

УДК 339.92:332.1

## ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ В СИСТЕМІ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ

**Кіщак І. Т.**

Доктор економічних наук, професор, декан факультету економіки Миколаївського національного університету ім. В. О. Сухомлинського.

**Шевчук С. П.**

Кандидат педагогічних наук, професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності Миколаївського національного університету ім. В. О. Сухомлинського.

**Анотація.** У статті розкрито роль транспортних коридорів у розвитку транскордонного співробітництва регіонів України в умовах активізації євроінтеграційних процесів. Висвітлено проблеми співробітництва у рамках єврорегіонів, міжнародних організацій та асоціацій, програм сусідства, інфраструктурних проектів.

Значну увагу приділено аналізу проблем і перспектив морегосподарського комплексу Українського Придунав'я, транспортно-логістичний потенціал якого використовується не повною мірою, через що основні вантажопотоки здійснюються автотрасою або залізницею через територію Республіки Молдова. Для вирішення проблеми нагальними заходами є будівництво дороги через Дністровський лиман та будівництва мостового переходу через Дунай «Орловка-Ісакча» (як альтернатива – поромна переправа «Ізмаїл-Тулча»). Будівництво автотраси на півдні Одеської області має велике значення для міжнародних перевезень і розвитку туризму.

Обґрунтовано шляхи реалізації проекту Євро-Азійського міжнародного нафтотранспортного коридору в енергетичній сфері Чорноморського регіону, практична реалізація якого передбачає створення державного інвестиційного фонду.

Таким чином, поглиблення транскордонного співробітництва дає можливість реалізувати великі міждержавні проекти, запроваджувати нові моделі регіонального співробітництва.

**Ключові слова:** транспортні коридори, транскордонне співробітництво, Єврорегіони.

**Постановка проблеми.** Одним із пріоритетів сучасної зовнішньоекономічної політики України є розвиток співпраці з Організацією економічного співробітництва й розвитку (ОЕСР). Підписання у березні 2014 року політичної частини Угоди про асоціацію Євросоюзу з Україною відкриває нові перспективи економічного розвитку, розширення міжнародних зв'язків та співпраці, зокрема у сфері транскордонного співробітництва, як для держави в цілому, так і на рівні регіонів.

Сучасні геополітичні зміни та пов'язані з ними макроекономічні процеси значною мірою спонукали розширення масштабів всієї системи транскордонного співробітництва (ТКС) в Європі, особливо на східному кордоні Європейського Союзу, включаючи Україну. Нові реалії ТКС знайшли втілення в політиці Європейського Союзу під назвою «Східне партнерство». З іншого боку ці процеси стали підґрунтям розробки концепції Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 рр., схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України 15 вересня 2010 р.

Незважаючи на значний потенціал регіонів України, розвиток транскордонного співробітництва нині гальмується через недостатній рівень розвиненості соціальної, економічної та екологічної сфери прикордонних областей України та фінансової підтримки його реалізації. В цьому контексті вбачається актуальною реалізація стратегії Європейського союзу країн Дунайського регіону, яка була схвалена Європейським парламентом у 2011 р.

**Мета статті** – розкрити роль транспортних коридорів у розвитку транскордонного співробітництва регіонів України.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретичні та практичні проблеми транскордонного співробітництва привертають увагу багатьох зарубіжних та вітчизняних вчених. Зокрема, проблеми і тенденції розвитку транскордонних об'єднань європейських країн, практика транскордонної співпраці регіонів України та інші проблеми ТКС висвітлені у наукових роботах Беленького П., Будкіна В., Вишнякова О., Гонти О., Долішнього М., Дорогунцова С., Клімонта Д., Клімчука Б., Лендшел М., Луцишина П., Макогона Ю., Максименка С., Мікули Н., Павлова В., Пили В., Писаренко С., Стеценка Д., Студеннікова І., Суховірського Б., Федонюка С., Чернюк Л., Чмир О. та інших.

Незважаючи на значну кількість наукових праць відповідної проблематики, їх аналіз свідчить про недостатнє наукове осмислення транскордонного співробітництва за участю регіонів нашої держави з урахуванням динамічних змін, що відбулися в Україні на початку 2014 року.

**Основні результати дослідження.** Транскордонне співробітництво України здійснюється у різних формах, серед яких слід виділити єврорегіони. Єврорегіон – організаційна форма співробітництва адміністративно-територіальних одиниць держав, що здійснюється відповідно до дво- або багатосторонніх угод про транскордонне співробітництво згідно ст. 1 Закону України «Про транскордонне співробітництво (2004 р.)» [3]. Співробітництво у рамках єврорегіонів здійснюється з метою об'єднання зусиль в економічній сфері, розбудови соціальної, інформаційної та виробничої інфраструктури, будівництва та модернізації інфраструктури кордону, розвитку транспортної мережі, наукової та культурної співпраці, охорони навколишнього природного середовища.

На території прикордонних областей функціонують вісім єврорегіонів – Буг, Верхній Прут, Дніпро, Карпатський, Нижній Дунай, Слобожанщина, асоціація «Чорноморський Єврорегіон» та Ярославна. Завершується робота із створення єврорегіону Донбас, що включає території м. Донецька та Луганської області. Прикордонні області України розвивають транскордонне співробітництво на основі укладених угод про співпрацю з сусідніми територіями суміжних країн.

Важливу роль у розвитку транскордонного співробітництва відіграють міжнародні організації та асоціації: Асамблея Європейських Регіонів, Конгрес Регіональних та Місцевих влад Європи, Асоціація європейських прикордонних регіонів, Конференція приморських регіонів Європи та інші. Регіони України активно співпрацюють з Комітетом регіонів Євросоюзу, відповідними структурами Ради Європи та ЄС, Асоціацією європейських прикордонних регіонів (АЕВР), Радою європейських муніципалітетів та регіонів (СЕМР), Конференцією периферійних морських регіонів Європи (СРМР), об'єднанням найбільших європейських міст (EUROCITIES).

Дієвою формою транскордонного співробітництва України та Європейського Союзу є програми сусідства. На зміну колишнім інструментам транскордонного співробітництва (програма TACIS) приходять нові програми: IPA, ENPI, TAIEХ та інші. Так, метою програми ENPI (Інструмент Європейського сусідства та партнерства) є спрощення існуючих процедур надання технічної допомоги та підвищення її загальної ефективності, сприяння

сталому розвитку і зближенню з політикою і стандартами ЄС (бюджет програми на 2007-2013 роки складав 11,2 млрд. євро. Фінансові витрати на новий шестирічний період прогнозуються до збільшення) [8]. В рамках цієї програми здійснюється проект «Транскордонне співробітництво на новому східному кордоні – вивчення фінського та норвезького досвіду» («Cross – Border Cooperation on EU's Eastern Border – Learning from Finnish and Norwegian Experience»). Проект здійснюється міжнародною робочою групою за підтримки Міністерств закордонних справ Фінляндії та Норвегії. Аналітичні розробки робочої групи стосуються актуальних проблем в різних сегментах – від Скандинавії до Карпат [8].

Значну частину фінансової допомоги, передбаченої програмою ENPI-CBC (cross-border cooperation), спрямовано на розвиток транскордонного співробітництва: існуючі програми сусідства трансформуються в програми прикордонного співробітництва. Так, програма сусідства «Угорщина – Словаччина – Україна» (в Україні поширюється на Закарпатську область) трансформована у програму прикордонного співробітництва «Україна-Угорщина-Словаччина-Румунія»; програма сусідства «Румунія – Україна» (в Україні поширюється на Закарпатську, Івано-Франківську, Одеську та Чернівецьку області) змінюється у тристоронній формат (Україна, Румунія та Молдова). Без змін залишається діюча програма сусідства «Україна-Польща-Білорусь» (в Україні поширюється на Волинську, Закарпатську, Львівську області). Започатковується нова програма «Чорне море», в рамках якої братимуть участь всі держави чорноморського басейну [9].

На прохання Мінрегіонрозвитку Республіки Молдова Українською стороною розроблено проект із упровадження моніторингу транскордонних процесів між Молдовою та Румунією, який здійснюється в рамках програми ENPI «Румунія – Молдова – Україна».

В рамках розвитку міждержавних відносин Україною в 2012 році підписано Додаткову Угоду з Європейським Союзом до Договорів щодо фінансування спільних операційних програм «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна 2007-2013 роки», «Польща – Білорусь – Україна 2007-2013 роки» та «Румунія – Україна – Молдова 2007-2013 роки», що дає можливість продовження терміну дії Договорів. Це в свою чергу є основою укладення контрактів для нових великомасштабних інфраструктурних проектів.

Особливе значення у системі транснаціонального співробітництва України має євро-регіон «Нижній Дунай», до якого входять Одеська область (Україна), повіти Галац, Тульча, Бреїла (Румунія), райони Кагул та Кантемір (Республіка Молдова). Площа Єврорегіону складає 53,55 тис. кв. км, чисельність населення, яке проживає на його території – 3833,3 тис. осіб, з яких 2394,7 тис. осіб – жителі Одеської області [6].

Морегосподарський комплекс Українського Придунав'я включає у себе 3 морських торговельних порти – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ та державну судноплавну компанію ВАТ «Українське Дунайське пароплавство». Однак основні вантажопотоки здійснюються або по автотрасі Одеса-Рені через ділянку в районі села Паланка, яке донедавна належало Республіці Молдова, або залізницею, яка проходить територією Республіки Молдова (включно з територію невизнаної Придністровської Молдавської республіки), що значно ускладнює транспортування вантажів. Виходячи з цього, в Програмі комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 рр. було поставлене завдання щодо будівництва дороги за новим напрямком (через Дністровський лиман). Будівництво означеної автотраси мало бути прив'язане до інших транспортних проектів, зокрема, до будівництва мостового переходу через Дунай «Орловка-Ісакча» (як альтернатива — поромна переправа «Ізмаїл-Тулча»). На даний момент автотранспортне сполучення між Україною та Румунією здійснюється через прикордонні переходи у Чернівецькій та Закарпатській обла-

стях, або транзитом через Молдову. Будівництво нової автотраси на півдні Одеської області могло б стати оптимальним варіантом для міжнародних автоперевізників, а також додатковим стимулом як для розвитку туризму у самому Придунав'ї, так і для активізації туристичних маршрутів на Болгарію та Румунію. Однак питання будівництва автотраси за новим маршрутом досі не вирішено.

Об'єднавчим стрижнем країн Дунайського регіону виступає річка Дунай, яка має для них політичне і економічне значення. З урахуванням цього, в Україні в 2004 році затверджено «Комплексну програму розвитку Українського Придунав'я до 2010 року», яка передбачала охоплення всіх аспектів: від розвитку транспортної інфраструктури до економічних питань. Позитивним чинником реалізації програми стало поновлення робіт з будівництва каналу Дунай – Чорне море через гирло Бистре. Для України, як і для усіх придунайських держав, важливе, в першу чергу, економічне та політичне, значення має судноплавство по Дунаю. Частка дунайського судноплавства в загальному обсязі перевезень внутрішніми водними шляхами Європи в 2012 році становила близько 10%, що свідчить про його значимість, наявний потенціал та резерви. Дунайською стратегією визначаються масштабні завдання в сфері судноплавства, серед яких – усунення вузьких місць на річці з метою досягнення ефективного перевезення вантажів протягом року та розвиток ефективних терміналів у дунайських портах для зв'язку внутрішніх водних шляхів із залізничним і автомобільним транспортом [2].

Основною причиною слабкості дунайського судноплавства на території України є нерозвиненість інфраструктури і нерівномірність розвитку її окремих елементів. Саме це гальмує впровадження на Дунаї нових, насамперед швидкіших, технологій перевезень, які за часом і вартістю були б конкурентоздатними із залізницею та автомагістралями.

Транспорт і логістика є одними з найбільш конкурентоспроможних секторів української економіки. При цьому «Дунайський коридор» в системі наземних і водних міжнародних транспортних коридорів характеризується низкою проблемних питань на національному та міжнародному рівнях [4].

Нагальним завданням відповідних державних органів нині є не тільки обговорення проблемних питань, пов'язаних з використанням потенціалу дунайського коридору (Голос України від 3 серпня 2013 р.; Урядовий кур'єр від 24 грудня 2013 р.), а здійснення практичних кроків, визначених міждержавними та регіональними документами щодо створення та реалізації спільних проектів містобудівного розвитку транскордонних регіонів Україна – Румунія, Україна – Молдова, Україна – Угорщина та інших для досягнення синергетичного ефекту у сфері судноплавства. Реалізація спільних проектів дозволяє узгодити просторовий розвиток прикордонних територій, уникнути незбалансованого використання територій по обидва боки кордону, стимулює ефективне функціонування низки сумісних галузей (готельне господарство, транспортне забезпечення, система громадського харчування тощо).

В практичному плані для забезпечення зазначеного необхідна активна робота України щодо оновленої «Конвенції про режим судноплавства на Дунаї» в частині відстоювання принципу власного вільного доступу до ринку перевезень, уникнення будь-яких видів дискримінації при здійсненні діяльності на річці Дунай.

В енергетичній сфері Чорноморського регіону важлива роль відводиться Євро-Азіатському міжнародному нафтотранспортному коридору (м. Одеса – Броди (Україна) – Полоцьк (Білорусь) – Гданськ (Польща)). Метою діяльності СП «Сарматія» з пайовими правами Азербайджан, Грузія, Польща, Україна (приблизно по 25%) та Литва (біля 1%) є ефективне задіяння коридору на відрізьку Одеса-Броди, продовження газопроводу до гілок



Одеса – Гданськ та Полоцьк – Гданськ з виходом на Балтійське море [1]. Практична реалізація ідеї коридору потребує створення державного інвестиційного фонду з обсягом фінансування приблизно 100 млн. дол. США, що дозволить фінансувати 25-30% вартості перспективних, але ризикованих інвестиційних проектів суб'єктами підприємницької діяльності.

Поглиблення міжнародного співробітництва дає можливість реалізувати великі міждержавні проекти, зокрема проект «Вікінг». Це поїзд комбінованого транспорту, який працює з 2003 року і проходить через Литву, Білорусь і Україну та з'єднує морські контейнерні лінії Балтійського та Чорного морів. У 2012 році до цього проекту приєднались Грузія, Болгарія, Румунія, в 2013 році – залізничні магістралі Молдови. Урядом України затверджено правила перевезень у залізнично-поромному сполученні з портами Туреччини (2013 р.), що дає можливість продовжити маршрут потягу «Вікінг» до останньої. Тут Парламентська асамблея Чорноморського економічного співробітництва (ПАЧЕС) реалізує конструктивну роль розробника нової моделі регіонального співробітництва спрямованого на розвиток країн-учасниць проекту. Це обумовлено тим, що країни Чорноморського басейну мають практичний успішний досвід у питаннях поромного сполучення, поромні переправи є у всіх портах Чорного моря, які ніби «змивають» морський простір [7].

**Висновки.** Транскордонне співробітництво України здійснюється у різних організаційних формах, серед яких для України слід виокремити євро регіонів, які функціонують на основі укладених угод про співпрацю з сусідніми територіями суміжних країн. Важливу роль у розвитку транскордонного співробітництва відіграють міжнародні організації та асоціації: Асамблея Європейських Регіонів, Асоціація європейських прикордонних регіонів та інші. Дієвою формою транскордонного співробітництва України та Європейського Союзу є програми сусідства.

Особливе значення у системі транснаціонального співробітництва України має євро регіон «Нижній Дунай». Однак реалізація цього потенціалу характеризується низкою проблемних питань на національному та міжнародному рівнях. Дунайською стратегією визначаються масштабні завдання в сфері судноплавства, серед яких – усунення вузьких місць на річці з метою досягнення ефективного перевезення вантажів та розвиток ефективних терміналів у дунайських портах для зв'язку внутрішніх водних шляхів із залізничним і автомобільним транспортом.

Вирішенню проблем, пов'язаних з використанням потенціалу дунайського коридору та досягненню синергетичного ефекту у сфері судноплавства сприятимуть міждержавні та регіональні проекти містобудівного розвитку транскордонних регіонів Україна – Румунія, Україна – Молдова, Україна – Угорщина та інші.

Перспективним напрямом є поглиблення міжнародного співробітництва в енергетичній сфері (міжнародний нафтотранспортний коридор (м. Одеса – Броди (Україна) – Полоцьк (Білорусь) – Гданськ (Польща)), це дає можливість реалізувати інші великі міждержавні проекти, зокрема, проект «Вікінг». Конструктивну роль у розробці нової моделі регіонального співробітництва відіграє Парламентська асамблея Чорноморського економічного співробітництва.

### **Список використаної літератури**

1. Алієв Н. Співпраця між державами в енергетичній галузі визначена як стратегічна / Н. Алієв // Урядовий кур'єр. – 2010. – 17 грудня.
2. Гриневецький С. Дунайське питання виходить за межі однієї галузі й одного регіону / С. Гриневецький // Голос України. – 2013. – 3 серпня.

3. Закон України «Про транскордонне співробітництво». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>.
4. Кіщак І. Т. «Дунайський коридор»: проблеми та перспективи розвитку / І. Т. Кіщак // Перші економіко-правові дискусії. Матеріали міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції. – Львів, 2014. – С. 82 – 85.
5. Концепція Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 роки (схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15 вересня 2010 р. № 1838-р). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1838-2010-%D1%80>.
6. Мельник Ю. В., Різникова Я. А., Филипенко А. О. Щодо удосконалення транскордонного співробітництва у рамках Єврорегіону «Нижній Дунай». Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1325>.
7. Нетецька О. Україна вірна принципам добросусідства / О. Нетецька // Голос України. – 2013. – 14 вересня.
8. Нитка В. Регіональна співпраця сусідів – це парадні сходи до європейського дому / В. Нитка // Голос України. – 2013. – 23 січня.
9. Регіональне та транскордонне співробітництво між Україною та ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://comeuroint.rada.gov.ua/komevrint/control/uk/publish/article;jsessionid=81E893A2A6001F7E035EB5077E4C86EA?art\\_id=47149&cat\\_id=47123](http://comeuroint.rada.gov.ua/komevrint/control/uk/publish/article;jsessionid=81E893A2A6001F7E035EB5077E4C86EA?art_id=47149&cat_id=47123).

## TRANSPORT CORRIDORS CROSS-BORDER COOPERATION IN THE UKRAINE

### Kischak I. T.

Doctor of Economics, Professor, Dean of the Faculty of Economics Nikolaev National University named V. Sukhomlinsky.

### Shevchuk S. P.

Candidate of pedagogical sciences, professor of the Department of Foreign Economic Management National University Nikolaev named V. Sukhomlinsky.

**Abstract.** *The article deals with the role of Transportation corridors in the development of cross-border cooperation regions of Ukraine in terms of activation of the European integration process.*

*Deals with cooperation in the European regions and international organizations and associations, neighbourhood programs, infrastructure projects.*

*Special attention is paid to the analysis of problems and prospects of Ukrainian Danube maritime economy, transportation and logistics capacity which is not fully used, which is the main cargo carried along the road or railway through the territory of the Republic of Moldova.*

*To solve the problem, the challenge is to build a road through the Dniester firth and construction of the bridge over the Danube "Orlovka - Isaccea" ( alternatively - ferry "Ismail Tulcea").*

*Construction of the highway to the south of Odessa region is important for the international transport and tourism.*

*Deals with ways to implement the Euro-Asian Oil Transportation Corridor in the international energy sector of the Black Sea region, the practical implementation of which involves the creation of sovereign wealth funds.*

*Thus, the deepening of cross-border cooperation makes it possible to implement a large international projects, introduce new models of regional cooperation.*

**Key words:** *transportation corridors, cross-border cooperation, European regions.*

### Referances

1. Aliev N. Spivpratsia mizh derzhavamy v energetychnii galuzi vyznachena yak strategichna / N. Aliev // Uryadovyi kur'yer. – 2010. – 17 grudnya.
2. Grynevets'kyi S. Dunays'ke pytannya vychodyt' za mezhi odniyeyi galuzi i odnogo regionu / S. Grynevets'kyi // Golos Ukrayiny. – 2013. – 3 serpnia.
3. Zakon Ukrayiny «Pro transkordonne spivrobitnytstvo» [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>.
4. Kishchak I. T. «Dunays'kyi korydor»: problemy ta perspektyvy rozvytku / I. T. Kishchak // Pershi ekonomiko-pravovi dyskusii. Materialy mizhnarodnoyi naukovy-praktychnoyi Internet-konferentsii. – L'viv, 2014. – S. 82-85.
5. Kontseptsiya Derzhavnoyi programy rozvytku transkordonnogo spivrobitnytstva na 2011-2015 roky (skhvalena rozporядzhennyam Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 15 veresnya 2010 r. № 1838-r) [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1838-2010-%D1%80>.
6. Mel'nyk Y. V., Riznykova Y. A., Fylypenko A. O. Shchodo udoskonalennya transkordonnogo spivrobitnytstva u ramkakh Yevroregionu «Nyzhnyi Dunay». Analitychna zapyska [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: <http://www.niss.gov.ua/articles/1325>.
7. Netets'ka O. Ukrayina virna pryntsypan dobrosusidstva / O. Netets'ka // Golos Ukrayiny. – 2013. – 14 veresnya.
8. Nytko V. Regional'na spivpratsia susidiv – tse paradni skhody do yevropeys'kogo domu / V. Nytko // Golos Ukrayiny. – 2013. – 23 sichnia.
9. Регіональне та Regional'ne та transkordonne spivrobitnytstvo mizh Ukrayinoyu ta YS [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: [http://comeuroint.rada.gov.ua/komevoint/control/uk/publish/article?jsessionid=81E893A2A6001F7E035EB5077E4C86EA?art\\_id=47149&cat\\_id=47123](http://comeuroint.rada.gov.ua/komevoint/control/uk/publish/article?jsessionid=81E893A2A6001F7E035EB5077E4C86EA?art_id=47149&cat_id=47123).

## ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В СИСТЕМЕ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА УКРАИНЫ

### Кищак И. Т.

Доктор экономических наук, профессор, декан факультета экономики Николаевского национального университета им. В. А. Сухолинского.

### Шевчук С. П.

Кандидат педагогических наук, профессор кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности Николаевского национального университета им. В. А. Сухолинского.

**Аннотация.** В статье раскрыта роль транспортных коридоров в развитии трансграничного сотрудничества регионов Украины в условиях активизации евроинтеграционных процессов. Исследованы проблемы сотрудничества в рамках еврорегионов, международных организаций и ассоциаций, программ соседства, инфраструктурных проектов.

Значительное внимание уделено анализу проблем и перспектив морехозяйственного комплекса Украинского Придунавья, транспортно - логистический потенциал которого используется не полностью, в связи с этим основные грузопотоки осуществляются по автотрассе, или по железной дороге через территорию Республики Молдова. Для решения проблемы неотложными задачами являются строительство дороги через Днестровский лиман и строительства мостового перехода через Дунай «Орловка-Исакача» (как альтернатива – паромная переправа «Измаил-Тулча»). Строительство автотрассы на юге Одесской области имеет большое значение для международных перевозок и развития туризма.

Исследованы пути реализации проекта Евро-Азиатского международного нефте-транспортного коридора в энергетической сфере Черноморского региона, практическая реализация которого предусматривает создание государственного инвестиционного фонда..

*Таким образом, углубление трансграничного сотрудничества дает возможность реализовать крупные межгосударственные проекты, внедрять новые модели регионального сотрудничества.*

**Ключевые слова:** *транспортные коридоры, трансграничное сотрудничество, Евро-регионы.*