроможності румунсько-українського кордону стали важливими сферами співпраці між двома країнами. Через Румунію проходить найбільший альтернативний трафік українського аграрного експорту [1]. Українські вантажі доправляються через морський порт Констанца, дунайські річкові порти Галац, Тулча, Браїла, транзитуються територією країни залізничним та автомобільним транспортом.

Блокада чорноморських портів та руйнування інфраструктури змусили Україну перенаправити товаропотік через західні митні пункти, зокрема на кордоні з Румунією. Це призвело до зростання навантаження на митні інфраструктури та необхідності їх швидкої цифровізації. Поглиблення взаємодії в цій сфері має на меті прискорення торгівлі, зменшення корупційних ризиків та гармонізацію українських стандартів з європейськими.

Румунія сприяє розвитку митної сфери, наприклад, навесні 2022 року скасувала всі вимоги щодо дозволів для українських перевізників для спрощення логістики [2], проводила переговори з Україною щодо диверсифікації маршрутів українського експорту Чорним морем до країн ЄС. Також має наміри збільшувати свої транзитні потужності з 2 до 4 млн т щомісяця. На сьогодні через Румунію транспортується майже 60% від загального обсягу експорту зерна з України [1].

Однак у питанні транспортування українського експорту є певні виклики. Транзит через Румунію в основному здійснюється через порт Констанца. У 2024 році обсяги транзиту українського зерна через Констанцу зменшилися вдвічі: за 3 квартали 2024 року перевалено 5,17 млн тонн проти 10,4 млн тонн у 2023 році. Найбільше падіння спостерігалось в III кварталі (липень–вересень 2024) через обміління Дунаю, що знизило вантажопотік до 930 тис. тонн (проти 2,16 млн тонн у I кварталі) [3]. Щоб подолати подібні виклики, Румунія надалі продовжує робити інвестиції в налагодження інфраструктури для подальшого транспортування української продукції. ЄС на початку 2024 року виділив Румунії 126 млн євро до кінця 2024 р. для інвестування в її порти через навантаження від зростання експорту з України [4].

Важливими чинниками подальшого розвитку співпраці є і політичні фактори. Президентські вибори в Румунії відбулися в травні 2025 року, представники новообраного президента висловлювали занепокоєння, щодо української аграрної продукції на ринку. Крім того, з 6 червня 2025 року закінчується дія автономних торговельних преференцій,

запроваджених ЄС для підтримки української економіки під час війни. Вперше їх запровадили у червні 2022 року, відтоді їх щороку продовжували. Утім, цьогоріч є реальна ймовірність, що торговельні пільги скасують – низка європейських країн, зокрема Польща, Угорщина та Словаччина, виступають проти продовження угоди, також побоюючись негативного впливу дешевших українських товарів на свої ринки [5]. Через ці події не виключається можливість майбутніх обмежень спільних транскордонних ініціатив.

В свою чергу, для подолання перешкод у транзиті товарів, Україна активно впроваджує цифрові рішення в митній сфері, зокрема систему «Центр», яка забезпечує швидке та безконтактне митне оформлення. Це включає електронне декларування (понад 99% декларацій подаються онлайн). Інтеграцію з європейськими системами, такими як NCTS, що спростує транзитні операції з країнами ЄС, включаючи Румунію [6].

Митне співробітництво між країнами продовжується і окремими ініціативами. Україна та Румунія активно впроваджують спільні цифрові рішення для оптимізації митних процедур. Зокрема, у рамках програми EU4Digital реалізовано пілотні проєкти електронної митниці (e-Customs). Наприкінці квітня 2024 митні органи України, Молдови та Румунії підписали тристоронній Меморандум про взаєморозуміння в межах ініціативи eCustoms. Документ заклав основу для тристороннього пілотного проєкту, що дозволило протестувати транскордонний обмін митними даними в режимі реального часу через систему SEED+ [7]. Ця система дозволяє пришвидшити проходження вантажів через кордон, зменшити час очікування та підвищити ефективність митного контролю.

Тестування проєктів електронної митниці було зосереджено на двох основних сценаріях, які охоплювали більшу частину трафіку: узгоджений набір даних для завантажених вантажівок і порожніх комерційних транспортних засобів. Мета полягала в тому, щоб дозволити митникам зосередитися на вантажах із розбіжностями в даних, забезпечити швидшу реєстрацію та проходження через ППК неризикових вантажів, зберігаючи при цьому ретельні перевірки на аномалії, виявлені системою [8].

Успішний обмін даними продемонстрував потенціал правових, технічних та організаційних удосконалень для майбутнього широкого впровадження цього цифрового митного рішення. Тобто демонструє потенціал для подальшого розширення цифрового обміну даними, що сприятиме інтеграції України до європейського митного простору.

Кількість та пропускна спроможність пунктів пропуску на спільному кордоні, особливо тих, що призначені для вантажних перевезень, залишається недостатньою. Це призводить до виникнення черг, збільшення часу на перетин кордону та, як наслідок, зростання логістичних витрат для бізнесу. Хоча існують плани з розбудови інфраструктури, їх реалізація потребує часу та значних інвестицій. Працюючи над збільшенням пропускної спроможності між країнами, Україна та Румунія планують відкрити ще п'ять нових пунктів пропуску та поліпшити вже наявні [9].

Цифровізація митних процедур сприяє зниженню викидів парникових газів шляхом скорочення часу перебування транспортних засобів на кордоні та зменшення кількості паперових документів. Це відповідає цілям «зеленого переходу» економіки, спрямованого на екологічну стійкість та зменшення негативного впливу на довкілля. Україна та Румунія також працюють над впровадженням екологічних ініціатив у митній сфері. Зокрема, обидві країни зобов'язалися здійснювати оцінку впливу на довкілля (ОВД) у транскордонному контексті відповідно до Конвенції Еспо та Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [10].

Європейський Союз у співпраці з ЄЕК ООН допомагає обом країнам у подальшій підготовці проекту двосторонньої угоди щодо ОВД у транскордонному контексті та організації її остаточного доопрацювання. Користуючись такою допомогою, уряди країн мають змогу узгодити національні законодавчі вимоги і процедури для забезпечення дієвої ОВД у транскордонному контексті. Зазначена допомога є частиною програми EU4Environment, що була розпочата у 2019 році й фінансується Європейським Союзом [10]. Це сприяє врахуванню екологічних аспектів при реалізації інфраструктурних проєктів, пов'язаних з митницею.

Підводячи підсумок, важливість Румунії як митного партнера України складно переоцінити в умовах складності логістики під час війни та погіршення відносин з іншими сусідніми країнами. Цифровізація відіграє ключову роль у розвитку митного співробітництва між Україною та Румунією, особливо в контексті євроінтеграції України та гармонізації митних процесів з європейськими стандартами.

Список використаних джерел

1. Україна і Румунія створять спільні митні пункти для спрощення перевезень – Мінфін. Інтерфакс-Україна. [Електронний ресурс]. 2025. Режим доступу: <https://interfax.com.ua/news/economic/998211.html>.
2. ЄС та Румунія планують полегшити український експорт через Дунай. Європейська правда. [Електронний ресурс]. 2022. Режим доступу: <https://www.euointegration.com.ua/news/2022/04/4/7137205/>.
3. Констанца втрачає українське зерно: чому експорт цієї продукції через румунський порт зменшився вдвічі. UkrAgroConsult. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ukragroconsult.com/news/konstancza-vtrachaye-ukrayinsyke-zerno-chomu-eksport-cziyeyi-produkciyi-cherez-rumunskyj-port-zmenshyvsya-vidvichi/>.
4. ЄС надає Румунії 126 мільйонів євро на покращення логістики для українського експорту. LB.ua. [Електронний ресурс]. 2024. Режим доступу: https://lb.ua/economics/2024/01/12/593449_ies_nadaie_rumunii_126_milyoniv_ievro.html.
5. Чому Україні невідгідні нові правила торгівлі з ЄС та як довго вони будуть діяти. Європейська правда. [Електронний ресурс]. 2025. Режим доступу: <https://www.euointegration.com.ua/news/2025/05/26/7212417/>.
6. Road to the EU: the role of digitalisation in reforming the State Customs Service. Інститут аналізу та адвокації. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://iaa.org.ua/articles/road-to-the-eu-the-role-of-digitalisation-in-reforming-the-state-customs-service/>.
7. EU4Digital: Україна, Молдова та Румунія запускають пілотний проєкт щодо покращення обміну митними даними. Dniester. [Електронний ресурс]. 2024. Режим доступу: <https://dniester.eu/uk/2024/05/14/eu4digital-ukrayina-moldova-ta-rumuniya-zapuskayut-pilotnyj-proekt-shhodo-pokrashhennya-obminu-mytyny-danymy/>.
8. Successful EU4Digital Ukraine-Moldova-Romania eCustoms pilot promises improved trade. EU4Digital. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://eufordigital.eu/uk/successful-eu4digital-ukraine-moldova-romania-ecustoms-pilot-promises-improved-trade/>.
9. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Facebook-допис [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.facebook.com/Ministry.for.development/posts/1088269220007925?ref=embed_post.

Особливості транскордонного співробітництва регіонів

Румунії та України

Таблиця Б.1 – Прикордонні регіони України та держав ЄС

Прикордонний регіон	Сусідні прикордонні території	Кількість пунктів пропуску/ пунктів контролю
Українсько-румунський	4 області України (Закарпатська, Івано-Франківська, Чернівецька, Одеська) та 5 повітів (жудеців) Румунії (Сату- Маре, Марамуреш, Сучава, Ботошань, Тулча)	5 автомобільних, 3 річкових, 4 залізничних, 1 морський. 1 пункт контролю
Українсько-угорський	Закарпатська область України та 2 області (медье) Угорщини (Саболч-Сатмар-Берег, Боршод-Абауй-Земплен)	6 автомобільних пунктів пропуску, 2 залізничних 1 пункт контролю
Українсько-словацький	Закарпатська область України та Кишицький і Прешівський край Словаччини	2 автомобільних, 2 залізничних, 1 пішохідний пункт. 1 пункт контролю
Українсько-польський	Закарпатська, Волинська, Львівська області України та Люблінське і Підкарпатське воєводства Польщі	8 автомобільних, 6 залізничних, 3 пішохідних пунктів. 3 пункти контролю

Джерело: складено автором на основі [63].

Таблиця Б.2 – Єврорегіони за участю України

№ п/п	Назва єврорегіона	Рік заснування	Країни, які приймають участь
1	«Карпатський єврорегіон»	14.02.1993	України, Угорщина, Польща, Словаччина, Румунія
2	«Буг»	29.09.1995	Україна, Польща, Білорусь.
3	«Нижній Дунай»	14.08.1998	Україна, Румунія, Молдова.
4	«Верхній Прут»	22.09.2000	Україна, Румунія, Молдова.
5	«Чорноморський»	26.09.2008	Азербайджан, Албанія, Болгарія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Сербія, Румунія, Туреччина, Україна
6	«Дніпро»	29.04.2003	Україна, Білорусь, Росія
7	«Слобожанщина»	07.11.2003	Україна, Росія
8	«Ярославна»	24.04.2007	Україна, Росія
9	«Донбас»	29.10.2010	Україна, Росія
10	«Дністер»	02.02.2012	Україна, Молдова.

Джерело: складено автором на основі [65], [66].

Team Europe's support

Over €93.6 billion in support, including:



Рисунок Б.1 – Фінансова підтримка ЄС Україні поділена по категоріям [104].

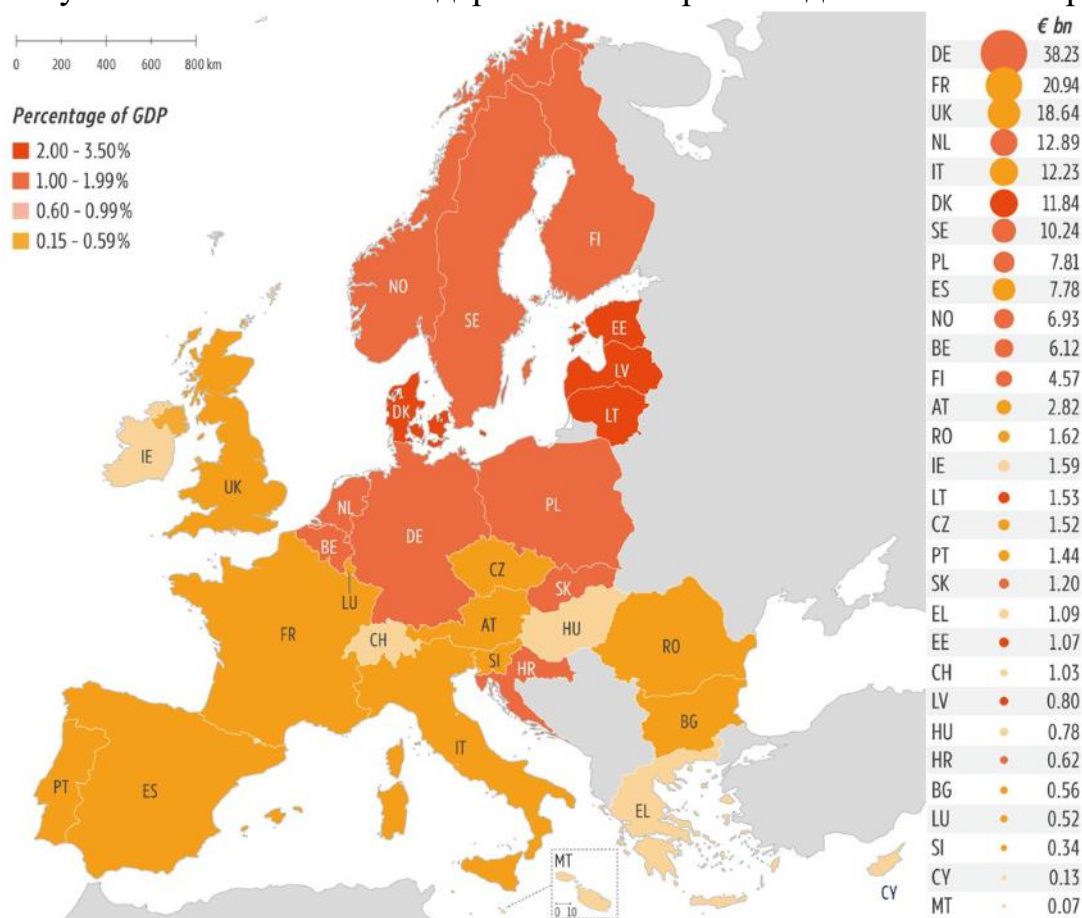


Рисунок Б.2 – Двосторонні внески та внески до бюджету ЄС для України від держав-членів ЄС та країн, що не входять до ЄС, 2022–2025 роки, у млрд євро та у відсотках від ВВП [105].

Динаміка зовнішньої торгівлі прикордонних областей

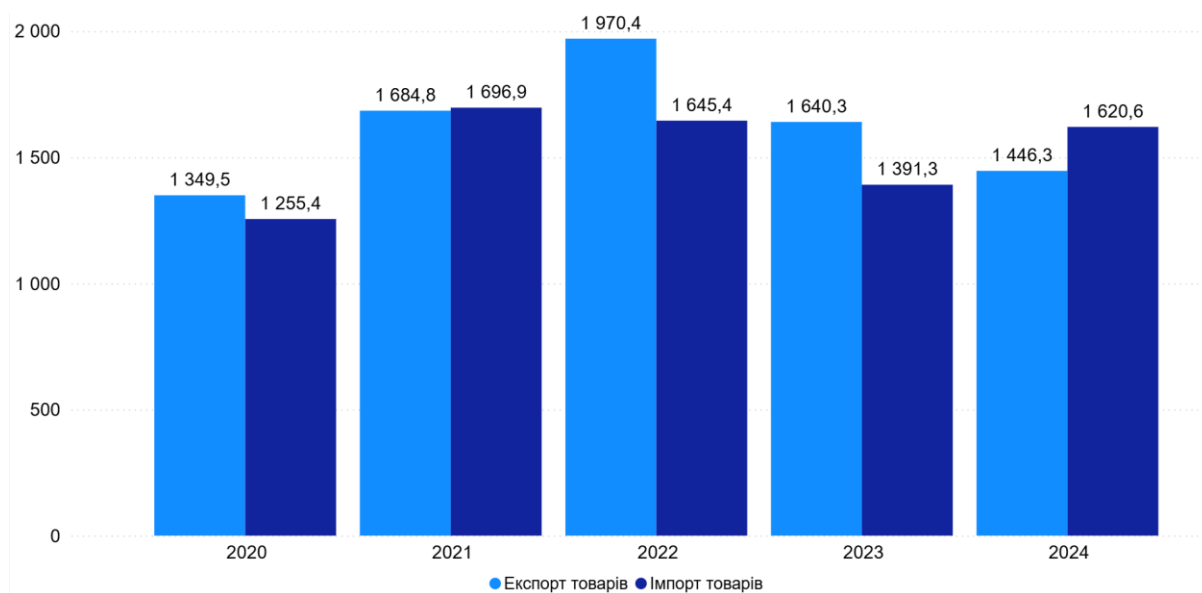


Рисунок В.1 – Динаміка зовнішньої торгівлі Закарпатської області 2015–2024, тис. дол. США [79]

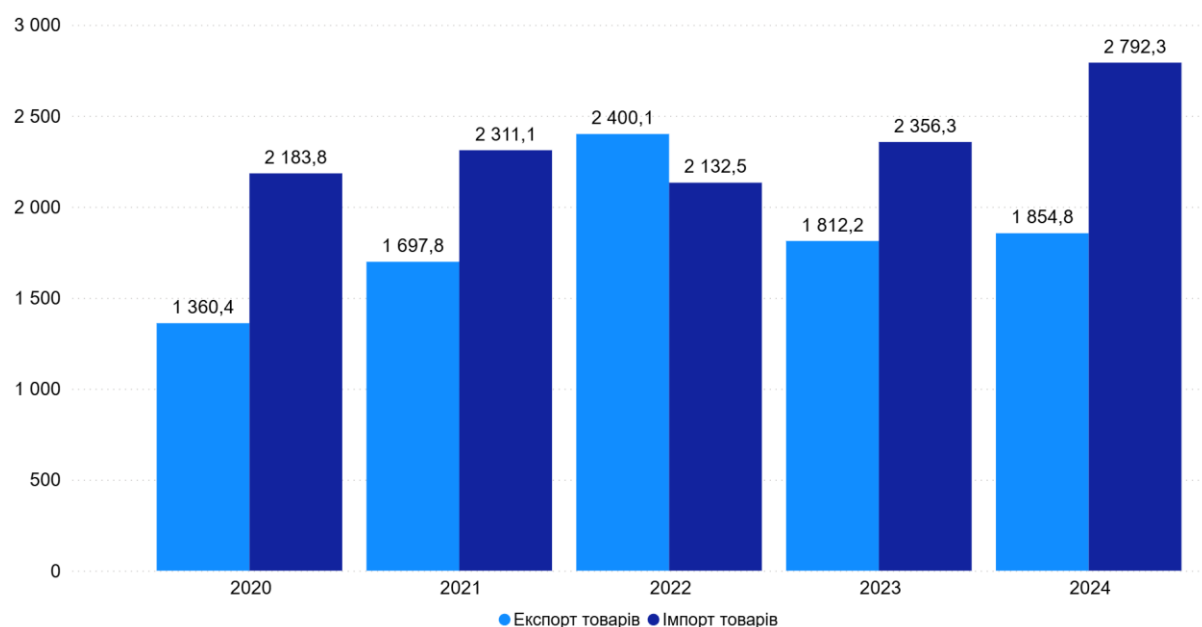
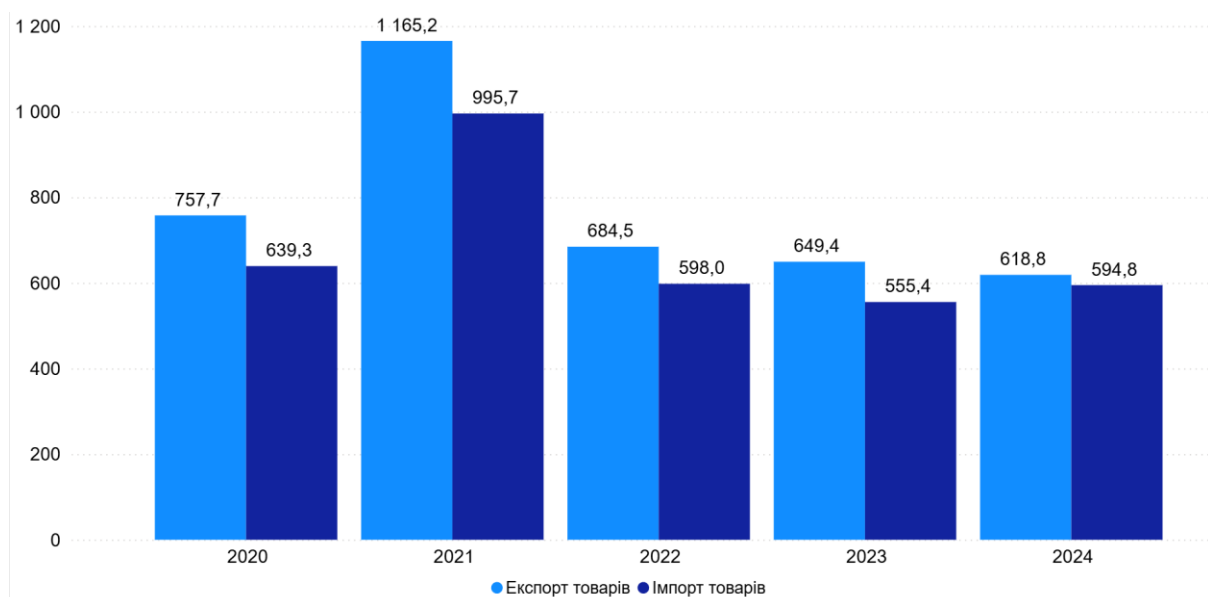


Рисунок В.2 – Динаміка зовнішньої торгівлі Одеської області 2015–2024, тис. дол. США [79]

Рисунок В.3 – Динаміка зовнішньої торгівлі Івано–Франківської області 2015–2024, тис. дол. США [79]



Румунсько-Українська митна інфраструктура

Рисунок Д.1 – Пункти перетину кордону з України та Молдови до Румунії [106].



Рисунок Д.2 – Порти і канали на р. Дунай, що використовуються для транзиту товарів з України до Румунії [107].



Короткий звіт подібності за результатами перевірки кваліфікаційної роботи

Дата звіту12/4/2025

Дата редагування---

☰

Документ прийнятий

Звіт подібності

Метадані

Назва організації

Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman KNEU

Заголовок

Транскордонне співробітництво України з Румунією в умовах європейської інтеграції

Автор

Науковий керівник / Експерт

Бардега О.С.проф. Ільницький Д.О.

підрозділ

кафедра міжнародної економіки

Обсяг знайдених подібностей

6.93%

6.93%

КП 1

25

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2

1.85%

1.85%

КП 2

23397

Кількість слів

1.66%

1.66%

КЦ

191401

Кількість символів

Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати наивмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		1
Інтервали		0
Мікропробіли		13
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		152

Джерела

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Колір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

10 найдовших фраз

Колір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
1	https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/73709/1/%D0%9E%D0%A1%D0%9E%D0%91%D0%9B%D0%98%D0%92%D0%9E%D0%A1%D0%A2%D0%86%20%D0%A4%D0%A3%D0%9D%D0%9A%D0%A6%D0%86%D0%9E%D0%9D%D0%A3%D0%92%D0%90%D0%9D%D0%9D%D0%AF%20%D0%9D%D0%9E%D0%92%D0%98%D0%A5.pdf	76 0.32 %
2	https://revolution.allbest.ru/political/01333839_0.html	42 0.18 %
3	YFCNU/2012/hist/hist_2012_106.pdf 10/28/2019 Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University(CNU) course papers (Deanery)	41 0.18 %

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВАДИМА ГЕТЬМАНА

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

**«ІННОВАЦІЙНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ВІДРОДЖЕННЯ УКРАЇНИ
У ПАРАДИГМІ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ»**

**ЗБІРНИК ДОПОВІДЕЙ
92-ї щорічної студентської наукової конференції**

(17 квітня – 17 травня 2025 р.)

Макроекономічні наслідки глобальних фінансових криз як точка відліку інноваційних економічних трансформацій в Україні

Яремко К. А.

Інноваційні підходи до логістики під впливом геополітичних ризиків 231

КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ

ПЛАТФОРМА

«ЗЕЛЕНИЙ РОЗВИТОК, ЯК ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА ПОВОЄННОГО ВІДРОДЖЕННЯ УКРАЇНИ»

233

Артеменко А.В.

Венчурні стратегії інноваційного лідерства БНП у парадигмі сталого розвитку 233

Бардега О.С.

Цифровізація у перспективах митного співробітництва України та Румунії 236

Богуславська К.О.

Вплив сучасних торговельних війн США на глобальний зелений перехід 239

Вольний А.С.

Криптовалюта та блокчейн як інструменти забезпечення прозорості економіки у повоєнному відродженні України 243

Гаврилов Д.С.

Інституційні, економічні та геополітичні чинники глобального лідерства провідних країн світу 245

Герасименко І.О.

Залучення іноземних інвестицій як чинник підтримки зеленого розвитку в Україні: інструменти та перспективи 247

Демедюк А.М.

Трансформація структури зовнішньої торгівлі України як передумова забезпечення конкурентоспроможності в контексті повоєнної відбудови 250

Ірклій А.О.

Карбоноефективність цифрового й традиційного банкінгу світова практика 252

Каменчук П.О.

Cashless Payments As A Driver Of Digital Green Economic Transformation 255

Kachynska O. Y.

Global Media Industry In Times Of Green And Digital Transformations: Role For Economic Recovery And Innovations 259

Кирилюк К.О.

Цифрові технології у просуванні екологічно орієнтованих продуктів українських компаній на міжнародні ринки 261

Клименко А.М.

Експорт органічної аграрної продукції України як чинник нарощування її міжнародної конкурентоспроможності 263

Коваленко А.В.

Роль комплаєнс-політик у процесі залучення іноземних інвестицій: європейський підхід для українського бізнесу 266

Компанець В.С.

Торговельні конфлікти у міжнародних економічних відносинах 269

Кордик І.В.

Зелений маркетинг у системі формування конкурентних стратегій міжнародного бізнесу 271

Коропенко І.Ю.

Грошові перекази трудових мігрантів у фінансуванні сталого розвитку 274

Костенко М.К.

Сучасні тренди розвитку європейської зеленої економіки 277

Кунах Анна

Трансформація банківської сфери України в умовах зеленого переходу 280

Куршин Д.О.

Інноваційні підходи до зеленого розвитку України в контексті інтеграції до міжнародних логістичних мереж 282

Лопоха С.В.

285

ЦИФРОВІЗАЦІЯ У ПЕРСПЕКТИВАХ МИТНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА РУМУНІЇ

В умовах євроінтеграційних прагнень України та зростаючої ролі міжнародної торгівлі для підтримки національної економіки в надскладних умовах бойових дій, модернізація та підвищення ефективності митних процедур набувають критичного значення для економіки. Одним із ключових інструментів досягнення цих цілей є цифровізація. У цьому контексті особливої ваги набуває митне співробітництво із сусідніми країнами Європейського Союзу, і зокрема з Румунією.

З початком повномасштабного вторгнення транспортування українського зерна й розвиток пропускної спроможності румунсько-українського кордону стали важливими сферами співпраці між двома країнами. Через Румунію проходить найбільший альтернативний трафік українського аграрного експорту [1]. Українські вантажі доправляються через морський порт Констанца, дунайські річкові порти Галац, Тулча, Браїла, транзитуються територією країни залізничним та автомобільним транспортом.

Блокада чорноморських портів та руйнування інфраструктури змусили Україну перенаправити товаропотік через західні митні пункти, зокрема на кордоні з Румунією. Це призвело до зростання навантаження на митні інфраструктури та необхідності їх швидкої цифровізації. Поглиблення взаємодії в цій сфері має на меті прискорення торгівлі, зменшення корупційних ризиків та гармонізацію українських стандартів з європейськими.

Румунія сприяє розвитку митної сфери, наприклад, навесні 2022 року скасувала всі вимоги щодо дозволів для українських перевізників для спрощення логістики [2], проводила переговори з Україною щодо диверсифікації маршрутів українського експорту Чорним морем до країн ЄС. Також має наміри збільшувати свої транзитні потужності з 2 до 4 млн т щомісяця. На сьогодні через Румунію транспортується майже 60% від загального обсягу експорту зерна з України [1].

Однак у питанні транспортування українського експорту є певні виклики. Транзит через Румунію в основному здійснюється через порт Констанца. У 2024 році обсяги транзиту українського зерна через Констанцу зменшилися вдвічі: за 3 квартали 2024 року перевалено 5,17 млн тонн проти 10,4 млн тонн у 2023 році. Найбільше падіння спостерігалось в III кварталі (липень–вересень 2024) через обміління Дунаю, що знизило вантажопотік до 930 тис. тонн (проти 2,16 млн тонн у I кварталі) [3]. Щоб подолати подібні виклики, Румунія надалі продовжує робити інвестиції в налагодження інфраструктури для подальшого транспортування української продукції. ЄС на початку 2024 року виділив Румунії 126 млн євро до кінця 2024 р. для інвестування в її порти через навантаження від зростання експорту з України [4].

Важливими чинниками подальшого розвитку співпраці є і політичні фактори. Президентські вибори в Румунії відбулися в травні 2025 року, представники новообраного президента висловлювали занепокоєння, щодо української аграрної продукції на ринку. Крім того, з 6 червня 2025 року закінчується дія автономних торговельних преференцій,

запроваджених ЄС для підтримки української економіки під час війни. Вперше їх запровадили у червні 2022 року, відтоді їх щороку продовжували. Утім, цьогоріч є реальна ймовірність, що торговельні пільги скасують – низка європейських країн, зокрема Польща, Угорщина та Словаччина, виступають проти продовження угоди, також побоюючись негативного впливу дешевших українських товарів на свої ринки [5]. Через ці події не виключається можливість майбутніх обмежень спільних транскордонних ініціатив.

В свою чергу, для подолання перешкод у транзиті товарів, Україна активно впроваджує цифрові рішення в митній сфері, зокрема систему «Центр», яка забезпечує швидке та безконтактне митне оформлення. Це включає електронне декларування (понад 99% декларацій подаються онлайн). Інтеграцію з європейськими системами, такими як NCTS, що спрощує транзитні операції з країнами ЄС, включаючи Румунію [6].

Митне співробітництво між країнами продовжується і окремими ініціативами. Україна та Румунія активно впроваджують спільні цифрові рішення для оптимізації митних процедур. Зокрема, у рамках програми EU4Digital реалізовано пілотні проекти електронної митниці (e-Customs). Наприкінці квітня 2024 митні органи України, Молдови та Румунії підписали тристоронній Меморандум про взаєморозуміння в межах ініціативи eCustoms. Документ заклав основу для тристороннього пілотного проекту, що дозволило протестувати транскордонний обмін митними даними в режимі реального часу через систему SEED+ [7]. Ця система дозволяє пришвидшити проходження вантажів через кордон, зменшити час очікування та підвищити ефективність митного контролю.

Тестування проєктів електронної митниці було зосереджено на двох основних сценаріях, які охоплювали більшу частину трафіку: узгоджений набір даних для завантажених вантажівок і порожніх комерційних транспортних засобів. Мета полягала в тому, щоб дозволити митникам зосередитися на вантажах із розбіжностями в даних, забезпечити швидшу реєстрацію та проходження через ППК неризикових вантажів, зберігаючи при цьому ретельні перевірки на аномалії, виявлені системою [8].

Успішний обмін даними продемонстрував потенціал правових, технічних та організаційних удосконалень для майбутнього широкого впровадження цього цифрового митного рішення. Тобто демонструє потенціал для подальшого розширення цифрового обміну даними, що сприятиме інтеграції України до європейського митного простору.

Кількість та пропускна спроможність пунктів пропуску на спільному кордоні, особливо тих, що призначені для вантажних перевезень, залишається недостатньою. Це призводить до виникнення черг, збільшення часу на перетин кордону та, як наслідок, зростання логістичних витрат для бізнесу. Хоча існують плани з розбудови інфраструктури, їх реалізація потребує часу та значних інвестицій. Працюючи над збільшенням пропускної спроможності між країнами, Україна та Румунія планують відкрити ще п'ять нових пунктів пропуску та поліпшити вже наявні [9].

Цифровізація митних процедур сприяє зниженню викидів парникових газів шляхом скорочення часу перебування транспортних засобів на кордоні та зменшення кількості паперових документів. Це відповідає цілям «зеленого переходу» економіки, спрямованого на екологічну стійкість та зменшення негативного впливу на довкілля. Україна та Румунія також працюють над впровадженням екологічних ініціатив у митній сфері. Зокрема, обидві країни зобов'язалися здійснювати оцінку впливу на довкілля (ОВД) у транскордонному контексті відповідно до Конвенції Еспо та Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [10].

Європейський Союз у співпраці з ЄЕК ООН допомагає обом країнам у подальшій підготовці проекту двосторонньої угоди щодо ОВД у транскордонному контексті та організації її остаточного доопрацювання. Користуючись такою допомогою, уряди країн мають змогу узгодити національні законодавчі вимоги і процедури для забезпечення дієвої ОВД у транскордонному контексті. Зазначена допомога є частиною програми EU4Environment, що була розпочата у 2019 році й фінансується Європейським Союзом [10]. Це сприяє врахуванню екологічних аспектів при реалізації інфраструктурних проєктів, пов'язаних з митницею.

Підводячи підсумок, важливість Румунії як митного партнера України складно переоцінити в умовах складності логістики під час війни та погіршення відносин з іншими сусідніми країнами. Цифровізація відіграє ключову роль у розвитку митного співробітництва між Україною та Румунією, особливо в контексті євроінтеграції України та гармонізації митних процесів з європейськими стандартами.

Список використаних джерел

1. Україна і Румунія створять спільні митні пункти для спрощення перевезень – Мінфін. Інтерфакс-Україна. [Електронний ресурс]. 2025. Режим доступу: <https://interfax.com.ua/news/economic/998211.html>.
2. ЄС та Румунія планують полегшити український експорт через Дунай. Європейська правда. [Електронний ресурс]. 2022. Режим доступу: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/04/4/7137205/>.
3. Констанца втрачає українське зерно: чому експорт цієї продукції через румунський порт зменшився вдвічі. UkrAgroConsult. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ukragroconsult.com/news/konstancza-vtrachaye-ukrayinsyke-zerno-chomu-eksport-cziyeyi-produkcziyi-cherez-rumunskyj-port-zmenshyvsya-vdvichi/>.
4. ЄС надає Румунії 126 мільйонів євро на покращення логістики для українського експорту. LB.ua. [Електронний ресурс]. 2024. Режим доступу: https://lb.ua/economics/2024/01/12/593449_ies_nadaie_rumunii_126_milyoniv_ievro.html.
5. Чому Україні не вигідні нові правила торгівлі з ЄС та як довго вони будуть діяти. Європейська правда. [Електронний ресурс]. 2025. Режим доступу: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2025/05/26/7212417/>.
6. Road to the EU: the role of digitalisation in reforming the State Customs Service. Інститут аналізу та адвокації. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://iaa.org.ua/articles/road-to-the-eu-the-role-of-digitalisation-in-reforming-the-state-customs-service/>.
7. EU4Digital: Україна, Молдова та Румунія запускають пілотний проєкт щодо покращення обміну митними даними. Dniester. [Електронний ресурс]. 2024. Режим доступу: <https://dniester.eu/uk/2024/05/14/eu4digital-ukrayina-moldova-ta-rumuniya-zapuskayut-pilotnyj-proekt-shhodo-pokrashheniya-obminu-mytyny-danyj/>.
8. Successful EU4Digital Ukraine-Moldova-Romania eCustoms pilot promises improved trade. EU4Digital. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://eufordigital.eu/uk/successful-eu4digital-ukraine-moldova-romania-ecustoms-pilot-promises-improved-trade/>.
9. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Facebook-допис [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.facebook.com/Ministry.for.development/posts/1088269220007925?ref=embed_post.