

DOI: [10.32702/2307-2105-2019.10.1](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.10.1)

УДК339.543.4(477)(498)

*I. З. Сторонянська,
д. е. н., проф., заступник директора з наукової роботи,
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. Долишнього НАН України»
ORCID: 0000-0002-0237-1409*

*А. Р. Дуб,
к. е. н., доц., старший науковий співробітник,
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. Долишнього НАН України»
ORCID: 0000-0001-6377-1556*

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКОМУ КОРДОНІ

*Iryna Storonyanska
D.Sc. (Economics), Professor,
SI "M. I. Dolishniy Institute of Regional Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine"
Andrii Dub
PhD (Economics), Associate professor, Senior Research Fellow,
SI "M. I. Dolishniy Institute of Regional Research of the National Academy
of Sciences of Ukraine"*

PROBLEMS OF FUNCTIONING OF CHECKPOINTS ON THE UKRAINIAN- ROMANIAN BORDER

Зниження бар'єрів перетину кордону можна розглядати як один з кроків у напрямі пришвидшення інтеграції країни у європейський простір. Однак, діяльність окремих міжнародних пунктів пропуску слабо сприяє цьому процесу. В статті охарактеризовано пункти пропуску на ділянці українсько-румунського кордону в Закарпатській області. Проведено аналіз діяльності трьох пунктів пропуску, які функціонували упродовж 2015-2018 років, з пропуску пасажиро- та вантажопотоків за показниками завантаженості пункту пропуску та часу очікування на проходження кордону.

Виявлено перевантаження найбільшого пункту пропуску на ділянці українсько-румунського кордону в Закарпатській області «Дякове – Халмеу» за категоріями «вантажні транспортні засоби» і «громадяни» з одночасним недовантаженням за іншими категоріями. Серед головних причин виділено неналежний стан інфраструктури пропускних пунктів та під'їзних шляхів, а також відсутність альтернативних переходів на ділянці українсько-румунського кордону в Закарпатській області для вантажних транспортних засобів.

Для зменшення навантаження на пункт пропуску «Дякове – Халмеу» рекомендовано або розширити його пропускні характеристики, або створити умови для перенаправлення громадян і транспортних засобів на інші пункти пропуску, в тому числі, шляхом покращення

якості дорожньої інфраструктури в Закарпатській області та через відкриття нових пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні в Закарпатській області.

Given Ukraine's declared intentions for gradual integration into the EU, particular attention is paid to the analysis of the functioning of border crossing points between Ukraine and EU countries. It is noted that the largest number of customs infrastructure objects is concentrated within the Zakarpattia region, which borders with four EU countries - Poland, Slovakia, Hungary and Romania. Despite the large number of border crossing points with these countries, their territorial dispersal along the border remains a problem of their congestion (relative to design capacity), which causes the presence of queues at the borders and long waiting for vehicles and persons crossing the state border, poor quality of services, underdeveloped infrastructure.

The purpose of the article is to analyze the efficiency of the functioning of the border crossing points at the Ukrainian-Romanian border within the Zakarpattia region, which will become the basis for determining the directions of customs information structure development in this part of the border.

Reducing border crossings can be seen as one of the steps towards accelerating the integration of citizens into the European area. However, the activities of some international checkpoints are little conducive to this process. The crossing points on the section of the Ukrainian-Romanian border in the Zakarpattia region have been characterized. We analyzed the activity of three checkpoints, which operated during 2015-2018, on the passage of passenger and cargo flows by the indicators of the occupancy of the checkpoint and the waiting time for the border crossing. Overload of the largest checkpoint at the section of the Ukrainian-Romanian border in the Zakarpattia region "Dyakovo - Halmeu" by categories of "cargo vehicles" and "citizens" with simultaneous underloading by other categories has been revealed. The main reasons are the inadequate condition of the infrastructure of checkpoints and access roads, as well as the lack of alternative checkpoints at the section of the Ukrainian-Romanian border in the Zakarpattia region for cargo vehicles.

To reduce the load on the Dyakovo - Halmeu checkpoint we recommend either increase its throughput or create conditions for redirecting citizens and vehicles to other checkpoints, including by improving the quality of road infrastructure in the Zakarpattia region and by opening new checkpoints on the Ukrainian-Romanian border in the Zakarpattia region.

Ключові слова: *пункт пропуску; кордон; інфраструктура; пропускна спроможність; час очікування.*

Key words: *checkpoint; border; infrastructure; bandwidth; waiting time.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Одним з визначальних чинників нарощення потенціалу зовнішньої торгівлі товарами та включення України в міжнародні ринки товарів є розвиненість митної інфраструктури та ефективність функціонування пунктів пропуску, які є її основною складовою. Зважаючи на задекларовані наміри України поступового інтегрування в ЄС, особливої уваги набуває питання аналізу функціонування пунктів пропуску на кордоні між Україною та країнами ЄС. При цьому зауважимо, що найбільша кількість об'єктів митної інфраструктури зосереджена в межах Закарпатської області, яка межує із чотирма країнами ЄС – Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією. Не зважаючи на достатньо велику кількість пунктів пропуску із цими країнами їх територіальну розосередженість вздовж кордону, актуальними залишаються проблеми їх перезавантаженості (відносно проектної пропускної спроможності), що обумовлює наявність черг на кордонах та тривалого очікування транспортних засобів та осіб, які перетинають державний кордон, низької якості обслуговування, нерозвиненості супутньої інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Проблеми удосконалення та розбулови митної інфраструктури України стали предметом досліджень низки науковців, митних практиків, експертів. Так, питання територіальної організації митної діяльності та прикордонної інфраструктури висвітлене у працях Н. Коцан [1].

Українськими дослідниками також розглянуто поняття транспортно-митної інфраструктури, визначено її роль та місце у сфері реалізації митної справи. Також науковці визначають, що кількісні та якісні характеристики автомобільної транспортної мережі прямопропорційно знижують її пропускну здатність [3, 4].

О.Попроцька розглядає питання розбудови пунктів пропуску митного кордону України в контексті зміцнення її економічної безпеки та розширення торгово-економічних відносин, забезпечення потреб населення й суспільного виробництва у перевезеннях в умовах швидкого збільшення обсягів економічних відносин, які обумовлені процесами глобалізації світової економіки [5, 6].

У праці О.Мельник, О.Мукан, Х.Кабан [2] розглянуто питання реформування митної системи України в умовах європейської інтеграції та науково обґрунтовано структуру митної системи України.

Водночас прийняття обґрунтованих рішень щодо удосконалення митної інфраструктури в частині кордону Україна ЄС вимагає поглибленого вивчення ефективності функціонування кожного пункту пропуску в динаміці за останні роки, з'ясування перспективності та доцільності розбудови окремих пунктів пропуску.

Метою статті є здійснення аналізу ефективності функціонування пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні в межах Закарпатської області, що стане підґрунтям для визначення напрямків розбудови митної інфраструктури в цій частині кордону.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. На ділянці державного кордону між Україною і Румунією в Закарпатській області у 2019 році функціонувало три міжнародні пункти пропуску: «Дякове – Халмеу» автомобільний, «Дякове – Халмеу» (залізничний) та «Солотвино – Сігету-Мармаціей» (табл. 1).

Таблиця 1.

Функціонує міжнародні пункти пропуску на українсько-румунському кордоні у Закарпатській області

Назва	Вид сполучення	Режим роботи	Характер перевезень	Характеристика
«Дякове – Халмеу»	автомобільний	цілодобовий	пасажирський, вантажний	на лінії кордону, облаштований
«Дякове – Халмеу»	залізничний	цілодобовий	пасажирський, вантажний	на лінії кордону, облаштований
«Солотвино – Сігету-Мармаціей»	автомобільний, пішохідний	цілодобовий	пасажирський до 3,5 т (не більше 9 посадкових місць включаючи місце водія)	250 м від кордону, облаштований

Джерело: Перелік пунктів пропуску на кордоні з Румунією [Електронний ресурс]. / Державна прикордонна служба України. – Режим доступу: <https://dpsu.gov.ua/ua/NA-KORDONI-Z-RUMUNIYU-2018/>

Ще три пункти пропуску – «Ділове – Валя Вишеулуй» (залізничний), «Тересва – Кимпулунг ла Тиса» (залізничний) та «Хижа – Тарна Маре» – з різних причин не працюють. Зокрема, призупинення роботи перших двох відбулися внаслідок відносно невисоких вантажопотоків, які через них проходили (здебільшого через віддаленість залізничної дороги (як з української, так і румунської сторони) від основних вантажних залізничних транспортних коридорів), а також у зв'язку з необхідністю чималих капіталовкладень у відновлення інфраструктури пропускних пунктів (залізничної колії, приміщень митниці, огорожі території станції тощо). Роботу місцевого пішого пункту пропуску «Хижа – Тарна Маре» було призупинено у 2005 році, у зв'язку з руйнуванням, внаслідок підтоплення, пішохідного містка через річку Тур. А після відновлення містка у 2007 році, румунська сторона відмовилась відновлювати рух в цьому пункті пропуску через відсутність на українській стороні відповідної інфраструктури, яка б забезпечувала належний контроль за переміщенням громадян через кордон.

Таким чином, все навантаження пасажиро- і вантажопотоків через українсько-румунський кордон у Закарпатській області розподіляється між трьома функціонуючими пунктами пропуску (табл. 2).

Таблиця 2.

Структура автомобільних, залізничних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків через пункти пропуску на українсько-румунській ділянці державного кордону у Закарпатській області у 2018 р., %

Пункт пропуску	Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні транспортні засоби	Автобуси	Вантажі	Вантажні вагони
Дякове – Халмеу	32,3	49,8	100	100	85,1	-
Солотвино – Сігету-Мармаціей	67,7	50,2	-	-	-	-
Дякове – Халмеу (залізничний)	-	-	-	-	14,9	100
Всього	100	100	100	100	100	100

Розраховано і складено авторами за даними Закарпатської митниці

ПП «Дякове – Халмеу» (далі – ПП «Дякове») є найбільшим з-поміж 3-х пунктів пропуску на митному кордоні між Україною і Румунією у Закарпатській області. Він розташований у с. Неветленфолу Виноградівського району Закарпатської області менш, ніж за 100 м від державного кордону на автошляху міжнародного значення М-26 (пропускний пункт «Вилок» (на кордоні з Угорщиною) – Вилок – Неветленфолу – пропускний пункт «Дякове»), з яким з румунського боку збігається дорога національного значення DN1C (Клуж-Напока – Герла – Деж – Бая-Маре – Халмеу), яка у свою чергу дотична до загальноєвропейських доріг E81 і E58.

ПП «Дякове» обслуговує переміщення громадян, легкових автомобілів, вантажних транспортних засобів (ТЗ), автобусів і вантажів (переміщених автомобільними ТЗ). У 2018 році послугами цього пункту пропуску скористалась майже третина усіх громадян, які перетнули українсько-румунський кордон (разом за обома напрямками) у Закарпатській області. Окрім того, ПП «Дякове» обслуговує понад половину переміщень легкових автомобілів (в усіх роках за період 2015-2018 років, крім 2018 року) та є єдиним пунктом пропуску для автобусів, вантажних ТЗ і вантажів, переміщених автомобільними ТЗ через митний кордон між Україною і Румунією через територію Закарпатської області.

При цьому, стан інфраструктури пункту пропуску «Дякове» – далекий від задовільного. Як приміщення, так і дорожнє покриття на території пункту пропуску, і під'їзні дороги до самого пункту пропуску вже тривалий час потребують ремонту.

Серед показників, які характеризують роботу пунктів пропуску і які мають вплив на рішення фізичних та юридичних осіб про вибір місця перетину кордону, доцільно виділити два: 1) завантаженість пункту пропуску (проектна добова пропускна спроможність, порівняно з фактично пропущеними потоками) та 2) час очікування на проходження кордону (черга до шлагбауму).

Проектна пропускна спроможність пункту пропуску «Дякове» за добу – тобто, те скільки пункт пропуску мав би належним чином пропустити/обслужити пасажиро- і вантажопотоків через державний кордон – становить 1000 легкових автомобілів, 100 вантажних автомобілів, 60 автобусів і 1000 громадян.

У 2018 році, порівняно з 2015 роком, фактична річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Дякове» зростає за усіма категоріями (громадян – на 35,4%, легкових автомобілів – на 30,1%, вантажних автомобілів – на 39,7%, автобусів – на 41,7%). Однак, упродовж 2015-2018 років чіткої тенденції до зростання не було. Так, наприклад, найвища річна середньодобова пропускна завантаженість за категоріями «громадяни», «легкові автомобілі» та «автобуси» була у 2016 році (після чого почався спад), а за категорією «вантажні автомобілі» – у 2017 році (далі – також спад).

Найвища фактична середньодобова пропускна завантаженість ПП «Дякове» упродовж 2015-2018 років спостерігалась за категорією «вантажні автомобілі» у 2017 році (на 84% перевищувала проектну пропускну спроможність), та за категорією «громадяни» у 2016 році (на 40,2% перевищувала проектну пропускну спроможність). За іншими категоріями (легкові автомобілі, автобуси) ПП «Дякове» був недовантажений (табл. 3).

Таблиця 3.
Середньодобова пропускна завантаженість ПП «Дякове»

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	1000	978	97,8	1402	140,2	1347	134,7	1324	132,4	1091	109,1
Легкові автомобілі	1000	569	56,9	829	82,9	739	73,9	740	74,0	592	59,2
Вантажні ТЗ	100	116	116,0	163	163,0	184	184,0	162	162,0	145	145,0
Автобуси	60	1,2	2,0	1,8	3,0	1,7	2,8	1,7	2,8	1,6	2,7

Розраховано і складено авторами за даними Закарпатської митниці

Слід також відзначити, що упродовж 2015-2018 років потоки за категоріями «легкові автомобілі», «вантажні транспортні засоби», «вантажі» та «громадяни», які перетинали українсько-румунський кордон у Закарпатській області, у 2018 році змінили тенденцію до зростання, яка тривала у 2016-2017 роках, на спадну (яка зберігалась і у першому півріччі 2019 року). Позитивна динаміка зростання мала місце лише за категорією «автобуси», однак їхня річна середньодобова кількість в упродовж 2015-2018 років була вкрай низькою і не перевищувала трьох автобусів за добу.

Середній час очікування легкового транспорту на проходження кордону через ПП «Дякове», за результатами спостереження часу очікування транспортних засобів на пунктах пропуску на українсько-румунській ділянці кордону у Закарпатській області, яке проводилось упродовж 21.07.2019-26.08.2019, становив 5 хвилин (як на в'їзд в Україну, так і на виїзд з України), і в жодному дні аналізованого періоду не перевищував 15 хв. А от середній час очікування вантажного транспорту був значно тривалішим за аналогічні показники для легкового транспорту. Він становив 1 год. 23 хв. на в'їзд в Україну і 5 год. 38 хв. – на виїзд з України. Такий тривалий час очікування на проходження кордону може бути наслідком перевищення проектної пропускної спроможності ПП «Дякове» за категорією «вантажні транспортні засоби».

Загалом, аналіз оперативних даних Закарпатської митниці щодо діяльності ПП «Дякове» з пропуску транспортних засобів, громадян та вантажів упродовж 2015-2018 років дозволив встановити, що мало місце:

1) значне перевищення (понад 60%) фактично пропущених вантажних транспортних засобів над проектною пропускною спроможністю, яке, у свою чергу, збільшує час очікування на проходження кордону вантажними транспортними засобами (здебільшого перевищує 2 години). Тривале очікування на проходження кордону може бути однією з причин зменшення у 2018 році кількості вантажних транспортних засобів, які перетинали українсько-румунський кордон на ділянці Закарпатської області, порівняно з 2016-2017 роками (а також вантажів, порівняно з 2017 роком);

2) вкрай низьке переміщення автобусів (в середньому менше одного на в'їзд і одного на виїзд за добу, при проектній пропускній спроможності 60 автобусів за добу). Недовантаження пропускного пункту автобусами мало місце навіть у пікові туристичні місяці (липень, серпень) – менше 5 автобусів за добу. Ймовірно причиною може бути неналежний стан під'їзних доріг до ПП «Дякове» на українській території;

3) перевищення фактично пропущених громадян над проектною пропускною спроможністю пропускного пункту в середньому більш, ніж на 24% (і це за низької завантаженості пропускного пункту автобусами).

Другий за вагомістю пункт пропуску на українсько-румунському кордоні в Закарпатській області, який обслуговує переміщення громадян і легкових автомобілів, – ПП «Солотвино – Сігету-Мармаціей» (далі – ПП «Солотвино»). Він розташований у смт. Солотвино Тячівського району. Суміжним пунктом пропуску з румунської сторони є «Сігету-Мармаціей», розташований в м. Сігету-Мармаціей (друге за розміром місто в жудеці [області] Мармарош). З українського боку до ПП «Солотвино» веде автошлях національного значення Н-09, а з румунського – через Сігету-Мармаціей проходять дороги національного значення DN18 і DN19, дотичні до загальноєвропейської дороги E81.

Пункт пропуску «Солотвино» оснащений 4 смугами для легкових автомобілів. Але існуючий мостовий перехід через річку Тиса, по якій проходить державний кордон, розрахований лише на одну смугу руху (умова збереження історичної самобутності мосту). Тому, міст може пропускати автотранспортний потік лише у реверсивному режимі (пункт пропуску обладнано світлофорами для регулювання в'їзду автотранспорту на територію України та виїзду з неї по одній смузі).

Слід також відзначити, що хоча інженерні мережі та комунікації і потребують поточного ремонту та обслуговування, загальний стан інфраструктури пропускного пункту – задовільний.

У 2018 році частка ПП «Солотвино» у забезпеченні потоку громадян через кордон між Україною і Румунією в Закарпатській області (в обох напрямках) становила 67,7% (проти 65,8% у 2015-му). Такий високий показник обумовлений наявністю пішого переходу через пункт пропуску і практично щоденним переміщенням громадян (здебільшого жителів прикордонних територій) з України на роботу в Румунію і в зворотному напрямку. На ПП «Солотвино» також припадає і половина потоку легкових автомобілів, які переміщувались через українсько-румунську ділянку кордону у Закарпатській області. Так, у 2018 році частка цього пункту пропуску у потоці легкових автомобілів (за обома напрямками) становила 50,2%, що на 4,6 в.п. більше, аніж у 2015-му.

Проектна пропускна спроможність пункту пропуску «Солотвино» за добу становить 1500 легкових автомобілів і 3000 громадян.

За період 2015-2018 років річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» демонструвала постійну тенденцію до зростання як за категорією «громадяни», так і за категорією «легкові автомобілі». Загалом же у 2018 році, порівняно з 2015 роком, річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» зросла за категорією «громадяни» на 47,4%, а легкових автомобілів – на 56,4%.

Річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» за категорією «громадяни» упродовж 2015-2018 років була вищою, ніж за категорією «легкові автомобілі». Проте ані за першою, ані за другою категоріями фактична річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» не перевищувала проектну пропускну спроможність (хоча в помісячному зрізі перевищення могло мати місце): за категорією «громадяни» у 2018 році середньодобова пропускна завантаженість становила 49,8% від проектної пропускної спроможності, а за категорією «легкові автомобілі» – 79,2%. При цьому, пікове середньодобове навантаження з пропуску громадян і легкових автомобілів через ПП «Солотвино» щорічно припадає переважно на липень і серпень.

Середній час очікування легкового транспорту на проходження кордону через ПП «Солотвино», як на в'їзд в Україну, так і на виїзд з України, становив 5 хвилин, і лише у 2% випадків перевищував 15 хв.

Таким чином, функціонування ПП «Солотвино» відіграє важливу роль у забезпеченні руху громадян і легкових автомобілів через кордон між Україною і Румунією у Закарпатській області, що засвідчує зростаючий тренд за легковими автомобілями та вагомий показник (дві третини) громадян, які перетинали українсько-румунський кордон у Закарпатській області. Однак, напевно чи можна розглядати його як альтернативний пункт пропуску, який би «розвантажив» ПП «Дякове» за категорією «громадяни», оскільки відстань між ними перевищує 110 км.

І останнім на сьогодні діючим пунктом пропуску на кордоні між Україною і Румунією у Закарпатській області є ПП «Дякове – Халмеу» (станція «Дяково») (далі – ПП «Дякове» (станція «Дяково»)). Це єдиний діючий пункт пропуску, який спеціалізується на обслуговуванні залізничних вантажних вагонів та вантажів, які вони транспортують. Пасажирські перевезення хоча і задекларовані, проте не здійснюються, оскільки відсутні міжнародні маршрути через ПП «Дякове – Халмеу».

З українського боку залізничні шляхи до пропускного пункту «Дякове» проходять через дільничну залізничну станцію Ужгородської дирекції Львівської залізниці Батьово, яка розташована на перетині ліній Стрий-Батьово-Чоп та Батьово-Солотвино І. У свою чергу, з станції Батьово через станцію Стрий залізничні шляхи ведуть на Львів, Тернопіль та Івано-Франківськ. З румунського боку залізничний шлях через міста Халмеу, Сату-Маре, Орадя, Арад виходить на міжнародний залізничний вантажний коридор, який є частиною мережі TEN-T, RFC-7 (Orient/East-Med), що проходить через Німеччину, Чехію, Словаччину, Угорщину, Румунію, Болгарію, Грецію.

За період 2015-2018 років середньорічна кількість пропущених вантажних вагонів (сумарно на в'їзд і виїзд) через пункт пропуску «Дякове» (станція «Дяково») склала 10,6 тис. од. Проектна пропускна спроможність ПП «Дякове» (станція «Дяково») за добу становить 200 вагонів. Однак, у жодному місяці аналізованого періоду не було зафіксовано перевищення фактично пропущених вагонів через ПП «Дякове» (станція «Дяково») над проектною добовою пропускною спроможністю. Найвища завантаженість була зафіксована у травні і серпні 2015 року (23% від проектною пропускною спроможністю). А починаючи з грудня 2015 року і аж до червня 2019 року, фактична завантаженість пункту пропуску «Дякове» (станція «Дяково») не досягала навіть 20% проектною добовою пропускною спроможністю.

Слід також вказати на те, що через ПП «Дякове» (станція «Дяково») в основному здійснювався вивіз вантажів з України (в аналізованому періоді річний середньодобовий вивіз вантажів з України становив 98,1-99,9% усього вантажопотоку, який проходив залізничним транспортом через пункт пропуску «Дякове» (станція «Дяково»)).

Таким чином, ПП «Дякове» (станція «Дяково») має ресурс для збільшення вантажопотоків залізничним транспортом через українсько-румунський кордон.

Висновки. Зважаючи на результати аналізу функціонування пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні у Закарпатській області, можна констатувати необхідність зниження навантаження ПП «Дякове» з пропуску громадян і, особливо, вантажних транспортних засобів, які перетинають українсько-румунський кордон на ділянці у Закарпатській області. Досягнути цього можна або шляхом розширення пропускних характеристик ПП «Дякове», або шляхом створення умов, однією з яких є покращення якості дорожньої інфраструктури в Закарпатській області, для перенаправлення громадян і транспортних засобів на інші пункти пропуску, в т. ч., і через відкриття нових пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні в Закарпатській області.

Список літератури.

1. Коцан Н.Н. Територіальна організація митної діяльності України [Текст] / Н. Н. Коцан. - Луцьк : РВВ "Вежа" Волинського держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2005. - 384 с.
2. Мельник О.Г. Система управління митною діяльністю в Україні: сутність та структурна декомпозиція / О.Г. Мельник, О.В. Мукан, Х.В. Кабан // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія "Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку". — 2013. — № 776. — С. 39—47.
3. Пасічник А. М. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів: монографія / за ред. А. М. Пасічник. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2012. – 304 с.
4. Пасічник А. М. Дослідження пропускної здатності української мережі міжнародних автомобільних транспортних коридорів / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов, О. М. Клен – Вісник АМСУ : Серія : «Технічні науки». – 2012. – № 1 (47). – С.28–35.
5. Попроцька О. С. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів: монографія / за ред. А. М. Пасічник. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2012. – 304 с.
6. Попроцька О. С. Система автомобільних пунктів пропуску митного кордону як складова економічної безпеки держави / О. С. Попроцька // Економіка и управление. – 2011. – № 4. – С. 148–152.

References.

1. Kotsan, N.N. (2005), Terytorial'na orhanizatsiia mytnoi diial'nosti Ukrainy [Territorial organization of customs activity of Ukraine], RVV "Vezha" Volyns'koho derzh. un-tu im. Lesi Ukrainky, Luts'k, Ukraine.
2. Melnyk, O.H. Mukan, O.V. and Kaban, Kh.V. (2013), "The system of customs activity management in Ukraine: the essence and structural decomposition", Visnyk Natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politekhnika". Serii: Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia i problemy rozvytku, vol. 776, pp. 39—47.
3. Pasichnyk, A. M. (2012), Suchasni transportno-mytni tekhnolohii mizhnarodnykh perevezen' tovariv [Modern transport and customs technologies of international transportation of goods], AMSU, Dnipropetrovs'k, Ukraine.
4. Pasichnyk, A. M. Mal'nov, V. S. and Klen, O. M. (2012) "Investigation of the capacity of the Ukrainian network of international road transport corridors", Visnyk AMSU : Serii : "Tekhnichni nauky", vol. 1 (47), pp. 28–35.
5. Poprots'ka, O. S. (2012) Suchasni transportno-mytni tekhnolohii mizhnarodnykh perevezen' tovariv [Modern transport and customs technologies of international transportation of goods], AMSU, Dnipropetrovs'k, Ukraine.

6. Poprots'ka, O. S. (2011) “System of customs border crossing points as a component of economic security of the state”, *Ekonomyka y upravlenye*, vol. 4, pp. 148–152.

Стаття надійшла до редакції 07.10.2019 р.