

8. За даними Асоціації малого та середнього бізнесу „Ужгород - XXI століття”.
9. За даними регіонального фонду підтримки підприємництва в Закарпатській області.
10. За даними головного управління статистики у Закарпатській області.
11. Mashika Y.V. Efficiency of usage of budget funds aimed at developing small businesses in Transcarpathia in years 2002-2004.

УДК 332.146:330.322 (656)

ВДОСКОНАЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОЇ І ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

М.В. Лізанець

У даній статті аналізується сутність та особливості ефективної інвестиційної діяльності в прикордонному регіоні. Обґрунтовано необхідність вдосконалення системи інвестування в комплексному розвитку прикордонної і транспортної інфраструктури прикордонного регіону.

Основними напрямками розвитку прикордонної транспортної інфраструктури, логістики прикордонного регіону визначено: практичну реалізацію можливостей вигідного транспортно-географічного розташування регіону, активізацію роботи із створення міжнародного транспортного коридору, інтеграцію у транспортні коридори країн Європи, участь в реалізації проектів з транспортування енергоресурсів на внутрішні і міжнародні ринки. Дослідження інвестиційного аспекту цих напрямів дозволяє визначити важливі складові цієї комплексної проблеми: створення сприятливого інвестиційного клімату, пошук і залучення різних джерел інвестицій, формування раціональних регіональних схем реалізації організаційних форм і інвестиційних проектів.

Кількість бібліографічних посилань – 10; мова українська.

Ключові слова: *прикордонна інфраструктура, інвестиції, спеціальні режими інвестування, інвестиційна діяльність, прикордонний регіон.*

ВСТУП

Унікальність прикордонного регіону Закарпатської області зумовлена не тільки її географічним розташуванням та природно-ресурсним потенціалом, що відповідно створює необхідні умови для розвитку пріоритетних галузей Закарпаття, а є також одними із основних структурних факторів залучення іноземних інвестицій. Важливість управління інвестиційним процесом на рівні регіону обумовлена і зовнішніми чинниками, зміною геоекономічної ситуації на європейському континенті. Особливої актуальності питання вдосконалення інвестиційної діяльності у прикордонному регіоні набувають у зв'язку з формуванням кордону між Україною і Європейським Союзом, отже існує безпосередній інтерес з боку ЄС у розвитку, впорядкуванні прикордонної інфраструктури на новому східному кордоні.

Переваги географічного розташування Закарпаття, яке межує з чотирма державами - Поль-

щею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією, включно і на міжнародних транзитних лініях сприяють в цілому розвитку і подальшому поглибленню міждержавного та міжрегіонального співробітництва, підвищенню ролі області в інтеграції України в європейські структури й активній участі регіону в системі міжнародного економічного співробітництва.

Важливість прикордонного регіону Закарпаття, як своєрідного елемента чи вузла системи логістичного управління потоками і їх інфраструктурними каналами, важко переоцінити саме за умов заповнення територіального простору України інфраструктурними мережами Європейського Союзу. Питання інвестицій щодо розвитку інфраструктури як фактора економічного зростання є дискусійним. Однак важливість розвитку інфраструктури для економічного розвитку традиційно визнається та широко використовується міжнародними фінансовими організаціями під час розробки рекомендацій щодо економічної політики. Наприклад, Світовий Банк у своєму огляді політики в галузі інфраструктури виявив певну кореляцію між розвитком інфраструктури та рівнем доходів у

Лізанець Мар'яна Василівна - викладач Свалявського технічного коледжу

країні. Поряд з традиційним неокласичним аргументом про позитивний вплив інвестицій в інфраструктуру на загальну продуктивність факторів виробництва (Aschauer, D.A.) [1] були також розроблені аргументи стосовно позитивного впливу таких інвестицій на структуру економіки та інтенсивність конкуренції через пряме зменшення витрат та ефект ринкової селекції (Aghion P., Schankerman M.) [2]. Отже, існує досить значна невизначеність щодо зв'язку між інвестиціями в інфраструктуру та економічним зростанням у країнах з ринковою економікою. Факт, що інституційне середовище може бути важливим фактором, що сприяє перетворенню інвестицій в інфраструктуру, в економічне зростання. Кінцевою метою реформування інфраструктури, як стверджують експерти і науковці, є надання послуг інфраструктури ефективними, переважно приватними компаніями, за тарифами, які наближаються до гіпотетичних ринкових рівнів (наприклад відповідають довгостроковим граничним витратам, що враховують фактор часу) та є предметом об'єктивного і прозорого регуляторного процесу. Моніторинг та оцінка розвитку інституційного середовища для функціонування сектора інфраструктури є необхідними інструментами для визначення наступних заходів політики, направленої на підвищення ефективності роботи сектора [3].

З точки зору динамічного розвитку ринкової економіки прикордонного регіону Закарпаття, одним з головних аргументів слугує ефективність використання транспортної інфраструктури, що є одним з пріоритетів економічного розвитку західного регіону України. Безперечно, що Закарпаття є інвестиційно привабливим регіоном України, про що свідчать у політико-правовому, нормативному вимірі відповідні документи, закони, які є правовою основою надходження інвестицій у регіон. Так, відповідно до реалізації "Комплексної програми розбудови державного кордону України" та "Про залучення інвестицій для будівництва та облаштування об'єктів митної інфраструктури і Прикордонних військ України", а також Указу Президента України "Про спеціальну економічну зону "Закарпаття" (9 грудня 1998 року) та Закону України "Про спеціальний режим інвестиційної діяльності у Закарпатській області" (24 грудня 1998 року), в регіоні поступово створено економічні передумови не тільки для залучення іноземних інвестицій, але і забезпечення зростання обсягів інвестицій в економіку області.

Деякі аспекти інвестиційної стратегії щодо розвитку прикордонної і транспортної інфраструктури регіону вивчають чимало науковців. Серед вітчизняних вчених, котрі досліджували окреслену в статті проблему, доцільно виділити наукові праці Денисенко М.П. [4], Борщ Л.М. [5], Пересади А.А. [6] К.Е. Фесенко, Л.Г. Зайончик, М.П. Денисов,

В.Г. Кабанов [7], в яких, зокрема, пріоритет у вивченні даної проблематики сфокусований здебільше на дослідження інвестиційної політики на рівні держави, отже питання інвестиційної діяльності на регіональному рівні, що є відмінним у регіонах України, є ще недостатньо вивченими.

Багато питань залучення інвестицій у прикордонну і транспортну інфраструктуру розглядаються лише фрагментарно і, що особливо важливо у випадку прикордонного регіону, Закарпатської області, вищезазначені проблемні питання розвитку логістики, залучення інвестицій мають вивчатися в рамках розробки спільних пропозицій, рекомендацій чи розробки комплексних програм розвитку прикордонних регіонів.

Метою даного дослідження є комплексне визначення сутності, ролі та значення вдосконалення інвестиційної діяльності у розвитку прикордонної і транспортної інфраструктури Закарпатської області. Для досягнення вищезазначеної мети, в роботі вирішувались наступні завдання: визначення пріоритетів інвестиційної політики у розвитку прикордонної і транспортної інфраструктури регіону, аналіз перспектив і напрямів залучення інвестицій у конкретні заходи з розвитку транспортної інфраструктури регіону та пунктів перетину кордонів, виокремлення напрямів розвитку логістики у прикордонному регіоні.

Теоретичною і методологічною основою дослідження слугували закони і нормативні акти України, наукові роботи провідних вчених, а також застосування системного підходу, методів порівняльного та статистичного аналізу.

І ПРІОРИТЕТИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ У РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОЇ І ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАКАРПАТТЯ

Саме з метою активізації інвестиційної діяльності в області, через нарощування обсягів виробництва і поліпшення економічного стану суб'єктів підприємницької діяльності можливо досягнути підвищення рівня життя населення та збільшення обсягу джерел власних інвестиційних ресурсів. Узагальнюючи основні положення *Концепції сталого розвитку Закарпаття* (схвалена рішенням обласної ради IV скликання від 16 жовтня 2002 року № 71) стосовно інвестиційно-інноваційної діяльності регіону, можна виокремити наступні пріоритетні напрямки інвестиційної політики:

1) забезпечення державними інвестиціями первинних умов для залучення приватних та іноземних інвестицій у пріоритетні галузі економіки;

2) формування регіональної інвестиційної та фінансової інфраструктури: страхових, консалтингових, аудиторських фірм, іпотечних та інвес-

тиційних банків, формування та розвиток інноваційної інфраструктури, пристосованої до ринкового середовища; пайових, пенсійних фондів для залучення заощаджень населення;

3) залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів через вдосконалення механізму інвестиційної привабливості регіону;

4) реструктуризація та санація неефективних виробництв, продовження та удосконалення процесів приватизації, у тому числі приватизація під інвестиційні зобов'язання, розробка та впровадження системи заходів постприватизаційної підтримки підприємств;

5) використання кредитних ліній та залучення кредитів, грантів міжнародних фінансових організацій;

6) використання міжнародних програм для малого та середнього бізнесу.

Застосування комплексного, порівняльного підходів до вивчення інвестиційної діяльності регіону є важливим як з точки зору методології дослідження, так і у суто прагматичному плані в контексті виокремлення завдань вищого порядку, а саме стратегічних дороговказів розвитку регіону як забезпечення сталого розвитку регіону. Адже стратегічною метою та пріоритетами сталого розвитку регіону є становлення на основі сприятливого інвестиційного клімату високоефективної соціально орієнтованої економічної системи ринкового типу, яка забезпечить мотивацію до активної діяльності як основного засобу зростання добробуту населення і створить умови для збереження якості навколишнього середовища, раціонального використання природно-ресурсного потенціалу та інтеграції у світове економічне співтовариство.

Динамічний розвиток прикордонної і транспортної інфраструктури прикордонного регіону є важливим як з точки зору вдосконалення сфери виробничої та соціальної інфраструктури, так і в плані активізації зовнішньоекономічної діяльності регіону, зокрема що стосується розвитку прикордонної інфраструктури, адаптованої до західноєвропейської та ефективного використання існуючих транспортних коридорів у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків прикордонного регіону. В цьому контексті пріоритетними напрямками розвитку транспорту та зовнішньоекономічної діяльності є:

➤ підвищення конкурентоспроможності транспортної системи шляхом доведення її до міжнародних вимог і стандартів з метою збільшення міжнародних транзитних вантажних і пасажирських потоків;

➤ створення дійсних умов комунікаційної інфраструктури, координації суб'єктів транспортних засобів області із прикордонними територіями сусідніх держав, освоєння нових форм транспортно-складських та торговельних послуг для заван-

таження незадіяних потужностей та ефективного використання технічних, технологічних можливостей всіх видів функціонуючої транспортної системи;

➤ розвиток матеріально-технічної бази через реалізацію інвестиційних проектів, програм TACIS, PHARE, кредитів ЄБРР та інших; оновлення рухомого складу; проектування та будівництво залізничного тунелю на дільниці Бескид-Скотарське; розвиток авіаційного виду транспорту за рахунок реконструкції і використання можливостей колишнього військового аеродрому у м. Мукачево; освоєння водного виду транспорту шляхом спорудження річкового вантажного порту в м. Чоп з метою входження у транспортний коридор №7 - Дунайський водний; будівництво нових та розширення і технічне переобладнання діючих АТС; розширення можливості підключення споживачів до мережі Інтернет; збільшення парку універсальних карткових таксофонів; створення конкурентного середовища на ринку мобільного зв'язку; створення технічних умов, в тому числі з використанням супутникових систем передачі інформації для покриття програмами телебачення високогірних населених пунктів [8].

Закарпаття, як прикордонний регіон, має добре розгалужену транспортну мережу, що включає залізничний, автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт, розгорнуту мережу енергетики, зв'язку, міжнародну станцію "УТЕЛ" та мобільний радіозв'язок. Закарпатська область має три виходи на загальнодержавні залізничні мережі через Карпатський перевал. Територією області проходять 2 автодороги державного значення, зокрема, магістральна Київ-Чоп довжиною 132,9 км і регіональна Мукачево-Рогатин довжиною 207,5 км, та міжнародний транспортний коридор №5 (Критський) — Ліссабон-Трієста-Любляна-Будапешт-Київ-Волгоград. Геополітичне розташування області забезпечує великий потік автотранспорту, що вимагає розширення мережі та підвищення якості доріг. Активізація зовнішньоекономічної діяльності є надзвичайно важливим стратегічним напрямом розвитку всього народногосподарського комплексу області. Воно сприяє реалізації переваг географічного розміщення регіону, ефективному використанню наявного потенціалу трудових ресурсів та накопиченню досвіду прикордонного співробітництва, зміцненню економіки держави і краю. Для будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування дорожньому комплексу області потрібно не менше 70 млн. грн. на рік. Згідно з нормативами, для забезпечення належного експлуатаційного утримання місцевої мережі автомобільних доріг області щорічно необхідно 19,6 млн. грн.

Для подальшого розвитку дорожнього ком-

плексу Колегією Міністерства транспорту України затверджено *Комплексний план розвитку транспортно-дорожнього комплексу* Закарпатської області на 2002 – 2006 роки, в якому передбачено щорічно :

- по капітальному будівництву освоїти 7 млн. грн. та ввести в дію 5 км нових доріг;
- капітальним ремонтом відремонтувати 10 км доріг загальною вартістю 11 млн. грн.;
- середнім ремонтом відремонтувати 120 км доріг на суму 9,5 млн. грн.
- спрямувати 9.0 млн. грн. на утримання мережі доріг та штучних споруд ;
- продовжити роботи по розбудові транспортних коридорів;
- по домовленості з ЕБРР прийняти участь у ремонтно-будівельних роботах по реабілітації автодороги Київ – Чоп.

У авіації інвестування прогнозується за рахунок вкладень у створення спільного підприємства на базі Мукачівського аеродрому.

Розпочато розробку “Комплексної програми розвитку інфраструктури і соціальної сфери залізничного транспорту у Закарпатті на 2001-2006 р.р.”, якою передбачено відновлення ділянки Солотвино-В.Бичків та подальшої експлуатації вузькоколіїної дільниці Берегово-Іршава-Виноградово-Хмільник. Передбачається подальше удосконалення роботи прикордонних залізничних станцій Чоп, Батьово, відновлення та модернізація залізничної інфраструктури в напрямку Чоп-Львів (у 2004 році завершено будівництво нового залізничного вокзалу в м. Ужгороді), впровадження спільної діяльності (Укрзалізниця, ВАТ “Закарпатінтерпорт”, ТОВ “Термінал-Карпати”) щодо реабілітації колійної інфраструктури, модернізації вантажного вагонного парку з метою підвищення швидкості руху поїздів як необхідних передумов для інтеграції в європейську транспортну систему та збільшення транзиту вантажів через прикордонні регіони.

Важливою складовою розвитку прикордонної інфраструктури є створення логістичних транспортно-складських комплексів Чопсько-Захоньського транспортного вузла з щорічним визначенням на міждержавному рівні обсягів обробки операторами України та Угорщини зовнішньоторговельних та транзитних вантажів, що прямують через пропускні пункти по коліях 1520 та 1435 мм. У перспективі спорудження річкового порту “Тиса” дасть можливість організації відправлень вантажів з території області водним шляхом в широтному напрямку Тиса-Дунай-Рейн із забезпеченням виходу на 7-ий (водний по Дунаю) міжнародний транспортний коридор, з метою переорієнтації частини експортно-імпорتنних вантажів із залізничного транспорту на більш дешевий.

Для інтеграції мережі автомобільних доріг

загального користування області у європейську транспортну мережу визначені та затверджені Мінтрансом України ділянки Берегівського, Мукачівського, Іршавського, Свалявського, Міжгірського районів, через які пройде Південна трансєвропейська автомагістраль “Ліссабон-Відень-Будапешт-Київ” довжиною 120 км (80 км по рівнинах, а близько 40 км вимагає будівництва естакад та тунелів). Заходи щодо розбудови ефективної транспортної мережі регіону базисно визначили основи Закону України “Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках” та Комплексного плану розвитку транспортно-дорожнього комплексу Закарпатської області на 2002-2006 роки.

Стосовно формування прикордонного регіону Закарпаття як європейського рівня транзитного центру, слід відзначити, що завершено реконструкцію КПП Тиса на україно-угорському кордоні в Чопі для спрощення перетину кордону. Вартість реконструкції склала 2,9 млн. євро і була проведена за рахунок програми TACIS. В результаті пропускна спроможність даного переходу збільшилась удвічі і становить до 5000 легкових автомобілів, 80 автобусів і 500 вантажних автомобілів щодоби. Відповідні роботи здійснені щодо відкриття у с. Лубня Великоберезнянського району прикордонного переходу Україна – Польща як міждержавного переходу.

2 ІНВЕСТИЦІЇ У СЕЗ “ЗАКАРПАТТЯ” ТА ОБЛАСТЬ

Певний внесок у залучення вантажопотоків через Україну демонструє СЕЗ “Закарпаття”. Ефективність роботи в СЕЗ підтверджується досвідом роботи ВАТ “Закарпатінтерпорт” та відпрацьованою технологічною моделлю термінальної роботи. Обсяги робіт за рахунок ряду передбачених митних та податкових пільг з початку 2000 року виросли у 3 рази, що стабілізує вплинуло на збереження ринку термінальної роботи на українському боці. Реалізується Концепція розвитку транспортних інфраструктур на території СЕЗ “Закарпаття”, якою передбачений комплексний розвиток всіх наявних та перспективних потужностей в напрямку функціонування Закарпаття як мультимодального оператора з комплексної обробки вантажів. Такі результати – це свідчення того, що створення сприятливого інвестиційного клімату та розбудова прикордонної транспортної інфраструктури напряму пов’язана зі збільшенням вантажопотоків в Україну – це об’єктивна реальність.

Станом на 01.01.2004 р. в СЕЗ “Закарпаття” суб’єктами підприємницької діяльності СЕЗ, зпоміж інших, були: ВАТ “Закарпатінтерпорт” – “Розвиток транспортної інфраструктури на залізничних прикордонних переходах Закарпатської

області з європейськими країнами” (вартість проекту - 4,17 млн. дол. США; ЗАТ “Єврокар” – “Виробництво легкових автомобілів “Шкода” (вартість проекту - 2,2 млн. дол. США.); ТОВ “Ядзакі – Україна” – “Виробництво електричних компонентів та комплектуючих для автомобільної промисловості” (вартість проекту - 31,71 млн. дол. США); ПД “Термінал-Чоп” – “Впровадження нових ефективних технологій по зберіганню та перевантаженню наливних вантажів” (вартість проекту - 0,94 млн. дол. США); ТОВ “Євровіп” – “Виробництво автомобілів “АУДІ”. Вартість проекту 3,0 млн. дол. США; ТОВ “ЮБІ” – “Надання транспортних та логістичних послуг”. Вартість проекту 2,85 млн. дол. США; ЗАТ “Автопорт – Чоп” – “Діяльність складу ЗАТ “Автопорт – Чоп”. (вартість проекту 0,03 млн. дол. США). За галузевою спрямованістю інвестиції надходять у:

- машинобудування - 14 проектів, сума інвестицій - 288,63 млн. дол. США;
- харчову промисловість - 1 проект, сума інвестицій - 0,25 млн. дол.;
- деревообробна промисловість - 2 проект, сума інвестицій - 0,41 млн. дол. США;
- транспорт і зв'язок - 3 проекти, сума інвестицій - 7,1 млн. дол. США;
- оптова та роздрібна торгівля - 4 проекти, сума інвестицій - 8,56 млн. дол. США;
- будівництво - 1 проект, сума інвестицій - 0,09 млн. дол. США;
- металургія та оброблення металу - 1 проект на суму 0,37 млн. дол. США;
- виробництво гумових та пластмасових виробів - 1 проект, сума - 0,81 млн. дол. США;
- виробництво фармацевтичної продукції - 1 проект, сума інвестицій - 1,39 млн. дол. США;
- виробництво неметалевих мінеральних добрив - 1 проект, сума інвестицій 1,62 млн. дол. США;
- операції із нерухомістю - 1 проект, сума інвестицій 3,11 млн. дол. США [9].

СЕЗ “Закарпаття” діє у відповідності до основної мети, визначеної Законом України “Про СЕЗ “Закарпаття” та ТЕО створення СЕЗ, як комплексна зона, яка поєднує функції виробничих та зовнішньоторгівельних зон. На території СЕЗ діють такі галузеві комплекси: транспортно-експедиційний, виробничий, фінансово-економічний та допоміжний, також виконані слідуючі заходи: виготовлено генеральний план забудови II-ої черги СЕЗ; прийнято основні технічні рішення щодо інженерного забезпечення (водо-, електро-, газопостачання, каналізування та зв'язку) території СЕЗ; проведено комплекс заходів по оформленню земельних ділянок; здійснено розробку переліку галузей виробництва, розміщення яких на території СЕЗ може дати найбільший ефект для розвитку економіки області; розро-

бку шляхів використання колишнього військового аеродрому в м. Мукачеве. Слід зазначити, що вписаний в Законі України “Про СЕЗ “Закарпаття” спеціальний митний режим в значній мірі синхронізується із режимом “порто-франко”, який діє на території порту м. Трієста ще з 1719 р., з якого бере початок 5-ий коридор. Оскільки геополітичне розташування м. Чоп нічим не поступається згаданому географічному пункту, нам здається доцільним і навіть можливим розвиток транспортного мегаполісу Чоп-Захонь саме в цьому напрямку (введення режиму, відповідному “порто-франко”). Це було б логічним, оскільки таким чином всі користувачі 5-го міжнародного транспортного коридору мали б однаково сприятливі умови функціонування. На сьогодні закладено основу розвитку української мережі логістичних центрів. В Закарпатті почалась реалізація проекту за участю іноземних інвесторів по створенню міжнародного Чопсько-Захоньського транспортно-логістичного центру у складі 5-го коридору, орієнтованого на організацію інтермодальних перевезень та досягнення найбільш ефективного використання транспортних ресурсів України.

Аналіз розвитку економіки області впродовж останніх років свідчить про вагомий вплив залучення інвестицій на зростання темпів її розвитку. Станом на 1 січня 2004 року з прямими іноземними інвестиціями в Закарпатській області функціонує 484 підприємства. Всього за період іноземного інвестування в область залучено 181,6 млн. дол. США прямих іноземних інвестицій. По обсягах залучених інвестицій область займає 10 місце серед інших регіонів України, по обсягах на душу населення – 6 місце. За видами економічної діяльності, інвестиції спрямовуються у промисловість 144,1 млн. дол. США (79,3% від загального обсягу), зокрема: в обробну – 139,8 млн. дол. США (77,0%), і після в оптову та роздрібну торгівлю – 16,0 млн. дол. США (8,8%); третє місце займає транспорт – 10,1 млн. дол. США (5,6%) [10].

3 ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОЇ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

З метою більш ефективного використання міжнародних можливостей регіону та вдосконалення і зміцнення транспортно-логістичного потенціалу регіону, важливими є розвиток логістичної діяльності, забезпечення регіону високоякісними логістичними послугами, вдосконалення інфраструктури впродовж V-го транспортного коридору ЄС. В цілому потенціал транспортної інфраструктури прикордонного регіону, зв'язок із V-м транспортним коридором ЄС разом із неввикористаним потенціалом Ніредгазського, Ужгородського аеро-

портів та потребуючого реконструкції Мукачівського аеропорту, створюють в цілому можливість, завдяки яким розвиток логістичних послуг регіону стає пріоритетним напрямком в економічній діяльності прикордонних регіонів як України, так і ЄС. Отже, важливим в цьому плані є розвиток транспортної інфраструктури регіону та пунктів перетину кордону. Особливо важливим є скоординований розвиток логістичної зони Кішварда-Загонь-Чоп (Угорщина-Україна).

Розвиток транспортної інфраструктури перше сприяє розвитку транскордонного співробітництва прикордонного регіону Закарпаття, а подруге, по суті підвищує привабливість регіону для інвесторів.

Використовуючи вигідне розташування регіону, розвиток транспортних шляхів та обслуговуючої інфраструктури транзитного руху, а з іншого боку, покращення економічної ситуації в регіоні шляхом розвитку місцевої інфраструктури можливо покращити транспортну інфраструктуру прикордонних регіонів. Покращення умов перетину та пропускної спроможності кордону у прикордонному регіоні вимагає розвитку прикордонної інфраструктури та створення нових КПІ з метою забезпечення транзиту кращими послугами та більшої пропускної спроможності.

ВИСНОВКИ

Основними пріоритетними напрямками інвестиційної діяльності в Закарпатській області є

запровадження сприятливого інвестиційного режиму, включно і активізація інвестиційної діяльності у галузі зв'язку та транспорту. Все вищезазначене дає підставу стверджувати, що база для створення потужного транспортного комплексу на даному напрямку і розвитку транзитного потенціалу України існує. Однак, наближення до євростандартів у розвитку прикордонної і транспортної інфраструктури вимагає реформ. Особливо важливим як для прикордонного регіону Закарпаття, так і для України в цілому є розбудова сучасних транспортних коридорів, забезпечення транзитних потоків через територію нашої країни.

Динамічне включення України в інтегрований європейський простір вимагає також і приєднання Закарпаття як прикордонного регіону до системи європейських транспортних коридорів, що, в свою чергу, змінить просторове становище України в загальній транспортній системі Євразійського континенту.

Таким чином, залучення інвестицій у розвиток транспортної і прикордонної інфраструктури регіону та інфраструктурна координація з західними структурами є не тільки важливими і актуальними, а також в комплексі визначає технологічну та організаційно-правову розбудову енергетичного і транспортного ринків України. Перспективи подальших наукових досліджень вбачаємо у вивченні саме регіонального рівня залучення інвестицій у прикордонну і транспортну інфраструктуру та аналізі їх впливу на соціально-економічний розвиток регіону.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Aschauer, D.A. (1989): Is Public Expenditures Productive. *Journal of Monetary Economics*, 23. – p.17700.
2. Aghion, P. and M. Schankerman (1999): Competition, Entry and the Social Returns to Infrastructure in Transition Economies. *Economics of Transition*, Vol.7, N1. – pp. 79-101.
3. Dodonov B., C.von Hirschhausen, P.Opitz, P.Sugolov (2001) *Infrastructure Monitoring for Ukraine (IMU)*. Institute for Economic Reforms and Policy Consulting, Working Paper. N8.
4. Денисенко М.П. Основи інвестиційної діяльності. – К.: Алеута, 2003.
5. Борщ Л.М. Інвестиції в Україні: стан, проблеми та перспективи. - К.: Знання, 2002.
6. Пересада А.А. Інвестиційний процес в Україні. – К.: "Лібра", 1998.
7. Інвестиційний потенціал у логістиці. К.Е.Фесенко, Л.Г. Зайончик, М.П. Денисов, В.Г. Кабанов. – К: Науковий світ, 2002.
8. Концепція сталого розвитку Закарпаття (схвалена рішенням обласної ради IV скликання від 16 жовтня 2002 року № 71).
9. Закарпаття. 2003. Статистичний щорічник. – Ужгород: Головне управління статистики у Закарпатській області, 2004 – С.193-222.
10. Закарпаття. 2003. Статистичний щорічник. – Ужгород: Головне управління статистики у Закарпатській області, 2004 – С.193-222.