

en/publication/documents-reports/documentdetail/099081624122529330/p50228315fd8-d1050186341ea02e1c107bc

Stiglitz, J. E. (1997). Taxation, information and economic efficiency. In A. J. Auerbach & M. Feldstein (Eds.), *Handbook of Public Economics* (Vol. 3, pp. 341–389). Elsevier.

Taxing energy use 2018: Companion to the taxing energy use database. (2018). *OECD Publishing*. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2018/02/taxing-energy-use-2018_g1g89405/9789264289635-en.pdf

Tverezovska, O. I., & Samusevych, Ya. V. (2023). Ekologichni podatky yak instrument dlia rozvytku zelenoi ekonomiky ta stiiroi infrastruktury. *Aktualni problemy ekonomiky*, (1), 34–40. <https://doi.org/10.5281/zenodo.14603488>

Yaroshevych, N. B., & Yakymiv, A. I. (2022). Ekologichni podatky yak instrument realizatsii derzhavnoi ekolohichnoi polityky. *Ekonomika ta suspilstvo*, (36). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-36-45>

УДК 339.94(1-192.7):[330.322:338.47](477+478+498)
JEL Classification: F15; F21; O18; O19; R58
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-4-57-65>

МІЖНАРОДНЕ ІНВЕСТИЦІЙНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО В РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОРЕГІОНУ «НИЖНІЙ ДУНАЙ»

© 2025 ВДОВИЧЕНКО І. О.

УДК 339.94(1-192.7):[330.322:338.47](477+478+498)
JEL Classification: F15; F21; O18; O19; R58

Вдовиченко І. О. Міжнародне інвестиційне співробітництво в розвитку транспортної інфраструктури євро регіону «Нижній Дунай»

Метою статті є визначення сучасного стану, особливостей і перспектив міжнародного інвестиційного співробітництва в розвитку транспортної інфраструктури в межах окремого євро регіону, а саме – «Нижній Дунай», як особливої форми взаємодії між органами місцевого самоврядування суміжних держав по обидва боки спільного кордону. Євро регіон «Нижній Дунай», який охоплює прикордонні території України, Румунії та Республіки Молдова, розглядається як транзитний вузол між Європейським Союзом, Балканським півостровом і країнами Північного Причорномор'я. Обґрунтовано актуальність теми, зумовлену стратегічним розташуванням євро регіону, наявністю значного агропромислового та логістичного потенціалу, а також існуванням сучасних геополітичних і безпекових викликів. У статті проаналізовано поточний стан міжнародного інвестиційного співробітництва в межах досліджуваного євро регіону, представлено основні проекти, спрямовані на розвиток транспортної інфраструктури прикордонних регіонів України, Румунії та Республіки Молдова, які були реалізовані за підтримки міжнародних партнерів та фінансових інституцій. Визначено основні стримувальні фактори економічного розвитку, зокрема низький рівень розвитку інфраструктури та людського капіталу. Запропоновано низку можливих заходів щодо активізації спільних інфраструктурних ініціатив, які можуть реалізовуватись у межах Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону. До таких заходів віднесено необхідність проведення скоординованої державної політики щодо збільшення залученості місцевих громад у процес прийняття рішень та участі в пріоритетних напрямках Стратегії, насамперед тих, що стосуються покращення доступності та якості транспортних шляхів та відповідної допоміжної інфраструктури. Обґрунтовано, що поглиблення міжнародного інвестиційного співробітництва сприятиме підвищенню конкурентоспроможності євро регіону «Нижній Дунай». Зроблено висновок, що розширення міжмуніципального співробітництва в межах євро регіону «Нижній Дунай» та активна участь у макрорегіональних ініціативах, зокрема в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, відкривають нові можливості для залучення зовнішніх фінансових і технічних ресурсів, що, своєю чергою, сприятиме підвищенню якості життя населення прикордонних територій і забезпеченню їх сталого розвитку.

Ключові слова: міжнародне інвестиційне співробітництво, європейська інтеграція, регіональна інтеграція, євро регіон, Стратегія ЄС для Дунайського регіону, транскордонне співробітництво, транспортна інфраструктура.

Табл.: 1. Бібл.: 20.

Вдовиченко Іван Олександрович – аспірант кафедри міжнародних економічних відносин та логістики, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

E-mail: ivan.vdovychenko@karazin.ua

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3879-9713>

Vdovychenko I. O. International Investment Cooperation in the Development of Transport Infrastructure in the Lower Danube Euroregion

The aim of the article is to determine the current state, features, and prospects of international investment cooperation in the development of transport infrastructure within a specific Euroregion, namely «Lower Danube», as a special form of interaction between local self-government bodies of neighboring countries on both sides of the common border. The Lower Danube Euroregion, which encompasses the border areas of Ukraine, Romania, and the Republic of Moldova, is regarded as a transit hub between the European Union, the Balkan Peninsula, and the countries of the Northern Black Sea region. The relevance of the topic is attributed to the strategic location of the Euroregion, the presence of significant agro-industrial and logistical potential, as well as the existence of modern geopolitical and security challenges. The article analyzes the current state of international investment cooperation within the studied Euroregion, presenting key projects aimed at developing the transport infrastructure of the border regions of Ukraine, Romania, and the Republic of Moldova, which have been implemented with the support of international partners and financial institutions. The main restraining factors to economic development are identified, particularly the low level of infrastructure and human capital development. A number of possible measures are proposed to activate joint infrastructure initiatives that can be implemented within the framework of the European Union's Strategy for the Danube Region. Such measures include the need for coordinated government policy to increase local community involvement in the decision-making process and participation in the priority areas of the Strategy, primarily those related to improving the accessibility and quality of transport routes and the corresponding auxiliary infrastructure. It is substantiated that deepening international investment cooperation will contribute to enhancing the competitiveness of the Lower Danube Euroregion. It is concluded that expanding intermunicipal cooperation within the Lower Danube Euroregion and active participation in macro-regional initiatives, particularly in the implementation of the EU Strategy for the Danube Region, open up new opportunities for attracting external financial and technical resources which, in turn, will contribute to improving the quality of life for the population of border areas and ensuring their sustainable development.

Keywords: international investment cooperation, European integration, regional integration, Euroregion, EU Strategy for the Danube Region, cross-border cooperation, transport infrastructure.

Tabl.: 1. Bibl.: 20.

Vdovychenko Ivan O. – Postgraduate Student of the Department of International Economic Relations and Logistics, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

E-mail: ivan.vdovychenko@karazin.ua

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3879-9713>

Починаючи з 60-х років ХХ століття, євро-регіони зарекомендували себе як ефективна форма транскордонного співробітництва, що охоплює, зокрема, інвестиційну складову. В умовах євроінтеграційних прагнень України залучення інвестицій виступає одним із ключових механізмів реалізації положень Угоди про асоціацію з Європейським Союзом і забезпечення соціально-економічного розвитку регіонів. У цьому контексті важливого значення набуває співпраця з країнами південно-західного напрямку, зокрема з Румунією та Республікою Молдова – державами, які останнім часом відіграють дедалі вагомішу роль як економічні та політичні партнери України у площині регіонального інвестиційного співробітництва.

Враховуючи трансформації сучасної геополітичної парадигми та прагнення України розвивати торговельно-економічну діяльність відповідно до вимог найбільш перспективного зовнішнього ринку – ринку Європейського Союзу – важливого значення набуває залучення іноземних інвестицій, зокрема на регіональному рівні. В умовах посилення глобальних і регіональних інтеграційних процесів сталим інструментом економічного зростання прикордонних територій виступає розвиток транспортної інфраструктури за участі міжнародних партнерів та фінансових інституцій. Інституціоналізація інтеграційних процесів у Європі зумовлює

зростання уваги до розвитку прикордонних регіонів як одного з ключових напрямів регіональної політики Європейського Союзу. У цьому контексті міжнародне інвестиційне співробітництво в межах єврорегіонів, як правило, характеризується підвищеним рівнем активності та має відчутний позитивний вплив на соціально-економічний розвиток місцевих громад [1, с. 21].

Таким чином, особливої актуальності набуває дослідження особливостей ефективного використання потенціалу інвестиційного співробітництва прикордонних регіонів України, Республіки Молдова та Румунії в межах єврорегіону «Нижній Дунай» у сфері розвитку транспортної інфраструктури. Особливу увагу при цьому слід приділити ролі міжнародних організацій, фондів та інституцій, зокрема структур Європейського Союзу, міжнародних фінансових установ та інвестиційних фондів, які здійснюють підтримку та фінансування відповідних проектів у прикордонних територіях. Такий підхід дозволяє розглядати зазначене співробітництво як вагомий чинник формування умов для сталого розвитку окремих регіонів, зокрема Одеської області, що вирізняється сприятливим геостратегічним положенням.

Іноземні інвестиції служать індикатором залучення національних економік до глобального економічного простору. Таким чином, інвести-

ційна підтримка прикордонних регіонів України, Молдови та Румунії в контексті транскордонного співробітництва не може бути позбавлена впливу процесів трансформації міжнародних економічних відносин, які відбуваються під впливом сучасних глобальних викликів.

Вагомий внесок у висвітлення стану міжнародного співробітництва та інвестиційного клімату в межах адміністративних одиниць, що складають єврорегіон «Нижній Дунай», зробили українські науковці В. Кабанова та І. Уханова, О. Корнелюк та В. Матюшок, С. Капталан, дослідження яких охоплюють етапи створення та функціонування єврорегіонів, а також висвітлюють проблеми та завдання, що постають у процесі його розвитку. В. Химинець, А. Головка та О. Мірус у своїх дослідженнях розглядають питання впровадження і нових форм співпраці – євроокола, як об'єднання, що може бути створеним на основі двосторонніх або багатосторонніх угод про транскордонне співробітництво та охоплює населені пункти (міста, селища) або міські агломерації, розташовані на прикордонних територіях двох чи більше держав [2, с. 18]. У дослідженнях румунських (Р. Седжата) та молдавських (Д. Шеремет, С. Корнеа) науковців розглядаються здебільшого питання транскордонного співробітництва, загальної інвестиційної політики, яка стосується прикордонних регіонів Молдови та Румунії, але в рамках поточного геополітичного контексту та відновлення історичних ланцюжків економічної кооперації між Румунією і Молдовою – як основи євроінтеграційних устремлінь останньої [3, р. 58–60].

Варто зауважити, що систематизовані в зазначених дослідженнях дані та аналітичні висновки потребують актуалізації відповідно до нових геополітичних викликів та трансформаційних процесів, що відбуваються в регіоні. Зокрема, сучасний стан міжнародної інвестиційної співпраці в єврорегіоні «Нижній Дунай» вимагає оновленого комплексного аналізу з урахуванням змін у безпековому середовищі, економічних пріоритетах і прискоренні євроінтеграційних процесів України та Республіки Молдова в умовах новітніх регіональних викликів.

Метою статті є визначення сучасного стану, особливостей і перспектив міжнародного інвестиційного співробітництва в розвитку транспортної інфраструктури єврорегіону «Нижній Дунай» з урахуванням сучасних інтеграційних процесів та геоekonomічних викликів.

Території, що межують з великими водними резервуарами – морями, протоками, великими озерами та річками, традиційно вирізняються

привабливістю для інвестиційного та ефективного транскордонного співробітництва [4, р. 375]. Природно-ресурсні переваги таких регіонів, зокрема вигідне географічне положення та наявність глибоководних судноплавних річкових русел, формують значний економічний потенціал. Водночас у країнах з економікою перехідного типу ключовими бар'єрами для реалізації цього потенціалу залишаються внутрішні структурні проблеми, зокрема недостатнє фінансування, що ускладнює підтримку індустріального, інфраструктурного, соціального та демографічного розвитку.

Одним із ефективних механізмів подолання зазначених обмежень є міжнародне інвестиційне співробітництво, здатне забезпечити відповідне фінансове підґрунтя для сталого регіонального розвитку. Відповідними характеристиками наділений регіон, що має безпосередній доступ до ключової транспортно-логістичної артерії Європи – річки Дунай. Проте, незважаючи на цей стратегічний ресурс, сучасний соціально-економічний стан регіону залишається недостатньо розвиненим, що зумовлено недосконалістю державної політики, зношеністю транспортної інфраструктури та обмеженим людським потенціалом.

З огляду на наявні проблеми загальнорегіонального характеру, але водночас визнаючи вагомий економічний і геостратегічний потенціал прикордонних територій, 14 січня 1998 року в результаті зустрічі в м. Галац (Румунія) керівників прикордонних регіонів України, Румунії та Республіки Молдова, була підписана Угода про заснування єврорегіону «Нижній Дунай».

Станом на зараз єврорегіон складається з таких адміністративно-територіальних одиниць: Одеська область (Україна), повіти Галац, Тулча, Бреїла (Румунія), райони Кагул і Кантемір (Республіка Молдова). Також у межах новоствореного єврорегіону було започатковано три вільні економічні зони вздовж річки Дунай – «Галац», «Джурджулешть» та «Рені» в рамках наявності трьох одиниць морських торгових портів [5, р. 140].

Наразі єврорегіон функціонує як платформа транскордонної співпраці, орієнтованість на позитивний досвід країн Західної Європи, які посилили торговельні відносини між державами-членами з кінця 1950-х років [6, с. 18–19]. Втім, цей досвід у Центральній і Східній Європі, і особливо в регіональному трикутнику Румунія – Молдова – Україна, почав свій поступовий розвиток лише наприкінці 1990-х – початку 2000-х років. Упродовж усього періоду функціонування єврорегіону його діяльність ґрунтується на фундамен-

тальних принципах транскордонної співпраці: здійснюється систематичний обмін інформацією між адміністративними одиницями трьох держав, передусім на рівні місцевих громад; реалізуються заходи, спрямовані на мінімізацію бар'єрної функції кордонів для забезпечення вільного переміщення населення; відбувається гармонізація та координація програм регіонального розвитку [7, р. 46]. У питаннях двосторонніх відносин між країнами, наприклад між Україною та Румунією, основний акцент співпраці на транскордонному рівні робиться на виконанні таких цільових програм, як програма «Румунія – Україна» на період 2021–2027 рр. Програма окреслена пріоритетними цілями, які охоплюють різні сфери, починаючи від вирішення питань доступності води та забруднення, закінчуючи питаннями міжкультурної співпраці та цифровізації [8, с. 32]. Водночас частину запланованих ініціатив не вдалося реалізувати на практиці через обмежену бюджетну та інституційну спроможність на місцевому рівні, що зумовило зведення окремих напрямів співпраці переважно до обговорення потенційних (гіпотетичних) можливостей у перспективі. На цьому наголошує і українська Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2021–2027 роки, яка констатує, що у зв'язку з недостатнім обсягом фінансування зазначених заходів та проектів з державного бюджету залишилися не розв'язаними проблеми розвитку прикордонної транспортної інфраструктури, низької інституційної спроможності суб'єктів та учасників транскордонного співробітництва [9].

Залишається актуальною проблема скорочення державних коштів, спрямованих на розвиток і модернізацію української портової інфраструктури Придунав'я, з паралельним акцентуванням на залученні приватного та іноземного капіталу, який характеризується недостатньою інтенсивністю для ремонту автошляхів та зниження ступеня зношеності залізничного та річкового транспортного комплексу [10, с. 86]. Так, інвестиційна підтримка проекту «Реконструкція об'єктів будівництва «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти», а також тривале будівництво поромних комплексів Ізмаїл – Тулча (Румунія) і Орлівка (Ренійський район Одеської області) – Ісакча (Румунія) відбувалася за рахунок сторонніх інвесторів, зокрема приватного бізнесу.

У Республіці Молдова спостерігається подібна ситуація – до нещодавнього часу дрібні ремонтні роботи дорожньої інфраструктури здійснювалися переважно за рахунок коштів приватного бізнесу в рамках механізмів державно-приватного парт-

нерства. Водночас, пріоритет у фінансуванні надавався не транспортній, а соціальній інфраструктурі, зокрема ремонту об'єктів соціального призначення.

Не кращою ситуація була і в Румунії – до прийняття Румунії до складу ЄС, в повітах Галац, Бреїла та Тулча не існувало цілісних програм інфраструктурного розвитку, здебільшого використовувався потенціал, який був побудований у соціалістичний період [11, р. 3–4].

Водночас реконструкція застарілої транспортної інфраструктури європейського регіону потребує настільки значних інвестиційних ресурсів, що цей напрям не розглядається як пріоритетний для фінансування в межах програм Європейського Союзу, зокрема таких як Interreg [12, р. 15]. Тому основними донорами поточних інфраструктурних проектів виступають такі міжнародні фінансові інститути, як Міжнародний банк реконструкції та розвитку, Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк. У *табл. 1* наведено основні проекти, які були реалізовані за підтримки цих інституцій у трьох країнах.

Незважаючи на поточні прогалини та ризики, серед донорів, наведених у *табл. 1*, є розуміння того, що транспортна система європейського «Нижній Дунай» має потенціал і спроможність забезпечити пропуск великого обсягу транзитних перевезень. Більше того, починаючи з 2022 року, у зв'язку зі змінюю геоекономічних і геополітичних реалій, питання залучення міжнародних інвестицій у регіон стало дедалі привабливішим з точки зору використання прикордонних регіонів як відносно безпечного логістичного маршруту для експорту ресурсів та товарів з території України на європейський ринок. Крім того, це також відповідає політиці сусідства ЄС, яка має на меті вирішення таких завдань, як сприяння економічному та соціальному розвитку прикордонних регіонів, охорона навколишнього середовища, боротьба з організованою злочинністю, розвиток прикордонної інфраструктури та особистих контактів населення. У зв'язку з цим, зберігається необхідність і подальшого розширення Плану дій для «Шляхів солідарності ЄС-Україна», спрямованого на сприяння експорту сільськогосподарської продукції з України, а також активізації двосторонньої торгівлі з Європейським Союзом. Актуальним залишається розширення спектра послуг з інженерного проектування допоміжної інфраструктури для портів і автомобільних шляхів, що може бути забезпечено за рахунок залучення інвестицій в органи місцевого самоврядування, у тому числі через механізми державно-приватного партнерства.

Міжнародні інвестиції від міжнародних фінансових організацій, залучені в сектор транспортної інфраструктури по євро регіону «Нижній Дунай»

Дата	Назва проєкту	Статус
1	2	3
<i>Румунія</i>		
2014	Роботи з модернізації інфраструктури міського транспорту в Галаці: відновлення ключових вулиць і водної інфраструктури, закупівля нових тролейбусів. Донор: ЄБРР – 22,6 млн євро, а також грантова допомога в розмірі 900 000 євро	Виконано
2019	– Будівництво мультимодальної платформи з пропускнуою спроможністю 150 000 двадцятифутових еквівалентів на рік у районі під назвою Порт Базинул Ноу; – модернізація причалу та будівництво інфраструктури для сучасного інтермодального терміналу в м. Галац	Виконано
2020	Модернізація морського порту Суліна задля збільшення обсягу перевалки вантажів та товарів за рахунок фінансування ЄС через Інтегрований територіальний інвестиційний механізм дельти Дунаю в рамках Оперативної програми великої інфраструктури. Бюджет – 17,5 млн євро	Тривають роботи в рамках додаткових угод
2022	Модернізація інфраструктури порту в м. Галац: розширення існуючої площі на 30 051 кв. м, створення мультимодальної платформи площею 115 480 кв. м, модернізація вертикальної платформи довжиною 868 метрів, будівництво зони доступу до терміналу площею 33 682 кв. м задля оптимізації потоку товарів та поліпшення зв'язку порту Галац з центральною мережею каналу Рейн-Майн-Дунай. Донор: державний бюджет Румунії за рахунок європейських фондів, що не підлягають відшкодуванню	Тривають роботи
2023	Роботи з поліпшення транспортних сполучень між Молдовою та Румунією вздовж трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T): модернізація транспортної інфраструктури на пунктах пропуску на кордоні Унгень, Албіца – Леушень та Рені – Джурджулешти – Галац; зміцнення «Шляхів солідарності» між ЄС та Україною. Донор: Європейська комісія в рамках Механізму об'єднання Європи для транспорту на суму майже 45 млн євро	Тривають роботи
<i>Республіка Молдова</i>		
2017	Роботи з оновлення системи маркування фарватеру шляхом встановлення навігаційних знаків на вході в порт Джурджулешти	Виконано
2018	Розробка техніко-економічне обґрунтування необхідності оснащення порту Джурджулешти буксиром, земснарядом і установками для прийому суднових відходів	Виконано
2020	Проведення ремонту 83 км дороги R34 від м. Хинчешть, через м. Леова та м. Кагул, до м. Джурджулешти. Донор: Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), загальна вартість робіт – 56,4 млн євро	Виконано
2025	Ведення дорожніх робіт у рамках проєкту «Організація транспортних потоків з метою підвищення пропускнуої спроможності інфраструктури, безпеки та ефективності послуг з перетину кордону на спільній дорозі Румунія – Молдова – Україна на ПП Галац/Джурджулешти/Рені» за підтримки Фонду Connecting Europe (CEF)	Тривають роботи
<i>Україна</i>		
2019	Дунайські порти Ізмаїл і Рені були включені в систему TEN-T, проведення організаційних робіт	Виконано

1	2	3
2019	Участь у проєкті DIONYSUS («Integrating the Danube waterway into smart and sustainable multi-modal & intermodal transport chains of cargo and passengers»), бюджет – 200 тис. євро. Компоненти: «Транспортні коридори і ВВП» (Transport Corridors and IWT markets), «Комплексний розвиток портів» (Integrated Port Development), «Пілотні проєкти» (Pilot Cases) – розробка перспективних пропозицій щодо розвитку портів і портових терміналів у дунайських портах, днопоглиблення, створення покращених навігаційних умов, розробка планів збільшення потужностей	Тривають роботи
2020	Виконання капітального та планового ремонту 2-х земснарядів філії «Дельта-лоцман» Асоціації морських портів України для підтримки відповідних розмірів фарватеру на українському секторі Дунаю та забезпечення безпечного входу суден у дунайські порти в рамках підтримки з фондів ЄС і приватних надходжень	Виконано
2023	Роботи з облаштування прикордонної інфраструктури в рамках проєкту FAIRway Danube II (04/2023-12/2027)	Тривають роботи
2024	Виконання грантового проєкту на технічну допомогу Європейського Союзу «RO-MD-UA Організація транспортних потоків з метою підвищення пропускної спроможності інфраструктури, безпеки та ефективності послуг з перетину кордону на спільній RO-MD-UA автодорозі BCP Calati/Giurgiulesti/Reni» (в рамках Плану дій для «Шляхів солідарності ЄС-Україна») облаштування майданчика для стоянки автомобілів і відпочинку керманичів на трасі М-15 Одеса-Рені	Початок робіт

Джерело: складено автором на основі даних [13–20].

Втім, основним проблемним питанням у євро-регіонах залишається необхідність поєднання стратегічної політики прикордонних держав з інтересами та особливостями прикордонних регіонів. Ураховуючи те, що укладення міжнародних договорів є компетенцією центральної влади, а місцеві органи влади беруть участь в організації прикордонного співробітництва, виникає необхідність перерозподілу повноважень між центром і регіоном. Також існують нерозв'язані проблеми з додатковим облаштуванням пунктів прикордонного та митного контролю, питання неврегульованості розмірів портових зборів, враховуючи поточні тенденції зростання обсягу міжнародних вантажних перевезень.

Залишається актуальним пошук нових форматів співпраці в залучення додаткових інвестицій, особливо з боку ЄС. Додатковим майданчиком для цих можливостей може стати більш системна залученість країн євро регіону в реалізацію Стратегії ЄС для Дунайського регіону, яка виступає платформою для обговорення спільних викликів, пошуку рішень у різних сферах співпраці та налагодження каналів комунікації щодо залучення зовнішнього фінансування для місцевих громад як у країнах – членах ЄС, так і в країнах-кандидатах, зокрема в Україні та Республіці Молдова. В контексті подальшого розвитку транспортної інфраструктури Пріоритетні напрямки 1а та 1б Стратегії зосе-

реджуються на покращенні доступності та якості транспортних шляхів, зокрема внутрішніх водних (1а) та залізнично-автомобільно-повітряних (1б), імплементація яких сприяє модернізації інфраструктури дунайських портів, що дозволяє збільшити пропускну спроможність та ефективність перевезень і подальшим виходом на європейські та світові ринки збуту.

Водночас реалізація стратегічних пріоритетів розвитку євро регіонів потребує не лише європейського фінансування, а й консолідованих інвестицій з боку національних урядів і місцевих органів влади. В рамках стратегування діяльності слід приділити увагу розробці регіональних дорожніх карт участі євро регіону в цій Стратегії, а також покращити взаємодію між представниками органів місцевого самоврядування регіонів країн-учасниць євро регіону.

ВИСНОВКИ

Стан міжнародної інвестиційної співпраці в рамках євро регіону «Нижній Дунай» протягом останніх 25 років можна охарактеризувати як такий, що має коливальний характер з поступовою тенденцією на збільшення ефективності співпраці. Динаміка обсягів міжнародних інвестицій значною мірою визначалася суспільно-політичною ситуацією, зокрема рівнем політичної стабільності.

Надалі, в рамках розширення євроінтеграційних процесів в Україні, Румунії та Молдові, питання залучення іноземних інвестицій було актуалізовано. Це пов'язано насамперед з інтенсифікацією транскордонного співробітництва та збільшенням обсягів товарообігу, руху капіталу й міжособистісних контактів, що об'єктивно потребує модернізації транспортно-логістичної інфраструктури.

У євро регіоні «Нижній Дунай» уже реалізовано та продовжується реалізація масштабних інфраструктурних проєктів за підтримки фондів ЄС, що свідчить про поступове формування ефективної транзитної системи, здатної забезпечити великі обсяги перевезень. Втім виклики, що традиційно супроводжували країн-учасниць євро регіону в довоєнний період, значно ускладнилися під впливом нових безпекових загроз з 2022 року. Ці нові обставини суттєво трансформують пріоритети державної політики та, ймовірно, ще тривалий час впливатимуть на соціально-економічну динаміку країн євро регіону, які також відчують ці чинники у своїх прикордонних регіонах. З іншого боку, ці явища дали додаткових імпульсів інвестиційній співпраці з боку ЄС, на основі чого прикордонні регіони, насамперед України та Молдови, стали стратегічно важливими як безпечні логістичні маршрути для експорту українських товарів на європейські ринки.

Незважаючи на окремі успіхи, ефективність прикордонного співробітництва стримується соціально-економічними викликами місцевих громад і централізацією прийняття рішень на рівні держав. Аналіз представлених у дослідженні прикладів зовнішнього фінансування інфраструктурних проєктів дає підстави стверджувати, що місцеві органи влади прикордонних регіонів Румунії, Республіки Молдова та України наразі не в повній мірі використовують потенціал транскордонного співробітництва в межах євро регіонів. Відповідно, посилення інституційної спроможності місцевих громад може стати важливою передумовою для активнішої їх участі у транскордонних проєктах, особливо у сфері розвитку допоміжної інфраструктури. Подальше розширення міжмуніципальної співпраці в межах євро регіону та участь у макрорегіональних ініціативах, зокрема у пріоритетних напрямках Стратегії ЄС для Дунайського регіону, що стосуються покращення доступності та якості транспортних шляхів, створюють додаткові можливості для залучення зовнішніх ресурсів, що сприятиме підвищенню якості життя населення прикордонних територій та сталому місцевому розвитку. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Корнелюк О. А., Матюшок В. В. Транскордонне співробітництво регіонів України в контексті розвитку міжнародної економічної інтеграції. *Підприємництво та інновації*. 2021. Вип. 20. С. 18–24. DOI: <https://doi.org/10.37320/2415-3583/20.2>
2. Химинець В. В., Головка А. А., Міпус О. І. Транскордонне співробітництво як інструмент місцевого та регіонального розвитку : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2021. 47 с. DOI: 10.53679/NISS-analytrep.2021.13
3. Cornea S. Repere istorice ale colaborării transfrontaliere la gurile Dunării: județul Cahul în componența ținutului „Dunărea de Jos” (1938–1940). *Buletinul Științific al Universității de Stat “Bogdan Petriceicu Hasdeu” din Cahul: Științe Sociale*. 2022. No. 1. P. 52–65. DOI: 10.5281/zenodo.7197719
4. Cassidy-Neumiller M., Nagabhatla N., Islam M. R., Debray A. Cross-border water management. In *Handbook of Regional Cooperation and Integration*. 2024. P. 372–396. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781800373747.00025>
5. Mic D. A. Regional cooperation with the countries in the area and Romania's participation in international organizations. *Revista de Științe Politice. Revue des Sciences Politiques*. 2023. Vol. 77. P. 138–143.
6. Павліха Н. В., Корнелюк О. А. Активізація транскордонного співробітництва міських поселень : монографія. Луцьк : Вежа-Друк, 2019. 212 с.
7. Șeremet D. Contextul evoluției cooperării transfrontaliere în Republica Moldova. *Buletinul Științific al Universității de Stat “Bogdan Petriceicu Hasdeu” din Cahul: Științe Sociale*. 2023. Vol. 17. Iss. 1. P. 38–48. DOI: 10.5281/zenodo.8215728
8. Капалан С. Транскордонне співробітництво Одеської області в рамках Євро регіону «Нижній Дунай». *Матеріали міжнародного науково-практичного семінару «Транскордонна співпраця – випробування кризами: пошуки більшої ефективності та результативності»* (м. Чернівці, 26–27 січня 2022 р.). Чернівці, 2022. С. 30–34.
9. Постанова Кабінету міністрів України «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2021–2027 роки» від 14 квітня 2021 р. № 408. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/408-2021-n#Text>
10. Кабанова В., Уханова І. Особливості розвитку зовнішньоекономічних зв'язків у євро регіонах України (на прикладі євро регіону Нижній Дунай). *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2019. № 2. С. 81–99. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/15060/1/81-99.pdf>
11. Săgeată R. Dezvoltare regională și cooperare transfrontalieră în bazinul inferior al Dunării. *Studiu de caz: zona de convergență hidrografică Dunăre-Siret-Prut*. 2014. URL: surl.li/doqwxj
12. Interreg VI-A NEXT Romania-Ukraine Programme 2021–2029. 66 p. URL: <https://ro-ua.net/images/>

- Interreg_VI-A_NEXT_Romania_Ukraine_trimis_CE.docx.pdf
13. Rosca O. Romania's Galati to upgrade urban transport with EBRD loan. *EBRD*. 2014. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2014/romania-galati-to-upgrade-urban-transport-with-ebrd-loan.html>
 14. EC approves 27.4 mln euro Romanian investment aid to Galati port. *SeeNews*. 2019. URL: <https://seenews.com/news/ec-approves-27-4-mln-euro-romanian-investment-aid-to-galati-port-1151467>
 15. Romania secures 17.5 mln euro EU financing for Sulina port upgrade. *SeeNews*. 2020. URL: <https://seenews.com/news/romania-secures-17-5-mln-euro-eu-financing-for-sulina-port-upgrade-1177380>
 16. Romanian government approves 6.1 bln lei (1.2 bln euro) investments in Constanta, Galati ports. *SeeNews*. 2022. URL: <https://seenews.com/news/romanian-govt-approves-6-1-bln-lei-1-2-bln-euro-investments-in-constant-galati-ports-1219439>
 17. Conclusions on effective waterway infrastructure rehabilitation and maintenance on the Danube and its navigable tributaries. Document Ref. Ares (2024)2652818 – 11/04/2024. URL: https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2024/05/2024-04-04_Conclusions_on_Effective_waterway_infrastructure_Final_Signed.pdf
 18. Moldova to receive grant from European Commission for rehabilitation of access road PTF Galati – Giurgiulești – Reni. *Moldpres*. 17 July, 2024. URL: <https://www.moldpres.md/eng/economy/moldova-to-receive-grant-from-european-commission-for-rehabilitation-of-access-road-ptf-galati-giurgiulesti-reni>
 19. Власова В. П., Тарновська І. П. Розвиток дунайських морських портів у контексті євроінтеграції Причорноморського регіону. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 53. С. 62–68. DOI: <https://doi.org/10.32843/bse.53-9>
 20. Transshipment volumes of Giurgiulesti international free port continued to increase in 2023. *GIFP*. 2024. URL: <https://gifp.md/en/news/transshipment-volumes-of-giurgiulesti-international-free-port-continued-to-increase-in-2023/?utm>
- the «Lower Danube» region (1938–1940)]. *Buletinul Științific al Universității de Stat “Bogdan Petriceicu Hasdeu” din Cahul: Științe Sociale*, (1), 52–65. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7197719>
- Interreg VI-A NEXT Romania-Ukraine Programme 2021–2029. (n.d.). https://ro-ua.net/images/Interreg_VI-A_NEXT_Romania_Ukraine_trimis_CE.docx.pdf
- Kabanova, V., & Ukhanova, I. (2019). *Osoblyvosti rozvytku zovnishnoekonomichnykh зв'язків u yevrorehionakh Ukrainy (na prykladi yevrorehionu Nyzhnii Dunai)* [Peculiarities of foreign economic relations development in Ukrainian Euroregions (on the example of the Lower Danube Euroregion)]. *Naukovyi Visnyk Odeskoho Natsionalnoho Ekonomichnoho Universytetu*, (2), 81–99. <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/15060/1/81-99.pdf>
- Kapthalan, S. (2022). *Transkordonne spivrobitnytstvo Odeskoi oblasti v ramkakh Yevrorehionu «Nyzhnii Dunai»* [Cross-border cooperation of the Odessa region within the «Lower Danube» Euroregion]. In *Materialy mizhnarodnoho naukovo-praktychnoho seminaru «Transkordonna spivpratsia – vyprobuвання kryzamy: poshuky bilshoi efektyvnosti ta rezultatyvnosti»* (pp. 30–34). Chernivtsi.
- Khymynets, V. V., Holovka, A. A., & Mirus, O. I. (2021). *Transkordonne spivrobitnytstvo yak instrument mistsevo-ho ta rehionalnoho rozvytku: Analitychna dopovid* [Cross-border cooperation as a tool for local and regional development: Analytical report]. Kyiv: NISD. <https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2021.13>
- Korneliuk, O. A., & Matiushok, V. V. (2021). *Transkordonne spivrobitnytstvo rehioniv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnoi ekonomichnoi intehtatsii* [Cross-border cooperation of Ukrainian regions in the context of international economic integration development]. *Pidpriemnytstvo ta Innovatsii*, (20), 18–24. <https://doi.org/10.37320/2415-3583/20.2>
- Mahoney, C. J. (2025). *Back to the brink: North American trade in the 2nd Trump administration*. Brookings. <https://www.brookings.edu/articles/back-to-the-brink-north-american-trade-in-the-2nd-trump-administration/>
- McKibbin, W., Hogan, M., & Noland, M. (2024). *The International Economic Implications of a Second Trump Presidency*. PIIE Working Paper. <https://www.piie.com/sites/default/files/2024-09/wp24-20.pdf>
- Mic, D. A. (2023). *Regional cooperation with the countries in the area and Romania's participation in international organizations*. *Revista de Științe Politice. Revue des Sciences Politiques*, (77), 138–143.
- Pavlikha, N. V., & Korneliuk, O. A. (2019). *Aktyvizatsiia transkordonnoho spivrobitnytstva miskykh poselen: Monohrafiia* [Activation of cross-border cooperation of urban settlements: Monograph]. Lutsk: Vezha-Druk.
- Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy № 408. (2021). *Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy rozvytku transkordonnoho spivrobitnytstva na 2021–2027 roky*

REFERENCES

- Cassidy-Neumiller, M., Nagabhatla, N., Islam, M. R., & Debray, A. (2024). *Cross-border water management*. In *Handbook of Regional Cooperation and Integration* (pp. 372–396). <https://doi.org/10.4337/9781800373747.00025>
- Cornea, S. (2022). *Repere istorice ale colaborării transfrontaliere la gurile Dunării: județul Cahul în componența ținutului „Dunărea de Jos” (1938–1940)* [Historical landmarks of cross-border collaboration at the Danube mouths: Cahul county within

[On approval of the State Program for the Development of Cross-Border Cooperation for 2021–2027]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/408-2021-n#Text>

Rosca, O. (2014). *Romania's Galati to upgrade urban transport with EBRD loan*. EBRD. <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2014/romania-galati-to-upgrade-urban-transport-with-ebrd-loan.html>

Săgeată, R. (2014). *Dezvoltare regională și cooperare transfrontalieră în bazinul inferior al Dunării. Studiu de caz: zona de convergență hidrografică Dunăre-Siret-Prut* [Regional development and cross-border cooperation in the lower Danube basin. Case study: the Danube-Siret-Prut hydrographic convergence area]. <https://surl.li/doqwxj>

Șeremet, D. (2023). *Contextul evoluției cooperării transfrontaliere în Republica Moldova* [The context of the evolution of cross-border cooperation in the Republic of Moldova]. *Buletinul Științific al Universității de Stat "Bogdan Petriceicu Hasdeu" din Cahul: Științe Sociale*, 17(1), 38–48. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8215728>

Transshipment volumes of Giurgiuilesti international free port continued to increase in 2023. (2024). GIFP. <https://gifp.md/en/news/transshipment-volumes-of-giurgiuilesti-international-free-port-continued-to-increase-in-2023/?utm>

Trump and the Future of the USMCA. (n.d.). Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/expert-brief/trump-and-future-usmca>

United States-Mexico-Canada Agreement. (n.d.). United States Trade Representative. <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement>

Unctadstat. (n.d.). <https://unctadstat.unctad.org/>

Vlasova, V. P., & Tarnovska, I. P. (2020). *Rozvytok dunaiskykh morskyykh portiv u konteksti yevrointehratsii Prychornomorskoho rehionu* [Development of Danube sea ports in the context of European integration of the Black Sea region]. *Prychornomorski Ekonomichni Studii*, (53), 62–68. <https://doi.org/10.32843/bses.53-9>

Науковий керівник – Шуба М. В.,
кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри
міжнародних економічних відносин та логістики
Харківського національного університету
імені В. Н. Каразіна