

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА УСТАНОВА «ІНСТИТУТ РЕГІОНАЛЬНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
ІМЕНІ М.І. ДОЛІШНЬОГО НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ»**



**ОЦІНКА ПЕРСПЕКТИВ РОЗБУДОВИ МЕРЕЖІ
ПУНКТИВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН
У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

науково-аналітична доповідь

Львів - 2020

УДК 332.021:725.141 (477.87)

Оцінка перспектив розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області : науково-аналітична доповідь / наук. ред. Притула Х.М. Львів, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І.Долішнього НАН України». 2020. 131 с. (Серія «Транскордонне співробітництво»)

На сьогодні у нормативних документах різного рівня та видів (міжнародних угодах, спільних транскордонних стратегіях, стратегічних та програмних документах, містобудівній документації тощо) задекларовано необхідність відкриття 18 нових пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області. Виходячи з базових функцій пунктів пропуску та сучасних вимог щодо їх відкриття та облаштування у науково-аналітичній доповіді запропоновано методику оцінки пріоритетності відкриття пунктів пропуску на основі розрахунку їх інтегрального індексу. Наведено загальну характеристику розвитку українсько-польського, українсько-словацького, українсько-угорського та українсько-румунського прикордоння. Особлива увага приділена аналізу особливостей функціонування великих промислових вузлів, індустріальних парків, логістичних центрів, розвитку регіональних та міжнародних аеропортів, розвитку туристичного ринку тощо. Наведено основні параметри перспективних пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області. Окреслено перспективи розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області.

Для представників органів державної та місцевої влади, науковців та інших осіб, зацікавлених у проблематиці розвитку прикордонної інфраструктури в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів.

ISBN 978-966-02-4251-7 (серія)

ISBN 978-966-02-9228-4

Науковий редактор:

Притула Христина Мирославівна, д.е.н.

Рецензенти:

Олійник Іван Михайлович, заслужений архітектор України;

Давимука Степан Антонович, д.е.н., професор.

Рекомендовано до друку Вченою радою ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» (Протокол №1 від 30 січня 2020 р.)

© ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України», 2020

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ I. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТИВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ	5
1.1 Економічна характеристика українсько-польського прикордоння	5
1.2 Загальна характеристика перспективного ПП «ЛУБНЯ – ВОЛОСАТЕ»	5
РОЗДІЛ II. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТИВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ	9
2.1 Економічна характеристика українсько-словацького прикордоння	9
2.2 Загальна характеристика перспективного ПП «ЗАБРІДЬ – УЛІЧ»	18
2.3 Загальна характеристика перспективного ПП «СТОРОЖНИЦЯ – ЗАГОР»	22
2.4 Загальна характеристика перспективного ПП «ПАВЛОВЕ – МАТЬОВЦЕ»	25
2.5 Загальна характеристика перспективного ПП «ПАЛАДЬ-КОМАРІВЦІ – РУСЬКЕ»	26
2.6 Загальна характеристика перспективного ПП «МАЛІ СЕЛМЕНЦІ – ВЕЛЬКЕ СЛЕМЕНЦЕ»	30
2.7 Загальна характеристика перспективного ПП «СОЛОМОНОВО – ЧІЕРНА»	34
РОЗДІЛ III. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТИВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ	40
3.1 Економічна характеристика українсько-угорського прикордоння	40
3.2 Загальна характеристика перспективних ПП «СОЛОВКА – ТІСАСЕНТМАРТОН» та ПП «СОЛОВКА- ЕПЕРЕШКЕ»	50
3.3 Загальна характеристика перспективного ПП «ГЕТЕН – ТИСОКЕРЕЧЕНЬ»	55
3.4 Загальна характеристика перспективного ПП «ДИЙДА – БЕРЕГДАРОЦ»	61
3.5 Загальна характеристика перспективного ПП «БАДАЛОВО, БАРІЄВО – САТМАРЧЕКЕ, ТІСАКОРОД»	66
3.6 Загальна характеристика ПП «ВЕЛИКА ПАЛАДЬ – МАЛА ПАЛАДЬ (КИШПАЛАД)»	70
3.7 Загальна характеристика перспективного ПП «ВЕЛИКА ПАЛАДЬ – НОДЬГОДОШ»	73
РОЗДІЛ IV. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТИВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ	77
4.1 Економічна характеристика українсько-румунського прикордоння	77
4.2 Загальна характеристика перспективного ПП «ХИЖА – ТАРНА МАРЕ»	84
4.3 Загальна характеристика перспективного ПП «ЯБЛУНІВКА – РЕМЕТЕ (ГУТА)»	88
4.4 Загальна характеристика перспективного ПП «ТЯЧІВ – МАЛИЙ ТЯЧІВ»	91
4.5 Загальна характеристика перспективного ПП «БІЛА ЦЕРКВА – СІГЕТУ МАРМАЦІЕЙ»	93
РОЗДІЛ V. МЕТОДИКА ОЦІНКИ ПРІОРИТЕТНОСТІ ВІДКРИТТЯ ПУНКТИВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ	99
ДОДАТКИ	109

ВСТУП

Створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі з Європейським Союзом (ЄС), безвізовий режим між Україною та ЄС, наявність потужного транзитного потенціалу є передумовами нарощення пасажиро- та вантажопотоків через державний кордон України.

Протягом 2015 - I пол. 2019 рр. сформувався висхідний тренд щодо кількості перетинів державного кордону України, що посилює навантаження на існуючі пункти пропуску, більшість з яких на сьогодні потребують модернізації та реконструкції. Розрахунок зведеного показника навантаження у розрізі всіх ділянок кордону засвідчив, що найбільш завантаженою є українсько-угорська ділянка кордону. Водночас розвантаження потребують і українсько-словацька та українсько-румунська ділянки кордону, особливо у категоріях автобусів та вантажних автомобілів.

У науково-аналітичній доповіді наведено загальну характеристику розвитку українсько-польського, українсько-словацького, українсько-угорського та українсько-румунського прикордоння. Особлива увага приділена аналізу особливостей функціонування великих промислових вузлів, індустріальних парків, логістичних центрів, розвитку регіональних та міжнародних аеропортів, розвитку туристичного ринку тощо. Представлено основні параметри перспективних пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області. Здійснено оцінку пріоритетності відкриття пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області на основі розрахунку інтегрального індексу. Окреслено перспективи розбудови мережі пунктів перетину кордону через державний кордон у Закарпатській області.

Представлена науково-аналітична доповідь підготовлена в рамках виконання науково-дослідної роботи «Соціально-економічне обґрунтування перспектив розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області», яка виконувалася відповідно до договору між Департаментом інфраструктури, розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення та житлово-комунального господарства Закарпатської обласної державної адміністрації та ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України» № 04-19/19 від 03.06.19 р., Розпорядження Президії НАН України № 157 від 07.03.2019 «Про затвердження Переліку науково-технічних проектів установ НАН України, які будуть реалізовуватись у 2019 році» та у рамках заходів, передбачених Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки.

Науково-аналітична доповідь підготовлена авторським колективом під науковим керівництвом д.е.н., с.н.с. Притули Х.М.

Авторський колектив: Демедюк О.П.; Дуб А.Р., к.е.н.; Ішук С.О., д.е.н., проф.; Калат Я.Я.; Кирик І.М.; Луцків О.М., к.е.н., с.н.с.; Максименко А.О., к.соц.н.; Притула Х.М., д.е.н., с.н.с.; Созанський Л.Й., к.е.н.; Сторонянська І.З., д.е.н., проф.; Шульц С.Л., д.е.н., проф.

РОЗДІЛ I. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ

1.1. Економічна характеристика українсько-польського прикордоння

Закарпатська область зі сторони Польщі межує з **Бещадським повітом Підкарпатського воєводства**. Населення повіту становить 21,9 тис. осіб, густота населення — 19 осіб/км². Це один з найменш заселених повітів у Підкарпатському воєводстві. На території повіту переважають гірські масиви Польських Бескидів, 70,2% території займають ліси. Тут є осередки гірськолижного туризму. Майже усі Бещади охоплюють зони, які охороняються на законодавчому рівні: Бещадський національний парк, ландшафтний парк долини Сяну та Ціснянсько-Ветлінський ландшафтний парк. Бещадський національний парк також входить до складу Міжнародного біосферного резервату «Східні Карпати»¹ (детальніше див. на с. 13-14, 17).

Територією Польщі проходять два транспортні коридори мережі TEN-T: «Балтійський-Адріатичний» (Baltic Adriatic), «Північне море - Балтійський» (North Sea-Baltic). Найбільшими транспортними вузлами є міста Варшава та Познань, поблизу яких перетинаються як залізничні, так і автомобільні гілки двох вищевказаних транспортних коридорів. Слід зазначити, що жоден з цих коридорів не проходить через Бещадський повіт. На території Польщі налічується 29 інтермодальних терміналів. Від перспективного ПП «Лубня - Волосате» за 227 км у м. Бжеско знаходиться Brzeski Terminal Kontenerowy².

Найбільші аеропорти знаходяться у м. Варшава (Chopin Airport і Modlin Airport), Кракові, Гданську, Вроцлаві, Катовіце, Познані, Жешуві, Любліні, Бидгощі, Глевіце (аеропорт Щецин-Голенюв імені Солідарності за 46 км від Щецина)³.

1.2. Загальна характеристика перспективного ПП «ЛУБНЯ – ВОЛОСАТЕ»

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску
Підписані міжнародні угоди – відсутні.

Стратегії та програми національного рівня. Відкриття ПП «Лубня – Волосате» є одним із пріоритетів поглиблення співпраці України з Європейським Союзом у рамках розвитку євро регіонів та перспектив транскордонного співробітництва. Зокрема, у **Постанові ВРУ від 27.06.2007 1242-V «Про інтенсифікацію співробітництва України з Європейським Союзом»**, пп б. пп. 7. п. 2 зазначено: «...здійснити необхідні заходи щодо початку будівництва у 2007 році міжнародного пішохідного пункту пропуску «Лубня – Волосате» на

¹ Bieszczady Powiat. Urząd Statystyczny w Rzeszowie: Website. Retrieved from https://rzeszow.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_podkarpackie/portrety_powiatow/powiat_bieszczadzki.pdf

² Intermodal Airports in Europe. AGORA: Website. Retrieved from <http://www.intermodal-terminals.eu/database/>

³ The 11 Biggest Airports in Poland. WorldData.info: Website. Retrieved from <https://www.worlddata.info/europe/poland/airports.php>

українсько-польському кордоні». Окрім того, **Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки**, затверджена постановою КМУ від 23.08.2016 № 554, п. 46, передбачає здійснення заходів щодо «відкриття міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення Лубня – Волосате», виконавцями яких є ДФС, Мінфін, МЗС, Адміністрація Держприкордонслужби, Закарпатська облдержадміністрація. У Додатку 1 до Програми «Заходи щодо забезпечення розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки» відмічено необхідність здійснення заходів щодо «відкриття міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення Лубня – Волосате». Також будівництво ПП «Лубня-Волосате» включено до переліку проєктів із розвитку прикордонної інфраструктури на 2019-2027 роки, передбачених у **Концепції розвитку гірських територій українських Карпат**⁴.

Стратегії та програми транскордонного співробітництва

У **Стратегії Карпатського євро регіону до 2020 року**⁵ побудова нового ПП «Лубня – Волосате» та відповідної дорожньої інфраструктури віднесені до Пріоритету 3 «Хороші транспортні зв'язки у Карпатському євро регіоні та ефективний прикордонний режим» (Priority 3: Well-connected Carpathian Euroregion & an effective border regime). Реалізація цього проєкту передбачена на 2019-2024 роки. Мета – створення кращих можливостей для транскордонної мобільності, особливо у напрямі розвитку туризму. Заплановані заходи: обґрунтування доцільності будівництва нового ПП «Лубня – Волосате», будівництво під'їзних шляхів, створення тематичного туристичного маршруту «Золоте коло Карпат». Результат – техніко-економічне обґрунтування будівництва ПП «Лубня – Волосате».

Стратегії та програми регіонального рівня. У Додатку 3 **«Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки»** (затверджено рішенням обласної ради від 22.02.2018 № 1065) зазначено про необхідність будівництва пункту пропуску «Лубня - Волосате».

Відведення землі. Земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон «Лубня – Волосате», знаходиться за межами населеного пункту с. Лубня на території Лубнянської сільської ради та відноситься до земель природно-заповідного фонду, відповідно до державного акту на право постійного користування землею, серія II-ЗК №001077 від 2001 р., виданого Ужанському НПП. Ділянка знаходиться у зоні особливого режиму використання земель (прикордонна смуга) (Лист №45/01-30 від 26.11.2019 р. відділу містобудування та архітектури Великоберезнянської РДА Закарпатської області) (додаток А.20).

Виділення фінансування. У плані з реалізації та використання капітальних видатків ДФС Закарпатської області на 2020 рік (потреба) та прогнозу використання у 2021-2022 роках у частині, що стосується розбудови нових пунктів пропуску,

⁴ Проєкти з розвитку прикордонної інфраструктури. Концепція розвитку територій українських Карпат. Геопросторовий розвиток: сайт. URL: <http://mrbu.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=oae1f4df7c3543478b7d38c1bbbec39a>

⁵ The Carpathian Euroregion Strategy 2020 & Beyond. Carpathian Euroregion 2015. *Kárpátok Eurorégió*: Website. Retrieved from <http://carpathianeuroregion.org/letolt/strategia-english.pdf>

передбачено кошти на будівництво ПП «Лубня – Волосате», затверджені кошторисом на 2019 рік (план), а також визначено їх прогнозовані потреби на 2020-2022 роки.

Транспортне сполучення

З українського боку від лінії державного кордону до с. Лубня (відстань близько 3 км) веде під'їзна ґрунтова дорога. Від с. Лубня пролягає обласна автомобільна дорога загального користування місцевого значення О 070202 (довжиною 2 км), яка з'єднується з національним автошляхом Н13, що веде до Ужгорода (відстань 77,8 км). Далі Н13 переходить у автошлях міжнародного значення М-08 (довжиною 19 км), який з'єднує м. Ужгород із державним кордоном і збігається з частиною європейського маршруту Е58 (див. Додаток А19).

З польського боку від лінії державного кордону до с. Волосате (відстань ≈ 3 км) веде під'їзна ґрунтова дорога зі щебеневим покриттям, яка проходить через заповідну зону Бещадського національного парку. Від с. Волосате проїзд воєводською 1-смуговою дорогою 897 до с. Устрики Горішні (5,6 км), далі – воєводською 1-смуговою дорогою 896 до с. Устрики Долішні (45 км), далі – крайовою 1-смуговою дорогою 84 до м. Загутинь (36,2 км), далі – крайовою 1-смуговою дорогою 28 до м. Ясло (72,7 км), далі – крайовою 1-смуговою дорогою 73 до м. Тарнув (61 км), де відбувається з'єднання з автострадою А4, що є частиною європейського маршруту Е40 (найдовший європейський автошлях довжиною 8500 км, що з'єднує французьке м. Кале через Бельгію, Німеччину, Польщу, Україну, Росію, Казахстан, Узбекистан, Туркменістан і Киргизстан із казахським м. Ріддер біля кордону з Російською Федерацією).

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Відстань до сусідніх пунктів пропуску. Перспективний ПП «Лубня – Волосате» знаходиться на відстані 120 км до найближчого автомобільного пункту пропуску на українсько-польському кордоні «Смільниця-Кросьценко» і на відстані 158 км до найближчого пішохідного ПП «Шегині – Медика» (у Львівській області). Велика відстань між цими пунктами пропуску, а також значна завантаженість останнього є одними з ключових аргументів на користь необхідності відкриття ПП «Лубня – Волосате». Окрім того, у Закарпатській області він може бути єдиним пунктом пропуску на українсько-польській ділянці кордону. З іншого боку, найближчий діючий автомобільний пункт пропуску на українсько-словацькій ділянці кордону «Малий Березний – Убля» знаходиться на відстані близько 40 км. Найближчий пішохідний ПП «Малі Селменці – Вельке Сlemenце» знаходиться на відстані 101 км.

Стимулюючі фактори

У радіусі 30 км навколо с. Лубня проживає близько 5 тис. осіб.

ПП «Лубня – Волосате» знаходиться у межах Ужанського і Бещадського національних парків, які мають значний потенціал для розвитку різних видів туризму. Ужанський національний природний парк (УНПП) є членом Міжнародного біосферного резервату «Східні Карпати». Інші його учасники – національні парки Бещадський в Польщі і «Полонини» в Словаччині. Окрім того, Ужанський НПП входить до «Європарк» – Європейської федерації природно-заповідних територій.

Ужанський національний парк має добре розвинену інфраструктуру. Тут облаштовані місця відпочинку, а також піші екотуристичні маршрути – всього 17, загальною протяжністю понад 140 км. До прикладу, у цьому регіоні популярним є велосипедний, екотуристичний маршрут «Зелений ровер», однією з частин якого є

ділянка с. Лубня – г. Черемха – с. Волосате. Ці маршрути пролягають мальовничими куточками парку. Цікавими туристичними об'єктами є букові праліси, субальпійські луки, витoki річки Уж, Ужоцький перевал, легендарна оборонна лінія Арпада, Вододільний хребет. На даний момент розробляються міжнародні велосипедні маршрути, які передбачають ознайомлення з цікавими природними та історико-культурними об'єктами Польщі, Словаччини і України.

Ужанський НПП славиться старовинними дерев'яними церквами XVII-XVIII ст., які є справжнім дивом закарпатської народної архітектури. Побудовані вони в основному невідомими майстрами, без єдиного цвяха і сучасних інструментів. На сьогодні 6 із таких храмів мають статус архітектурних пам'яток світу. Найвідоміші з них – це храм Покрови Пресвятої Богородиці в с. Кострино і церква Святого Архистратига Михаїла в с. Ужок. Остання внесена до списку спадщини ЮНЕСКО.

Великобerezнянський район – один із найбільш екологічно чистих куточків України, оскільки у районі немає жодного небезпечного промислового підприємства. Велику частину території району займають гори, що вкриті лісами. Найвищою вершиною Великобerezнянщини вважається гора Лютянська Голиця, яка має висоту 1371 м над рівнем моря. Найбільш популярні зони відпочинку знаходяться вздовж річок Уж і Лютянка, хребта гори Яворник і біля гірських потоків та схилів, зокрема, це Красія і Сіль.

У рамках святкування 15-річчя вступу Польщі у Європейський Союз з 1.05. по 05.05.2019 р. діяв тимчасовий пішохідний перехід «Лубня – Волосате». Протягом цих днів добросусідства можливістю відвідати сусідню державу скористалися понад 1300 туристів⁶. Також протягом трьох днів з 8.08 по 10.08.2019 р. працював цей пункт перетину кордону у режимі з 10.00 по 19.00. Перетнути міждержавний рубіж через КПП могли і пішоходи, і велосипедисти⁷.

Відкриття ПП «Лубня – Волосате» стимулюватиме розвиток туризму в регіоні, зміцнюватиме двосторонні зв'язки сусідніх країн, регіонів, громад та сприятиме соціально-економічному розвитку суміжних територій.

⁶ Тимчасовий пішохідний перехід «Лубня – Волосате». *Укрінформ*: сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/2694578-timcasovij-perehid-lubna-volosate-za-pat-dniv-peretnuli-majze-tri-tisaci-raziv.html>

⁷ Пункт пропуску «Лубня – Волосате» цього тижня відкриють на три дні. *М-студіо*: сайт. URL: <http://m-studio.net.ua/lubna-volosate-anons/>

РОЗДІЛ II. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ

2.1. Економічна характеристика українсько-словацького прикордоння

Зі сторони Словаччини з територією України межують Пряшівський і Кошицький самоврядні краї.

На території **Пряшівського краю** знаходиться 650 населених пунктів, у тому числі 23 міста. Станом на 31.12.2017 р. кількість населення сягала 823 826 осіб. Більшість жителів мешкає в центральному місті Пряшів (Прешов), яке також є третім за величиною містом Словаччини. Другий за величиною центр регіону – м. Поппрад.

Землі сільськогосподарського призначення займають 41,9% від загальної площі земель краю. Майже дві п'ятих цієї площі – рілля, де вирощують зернові, корми, олійні культури та картоплю. У регіоні працює майже 20 тис. компаній та 50,7 тис. приватних підприємців (у тому числі фізичних осіб). Основні види діяльності – будівництво, торгівля та промисловість. У межах регіону найбільш відвідуваними туристичними місцями є Високі Татри в районі Бардейова (приблизно за 134 км від державного кордону з Україною), Кежмарок (приблизно за 189 км від державного кордону з Україною), Прешов (110 км до кордону з Україною) та Старо-Любовня (173 км до кордону з Україною)⁸.

Кошицький край площею 6 754 км² знаходиться на південному сході Словацької Республіки і займає 13,8% її території. Це другий за чисельністю населення і четвертий за розміром край у Словаччині. Станом на 31.12.2017 р. у Кошицькому краї проживало 799 217 осіб. Регіон є один з найбільш густонаселених, в середньому 118 осіб на 1 км². Найбільш густонаселеними є райони поблизу міста Кошице. У Кошицькому краї є 440 муніципалітетів, 17 з яких мають статус міста. Частка міського населення становить 54,9%. У центральному місті краю – Кошице проживає 239,1 тис. осіб, що становить майже третину населення регіону.

Станом на 31.12.2017 р. у краї зареєстровано 61 189 суб'єктів господарювання, з них 57,5% – фізичні особи-підприємці. Основні сфери діяльності – торгівля, наукова, професійна та технічна діяльність, промисловість та будівництво. Підприємства розташовані переважно в центральному місті Кошице та районах Міхаловце (Michalovce), околицях Кошице (Košice okolie), Требішові (Trebíšov) та Спішській Новій Весі (Spišská Nová Ves). Однак в регіоні зберігається високий рівень безробіття, який на кінець 2017 р. досягнув 11,1%⁹.

Транспортні вузли та аеропорти

Мережа автодоріг Словаччини представлена швидкісними автострадами (D1, R1), дорогами державного значення 1-ого класу (1st class road), регіональними дорогами 2-го класу (2^d class road), територіальними дорогами (3^d class road). Частина цих доріг збігається з мережею міжнародних доріг (E) (рис. 2.1).

⁸ Prešovský kraj - charakteristika regiónu. Statistical Office of the Slovak Republic: Website. Retrieved from <https://slovak.statistics.sk/>

⁹ Košický kraj - charakteristika regiónu. Statistical Office of the Slovak Republic: Website. Retrieved from <https://slovak.statistics.sk/>

До українського кордону у ПП «Ужгород - Вишне Немецьке» підходить дорога державного значення №19, яка на території України продовжується як частина доріг міжнародного значення (Е50 та Е58). Найближча до України швидкісна автострада D1 проходить у містах Прешов та Кошице. Своєю чергою, Словаччина у середньостроковій перспективі планує продовжити та підвести до українського кордону швидкісну трасу D1¹⁰.

Територією Словаччини проходять декілька **транспортних коридорів мережі TEN-T**. До території України дотичний коридор «Рейн-Дунай». Його автомобільна гілка підходить до ПП «Ужгород - Вишне Немецьке», а залізнична у ПП «Чоп(Страж) – Чієрна-над-Тисою». У м. Жиліна на території Словаччини перетинаються автомобільні та залізничні шляхи двох коридорів – «Рейн-Дунай» та «Балтійсько-Адріатичний» («Baltic-Adriatic»). Наступним великим транспортним вузлом є Братислава. Тут перетинаються три коридори мережі TEN-T – «Рейн-Дунай», «Балтійсько-Адріатичний» та «Східний» («Orient-East-Med»).

Пан'європейські коридори: IV коридор, який проходить через Дрезден - Прагу до Відня далі до Братислави, Будапешту і до Румунії. Маршрут розгалужується, а відтак має три кінцеві пункти: Константа (Румунія), Салоніки (Греція), Стамбул (Туреччина); **V коридор** пролягає через такі основні міста: Трієст – Любляна – Братислава – Будапешт – Львів; **VI коридор** пролягає з півночі на південь і з'єднує Польські порти Балтійського моря Гдиню та Гданськ із Словаччиною та Чехією; **VII коридор** - водний (по Дунаю)¹¹.

Для ефективного функціонування транспортних коридорів вагоме значення мають залізнично-автомобільні термінали або комбіновані термінали.

Діючі **комбіновані транспортні термінали** на території Словаччини розташовані в таких містах як Братислава (Bratislava), Сладковичово (Sládkovičovo), Дунайська Стреда (Dunajská Streda), Жиліна (Žilina), Кошице (Košice), Добра (Dobrá).

За 9 км від кордону з Україною знаходиться найближчий **транспортний термінал у с. Добра** в Требішовському окрузі Кошицького краю (напрямок від ПП «Чоп(Страж) - Чієрна-над-Тисою»). Термінал у с. Добра є важливим пунктом на шляху залізничного вантажного транспорту, оскільки розташований на перехресті двох залізничних колій (шириною 1520 мм та європейського стандарту). Через термінал в основному курсують транзитні вантажні потоки, які прямують з Китаю до Центральної та Західної Європи. Протягом 2015-2017 рр. на цьому терміналі відбувалися збої у транзиті вантажів через військовий конфлікт на території України, проте у 2017 р. було відновлено транзитний маршрут з Китаю у рамках проекту «One Belt One Road». Компанія ZSSK CARGO (Залізнична компанія Cargo Slovakia) докладає суттєвих зусиль у напрямі заохочення проходження значної частини вантажопотоків з Китаю через територію Словацької Республіки з перевантаженням у її східній частині на кордоні з Україною¹².

¹⁰ Угода між Міністерством транспорту України та Міністерством транспорту, пошти і телекомунікації Словацької Республіки «Про визначення місця з'єднання запланованих автомагістралей на українській стороні і автомагістралі D1 на словацькій стороні на українсько-словацькому державному кордоні на південний захід від міста Ужгород між селами Сторожниця (Україна) і Загор (Словацька Республіка) та їх проходження у прикордонних областях» від 07.03.1997 року.

¹¹ Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport areas. *Archive of European Integration: Website*. Retrieved from <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>

¹² V TKD Dobrá od júna pravidelne prekladajú priame kontajnerové vlaky z Číny. ZSSK CARGO Business #2/2017 : Website. Retrieved from https://www.zscargo.sk/fm_source/M%20c3%89D1%20c3%81/Cargo%20Business/2_2017.pdf

На території Словаччини функціонують **6 міжнародних аеропортів** – це аеропорти у містах Братислава, Кошице, Попрад, Жиліна, Шліяк і Пештани. Аеропорт Кошице - другий за величиною міжнародний аеропорт Словаччини. Він позначається кодом IATA KSC. Розташований за 6 км на південь від центру міста, обслуговує як регулярні, так і чартерні, внутрішні та міжнародні рейси. Постійно із аеропорту м. Кошице є рейси у 8 міст із 7 країн (Відень, Прага, Братислава, Варшава, Стамбул, Лондон, Дюсельдорф, Мюнхен)¹⁴.

Індустріальні парки та економічні зони

На території Словаччини функціонує мережа індустріальних парків. Найближчий до кордону із Закарпатською областю знаходиться індустріальний **парк Собранце (Sobrance)** (площа 73,37 га; 70 км від м. Кошице та 20 км від залізничної станції у м. Міхаловце; до кордону з Україною (ПП «Ужгород – Вишне Немецьке») - 13 км, а до перспективного ПП у «Паладь Комарівці – Руська» - 40 км (по територіальній дорозі)). *Наразі у ньому відсутня господарська діяльність, як і державна підтримка.* Натомість у **м. Сніна** розташований **індустріальний парк** площею 0,47 га. До основних інвесторів належать DEL Casting a.s., Snina (машини для лиття під тиском, ливарні машини низького тиску), Elektron, s.r.o., MOPS Press, RMR Slovensko, s.r.o. (обслуговування та виробництво гідравліки). Даний парк функціонує з 2006 р.¹⁵. Від м. Сніна до перспективного ПП «Паладь Комарівці – Руська» - 85 км, а до діючого ПП «Малий Березний - Убля» - 29 км.

Індустріальний парк **«Humenné – Guttmanovo»** у м. Гуменне (Пряшівський край) функціонує з 2010 р. До найближчого ПП на території України 59 км (ПП «Ужгород – Вишне Немецьке»). Основним інвестором є TYTEX Slovakia s.r.o. (виробництво текстилю). За 6 км від м. Гуменне у **с. Мислина** розташована **промислова зона** із виробництва технічного текстилю та текстилю для автомобілів (Müller Textilles Slovakia s.r.o.).

Поблизу **м. Кошице** функціонують декілька **індустріальних парків**. З 2006 р. у с. Кехнець розвивається індустріальний парк, серед інвесторів якого є Molex Slovakia a.s., Magneti Marelli Slovakia s.r.o., GETRAG FORD Transmissions Slovakia s.r.o. (виробництво електро- компонентів для автомобільної промисловості, комплектуючих, коробок передач), Gilbos Slovensko s.r.o. (виробництво поліграфічного устаткування), KUENZ-SK sro, SCHELLING Slovakia s.r.o. (виробництво сталевих конструкцій), GEFCO Slovakia s.r.o. (логістичні та транспортні послуги), SWEP Slovakia s.r.o. (виробництво теплообмінників), CROWN Bevacan Slovakia s.r.o., EVANS spol. Ltd.. (виробництво тари, пластикових упаковок), AVE SK поводження з відходами s.r.o., ČAMAJ Transport s.r.o., Promt SR s.r.o., JISIMEX s.r.o. (промислове виробництво алкоголю). У м. Кошице - Košice IMMO PARK (HOWE SLOVENSKO s.r.o., U-shin Slovakia s.r.o., Faurecia Slovakia s.r.o. - підприємства автомобільної промисловості; Gefco, s.r.o., Raben Logistics Slovakia s.r.o. - логістичні та транспортні послуги, DACHSER Slovakia a.s. - вантажний, дорожній та повітряний транспорт, PKZ-Coca Cola). У с. Велька Іда з 2011 р. працюють такі підприємства як IEE Sensing Slovakia s.r.o. (виробництво датчиків), Oerlikon Balzers (плазмова обробка

¹⁴ Slovakian Airports. NADOSAH spol. s r.o.: Website. Retrieved from <https://www.nadosah.sk/letiska/letiska-na-slovensku>

¹⁵ Comprehensive information on priemyselných parkov 06/2019. MH Invest Ltd.: Website. Retrieved from <https://www.priemyselneparkyslovenska.sk/sk/snina>

компонентів), ENERGYCO s.r.o.(виробництво устаткування та обладнання). Як видно з рис. 2.2, індустриальні парки є сконцентрованими на Сході чи Заході країни, і незначна частина зосереджена у центральній частині. Слід додати, що із 6 недіючих парків п'ять знаходяться на Сході країни, а з 11 найбільш успішних (які досягли показника зайнятості понад 100% від запланованого) – 2 розташовані в межах 50 км від українського кордону (ПП «Малий Березний - Убля»). Загалом, **станом на 2018 р.** на території Словаччини зареєстровано **77 індустриальних парків**.

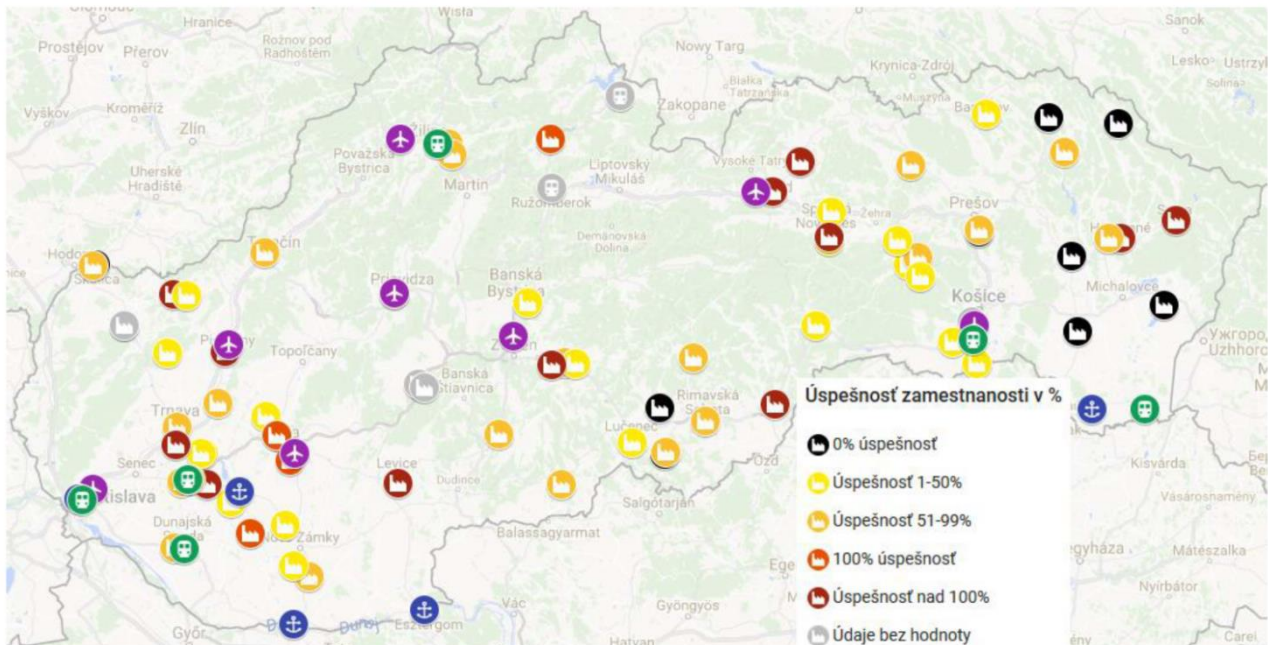


Рис. 2.2. Класифікація індустриальних парків Словаччини в залежності від рівня очікуваної зайнятості (запланованої кількості робочих місць)¹⁶

Розвиток туристичного ринку. Туристичні об'єкти

Пряшівський край налічує 358 культурно-освітніх установ, з 2012 року функціонують п'ять постійно діючих музеїв. На території краю знаходяться чотири об'єкти Світової спадщини ЮНЕСКО: місто-заповідник Бардієв, дерев'яні церкви словацької частини території Карпатських гір, букові праліси Карпат і Левочі¹⁷.

Північніше від діючого пункту пропуску «Малий Березний-Убля» на території Пряшівського краю знаходиться *національний парк «Полонини»* (Národný park Poloniny). Парк примикає до території Бещадського національного парку, розташованого в Польщі, Ужанського національного парку в Україні, разом з якими є частиною біосферного резервату «Східні Карпати». Найвища точка парку становить 1208 м над рівнем моря і знаходиться в місці, де сходяться кордони трьох країн: Словаччини, України та Польщі. У парку є пішохідні туристичні стежки, дерев'яні церкви, місця для кемпінгу. Нижче подано карту-схему із туристичними об'єктами парку (рис. 2.3).

¹⁶ Preťo A. Analýza priemyselných parkov v Slovenskej republike. Centrum pre hospodárske otázky. *Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky*: Website. Retrieved from <https://www.mhsr.sk/uploads/files/bRRRoRuk.pdf>

¹⁷ Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна. Програма транскордонного співробітництва 2014-2020: сайт. URL: https://huskroua-cbc.eu/_download

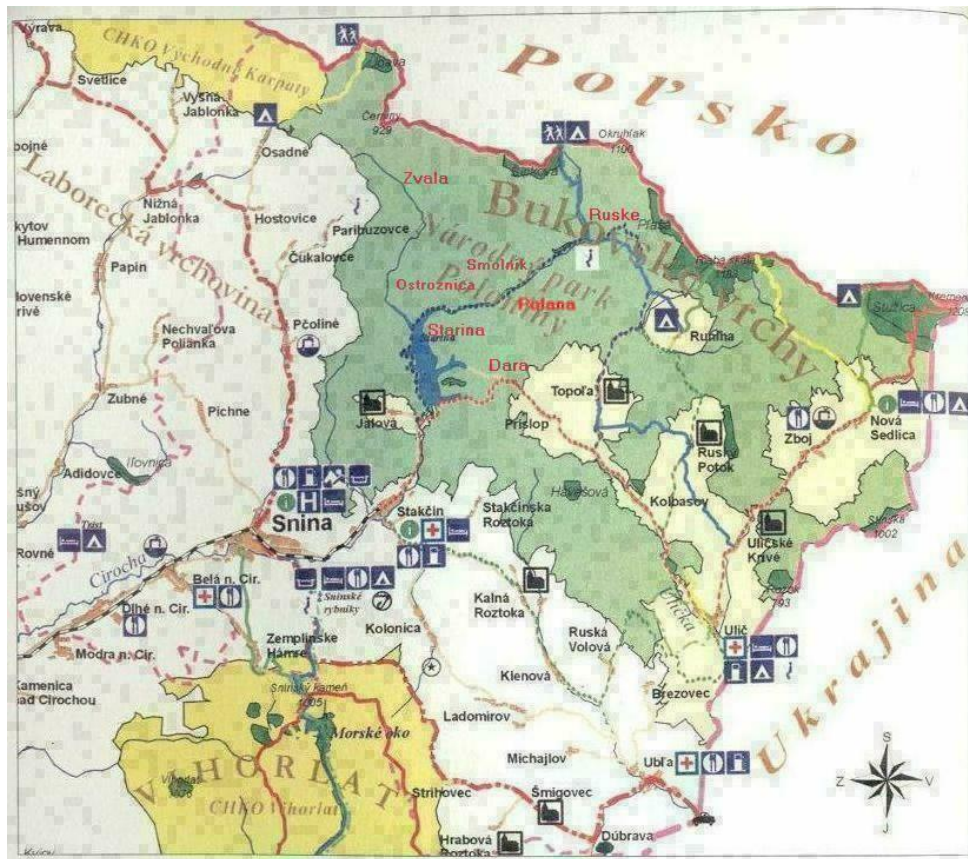


Рис. 2.3. Карта національного парку Полонини (Словаччина) та його охоронної зони¹⁸

Туристичними об'єктами Кошицького краю є національні парки «Словацький Рай» (národný park Slovenský) та Словацький Крас (Slovenský Kras) в районі населених пунктів Рожнява і Спішська-Нова-Весь (приблизно до 200 км від українського кордону), водосховища Земплінська Шишава, Буковець, Ружин та Добшина¹⁹. Ліси займають дві п'ятих території краю, у найбільш лісистому районі Словаччини, Гельниці - майже три четверті.

На території краю розташована *природоохоронна зона Латориці* (Chránená krajinná oblasť Latorica), що приблизно за 40 км від ПП «Ужгород – Вишне Немецьке». Охоплює площу 231,98 км² та включає основний потік річки Латориці та нижню частину потоку річок Лаборець і Ондава із прилеглими заплавами лісами та луками (рис. 2.4). Характеристикою цієї ландшафтної території, що охороняється, є рідкісний водний та болотний біоценоз, що утворює унікальний комплекс. Видовий склад рослин дуже різноманітний. Територією пролягає шлях міграції водоплавних птахів, що зумовлює тут велику концентрацію цих тварин. Заплавні ліси, затоплені райони Латориці, піщані дюни, різноманіття фауни та флори - все це створює своєрідний та неповторний характер цієї частини рівнини Латориці²⁰.

¹⁸ Nová Sedlica – Kremenec. *KST Krompachy*: Website. Retrieved from <http://www.kstkrompachy.wbl.sk/26Nova-Sedlica---Kremenec.html>

¹⁹ Košice region. *Travel guide sprievodca*: Website. Retrieved from https://www.kosiceregion.com/wp-content/uploads/2019/05/kosice_guide_final.pdf.

²⁰ Chránená krajinná oblasť Latorica: Website. Retrieved from <http://chkolatorica.sopsr.sk/>

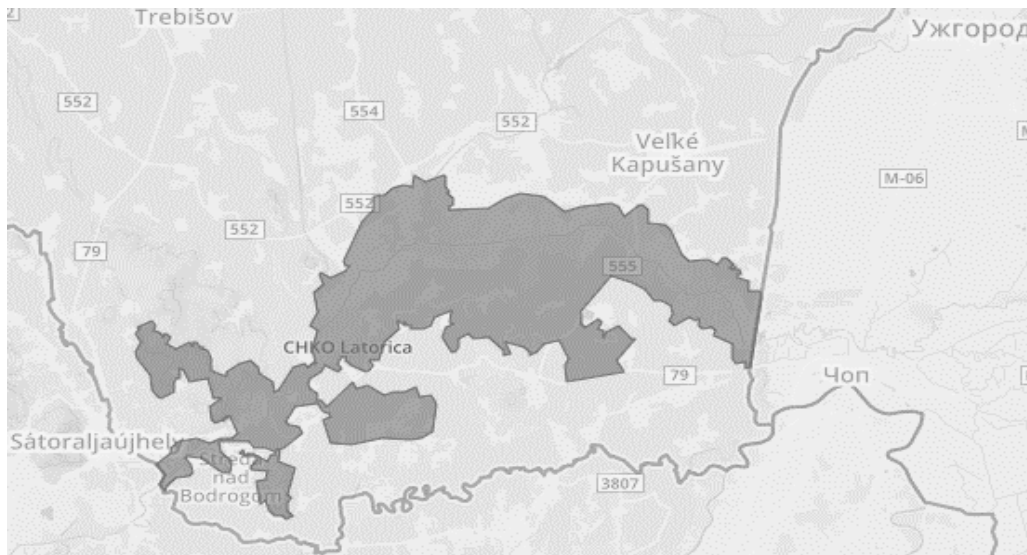


Рис. 2.4. Охоронна ландшафтна область Латориці (Словаччина)

Важливими пам'ятками є культурні та історичні пам'ятники м. Кошице, Арагонітова печера, Крижана печера в Доміці, Ясовська печера, Гомбасецька печера, Земплінське водосховище, Герлянський гейзер, замок Красна Горка, Бетліар, Словацький Рай, Спишський замок і околиці, лижний курорт Плеси (понад 200 км від м. Ужгорода в Україні), Вініанське гірське озеро, дерев'яні церкви в Руській Бистрій та Іновце, кліматичний курорт Штош²¹.

Зокрема, дерев'яна церква св. Миколая, що у с. Руська Бистра (14 км від ПП «Малий Березний – Убля») входить в число об'єктів, оголошених національними культурними пам'ятками. Церква зведена в 1730 році. У 2008 році вона була включена, разом з іншими сімома дерев'яними церквами Карпатських гірських районів, до Списку світової спадщини ЮНЕСКО. Церква Св. Архангела Михаїла у с. Іновці (≈23 км від ПП «Малий Березний – Убля») була побудована в 1836 році і також відноситься до національних пам'яток культури²².

Неподалік від м. Кошице у с. Герляни є відомий Герлянський гейзер (≈ 84 км від українського кордону). У 70-х роках XIX ст. тут була зроблена артезіанська свердловина, через яку здійснювався пошук інших джерел мінеральної води. Із свердловини глибиною 404,5 м утворилося потужне джерело сильно мінералізованої води. Сьогодні виверження відбуваються з періодичністю раз на раз 32-34 год. Вода б'є на висоту до 20 м протягом 20-30 хв²³.

Ясовська печера – одна з найстаріших у Словаччині, розташована за 35 км на захід від м. Кошице (понад 100 км від українського кордону). В середині печери є численні проходи та щілини, зроблені підземним потоком річки Бодви. В одному з куполів печери є напис датований 1452 роком, який фіксує військову перемогу гуситів²⁴. Далі на захід від Ясова поблизу Рожняви є Гомбасецька печера. Ця печера віднесена до спадщини ЮНЕСКО. Гомбасецька печера відрізняється кольором та

²¹ Угорщина-Словаччина-Румунія -Україна. Програма транскордонного співробітництва 2014-2020: сайт. URL: https://huskroua-cbc.eu/_download

²² Дерев'яні церкви. Нижній Земплін: сайт. URL: <https://www.dolnyzemplin.sk/detail-keyword.html?p=751b497cf5fee1714b98c389d45cbbe1>

²³ The geyser of Herľany. Travel in Slovakia: Website. Retrieved from <https://slovakia.travel/en/the-geyser-of-herlany>

²⁴ Jasovska Cave. Slovakia travel guide: Website. Retrieved from <https://www.slovakia.com/caves/jasovska-cave/>

крихкістю декору, якого не можна знайти в жодній іншій печері Словаччини²⁵. Також біля м. Рожнява є два замки: замок Красна Горка (словац. *Krásna Hôrka*) та замок Бетліар (>150 км від українського кордону).

Кліматичний курорт Штош (>130 км від українського кордону) – оздоровчий спа-центр, основною спеціалізацією якого є лікування дихальної системи²⁶.

Земплінська Шишава – найбільше техногенне озеро в Словаччині, де пропонується відпочинок на термальних басейнах з лікувальною водою, а також аквапарки, сауни, СПА. Знаходиться на відстані 45-50 км на північ від с. Руська та с. Вельке Слеменце (перспективного ПП «Паладь Комарівці» / діючого пішого у с. Малі Селменці). Найкоротший шлях з території Закарпаття до цих курортів через ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» (≈ 35 км). Північніше, до 80 км від українського кордону, знаходиться водосховище Велика Домаша. Спорудили дамбу у 60-х роках ХХ ст. через брак питної води, а під час її будівництва було затоплено шість сіл. Однак сьогодні це місце приваблює любителів плавання та водних видів спорту, а завдяки різноманітності риби Велика Домаша користується великою популярністю серед рибалок. На березі озера є п'ять курортів - Добра, Поляни, Холчіковце, Нова Кельча та Валків. Кожен із них пропонує розміщення в готелях, пансіонатах чи кемпінгах. Є пляжі, прокат спортивного інвентаря, спортивні майданчики, ресторани та фастфуд. Дуже популярним є штучний пляж поруч із кам'яною греблею у Нова Кельча²⁷.

Зоопарк в Стропкові, розташований на сході Словаччини в гірському масиві Низькі Бескиди, є привабливим культурно-освітнім місцем, який працює цілий рік (приблизно до 100 км від українського кордону на північ у напрямі Польщі). Тут представлені різні види екзотичних тварин в 40 вольерах. Окрім екзотичних тварин, серед яких хижаки, черепахи, хижі птахи, декоративні птахи і рептилії, діти та дорослі відвідувачі зможуть помилуватися також красою рідкісних рослин, чагарників і дерев²⁸.

У м. Ганушовце-над-Топльоу або Ганушівці (≈ 88 км від українського кордону) відкрито археологічний музей під відкритим небом. 5 садиб в археопарку побудовані на основі планів п'яти конкретних знахідок Східної Словаччини. Це – об'єкт палеоліту, хатина пізнього кам'яного віку, житло пізнього бронзового віку, пізнього залізного віку, слов'янський зрубний будинок. Всі оселі представляють різні будівельні техніки²⁹.

В околицях Пряшева туристам пропонується екскурсія під назвою «Пряшівська дорога замків». Дана екскурсія по руїнах старовинних фортець та замків дозволяє дізнатися більше про архітектуру замків та фортець, які колись знаходились поблизу Пряшева. За 30 км від Пряшова поблизу с. Липовце є печера «Zla Diera». Її можна відвідати тільки разом з провідником-спелеологом. Основний маршрут триває приблизно 40 хв.³⁰

²⁵ Gombasecka Cave. *Slovakia travel guide*: Website. Retrieved from <https://www.slovakia.com/caves/gombasecka-cave/>

²⁶ Kúpele Štós : Website. Retrieved from http://www.kupele-stos.sk/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=53&lang=en

²⁷ Veľká Domaša. *Visit Slovakia*: Website. Retrieved from <http://www.visitslovakia.com/ve-ka-domasa/>

²⁸ The ZOO PARK in Stropkov. *Travel in Slovakia*: Website. Retrieved from <https://slovakia.travel/en/the-zoo-park-in-stropkov>

²⁹ Archaeology Park *Travel in Slovakia*: Website. Retrieved from <https://slovakia.travel/ru/arkheopark>

³⁰ BAD HOLE CAVE «CAVE OF EVIL JURA. *Zla diera*: Website. Retrieved from <http://zladiera.sk/o-jaskyni/>

Суміжними з Пряшівським та Кошицьким краями зі сторони України є три райони Закарпатської області: Великоберезнянський, Перечинський та Ужгородський. **Великоберезнянський район** - один з найбільш екологічно чистих куточків України, адже в районі повністю відсутні небезпечні промислові підприємства. Велика частина території району - це гори, що вкриті лісами; найвищою вершиною Великоберезнянщини вважається гора «Лютянська Голиця», яка має висоту 1371 м над рівнем моря, територією району пролягає декілька десятків туристичних та велосипедних маршрутів³¹. В районі налічується 32 населених пункти, станом на 1.12.2018 р. у районі мешкало 26505 осіб.

На території району функціонує *Ужанський національний природний парк*. Парк створено з метою збереження, відтворення та ефективного використання типових та унікальних природних комплексів Східних Карпат, що мають важливе природоохоронне, естетичне, наукове, освітнє, рекреаційне та оздоровче значення. У 1998 році за пропозицією національних комітетів МАБ ЮНЕСКО трьох країн був офіційно затверджений Польсько-словацько-український біосферний резерват «Східні Карпати» на площі 208089,75 га. Він включає: з польської сторони Бещадський парк народовий (27833,68 га) та два парки крайобразові – Ціснянсько-Ветлінський (46025 га) та Долина Сяну (34865,41 га); із словацької сторони - національний парк «Полонини» (29805,05 га) та буферну зону парку (10973,29 га); з української сторони – Ужанський НПП (39159 га) та Надсянський РЛП (19428 га)³².

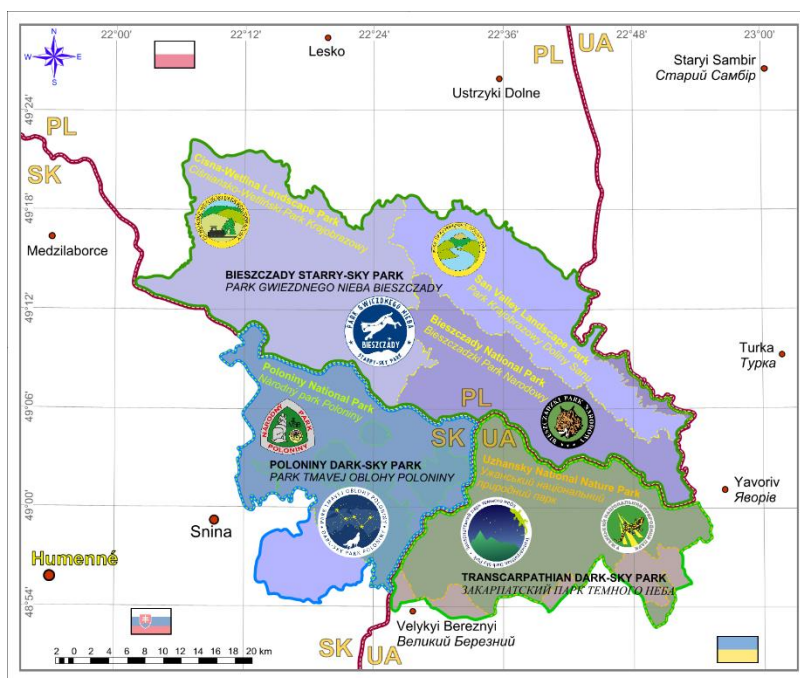


Рис. 2.5. Польсько-словацько-український біосферний резерват «Східні Карпати»

Ужгородський район займає переважну більшість території Закарпатської низовини, значну роль у формуванні рельєфу відіграють річки Тиса, Уж та Латориця.

³¹ Великоберезнянський район. *Закарпаття*: сайт. URL: <http://zaktour.gov.ua/rayon/vberezniy/>

³² Історія створення Ужанського національного природного парку. *Ужанський національний природний парк*: сайт. URL: <https://unpp.uz.ua/home/istoriya-stvorenniya/>

Ужгородський район - один з найбільш густонаселених районів Закарпатської області. Станом на 1.12.2018 р. у районі мешкало 71653 осіб і ще 113,1 тис. осіб у центральному місті району та області м. Ужгороді, який є адміністративним, діловим, науково-освітнім, культурним та спортивним центром Закарпаття.

На території району розташовані найбільші підприємства області. Зокрема, це ТзОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Дімітед» (КВЕД 26.40 Виробництво електронної апаратури побутового призначення для приймання, записування та відтворювання звуку й зображення), ТзОВ «Ядзакі Україна» (29.31 Виробництво електричного й електронного устаткування для автотранспортних засобів); ПАТ «ЄВРОКАР» (29.10 Виробництво автотранспортних засобів); ПАТ «Мукачівський завод «ТОЧПРИЛАД» (26.51 Виробництво інструментів і обладнання для вимірювання, дослідження та навігації); господарське товариство у формі ТзОВ завод «Флекстронікс ТзОВ» (27.51 Виробництво електричних побутових приладів); ТзОВ «АРТІВО» (31.09 Виробництво інших меблів); ТзОВ «КОЛОСІЯ» (01.47 Розведення свійської птиці); ТзОВ «ВІКНОТЕХ» (41.20 Будівництво житлових і нежитлових будівель), інші.

Також із Словаччиною межує **Перечинський район**, що розташований посередині Ужанської долини. На території України район межує з Великоберезнянським, Воловецьким, Свалявським та Ужгородським районами. Відстань до м. Ужгорода складає 25 км, як автодорогою так і залізницею. Переважну більшість території району займають гори. Населення району становить 31570 осіб³³. На території цього району не передбачено будівництво перспективних пунктів пропуску.

На українсько-словацькій ділянці державного кордону у документах різного рівня обґрунтовано доцільність відкриття 6 перспективних автомобільних пунктів пропуску: «Забрідь - Уліч», «Сторожниця - Загор», «Павлове - Матьовце», «Паладь-Комарівці - Руське», «Малі Селменці - Вельке Слеменце», «Соломоново - Чіерна».

2.2. Загальна характеристика перспективного ПП «ЗАБРІДЬ – УЛІЧ»

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Питання відкриття та створення міжнародного пункту пропуску для автомобільного сполучення «Забрідь - Уліч» розглядалося на **XII засіданні Міжурядової Українсько-Словацької комісії з питань транскордонного співробітництва** (2016 р.).

Спільні транскордонні стратегії. Українсько-словацький транскордонний регіон є єдиним транскордонним регіоном, що має свою стратегію розвитку. **Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року** (зі спрямуванням на розвиток співробітництва між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями Словацької Республіки та Закарпатською областю України) передбачає низку заходів щодо розбудови та модернізації прикордонної інфраструктури та покращення доступності кордону, зокрема:

Захід 2. Збільшення кількості прикордонних пунктів пропуску на спільному кордоні. Передбачає побудову нових пунктів пропуску на спільному кордоні: Уліч –

³³ Перечинський район. *Закарпаття*: сайт. URL: <http://zaktour.gov.ua/rayon/perechin/>.

Забрідь, Чієрна-над-Тисою – Соломоново, Малі Селменці – Вельке Слеменце (зміна виду сполучення на автомобільний) до 2020 року.

Захід 3. Модернізація транспортних коридорів (автомобільного, залізничного), які ведуть до спільного кордону. Цим заходом також передбачається розбудова нових комунікацій, наприклад, до запланованого пункту пропуску «Забрідь – Уліч».

Програма спільних дій Пряшівського самоврядного краю (ПСК) та Закарпатської обласної державної адміністрації (ЗОДА), Закарпатської обласної ради (ЗОР) на період з травня 2017 року по травень 2018 року³⁴ передбачала «продовження співпраці у напрямку ініціювання відкриття та будівництва міжнародного пункту пропуску «Уліч – Забрідь» на словацько-українському кордоні».

Стратегії та програми національного рівня. У Державній програмі розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки, затвердженій постановою КМУ від 23.08.2016 № 554, у частині заходів щодо забезпечення розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки, п.42 зазначено: «забезпечити здійснення заходів щодо відкриття міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення Забрідь – Уліч. Виконання покладено на ДФС, Мінфін, МЗС, Адміністрацію Держприкордонслужби, Закарпатську облдержадміністрацію. У Додатку 1 до Програми «Заходи щодо забезпечення розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки» зазначено про необхідність забезпечення здійснення заходів щодо «відкриття міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення Забрідь – Уліч».

Будівництво ПП «Забрідь – Уліч» включено до переліку проєктів із розвитку прикордонної інфраструктури на 2019-2027 роки, передбачених у **Концепції розвитку гірських територій українських Карпат**. Планом дій щодо розвитку окресу (району) Сніна Пряшівського краю на 2019-2023 роки³⁵, пунктом 13 передбачено поліпшення умов перетину кордону з Україною.

Стратегії та програми регіонального рівня. Відкриття ПП «Забрідь – Уліч» передбачено Схемою планування території Закарпатської області³⁶.

У **Генеральному плані транспортної інфраструктури Пряшівського краю**³⁷ зазначено теперішній стан розвитку ПП «Забрідь – Уліч»: «пункт пропуску не відкритий, лісова ґрунтова дорога». На перспективу у цьому документі передбачається «реконструювання ділянки дороги Уліч – кордон з Україною, пасажирські та вантажні перевезення з обмеженням по вазі до 3,5 т».

Відведення землі. Земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного

³⁴ Програма спільних дій Пряшівського самоврядного краю (ПСК) та Закарпатської обласної державної адміністрації (ЗОДА), Закарпатської обласної ради (ЗОР) на період з травня 2017 року по травень 2018 року. Платформа для бізнесу LIGA:ZAKON: сайт. URL: <https://ligazakon.net/>

³⁵ Akčný plán rozvoja okresu Snina. Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu: Website. Retrieved from https://www.nro.vicepremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh_akcneho_planu_najmenej_rozvinutého_okresu_snina.pdf.

³⁶ Схема планування території Закарпатської області затверджена рішенням сесії Закарпатської обласної ради від 17.05.2013 №731. Схема розроблена на розрахунковий період до 2031 року.

³⁷ Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja. Prešovský samosprávny kraj: Website. Retrieved from <https://www.po-kraj.sk/sk/samosprava/urad/odbor-rr/dokumenty-oddelenia-up-zp/urbanisticke-studie/generel-dopravnej-infrastruktury-presovskeho-kraja-uzemna-prognoza-cistopis.html>

сполучення, знаходиться за межами населеного пункту с. Забрідь на території Забрідської сільської ради між лінією інженерних споруд та кордоном України із Словаччиною і особливого використання земель (прикордонна смуга). Дана земельна ділянка орієнтовною площею 2,0 га відноситься до земель сільськогосподарського призначення (зачагарнені сіножаті), у власності та користуванні громадян не перебуває (додаток А.20).

Виділення фінансування. У плані з реалізації та використання капітальних видатків ДФС Закарпатської області на 2020 рік (потреба) та прогнозу використання у 2021-2022 роках у частині, що стосується розбудови нових пунктів пропуску, передбачено кошти на будівництво ПП «Забрідь – Уліч», затверджені кошторисом на 2019 рік (план), а також визначено їх прогнозовані потреби на 2020-2022 роки.

Транспортне сполучення

З українського боку від лінії державного кордону до с. Забрідь (відстань $\approx 3,5$ км) веде під'їзна ґрунтова дорога довжиною $\approx 2,5$ км. Від с. Забрідь пролягає районна автомобільна дорога загального користування місцевого значення С 070216 (довжиною 1 км), яка з'єднується з національним автошляхом Н13, який веде до Ужгорода (відстань 47,2 км). Далі Н13 переходить у автошлях міжнародного значення М-08 (довжиною 19 км), який веде до державного кордону зі Словаччиною. М-08 збігається з частиною європейського маршруту Е58.

Зі словацького боку знаходиться с. Уліч, від якого до державного кордону веде під'їзна ґрунтова дорога (≈ 1 км). Від с. Уліч проїзд дорогою місцевого значення 558 до с. Стацин (25 км), а далі – автошляхами 1-го класу 74 і 18 до м. Міхаловце (55,3 км), через яке проходить європейський маршрут Е50 (європейський автошлях, що бере свій початок у французькому Бресті і закінчується у російській Махачкалі. В Україні він починається на кордоні зі Словаччиною у ПП «Ужгород – Вишне Немецьке», а далі збігається з міжнародними автомагістралями М-08, М-06, М-12, М-04 і М-03).

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Відстань до сусідніх пунктів пропуску. Перспективний ПП «Забрідь – Уліч» знаходиться за 8 км від сусіднього діючого автомобільного ПП «Малий Березний – Убля», а з іншого боку – за 147 км від автомобільного ПП «Смільниця – Кросьценко» на українсько-польському кордоні (Львівська область) та за 175 км – від автомобільного (в т.ч. пішохідного) ПП «Шегині-Медика».

Можливості збільшення пропускної спроможності на сусідніх пунктах пропуску. У ПП «Малий Березний – Убля» планується змінити вантажопідйомність транспортних засобів з 3,5 т до 7,5 т, що збільшить пропускну спроможність з 70 до 200 вантажних автомобілів на добу³⁸.

Динаміка потоків на сусідніх пунктах пропуску. Упродовж 2015-2018 років динаміка потоків через ПП «Малий Березний – Убля» була нестійкою. Так, у 2018 році потік громадян збільшився на 9,06%, тоді як у 2017-му – зменшився на 0,38%, а у 2016-му – зріс на 8,28%. Протягом 2015-2018 років зростання потоку у категорії громадян становило 17,6%, а середньорічний показник – 5,56%. Натомість потік легкових автомобілів на цьому пункті пропуску мав спадну тенденцію. Зокрема, у 2018 році потік у цій категорії зменшився на 7,37%, тоді як у 2016-му збільшився на

³⁸ Інформація надана Закарпатською митницею Державної фіскальної служби України, лист №1315/28/07-70-03/П/46/Ез від 11.12.2019 р.

4,84%, а упродовж 2015-2018 років – зменшився на 2,05%. Зниження значень цього показника у 2018 році могло бути наслідком зміни правил ввезення легкових автомобілів на територію України, а тому в наступні періоди може знову зростати. Таким чином, динаміка потоків на цьому пункті пропуску у категорії громадян зростає, а легкових автомобілів – є всі передумови для зростання.

Коефіцієнт завантаженості ПП «Малий Березний – Убля» у категорії громадян у 2018 році становив 68% (у 2015-му - 58%), а в категорії легкових автомобілів – 57% (у 2015-му - 58%). Середньорічне значення цього показника у категорії громадян становило 63%, а легкових автомобілів – 60%.

Середній час очікування легкових автомобілів у ПП «Малий Березний – Убля» на в'їзді в Україну становив 8 хв, а на виїзді – 51 хв.

Стимулюючі фактори

У радіусі 30 км навколо с. Забрідь проживає близько 15 тис. осіб.

Перспективний ПП «Забрідь – Уліч» розміщений у межах Ужанського НПП, який має значний потенціал для розвитку туризму. Ужанський НПП є членом єдиного в світі Міжнародного біосферного резервату «Східні Карпати». Інші його учасники – національні парки «Бещадський» в Польщі і «Полонини» в Словаччині.

Ужанський національний парк має добре розвинену інфраструктуру. Тут облаштовані місця відпочинку, а також піші екотуристичні маршрути – всього 17, загальною протяжністю понад 140 км. До прикладу, у цьому регіоні популярним є велосипедний екотуристичний маршрут «Зелений ровер», однією з частин якого є ділянка с. Лубня – г. Черемха – с. Волосате. Ці маршрути пролягають по мальовничих куточках парку і мають ряд цікавих об'єктів – букові праліси, субальпійські луки, витoki річки Уж, Ужоцький перевал, Вододільний хребет. На даний момент розробляються міжнародні велосипедні маршрути, де туристи зможуть побачити цікаві природні та історико-культурні об'єкти Польщі, Словаччини і України.

Стримуючі фактори

Населений пункт Уліч знаходиться в межах природоохоронної зони «Ужанський НПП» і відкриття автомобільного ПП «Забрідь-Уліч» може негативно відобразитись на екологічній системі регіону. З огляду на це, відкриття автомобільного пункту пропуску є дискусійним питанням, водночас будівництво і відкриття пішохідного та велосипедного пункту пропуску є на часі.

Адміністрація Національного парку Словаччини «Полонини» аргументує неможливість відкриття пункту пропуску для вантажного та пасажирського автотранспорту з огляду на такі причини:

- Національний парк «Полонини» входить до складу Міжнародного біосферного заповідника Східні Карпати.
- Дорога II/558, що з'єднує Стакчін – Уліч (Stakčín – Ulič), пролягає через Національний парк «Полонини», який є природоохоронним об'єктом (ZÁKON № 543/2002 z 25.07.2002. O ochrane prírody a krajiny. <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2002/543/20190102>).
- Дорога II/558 Стакчін-Уліч перетинає заповідну зону птахів SKCHVU002 Bukovské vrchu, яка була затверджена наказом Міністерства охорони навколишнього середовища Словацької Республіки № 25/2008, територію європейського значення SKUEVo234 Ulička, буферну зону об'єкта Спадщини ЮНЕСКО «Старі букові ліси та букові ліси Карпат та інших регіонів Європи».

- Частина дороги II/558 Стакчін - Уліч на ділянці між відгалуженням до с. Ялова та с. Прилоп була побудована у 1980-х роках під час будівництва водосховища Старина як дорога тимчасового обслуговування. Дорога пролягає за 50 м від берегової лінії цього важливого джерела питної води, що забезпечує значну частину східної Словаччини, включаючи міста Кошице та Прешів.

- Дорога веде через гірський ландшафт з великою кількістю поворотів, що є постійною потенційною загрозою та ризиком виникнення частих дорожньо-транспортних пригод. Також зимове обслуговування доріг проводиться з використанням лише ґрунту з інертними матеріалами (гравієм), особливо тієї ділянки, яка проходить через захисні зони водосховища Старина. Хімічне оброблення виключається з метою захисту джерела питної води. З цієї причини ця дорога спочатку була побудована як тимчасова і підлягає закриттю для громадського транспорту після будівництва альтернативного шляху, який в майбутньому має сполучити Уліч – Брезовец - Убля³⁹.

З української сторони **Державне агентство водних ресурсів України Басейнове управління водних ресурсів річки Тиса** у листі від 22.06.2016 р. № 01-09/893 інформувало заступника голови Закарпатської облдержадміністрації та управління зовнішніх зв'язків, інвестицій та транскордонного співробітництва ЗОДА, що під час розробки робочого проєкту по влаштуванню ПП «Забрідь-Уліч» необхідно враховувати заходи, передбачені «Схемою комплексного протипаводкового захисту в басейні р. Тиса у Закарпатській області», а саме будівництво протипаводкової акумулюючої ємності на ділянці річки, поблизу якої передбачається створити пункт пропуску, та необхідність виконання робіт із захисту під'їзної автомобільної дороги від шкідливої дії вод р. Уличка.

2.3. Загальна характеристика перспективного ПП «СТОРОЖНИЦЯ – ЗАГОР»

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску
Підписані **міжнародні угоди** – відсутні.

Спільні нормативно-правові документи, підписані на рівні центральних органів влади. Додатковим обґрунтуванням будівництва ПП «Сторожниця – Загор» є підписана Угода між Міністерством транспорту України та Міністерством транспорту, пошти і телекомунікації Словацької Республіки «Про визначення місця з'єднання запланованих автомагістралей на українській стороні і автомагістралі D1 на словацькій стороні на українсько-словацькому державному кордоні на південний захід від м. Ужгород між с. Сторожниця (Україна) і с. Загор (Словацька Республіка) та їх проходження у прикордонних областях» від 07.03.1997 року.

Стратегії та програми регіонального рівня. Управління містобудування та архітектури Закарпатської ОДА поінформувало обласну державну адміністрацію, що пункт перетину кордону поблизу с. Сторожниця Ужгородського

³⁹ Hraničný priechod "Ulič – Zabrod" – stanovisko. *Správy NP Poloniny*: Website. Retrieved from <http://nppoloniny.sopsr.sk/hranicny-priechod-ulic-zabrod-stanovisko-spravy-np-poloniny/>

району передбачено **схемою планування Закарпатської області** (Лист № 227/01-07 від 23.06.2016 р.).

У Додатку 3 **«Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки»** (затверджено рішенням обласної ради від 22.02.2018 № 1065) зазначено про необхідність будівництва пункту пропуску «Сторожниця - Загор».

Відведення землі. Земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення, знаходиться за межами населеного пункту на території Сторожницької сільської ради, контур 295 – землі Рай ШРБД. З правої сторони, контур 294 землі сільськогосподарського призначення Тарнівської сільської ради, надані громадянам для товарного сільськогосподарського виробництва (додаток А.20).

Виділення фінансування. У плані з реалізації та використання капітальних видатків ДФС Закарпатської області на 2020 рік (потреба) та прогнозу використання у 2021-2022 роках у частині, що стосується розбудови нових пунктів пропуску, визначено прогнозовані потреби у коштах на будівництво ПП «Сторожниця – Загор» (район 313-315 прикордонного знаку) на 2020-2022 роки.

Транспортне сполучення

Від с. Сторожниця проїзд до центру Ужгорода (відстань 4,4 км) районною автомобільною дорогою загального користування місцевого значення С 070206. Далі автошляхом міжнародного значення М-08 (довжиною 19 км) до державного кордону зі Словаччиною. М-08 збігається з частиною європейського маршруту Е58.

Зі словацького боку знаходиться с. Загор, від якого до державного кордону веде під'їзна асфальтована дорога (≈2 км). Від с. Загор проїзд дорогою місцевого значення 3805 до с. Вишне Немецьке (8 км), а далі – до м. Міхаловце (32,8 км) дорогою 1-го класу 19, яка з'єднується з автомагістраллю (Motorway) D1. У 2020 році планується завершення добудови автомагістралі D1, яка є частиною європейських маршрутів Е50, Е58, Е57, Е571 і гілкою V пан'європейського коридору. Односмугове шосе з'єднає м. Міхаловце з українським кордоном.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Відстань до сусідніх пунктів пропуску. Перспективний ПП «Сторожниця – Загор» знаходиться на відстані близько 6 км від сусіднього автомобільного ПП «Ужгород – Вишне Немецьке», а з іншого боку – за 2,5 км від залізничного ПП «Павлове-Матювце» і за 27,5 км від автомобільного ПП «Чоп (Тиса) – Захонь».

Можливості збільшення пропускної спроможності на сусідніх пунктах пропуску. У ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» є потенційні можливості для модернізації та розширення пропускної спроможності.

Динаміка потоків на сусідніх пунктах пропуску. Динаміка потоку у категорії громадян на ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» була нестабільною. Так, у 2018 році потік громадян, що перетнули цей пункт пропуску, збільшився на 10,98%, тоді як у 2017-му зменшився на 12,05%, а у 2016-му – зріс на 16,54%. За 2015-2018 роки потік у цій категорії збільшився на 13,73%, а середньорічний показник становив 4,39%.

Потік легкових автомобілів через цей пункт пропуску у 2017-2018 роках суттєво скоротився. Зокрема, у 2018 році зменшення цього потоку становило 8,8%, а у 2017-му – 38,55%. За 2015-2018 роки потік у цій категорії зменшився на 41,51%, а

середньорічний показник становив 16,35%. Така тенденція могла бути зумовлена зміною правил ввезення транспортних засобів на територію України.

Коефіцієнт завантаженості ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» у категорії громадян у 2018 році склав 52% (проти 46% у 2015-му), а в категорії легкових автомобілів – 30% (проти 51%). Значення середньорічних показників у цих категоріях становили 50% і 42% відповідно.

Середній час очікування легкових автомобілів на в'їзді у ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» становив 25 хв, а на виїзді – 49 хв.

Стимулюючі фактори

Перспективний ПП «Сторожниця – Загор» розташований поблизу місць функціонування основних підприємств Ужгородського району, зорієнтованих на зовнішньоекономічну діяльність. Найвагомішими серед них є: ТОВ «Ядзакі Україна», ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Лімітед», ПрАТ «Єврокар», ТОВ «ХІПП-Ужгород», ФГ «Коник», ТОВ «Артіво», ТОВ «Дендро-Плюс», ТОВ «Максіфлекс», ТОВ «Стеклолюкс-Ужгород», ДП «АПФ «Леанка». Значний зовнішньоекономічний потенціал названих підприємств підтверджує коротка характеристика їх діяльності. Для прикладу, ТОВ «Ядзакі Україна» – дочірня компанія Yazaki Europe Ltd. (офіс у Кельні, Німеччина) і є частиною міжнародної корпорації «YAZAKI», що займає більше 30% світового ринку виготовлення кабельних схемних джгутів для автомобілів. Завдяки високим стандартам праці та професійному менеджменту компанія є лідером на ринку постачання електрокабельної продукції для потужних міжнародних компаній. ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Лімітед» виробляє електроніку для брендів Adtron, Gilat, Nespresso, Cardo, Nokia, Velux, Unify, Ceragon, Tele Tec, Visteon. 5 березня 2019 року компанія Jabil на базі існуючого заводу ввела в дію нові потужності зі складання електроніки (мобільних телефонів, медіаплеєрів та комп'ютерної техніки), збільшивши існуючу виробничу площу на 20,7 тис. м². Таким чином, загальна площа високотехнологічного виробництва разом зі складськими приміщеннями склала 46,6 тис. м². Обсяг іноземних інвестицій у новий виробничий майданчик досяг 16 млн. дол. США, а загалом за час роботи в Україні компанія залучила 75 млн. дол. США. Завдяки повній реалізації проєкту кількість працівників поступово збільшиться до 5 тисяч. Завод має повний цикл виробництва, починаючи з дизайну. 65% обсягу виробленої продукції призначено для телекомунікаційної галузі. Також підприємство виробляє продукцію для ринку "розумного дому", споживчі товари та товари для автомобільного сегменту.

Стримуючі фактори

З української сторони **Державне агентство водних ресурсів України Басейнове управління водних ресурсів річки Тиса** у листі від 22.06.2016 р. № 01-09/893 інформувало, що у випадку влаштування автомобільного чи пішохідного сполучення поблизу с. Сторожниця виникає необхідність перетину меліоративних каналів. Зазначене потребує при розробці робочого проєкту на облаштування пункту пропуску передбачити реконструкцію меліоративних каналів та влаштування споруд їх перетину (мости, водопропускні отвори). Також перспективний ПП «Сторожниця – Загор» розміщений у безпосередній близькості до м. Ужгород, що може стати перешкодою для розбудови прикордонної інфраструктури, побудови сервісних зон тощо.

2.4. Загальна характеристика перспективного ПП «ПАВЛОВЕ-МАТЬОВЦЕ»

Планується як міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення. Функціонує як міжнародний залізничний пункт пропуску. Характер перевезень – вантажний.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску
Підписані **міжнародні угоди** – відсутні.

Стратегії та програми регіонального рівня. У Додатку 3 «Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки» (затверджено рішенням обласної ради від 22.02.2018 № 1065) зазначено про необхідність будівництва пункту пропуску «Павлове - Матшовце».

Транспортне сполучення

С. Палло знаходиться на лінії державного кордону зі Словаччиною. Під'їзна автомобільна дорога до державного кордону відсутня.

Від с. Палло до Ужгорода (протяжність 9,5 км) проходить обласна автомобільна дорога місцевого значення О 071208. Далі – автошляхом міжнародного значення М-08 (довжиною 19 км) до державного кордону зі Словаччиною. М-08 збігається з частиною європейського маршруту Е58.

Зі словацького боку практично на лінії державного кордону знаходиться с. Матшовське Войковце. Від нього проїзд 4 км дорогою 2-го класу 552 до дороги 2-го класу 555. Останньою – до м. Міхаловце (≈30 км), через яке проходить європейський маршрут Е50.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Відстань до сусідніх пунктів пропуску. Перспективний ПП «Павлове – Матшовце» знаходиться на відстані близько 8,5 км від сусіднього діючого автомобільного ПП «Ужгород – Вишне Немецьке». Приблизно за 10 км на південь розмішений діючий пішохідний ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце»; 24,3 км на південь – автомобільний ПП «Чоп (Тиса) – Захонь», що відкритий на українсько-угорській ділянці державного кордону.

Можливості збільшення пропускної спроможності на сусідніх пунктах пропуску. У ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» є потенційні можливості для модернізації та розширення пропускної спроможності.

Динаміка потоків на сусідніх пунктах пропуску. Динаміка потоку у категорії громадян на ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» була нестабільною. Так, у 2018 році потік громадян, що перетнули цей пункт пропуску, збільшився на 10,98%, тоді як у 2017-му зменшився на 12,05%, а у 2016-му – зріс на 16,54%. За 2015-2018 роки потік у цій категорії збільшився на 13,73%, а середньорічний показник становив 4,39%.

Потік легкових автомобілів на цьому пункті пропуску у 2017-2018 роках суттєво скоротився. Зокрема, у 2018 році зменшення цього потоку становило 8,8%, а у 2017-му – 38,55%. За 2015-2018 роки потік у цій категорії зменшився на 41,51%, а середньорічний показник становив 16,35%. Така тенденція могла бути зумовлена зміною правил ввезення транспортних засобів на територію України.

Коефіцієнт завантаженості ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» у категорії громадян у 2018 році склав 52% (проти 46% у 2015-му), а в категорії легкових

автомобілів – 30% (проти 51%). Значення середньорічних показників у цих категоріях становили 50% і 42% відповідно.

Середній час очікування легкових автомобілів у ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» на в'їзді в Україну становив 25 хв, а на виїзді – 49 хв.

Стимулюючі фактори

Перспективний ПП «Павлове – Матшовце» (автомобільний) знаходиться на відстані 12 км від м. Ужгород із населенням 115,4 тис. осіб та розташований поблизу місць функціонування основних підприємств Ужгородського району, зорієнтованих на здійснення зовнішньоекономічної діяльності (див. вище ПП «Сторожниця - Загор»).

2.5. Загальна характеристика перспективного ПП «ПАЛАДЬ-КОМАРІВЦІ – РУСЬКЕ»

Проектні функціональні характеристики:

Орієнтовна пропускна спроможність на добу (розраховано з урахуванням часових параметрів здійснення державних видів контролю та кількості смуг руху на в'їзд та виїзд з України)⁴⁰:

2 пішохідні смуги руху: 1000 пішоходів – 1000 осіб;

4 смуги для легкових ТЗ: 600 легкових ТЗ (до 3,5 тонн) – 1200 осіб;

2 смуги для автобусів (рейсові, туристичні – 50 і більше осіб): 30 автобусів – 1500 осіб;

2 смуги для вантажних ТЗ (1 реверсна та 2 резервні): 250 – вантажні ТЗ.

Режим функціонування - цілодобовий.

Наявний ескізний проект спільного ПП «Паладь-Комарівці - Руське».

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Підписані **міжнародні угоди** – відсутні. Є Меморандум про взаєморозуміння між Державною фіскальною службою України та Фінансовим директором Словацької Республіки про співробітництво в митній сфері (від 19.11.2018 р.)⁴¹, однак цей документ не є визначальним у відкритті пункту пропуску.

Підписана двостороння угода на рівні прикордонних громад – Угода про співпрацю Паладь-Комарівецької сільської ради (Україна), Ужгородського р-ну, с. Руська (Словацька Республіка) від 26.05.2018 р.

Стратегії та програми регіонального рівня. У Додатку 3 «Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки» (затверджено рішенням обласної ради від 22.02.2018 № 1065) зазначено про необхідність будівництва ПП «Паладь Комарівці - Руське».

Відведення землі. Земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення, знаходиться на землях Рай ДУ. Земельні ділянки, які прилягають до наміченого пункту пропуску розташовані в частині контуру 293 і надані громадянам для ведення особистого господарства; землі сільськогосподарського призначення, вид угідь – рілля, а також в частині контуру 263 і є землями запасу, землі

⁴⁰ Інформація надана Закарпатською митницею ДФС

⁴¹ Договірні-правова база українсько-словацьких двосторонніх відносин : сайт. URL: <https://slovakia.mfa.gov.ua/ua/ukraine-sk/legal-acts>.

сільськогосподарського призначення, вид угідь – сіножаті (додаток А.20).

Виділення фінансування. Передбачено на 2020-2022 роки у плані реалізації та використання капітальних видатків ДФС на 2020 р. та прогнозу використання на 2021-2022 рр.

Також у Регіональній стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років (матеріали, затверджені Керівним комітетом та Робочою групою) зазначено, що проведено геодезичні роботи для розроблення проєкту перспективного ПП «Паладь Комарівці – Руське» – 47 тис. грн (станом на 01.01.2019 р).

У протоколі XIV засідання Українсько-Словацької міжурядової комісії з питань транскордонного співробітництва (26-27.11.2018 р.) зазначалося про можливість відкриття нових пунктів пропуску на українсько-словацькому кордоні, а саме: «Чіерна - Соломоново», «Паладь Комарівці - Руське», «Уліч - Забрідь», «Загор - Сторожниця». У тому числі: «Українська сторона запропонувала опрацювати питання щодо внесення змін до Угоди між Урядом України та Урядом Словацької Республіки про пункти пропуску в частині включення до Переліку діючих пунктів пропуску на українсько-словацькому державному кордоні автомобільний пункт пропуску «Сторожниця – Загор» або «Паладь-Комарівці – Руське».

Транспортне сполучення

Зі словацького боку кордону знаходиться с. Руське (район Міхаловце, Кошицький край), від якого є під'їзна дорога до кордону (1.2 км).

У с. Руське кількість населення становить 612 осіб (станом на 2018 р.). У найближчому м. Міхаловце - 39050 осіб⁴². Від с. Руська до ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» - 3,6 км по дорозі ІІІ класу. До найближчого м. Міхаловце 34-38 км. Через м. Міхаловце пролягає **коридор «Рейн-Дунай» мережі TEN-T**. Від с. Руська до автомобільного ПП «Ужгород - Вишне Немецьке» близько 33 км по дорогах регіонального значення. Якщо маршрут прокласти через м. Міхаловце, то до кордону з Україною до ПП «Ужгород - Вишне Немецьке» доведеться подолати 66,5 км (до м. Міхаловце по автодорозі ІІ/555 – 34 км + з м. Міхаловце по дорозі І/19 - 32,5 км), або приблизно 1 год. в дорозі. До м. Кошице (центрального міста Кошицького краю) від с. Руська - 89 км.

З української сторони с. Паладь-Комарівці знаходиться в безпосередній близькості від дороги міжнародного значення на території України (М-06) та **транспортного Критського коридору №5**. До коридору **мережі TEN-T («Рейн- Дунай»)**, який дотичний до ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» - **33 км**.

До найближчого пункту пропуску у с. Малі Селменці - 2 км. До автомобільного ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» - від 20 до 33 км залежно від обраного автошляху. Коротший шлях пролягає повз населені пункти дорогами обласного значення (19.8 км загалом: дорогами обласного значення О 071203 (до с. Шишлівці, 6.1 км) + О 071208 (дорога Палло-Ужгород, 10.8 км) та до пункту пропуску національною автомобільною дорогою (Н-13, 2,9 км)). Водночас довший маршрут проходить дорогою міжнародного значення, а саме 33 км: до с. Сюрте (по О 071209, 6 км) + від с. Сюрте в об'їзд м. Ужгород (по М-06 та М-08, 27 км). До найближчого аеропорту у м.

⁴² Slovakia: Košický kraj. City population: Website. Retrieved from <https://www.citypopulation.de/en/slovakia/kosickykraj/>

Ужгород – від 17,5 км (обласними дорогами) до 22,5 км по М-06 через м. Ужгород. Підїзна автомобільна дорога від с. Паладь-Комарівці до державного кордону відсутня.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Північніше знаходиться ПП «Ужгород – Вишне Немецьке». Динаміка потоків громадян через цей пункт пропуску є нерівномірною і характеризується сезонністю. Динаміка перетину кордону легковими автомобілями характеризується спадною тенденцією, автобусами – висхідною, вантажними транспортними засобами – змінною, а обсяг перевезених вантажів (тис. т) має тенденцію до зростання.

Коефіцієнт завантаженості у ПП «Ужгород-Вишне Немецьке» за категорією громадян – менше 100%, легкових автомобілів – менше 100%, автобусів – понад 100%, вантажних транспортних засобів – менше 100%.

Середній час очікування на виїзд легкових автомобілів – 25 хв, виїзд вантажних транспортних засобів – 49 хв, на вїзд легкових автомобілів – 5 хв, вїзд вантажних транспортних засобів – 35 хв.

У безпосередній близькості до с. Паладь-Комарівці знаходиться пішохідний ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце», у якому спостерігається тенденція до зростання коефіцієнта завантаженості у категорії громадян. Водночас **коефіцієнт завантаженості** у цьому пункті пропуску не перевищує 100%.

Загалом основними характеристиками сусідніх пунктів пропуску є:

- ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» - вузькоспеціалізований, тобто здійснює пропуск лише велосипедистів та пішоходів.
- ПП «Ужгород - Вишне Немецьке» - єдиний пункт пропуску на українсько-словацькій ділянці державного кордону, який здійснює пропуск автобусів. Також на нього припадає 92% від усіх вантажних транспортних засобів, що переміщуються через українсько-словацьку ділянку державного кордону. Саме у цьому пункті пропуску здійснюють перетин державного кордону переважна частка громадян та легкових автомобілів на українсько-словацькій ділянці державного кордону.

Стимулюючі фактори

У радіусі 10 км по обидва боки кордону переважно знаходяться сільські населені пункти. З української сторони – це Тийглаш, Сюрте, Руські Гаївці, Ратіві, Холмок, Палло, Галоч, Батфа, Тарнівці, Концово з населенням близько 8 тис. осіб. Із словацького боку – села Чієрне Поле, Матьовське Войковце, Капушянське Клячани, Руське, Будінце, Великі Слеменці, Птрукша та місто Великі Капушани із населенням 12 тис. осіб, з яких 8940 осіб зареєстровані у м. Великі Капушани.

У радіусі 30 км потрапляє м. Ужгород та м. Чоп, Нижнє Солотвино, Батьово, частина Закарпатської області із *урбанізованою територією з середнім рівнем виробничо-містобудівного освоєння*⁴³ та *середнім рівнем щільності доріг*⁴⁴. Зі словацької сторони м. Кральовски-Хлмец, Чієрна-над-Тісою.

Відтак перспективний пункт пропуску потрапляє у зону впливу потужних міст Закарпатської області та Ужгородського промислового вузла, де сконцентровані

⁴³ Генсхема України: Планувальна структура та види переважного використання території. *Геопросторовий розвиток:* сайт. URL:

⁴⁴ Генсхема України: Система транспорту. *Геопросторовий розвиток:* сайт. URL: <http://mrbu.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=3040f8663eef431ab44c69fd0c0ac646>

потужні підприємства, орієнтовані на зовнішньоекономічну діяльність. Якщо розширити **радіус до 50 км**, то у ньому опиняються м. Мукачево (Україна) та м. Міхаловце (Словаччина) (рис. 2.6).



Рис. 2.6. Карта розташування населених пунктів у радіусі 10 км, 30 км, 50 км від від перспективного ПП «Паладь-Комарівці – Руське»

Суб'єкти господарювання зареєстровані у с. Паладь-Комарівці - ТЗОВ «Балзано-фуд» (Оптова торгівля молочними продуктами, яйцями, харчовими оліями та жирами, фруктами й овочами, торгівля кавою, чаєм, какао та прянощами), ТЗОВ «Стеклолюкс-Ужгород» (Підприємство спеціалізується на виготовленні метало-пластикових та алюмінієвих вікон та дверей із застосуванням інноваційних технологій), фермерське господарство «НИВА» (01.11 - Вирощування зернових культур (крім рису) та ін.

Неподалік пункту пропуску є такі туристичні об'єкти як Ужгородський замок XVI-XVII ст., Мукачівський замок «Паланок» XIV ст.

Відкриття ПП «Паладь Комарівці» дозволить розвантажити ПП «Ужгород - Вишне Немецьке» у першу чергу у категоріях «автобуси» та збільшити пропускну спроможність мережі пунктів пропуску зі Словаччиною по:

громадянах – на 33% (з 12000 до 16000);

легкових ТЗ – на 13% (з 4500 до 5100);

автобусах – 100% (з 30 до 60);

вантажних ТЗ – 50 % (з 500 до 250; або 100 % через фактичну пропускну здатність словацької ділянки кордону – 250 ТЗ).

Додатковими соціально-економічними ефектами відкриття нового пункту

пропуску стануть створення близько 180 нових робочих місць, зокрема: митна служба – 68 осіб, прикордонна служба – 70 осіб, контролюючі органи – 16 осіб, сфера послуг прикордонної інфраструктури (МБТ, банк, брокери, клінінг) – 30 осіб⁴⁵.

2.6. Загальна характеристика перспективного ПП «МАЛІ СЕЛМЕНЦІ – ВЕЛЬКЕ СЛЕМЕНЦЕ»

Планується як міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення.

Функціонує як міжнародний пішохідний пункт пропуску (призначений також для велосипедистів).

Функціональні характеристики:

Статус: діючий пункт пропуску

Час роботи пункту пропуску – щоденно з 09.00 до 21.00.

Категорія – міжнародний.

Вид сполучення – пішохідний.

Схема, за якою розбудовано – постійна.

Особливості функціонування: призначений також і для велосипедистів.

Пропускна спроможність: 1000 осіб, 2 пішохідні смуги руху (одна на в'їзд, друга - на виїзд).

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Міжнародні угоди. Визначено Угодою між Урядом України і Урядом Словацької Республіки про пункти пропуску через спільний державний кордон від 15 червня 1995 р. (Доповнено договором (у формі обміну нотами) між КМУ і Урядом Словацької республіки від 25.08.2005), у якій він зазначений лише як пішохідний, а також призначений для велосипедистів.

Національні документи. Відкритий відповідно до Розпорядження КМУ від 25.01.06 № 33-р – функціонує як міжнародний для руху пішоходів та велосипедистів.

Спільні транскордонні стратегії. **Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року** (зі спрямуванням на розвиток співробітництва між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями Словацької Республіки та Закарпатською областю України) *Передбачено розбудову ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» (зміна виду сполучення на автомобільний).*

Під час наради **XIII засідання Українсько-Словацької комісії з питань транскордонного співробітництва** (11.09.2017р.) обговорені питання:

- про остаточне погодження проєкту Протоколу про запровадження пішохідного та велосипедного руху в пункті пропуску «Ужгород – Вишне Немецьке» та можливість перетину державного кордону у ПП «Вельке Слеменце – Малі Селменці» громадянам Швейцарської Конвенції.
- *Будівництво ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» як автомобільного вантажопідйомністю до 3,5 т.*

⁴⁵ Протокол 14-го засідання Українсько-Словацької міжурядової Комісії з питань транскордонного співробітництва від 26-27 листопада 2018 року, м. Ужгород, Україна

- Продовження розбудови ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» у рамках проєкту ЄС «Модернізація та реконструкція пунктів пропуску на українсько-словацькому кордоні».

Стратегії та програми регіонального рівня. Схема планування території Закарпатської області. Том IV. Пропозиції по реалізації рішень схеми планування території: Розвиток транспортної інфраструктури передбачає: Будівництво пунктів пропуску, у тому числі «Малі Селменці–Вельке Слеменце».

У Додатку 3 «**Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки**» (затверджено рішенням обласної ради від 22.02.2018 № 1065) зазначено про необхідність реконструкції під автомобільний ПП «Малі Селменці–Вельке Слеменце».

Відведення землі.

У публічній кадастровій карті України міститься інформація про земельні ділянки, їх кадастровий номер, тип власності, цільове призначення. З рис. 2.7 бачимо, що у с. Малі Селменці територія біля державного кордону розпайована та перебуває у приватній власності, що ставить під сумнів можливість розширення даного пункту пропуску та зміну його статусу на автомобільний.

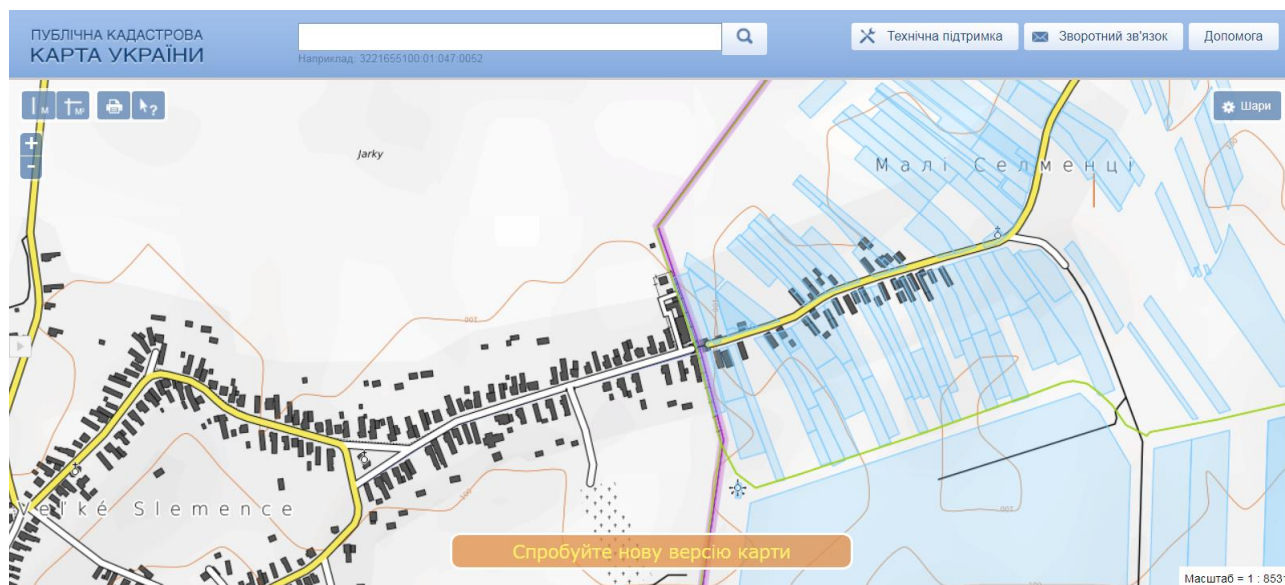


Рис. 2.7. Земельні ділянки згідно кадастрової карти України у с. Малі Селменці⁴⁶

Транспортне сполучення

Оскільки ПП «Малі Селменці» є діючим, то під'їзна дорога до державного кордону наявна з двох сторін, по дві смуги (асфальтована).

Через с. Малі Селменці до ПП «Малі Селменці» проходить обласна автомобільна дорога загального користування місцевого значення О 071203. За 6.9 км від населеного пункту Малі Селменці пролягає автодорога **міжнародного значення М-06** та **транспортний Критський коридор №5**. До найближчого пункту пропуску із Словаччиною у м. Ужгород (ПП «Ужгород – Вишне Немецьке») – 21 км. Дорога пролягає через населені пункти дорогами обласного значення, або 34

⁴⁶ Публічна кадастрова карта України: сайт. URL: <https://map.land.gov.ua/>

км по міжнародній дорозі в об'їзд м. Ужгород (де прилягає міжнародний транспортний **коридор «Рейн-Дунай» мережі TEN-T**. До найближчого аеропорту у м. Ужгород – від 19 км (по обласних дорогах) до 23,7 км по М-06 через м. Ужгород.

З іншого боку кордону знаходиться с. Вельке Слеменце. Від с. Вельке Слеменце до м. Міхаловце - 38-42 км. Через м. Міхаловце пролягає міжнародний транспортний **коридор «Рейн - Дунай» мережі TEN-T**. Від с. Вельке Слеменце до автомобільного ПП «Ужгород - Вишне Немецьке» близько 22 км по регіональних дорогах. Якщо маршрут прокласти через м. Міхаловце, то до кордону з Україною у ПП «Ужгород - Вишне Немецьке» - 69,5 км (до м. Міхаловце по автодорозі II/555 – 37 км + з м. Міхаловце по дорозі I/19 32,5 км). До м. Кошице – центрального міста Кошицького краю від с. Вельке Слеменце - 92,4 км. Відстань до сусіднього с. Руська (у якому планується відкрити автомобільний пункт пропуску) – 3 км. Від с. Вельке Слеменце до залізничного пункту пропуску, що у м. Чіерна-над-Тисою - 36 км (дорога II / 555, 26 км + дорога I класу/79, 10 км). Від с. Вельке Слеменце до автомобільного пункту пропуску на українсько-угорському кордоні «Чоп (Тиса) – Захонь» - 99.2 км (дорога II / 555, 26 км + дорога I класу/79, 16,2 км + по дорозі III/3689, 8 км + Угорщина дорога №381, 27 км + дорога №4, 22 км).

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

ПП «Малі-Селменці» є діючим пунктом пропуску, завантажений на 68%, потоки пропорційні на в'їзд і виїзд. Середні темпи приросту за 4 роки (2015-2018 рр.) становлять 14,17%. Проте рівень завантаженості наразі залишається незначним. Найближчий сусідній ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» на кордоні зі Словаччиною є частиною міжнародних транспортних коридорів («Рейн-Дунай», Критський №5, TRASECA). Коефіцієнти завантаженості – 50% по громадянах, 42 % – ЛА, 122 % по автобусах. Основні країни призначення вантажів – Італія, Словаччина, Угорщина, Чехія, Австрія. У східному напрямі основними країнами-призначення транзитних потоків є Російська Федерація, Білорусь, Туреччина, Казахстан.

Південніше розташований автомобільний ПП «Чоп (Тиса) - Захонь», що на кордоні з Угорщиною. Він є найпотужнішим з-поміж семи пунктів пропуску на митному кордоні між Україною та Угорщиною та лідером за обсягами пропуску громадян, легкових автомобілів, автобусів та вантажних транспортних засобів. За всіма категоріями демонструє позитивні темпи росту, характеризується особливо високими темпами приросту та високим рівнем завантаженості у категоріях громадян і вантажних транспортних засобів. ПП «Чоп (Тиса) - Захонь» є частиною Критського коридору №5 та TRASECA. ПП «Чоп (Тиса) - Захонь» відіграє важливу роль у здійсненні транзитних перевезень у напрямі Балканських країн, Угорщини та Італії.

Стимулюючі фактори

С. Малі Селменці знаходиться в Ужгородському районі. У Регіональній стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років зазначено, що інноваційна інфраструктура буде сконцентрована в основному у м. Ужгороді, де вже наявна для цього база: Науковий парк «Ужгородський національний університет», структури Національної академії наук, розроблений проєкт бізнес-інкубатора, активно

розвивається ІТ-сфера⁴⁷. Територіально найбільшим промисловим вузлом планується Ужгородський із подальшою машинобудівною, харчовою, легкою та хімічною промисловою спеціалізацією. Спеціалізацією Мукачівського промислового вузла передбачено машинобудування та лісове господарство із акцентом на переробці (деревообробна, целюлозно-паперова, меблева промисловість). Зважаючи на концентрацію людських ресурсів, у цих двох містах розвиватиметься торгівля, сфера послуг (громадське харчування, освіта, охорона здоров'я).

С. Малі Селменці та с. Паладь Комарівці належать до Паладь-Комарівецької сільської ради. Відповідно, адміністративний центр - с. Паладь-Комарівці із населенням 834 особи, у підпорядкуванні с. Малі Селменці із населенням 200 осіб. Інфраструктурні об'єкти поблизу пункту пропуску відсутні.

В радіусі 10 км від с. Малі Селменці переважно знаходяться невеликі села. Вже у зону радіусу 30 км потрапляє м. Ужгород, а в 50 км – м. Мукачево.

З іншого боку кордону на території Словаччини розташоване с. Вельке Сlemenце із населенням 598 осіб. Повз с. Вельке Сlemenце проходить туристичний веломаршрут ⁴⁸

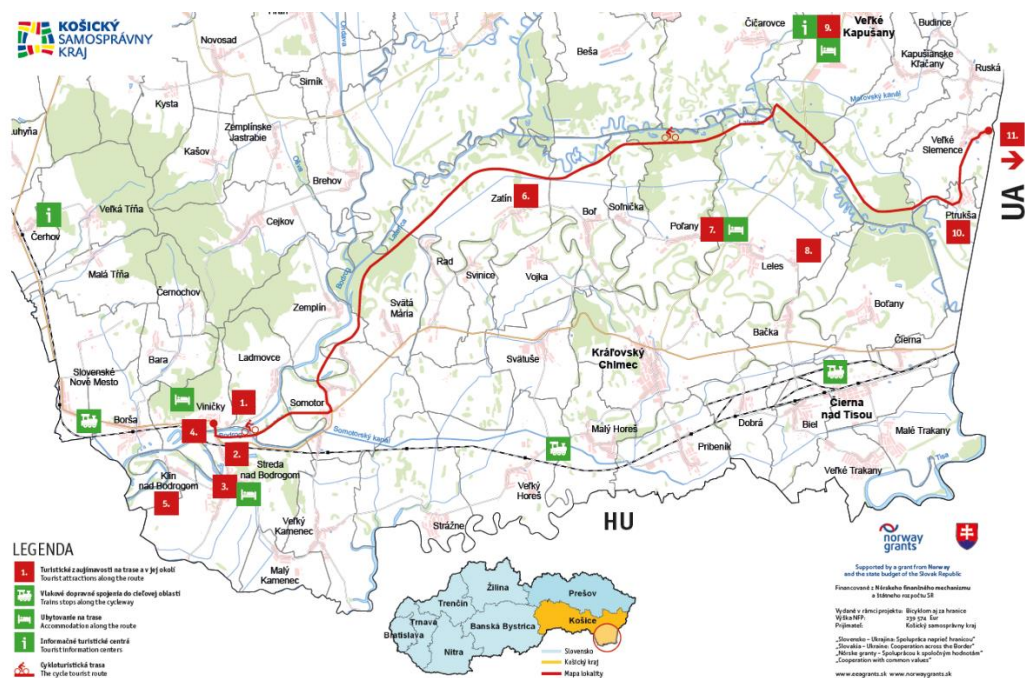


Рис. 2.8. Карта велосипедного туристичного маршруту, що прилягає до кордону з Україною у с. Вельке Сlemenце (Словаччина)

Приблизно за 50 км від перспективного пункту пропуску розташований курорт «Земплінська Ширава» (аквапарк, термальні басейни, сауни, СПА тощо). У радіусі 100 км від перспективного пункту пропуску знаходиться м. Кошице, яке є важливим торговельним, туристичним та індустріальним центром Словаччини.

⁴⁷ Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років (матеріали, затверджені Керівним комітетом та Робочою групою). ПРОЄКТ (попередня редакція). – Ужгород, 2019. *Закарпатська обласна державна адміністрація*: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/191003_rsp-pr.pdf.

⁴⁸ Sit on the bike and head along the highway through Lower Zemplín. *Košice Region: Website*. Retrieved from <https://web.vucke.sk/sk/novinky/sadnite-bicykel-vyrazte-nami-po-magistrale-dolnym-zemplinom.html?forceBrowserDetector=normal>.

Стримуючі фактори

Стримуючим фактором для розширення перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» до автомобільного можна віднести розміщення діючого пункту пропуску в межах території населеного пункту.

2.7. Загальна характеристика перспективного ПП «СОЛОМОНОВО - ЧІЕРНА»

Категорія: міжнародний.

Вид сполучення: пішохідний; автомобільний.

Характер транспортних перевезень: вантажно-пасажирський.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Підписані міжнародні угоди. 11 жовтня 2007 р. у м. Братислава підписана

Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про будівництво нового автодорожнього пункту пропуску «Соломоново – Чієрна» (Угоду затверджено Постановою КМ N 495 (495-2008-п) від 28.05.2008; дата набрання чинності для України - 05.07.2008). У статті 1 Угоди зазначено, що «1. Сторони побудують новий міжнародний автодорожній пункт пропуску на спільному українсько-словацькому державному кордоні між населеними пунктами Чієрна на території Словацької Республіки та Соломоново на території України в районі прикордонного знаку 359.

2. Цей автодорожній пункт пропуску повинен забезпечувати цілодобовий режим роботи для здійснення контролю:

- легкових та вантажних автотранспортних засобів без обмеження;
- автобусів;
- пішоходів та велосипедистів.»

У ПРОГРАМІ інтеграції України до Європейського Союзу {Програму схвалено Указом Президента N 1072/2000 (1072/2000) від 14.09.2000; Указ втратив чинність на підставі Указу Президента N 398/2015 (398/2015) від 07.07.2015}, розділ. Короткострокові (2000-2001 роки) та середньострокові (2002-2003 роки) пріоритети в розрізі окремих областей (довідково) в контексті розбудови державного кордону та прикордонної інфраструктури на кордоні зі Словаччиною зазначено **відкриття міжнародного автомобільного вантажного ПП «Страж - Чієрна-над-Тисою».**

Спільні транскордонні стратегії. Українсько-словацький транскордонний регіон є єдиним транскордонним регіоном, що має свою стратегію розвитку. **Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року** (зі спрямуванням на розвиток співробітництва між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями Словацької Республіки та Закарпатською областю України) передбачає низку заходів щодо розбудови та модернізації прикордонної інфраструктури та покращення доступності кордону. Зокрема, серед середньотермінових цілей, передбачених стратегією, **Ціль 1** передбачає підвищення інтенсивності соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів шляхом створення кращих умов для спільного розвитку малого і середнього бізнесу на прикордонних територіях, в тому числі за рахунок створення спільної транскордонної інфраструктури для підтримки підприємницької діяльності, наприклад, спільні торгові та бізнес-центри, транскордонні бізнес-

інкубатори, логістичні центри, спільні дослідницькі і трансферні центри співпраці університетів і суб'єктів підприємництва, спрямовані на розвиток бізнесу в прикордонній зоні, а також вивчення питання щодо підготовки і розбудови спільного транскордонного промислового парку. *Ціль 2* стосується покращення менеджменту кордону на словацькій та українській стороні – спільний підхід і обмін «передовим досвідом». Тут акцентується освітня і соціалізаційна діяльність митників, прикордонників і зацікавлених представників громадського і приватного сектору по обох сторонах кордону, а також регулярний моніторинг управління кордоном. *Ціль 3* – модернізація прикордонної інфраструктури. Передбачає три заходи:

Захід 1. Поліпшення інфраструктури шляхом підвищення функціональності та потужності пунктів пропуску. Передбачає підвищення пропускнуої спроможності пунктів пропуску, поліпшення технічної і соціальної інфраструктури пунктів перетину кордону, ремонт доріг, що ведуть до існуючих пунктів пропуску, посилення і розвиток транскордонного громадського транспорту.

Захід 2. Збільшення кількості прикордонних пунктів пропуску на спільному кордоні. Передбачає побудову нових пунктів пропуску на спільному кордоні: Уліч – Забродь, Чієрна-над-Тисою – Соломоново, Малі Селменці – Великі Селменці (зміна виду сполучення на автомобільний) до 2020 року.

Захід 3. Модернізація транспортних коридорів (автомобільного, залізничного), які ведуть до спільного кордону. Цим заходом також передбачається розбудова нових комунікацій, наприклад, до запланованого пункту пропуску Уліч – Забродь.

На **XII засіданні Міжурядової Українсько-Словацької комісії з питань транскордонного співробітництва** розглядалось питання відкриття на території Словацької республіки спільного міжнародного пункту пропуску для автомобільного сполучення «Соломоново - Чієрна».

Виконавчий протокол N 8 до Меморандуму про співпрацю між Закарпатською обласною державною адміністрацією, Закарпатською обласною радою (Україна) та Кошицьким самоврядним краєм (Словацька Республіка) на період із травня 2016 по травень 2017 року⁴⁹ також передбачає реалізацію низки заходів до 2020 року. Тут акцентується увага на підтримці зусиль щодо розбудови інфраструктури пункту пропуску Чієрна – Соломоново.

Стратегії та програми регіонального рівня. У основному містобудівному документі Закарпатської області «**Схемі планування території Закарпатської області**⁵⁰», розробленої на основі Генеральної схеми планування території України, зазначено, що для розвитку області важливою є розбудова мережі сучасної транспортно-комунікаційної інфраструктури (яка включає залізничний, автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт) та міжнародних транспортних коридорів, які мають стати складовими системи транс'європейських коридорів та прикордонної інфраструктури. При цьому розвиток транспортної

⁴⁹ Виконавчий протокол N 8 до Меморандуму про співпрацю між Закарпатською обласною державною адміністрацією, Закарпатською обласною радою (Україна) та Кошицьким самоврядним краєм (Словацька Республіка) на період із травня 2016 по травень 2017 року. Платформа для бізнесу LIGA:ZAKON: сайт. URL: <https://ligazakon.net/>

⁵⁰ Схеми планування території. Закарпатська область. Том IV. Пропозиції по реалізації рішень схеми планування території. Закарпатська обласна державна адміністрація: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/130517_731-iv.pdf

інфраструктури в тому числі передбачає будівництво пункту пропуску «Соломоново сайт. URL: – Чіерна».

20 березня 2019 року відбулася зустріч щодо консолідації зусиль для вдосконалення роботи прикордонної інфраструктури на кордоні Україна – ЄС за участі заступника Міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції Віктора Довганя, представників Мінінфраструктури України, Міністерства фінансів Польщі, Фінансового директорату Словаччини, Адміністрації Держприкордонслужби, ДФС, Львівської, Волинської, Закарпатської та Чернівецької облдержадміністрацій, АТ «Укрзалізниця», АсМАПу. За результатами роботи прийняли спільне Комюніке зустрічі та **Дорожню карту з покращення функціонування прикордонної інфраструктури на кордоні Україна – ЄС**. Зокрема:

- Вироблення заходів задля збалансованого розвитку пунктів пропуску через державний кордон України – ЄС;
- Проведення роботи щодо наближення технічних та технологічних стандартів розбудови та функціонування пунктів пропуску через державний кордон України з Республікою Польща, Словаччиною та Угорщиною, а також виконання пасажирських та вантажних перевезень між зазначеними країнами (суміжність інфраструктури та технічних параметрів);
- Завершення нормативного врегулювання організації та здійснення контролю у спільних пунктах пропуску на кордоні з Угорщиною та Словацькою Республікою, з урахуванням рекомендацій Європейської Комісії;
- Розширення повноважень діючих контактних пунктів на кордоні з ЄС (Республіка Польща, Угорщина) щодо залучення представників Державної фіскальної служби України; та Національної поліції України, а також створення аналогічного контактного пункту на кордоні зі Словацькою Республікою;
- Інноваційні підходи щодо зменшення черг автотранспорту на державному кордоні за рахунок впровадження електронної системи бронювання черг у міжнародних пунктах пропуску;
- Запровадження системи попереднього повідомлення про виникнення надзвичайних ситуацій на українсько-словацькому, державних кордонах, шляхом укладання відповідного Меморандуму;

Реконструкція діючих автомобільних пунктів пропуску та під'їзних шляхів на кордоні з Словаччиною: «Ужгород - Вишневецький»; «Малий Березний - Убля», на кордоні з Угорщиною: «Лужанка - Берегишурень», «Вилок - Тісабеч», «Косино – Барабаш», «Дзвінкове – Лонья»;

- Будівництво нових автомобільних пунктів пропуску та під'їзних шляхів: на кордоні з Угорщиною: «Дийда – Берегдароц»; «Велика Паладь - Нодьгодош», на кордоні з Словаччиною: **«Соломоново-Чіерна»**; «Паладь Комарівці - Руське»; «Сторожниця - Загор»; «Забрідь - Уліч», на кордоні з Польщею: «Лубня – Волосате», «Лопушанка - Міхновець», на кордоні з Румунією: «Біла Церква – Сігету Мармаціей»;

- Реалізація Рамкового договору між Урядом України та Урядом Угорщини про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги. Оголошення тендерної процедури на закупівлю робіт з будівництва об'їзної автомобільної дороги м. Берегово та с. Астей до МАПП «Лужанка – Берегишурень»;

- Організація контрейлерних перевезень та будівництво логістичних центрів;
- Приведення до належного стану під'їзних автомобільних доріг до пунктів пропуску через державний кордон України з Республікою Польща, Словаччиною та Угорщиною;
- Розбудова та модернізація інфраструктури пунктів пропуску (пунктів контролю) для залізничного сполучення через державний кордон України з Республікою Польща, Словаччиною та Угорщиною;
- Облаштування сервісних зон/міст очікування (накопичення) біля пунктів пропуску через державний кордон України.

Згідно листа **Басейнового агентства водних ресурсів України Басейнового управління водних ресурсів річки Тиса** від 22.06.2016 р. № 01-09.893 щодо можливості відкриття пункту пропуску «Соломоново - Чіерна» - наразі існує залізничне сполучення. У випадку влаштування автомобільного чи пішохідного сполучення виникає необхідність перетину меліоративних каналів. Зазначене потребує при розробці робочого проєкту на влаштування пункту пропуску передбачити реконструкцію меліоративних каналів та влаштування споруд для їх перетину (мости, водоперепускні отвори).

Згідно листа **Служби автомобільних доріг у Закарпатській області** від 15.08.2016 р. № 952.01.1-07 розроблено проєкт на будівництво під'їзної дороги до пункту пропуску «Соломоново - Чіерна».

Згідно листа **Чопського прикордонного загону Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України** від 22.07.2016 р. було розроблено генеральне планування будівництва даного пункту пропуску та Словацькою Стороною було відведено земельну ділянку, дорога в наявності, але в незадовільному стані, дорожня інфраструктура відсутня.

Транспортне сполучення

Згідно листа Служби автомобільних доріг у Закарпатській області українською стороною розроблений проєкт на будівництво під'їзної дороги до пункту пропуску. Існуюча під'їзна дорога: М-25 КПП «Соломоново» - В. Добронь – Яноші, на ділянці км 0+000-км 3+700, із примиканням до дороги М-06 Київ-Чоп на км 828+286, протяжність 3,7 км. Виготовлено проєкт реконструкції 3,7 км дороги III категорії з переведенням у II категорію. Вартість - 50,8 млн грн, у т.ч. будівельно-монтажні роботи – 33 млн грн (у цінах 2009 р.), додаткові площі землі під дорогу не відводились, кошторис не перераховувався.

ПП «Соломоново - Чіерна-над-Тисою» з української сторони знаходиться на міжнародній автомобільній дорозі М-25 «Контрольно-пропускний пункт «Соломоново»-Велика Добронь-Яноші з під'їздом до контрольно-пропускного пункту «Косини». Безпосередньо примикає до міжнародного транспортного коридору - №5 та європейського автошляху 573.

Від Соломоново до м. Кошіце (центр Кошицького краю) близько 100 км. Зі словацької сторони через с. Чіерна (4,244 км, 415 ос.) проходить дорога I класу 79. У напрямі до м. Кошіце: 73,8 км до Грядки (79), далі дорогою I класу 19 до м. Кошіце (41,1 км). На північ від міста проходить автомагістраль D1, яку планують підвести до кордону з Україною. По об'їзній дорозі на півдні можна вийти на швидкісну дорогу

R1. За 6 км на південь від м. Кошице знаходиться міжнародний аеропорт «Кошице» — другий за величиною аеропорт Словаччини.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Північніше від перспективного пункту пропуску «Соломово - Чієрна-над-Тисою», орієнтовно за 8,5 км вздовж кордону (близько 18 км автошляхами) функціонує ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце». Цей пункт пропуску виконує важливу роль у забезпеченні пішого переміщення громадян через кордон між Україною і Словаччиною. Протягом 2015-2018 років рівень добового навантаження на перехід суттєво збільшився та зберігав сталий висхідний тренд, а у жовтні 2018 року значення цього показника досягло найвищого рівня – 93,3%. Також доцільно відмітити високий ступінь збалансованості виїзного і в'їзного потоків громадян. Усе це дає підстави стверджувати, що у короткостроковій перспективі (1-2 роки) фактичний рівень завантаження ПП «Малі Селменці» може перевищити проєктний, що, своєю чергою, потенційно призведе до суттєвого погіршення умов та збільшення часу переміщення громадян через цю ділянку кордону.

Пункт пропуску «Ужгород – Вишне-Немецьке» знаходиться за 29 км від зазначено перспективного пункту пропуску (по трасі близько 31 км). На сьогодні цей пункт пропуску є одним із основних шляхів переміщення пасажирів, транспортних засобів і вантажів на українсько-словацькому кордоні. Фактична завантаженість пункту пропуску за ключовими транспортними потоками (автобусними і вантажними ТЗ) має стійку тенденцію до зростання. Динаміка перетинів та рівень завантаженості на цьому пункті пропуску дають підстави стверджувати, що у короткостроковій перспективі, окрім потоку автобусів (як це вже є на сьогодні), перевищення рівня проєктної спроможності може відбутися і за іншими категоріями перетинів кордону. У підсумку, можуть суттєво погіршитись умови та зрости час обслуговування потоків через названу ділянку кордону. Все це, з огляду на ключову роль ПП «Ужгород» на українсько-словацькому кордоні, може негативно відобразитись на розвитку зовнішньоекономічної діяльності Закарпатської області та України, передусім у сегменті співробітництва зі Словаччиною, транскордонного розвитку регіону, потенційної економічної вигоди України від обслуговування ключових транспортно-логістичних потоків між Європою і Азією. Відтак на українсько-словацькій ділянці кордону з метою забезпечення комфортного та швидкого перетину кордону важливим є зменшення навантаження у категоріях, насамперед, автобусів та вантажного транспорту шляхом відкриття нових пунктів пропуску, зокрема ПП «Соломово - Чієрна-над-Тисою».

Потенційно частину пасажиро- та вантажопотоків можна було б переорієнтувати через пункт пропуску «Чоп (Тиса) - Захонь», який знаходиться на українсько-угорській ділянці кордону, за 7-8 км від перспективного пункту пропуску. Проте і цей пункт пропуску перевантажений вантажними транспортними засобами. Середньорічні темпи приросту кількості вантажних транспортних засобів, які перетнули кордон протягом 2014 по 2018 роки, становили 9,4%. Даний пункт пропуску є лідером за всіма видами перетинів державного кордону України у Закарпатській області. На нього припадає 24% всіх перетинів державного кордону громадянами, 23% - легковими автомобілями, 35% - автобусами, 61% - вантажними транспортними засобами. Інтегрованість до ключових міжнародних транспортних коридорів, позитивна динаміка зростання кількості перетинів та високий рівень

завантаженості (особливо вантажними ТЗ) зумовлює необхідність переорієнтації частини потоків на інші пункти пропуску.

Стимулюючі фактори

Неподалік перспективного пункту пропуску функціонує індустріальний парк «Соломоново», який є сучасним індустріальним комплексом з розвинутою інфраструктурою і логістикою території для розміщення підприємств виробників автомобільних компонентів⁵¹. Розміщений у районі заводу «Єврокар» індустріальний парк сприятиме нарощенню обсягів виробництва, реалізації експортної програми і розвитку першого в Україні автомобільного кластера.

Перспективний пункту пропуску знаходиться в зоні впливу Ужгородського та Мукачівського промислових вузлів. Саме на території Ужгородського району функціонують такі крупні експортоорієнтовані підприємства як ТОВ «Ядзакі Україна» (с. Минай), ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Лімітед» (с.Розівка) та ПрАТ «Єврокар» (с. Соломоново).

Стримуючі фактори

Розробка робочого проєкту на влаштування пункту пропуску повинна передбачити реконструкцію меліоративних каналів та влаштування споруд для їх перетину (мости, водоперепускні отвори).

⁵¹ *Індустріальний парк «Соломоново»:*
http://sezparkservice.com/sps_ua/cezparkservis/iindustrial_nij_park

сайт.

URL:

РОЗДІЛ III. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ

3.1 Економічна характеристика українсько-угорського прикордоння

Транспортні вузли та аеропорти

Саболч-Сатмар-Берег (угор. Szabolcs-Szatmár-Bereg) - адміністративний округ/медьє в північно-східній Угорщині, що межує з територією України. Станом на 1.01.2019 р. населення становило 552,9 тис. осіб, з яких 117,8 тис. мешкало у центральному місті округу Ньїредьгазі (Nyíregyháza)⁵². Загалом у області є 228 поселень, з яких 20 – це міста. Найбільш характерними секторами економіки для регіону є: харчова, хімічна, текстильна промисловість, а також виробництво електроніки та оптики.

М. Ньїредьгаза є місцем перетину залізничних та автомобільних шляхів сполучення «Схід-Захід». Зокрема, тут знаходиться важливий вузловий пункт пан'європейського транспортного коридору №5⁵³. Загалом територією Угорщини пролягає чотири **пан'європейські транспортні коридори**: **IV коридор** прямує від австрійського та словацького кордону до Будапешту і далі до кордону з Румунією; **V коридор** - від кордону зі Словаччиною до Будапешту і до кордону з Україною; **VII коридор** - по річці Дунай; **гілка коридору X** - від Будапешту до Белграду.

На території Угорщини функціонують такі транспортні коридори мережі TEN-T – «Середземноморський» (Mediterranean), «Східний» (Orient - East Med), «Рейн-Дунай» (Rhine-Danube). Безпосередньо до кордону з Україною піходить «Середземноморський» коридор. Його автомобільна гілка веде до ПП «Лужанка - Берегшурень», а залізнична до ПП «Чоп(Дружба) - Захонь». Усі три коридори мережі TEN-T перетинаються в околицях Будапешту (≈300-363 км від українського кордону).

Система доріг Угорщини поділяється на класи: автостради (motorway) і шосе (expressway) (маркуються як М), первинні національні дороги (позначаються цифрами від 0 до 9) та вторинні національні дороги (позначаються десятковими, напр. 44)⁵⁴.

Швидкісна дорога М3, яку планують продовжити до українського кордону, відіграє важливу роль у транзиті «Схід-Захід». Автострада М3 є частиною європейських шляхів Е71, Е79, Е573 та однією із головних доріг угорської дорожньої мережі. Забезпечує сполучення по лінії руху на південь-північ та схід від Будапешта та створює швидкісне дорожнє сполучення через Україну до Східної Європи (рис. 3.1).

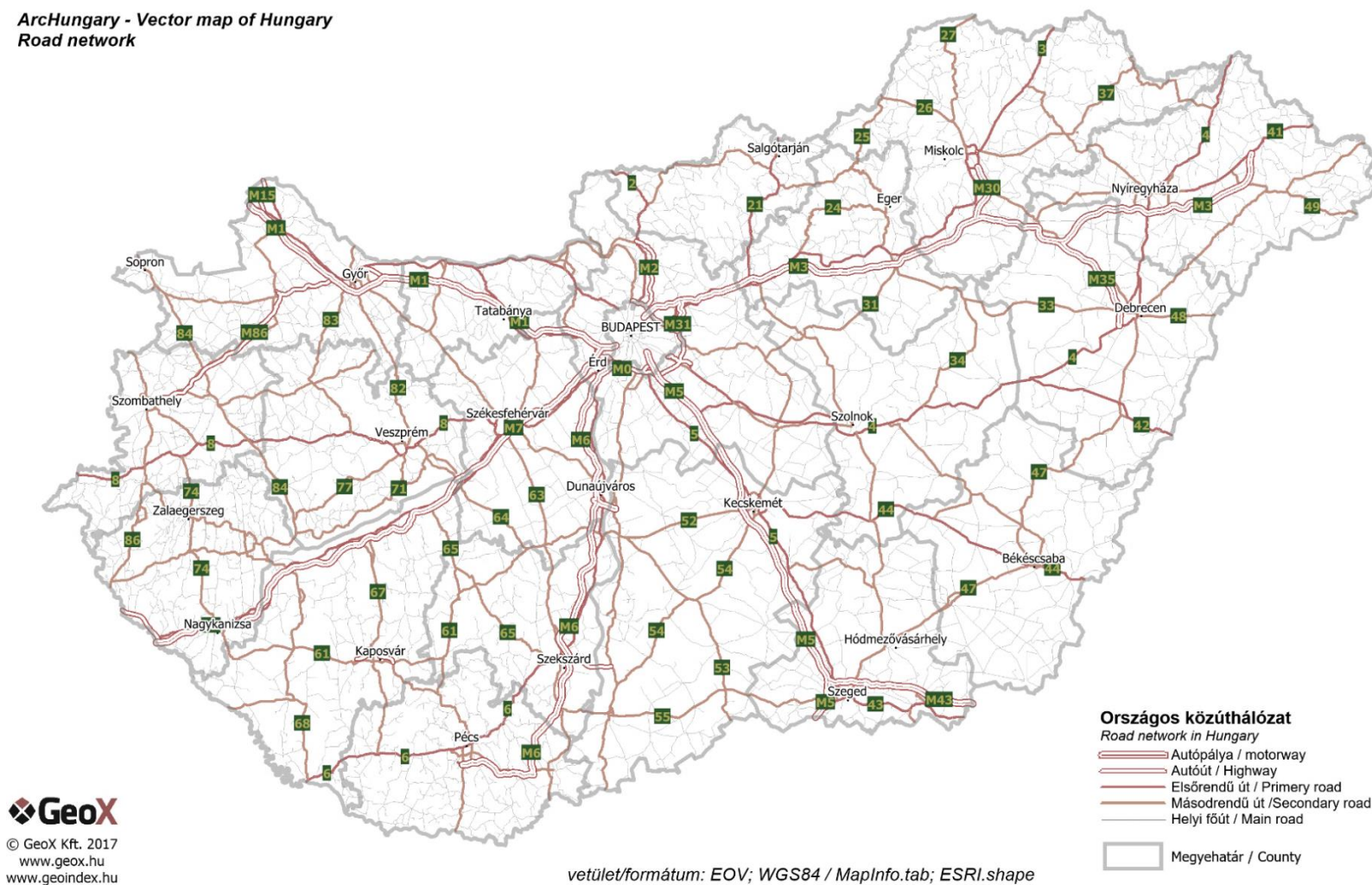
⁵² Szabolcs-szatmár-bereg. County in Hungary: Website. Retrieved from https://www.citypopulation.de/en/hungary/admin/16__szabolcs_szatm%C3%A1r_bereg/.

⁵³ About Szabolcs-Szatmár-Bereg County. Szabolcs-szatmár-bereg: Website. Retrieved from <http://www.szabkam.hu/en/szabolcs-szatmar-bereg-megyei-kereskedelmi-es-iparkamara/information-for-foreigner-7235>.

⁵⁴ Road numbering systems. Hungary: Website. Retrieved from <https://sites.google.com/site/roadnumberingsystems/home/countries/hungary>

ArcMagyarország - Magyarország vektoros térképe 2017
Országos közúthálózat

ArcHungary - Vector map of Hungary
Road network



GeoX
 © GeoX Kft. 2017
 www.geox.hu
 www.geoindex.hu

Рис. 3.1. Мережа автодоріг Угорщини, 2017 р⁵⁵.

⁵⁵ ArcMagyarország térkép részletes tartalma. GeoX: Website. Retrieved from <http://www.geox.hu/termekek/magyarorszag-vektoros-terkepe/arcmagyarorszag-terkep-reszletes-tartalma/>

Інтермодальні перевезення – це послідовне транспортування вантажу у контейнері декількома видами транспорту. Такі перевезення є основним транспортним інструментом у світовій торгівлі. Відтак розвиток комбінованого транспорту є вагомим пріоритетом ЄС в контексті досягнення намічених цілей у напрямі сталого розвитку, екологічних та ефективних вантажних перевезень. На території Угорщини налічується 6 **інтермодальних терміналів**. З них 3 в околицях Будапешту, 1 у Которібі, 1 у Сопроні, 1 у Дебрецені. Причому у Дебрецені – це тримодальний логістичний центр, розташований в міжнародному аеропорту Дебрецен, який функціонує з лютого 2015 р.

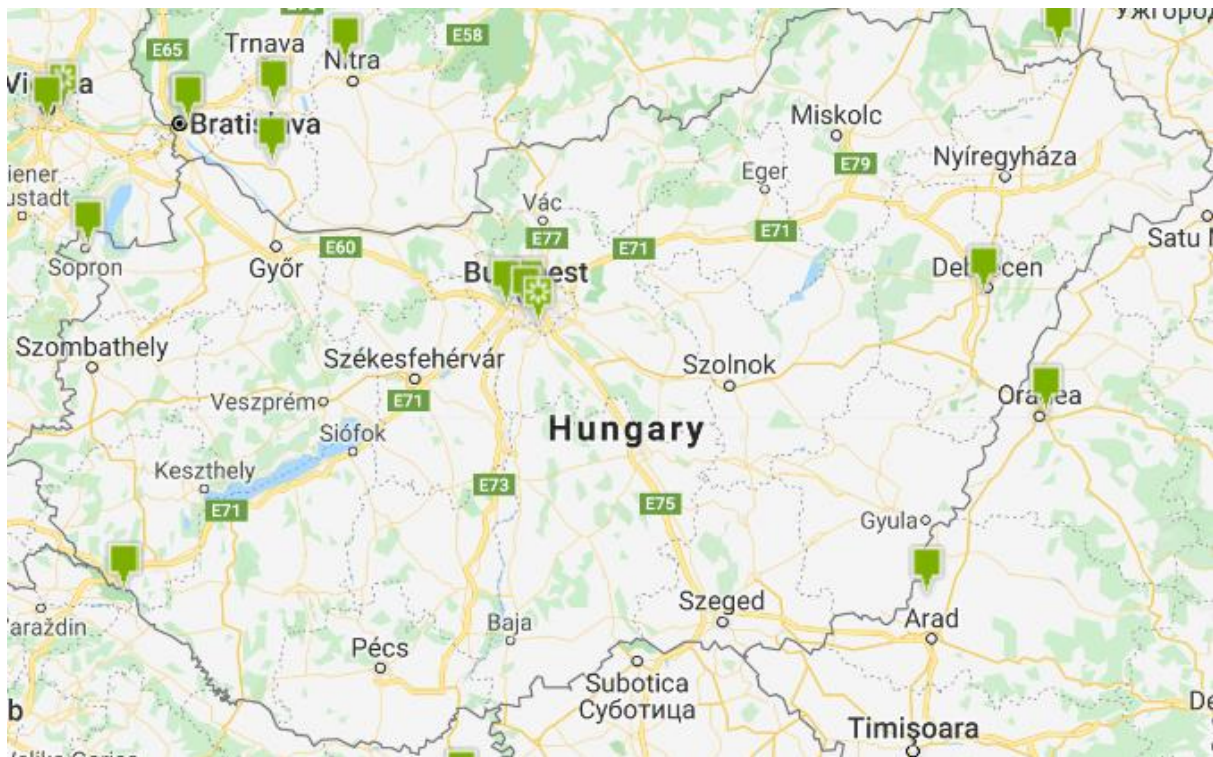


Рис. 3.2. Інтермодальні термінали на території Угорщини⁵⁶

Аеропорти

Найближчим до кордону з Закарпатською областю аеропортом Угорщини є невеликий аеропорт м. Ньїредьгаза. Він знаходиться на відстані близько 70 км від пункту пропуску «Чоп-Захонь», близько 85 км від пунктів пропуску «Дзвінкове-Лонья», «Косино-Барабаш» та «Лужанка-Берегшурань» та близько 100 км від пункту пропуску «Вилок-Тісабеч». Регулярні рейси відсутні, аеропорт здебільшого використовується для навчання пілотів та обслуговування літаків бізнес класу пасажиромісткістю до 25 осіб. Є дві маленькі злітно-посадкові смуги довжиною один кілометр кожна, одна з них з трав'яним покриттям.

Міжнародний аеропорт Дебрецена розташований на відстані близько 125 км від пунктів пропуску «Чоп-Захонь», «Лужанка-Берегшурань» та «Вилок-Тісабеч». Тут виконуються регулярні рейси до 13 міст 11 країн (Москва, Ларнака, Тель Авів, Валетта, Пальма де Майорка, Барселона, Мілан, Базель, Париж, Мюнхен, Дортмунд, Ейндховен, Лондон, Шеффілд) та сезонні чартерні рейси до Болгарії, Туреччини,

⁵⁶ *Intermodal terminals in Europe: Website*. Retrieved from <http://www.intermodal-terminals.eu/database/>.

Єгипту, Греції та Іспанії⁵⁷. Пасажиропотік є невеликим, але щороку зростає. За 2016-2018 роки кількість пасажирів аеропорту зросла на 34% з 285 до 381,4 тис. осіб.

Індустріальні парки та економічні зони

З 2013 року уряд Угорщини з метою сприяння розвитку економік 47 регіонів, в першу чергу розташованих у Східній Угорщині, запровадив створення вільних економічних зон. Серед економічних стимулів, що пропонувалися бізнесу, були наступні:

- за інвестиції у розмірі щонайменше 100 млн. форінтів (приблизно 350 000 EUR) підприємства мають право на 80% податкові пільги протягом п'яти років після введення проекту в експлуатацію;
- за нових найманих працівників роботодавці сплачуватимуть лише частину державних внесків роботодавців (що становить 28,5% від валової зарплати);
- роботодавці мають право на субсидію в розмірі 400 000 форінтів (приблизно 1350 EUR) на кожного нового найманого працівника.



Рис. 3.3. Вільні економічні зони на території Угорщини

Індустріальні парки є невід'ємною складовою економічних процесів країни. В Угорщині функціонує **210 індустріальних парків**, де розміщено близько 4 200 компаній, у яких працюють понад 200 тис. осіб. На ці компанії припадає 30% усього промислового виробництва, що свідчить про їх вагомий внесок у розвиток угорської промисловості.

В радіусі 50 км від українського кордону з угорської сторони функціонує **13 індустріальних парків** (Záhonyi Városi Ipari Park (Záhony), Tuzséri Ipari Park (Tuzsér), Sátoraljaújhelyi Ipari Park (Sátoraljaújhely), Nyíregyházi Ipari Park (Nyíregyháza), Nyírbogdányi Ipari Park (Nyírbogdány), Nyírbátori Ipari Park (Nyírbátor), Mátészalka Ipari Park (Mátészalka), Csengeri Ipari Park (Csenger), Balkányi Ipari Park

⁵⁷Debrecen Airport: Website. Retrieved from <https://www.debrecenairport.com/en>.

(Balkány), Debreceni Agrár Ipari Park(Science Park) (Debrecen), Debreceni Nyugati Ipari Park (Debrecen), Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park (Debrecen), Logisztikai Szolgáltató Központ és Ipari Park (Debrecen)) (рис. 3.4).



Рис. 3.4. Схема розташування індустріальних парків в окрузі Саболч-Сатмар-Берег⁵⁸

Індустріальний парк **Nyírbogdányi** був створений у 2002 році і є власністю медьє Саболч-Сатмар-Берег. Займає площу 20,5 га, яку в перспективі можна збільшити до 50 га. Головні три компанії (Bogdány Plusz Bt., Bogdány Plaszt Kft., G&B Ügyker Kft.) займають площу 4,4 га. Спеціалізацією Nyírbogdányi є будівельна промисловість. Індустріальний парк забезпечений водопроводом, газопроводом, телекомунікаційним кабелем, електричною лінією високої напруги та каналізаційним насосом.

З логістичної точки зору індустріальний парк Nyírbogdány має відмінне розташування:

- розташований за 6 км від Ньїредьгази;
- знаходиться поруч із залізничною колією Будапешт-Ньїредьгаза-Захонь, за 40 км від ПП «Чоп (Дружба) – Захонь»;
- поруч проходить автомагістраль М3, яка є частиною пан'європейського коридору V.

Індустріальний парк **Nyírbátori** відкрито в 1998 р., де працює 20 підприємств. Індустріальний парк забезпечений всіма видами комунальних послуг: водопостачання, каналізація, газ, телефонний зв'язок. Індустріальний парк Nyírbátor має власний автовокзал. Також є окрема дорога, що з'єднує індустріальний парк з дорогою 471, яка веде до автомагістралі М3. Це дозволяє вантажному транспорту рухатись в об'їзд міста.

Основною спеціалізацією є промисловість. В Nyírbátori працює німецька

⁵⁸ Szabolcs-szatmár-bereg megyei. *Területfejlesztési koncepció i kötet: előkészítő fázis. feltáró munkarészek – helyzetelemzés, helyzetértékelés*: Website. Retrieved from http://www.terport.hu/webfm_send/4206.

компанія Diehl Aircabin Hungary Ltd (виробництво деталей для літаків Airbus), німецька компанія Rosenberger Magyarország Kft (виготовлення електроніки для автомобілів), італійська компанія Serioplast Hungary Kft (виробництво преформних пластикових виробів), данська компанія Coloplast Hungary Kft (виготовлення медичних гігієнічних виробів).

Індустріальний парк **Mátészalka** засновано в 1998 р. Знаходиться в північно-східній частині Угорщини і є однаково близьким як до румунсько-угорського, так і до українсько-угорського кордонів. Завдяки такому розташуванню він пропонує сприятливі інвестиційні можливості для компаній, що займаються логістичними послугами. Індустріальний парк знаходиться недалеко від м. Ньїредьгази (53 км) та Дебрецену (71 км).

Індустріальний парк **Csengeri** відкрито в 1998 р., займає площу 11,1 га, з яких забудовано майже 10,5 га. При цьому парк ще має потенціал до розширення території щонайменше на 10 га.

Основними підприємствами, які працюють в індустріальному парку, є угорський сільськогосподарський торговельно-сервісний кооператив CSENGER-GOLD, сушильно-збутові компанії: Jól Trade Kft, торгово-виробнича компанія Oppidum-Imrex та Malimrex Kft. Парк спеціалізується на сільському господарстві та легкій промисловості.

Індустріальний парк **Balkányi** засновано у 2007 р. Його основне завдання - розвивати місцевий потенціал на основі традиційного металургійного минулого та сучасності міста, а також забезпечити умови експлуатації та якісне обслуговування великого та трудомісткого бізнесу. Індустріальний парк Balkányi з'єднаний дорогою з індустріальним парком Hajdúszámsoni. 17 серпня 2019 року індустріальному парку надали для користування спортивний аеродром.

Debreceni Agrár індустріальний парк (науково-дослідний парк) засновано в 1999 р. з метою підтримки розвитку сільського господарства шляхом проведення наукових досліджень та впровадження інновацій в цій галузі. Індустріальний парк площею 25 га, основну частину якої займає Центр сільськогосподарських наук Університету Дебрецена; 3,8 га займає лізингова компанія Hun Office Ltd.

Науково-дослідний парк складається з трьох основних відділів:

1. Продовольчий розвиток:

- лабораторія виробництва та розробки зразків;
- сільськогосподарська та харчова аналітична лабораторія.

2. Екоіндустрія:

- пілотний проект з біомаси та біогазу (електростанція потужністю 2 МВт);
- лабораторія бродіння (Біоетанол).

3. Інформаційні технології:

- серверна ферма;
- IT-послуги.

Індустріальний парк забезпечений електроенергією, природним газом, питною водою, каналізацією, телефонним зв'язком та Інтернетом. Перевагою індустріального парку є транспортна доступність: повітряний транспорт (міжнародний аеропорт Дебрецен знаходиться за 15 хвилин від центру міста і має хороше сполучення громадським транспортом); автострада (до Будапешта можна дістатися по трасі М3 / М35 за 2 години); залізнична лінія (Будапешт – Дебрецен, яка є найбільш

завантаженою залізничною лінією в Угорщині)⁵⁹.

Індустріальний парк **Debreceni Nyugati** відкрито в 2000 р. Розташований у західній промисловій зоні м. Дебрецен на площі 30 га та знаходиться поруч з головною об'їзною дорогою Дебрецена та за 6 км від аеропорту. Також до індустріального парку можна дістатися громадським транспортом.

Debreceni Nyugati забезпечений електроенергетичними, комунальними, телекомунікаційними мережами та підключенням до Інтернету. Також має розбудовану внутрішню дорожню мережу та прямі домовленості про перевезення із залізницею.

В індустріальному парку працює від 80 до 100 малих, середніх та мікропідприємств, що здійснюють господарську діяльність у різних сферах економіки. В основному це галузі виробництва будівельних матеріалів, будівництва, деревообробки та меблевої промисловості і супутніх послуг, проектування та виготовлення складних інженерних технологій, надання комерційних, складських, логістичних та екологічних послуг, збір та переробка відходів та інші⁶⁰.

Дебреценський регіональний науково-технічний парк інновацій (**Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park**) відкрито в 1997 р. на площі 40 га. На сьогодні парк займає площу 120 га. 45 підприємств, які тут працюють, забезпечують роботою понад 5000 осіб.

Науково-технічний парк розташований недалеко від автомагістралі М35. До парку можна дістатись також громадським транспортом.

В 2016 р. індустріальному парку було надано звання науково-технічного парку. В майбутньому науково-технічний індустріальний парк об'єднає тримодальний (дорога-залізниця-повітря) логістичний центр місцевого міжнародного аеропорту та інкубатор інновацій в аеропорту⁶¹.

Логістичний сервісний центр та індустріальний парк (**Logisztikai Szolgáltató Központ és Ipari Park**) відкрито в 1999 р. та займає площу 28 га. Площу парку можна розширити. Основним напрямком його роботи є міжнародні та внутрішні перевезення, складські операції, митні та логістичні послуги.

Логістичний центр поєднує три локації, які повністю покривають логістичні потреби країни: Логістичний центр № 3 в Дебрецені; Логістичний центр аеропорту Дебрецена; Контейнерний термінал залізничного вокзалу Дебрецена.

Індустріальний парк забезпечений водопостачанням, має електричну та газову мережі. Парк є повністю огорожений та забезпечений комплексною системою безпеки. Окрім вбудованої системи пожежної сигналізації, створена система пожежної безпеки для кожної компанії, яка там працює.

Доступний для громадського транспорту. Обладнаний сучасним автомобільним та комерційним паркінгом. Знаходиться за 5 км від аеропорту в Дебрецені, за 10 км від автомагістралі, а також забезпечений промисловим залізничним сполученням.

Функціонування логістичного сервісу і парку забезпечують понад 800 осіб

⁵⁹ Debrecen Science Park Debrecen Science Park. *Információs anyag*: Website. Retrieved from http://www.agr.unideb.hu/innovacio/deip/DebrecenSciencePark_informacios_anyag.pdf.

⁶⁰ Debreceni Nyugati Ipari Park: Website. Retrieved from <http://www.nyip.hu/betelepultek/>.

⁶¹ Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park: Website. Retrieved from http://www.logsped.hu/debreceni_hatar_uti_ipari_park_elnyerte_tudomanyos_es_technologiai_park_cimet.htm.

(здача в оренду складських приміщень, організація складських послуг, логістичні послуги та функції бек-офісу)⁶².

Індустріальний парк у м. Ньїредьгаза, або **Login Парк** був заснований у 1997 році з метою залучення інвесторів до міста. Насамперед мали на меті залучити логістичні та інноваційні компанії, інвесторів, які працюють у галузі переробної промисловості, високих технологій (high-tech), логістиці та туризмі. Ті інвестори, які вибрали Nyíregyháza для своєї діяльності, отримують конкурентну перевагу, якщо вони інвестують у сферу логістики, електроніки чи виробничої галузі. Логістично парк розташовано за 1,5 км від автостради М3, до аеропорту у м. Ньїредьгаза – 8 км, найближча залізнична станція за 4 км.

Розвиток туристичного ринку. Туристичні об'єкти

Медьє Саболч-Сатмар-Берег володіє значним туристичним потенціалом, зокрема славиться своєю народною архітектурою, народним мистецтвом, музичними і танцювальними традиціями. Особливими пам'ятками є середньовічні дерев'яні церкви (рис. 3.5).



Рис. 3.5. Середньовічні дерев'яні церкви на території округу Саболч-Сатмар-Берег⁶³

Зокрема у м. Ньїредьгаза пам'ятками архітектури є Кафедральний собор Пресвятої Діви Марії на центральній площі, який є визначним твором угорської церковної архітектури завдяки своїй подвійній вежі та багатим декоративним елементам, євангельська церква у стилі бароко, що є найстарішою спорудою

⁶² Debrecen logistics center and industrial park. *Trans-Sped Logisztikai Szolgáltató Központ Korlátolt Felelősségű Társaság*: Website. Retrieved from <https://www.trans-sped.hu/szolgáltatásaink/6/ipari-park-raktarepites-uezemeltetes>.

⁶³ Welcome to in The Route of Medieval Churches. *Routes of Reformation*: Website. Retrieved from <https://reformationroutes.eu/hungary/>.

Ньїредьгази, де щогодини чути дзвін курантів із 12 дзвонів, та Греко-католицька церква Святого Миколая у змішаному візантійському стилі, де красою вирізняються вітражний розпис та балдахіновий вівтар, яку відвідував папа Іван Павло II⁶⁴. Загалом м. Ньїредьгаза вважається логістичним, фінансовим та комерційним центром Угорщини.

Курортний район Шоштодьодьфюрде відомий своїми термальними водами. Розташований навколо солончакового озера. Туристи приїжджають сюди як відпочивати на озері, так і для оздоровлення в купальнях та бальнеологічних центрах, як наприклад озерна купальня «Тофурдо» та паркова купальня «Акваріус» з аквапарком з йодобромними термальними водами. Тут також знаходиться парк з різноманітними атракціями на свіжому повітрі. У цьому курортному районі також часто відвідується туристами зоопарк з 5000 різноманітних звірів, де особливо привабливими є океанарій, підводний скляний тунель з акулами, азійські джунглі, шоу тюленів та шоу папуг.

Ще однією важливою атракцією району є етнографічний село-музей Шошто – найбільший в Угорщині регіональний етнографічний музей під відкритим небом. Тут знайомляться зі звичаями та побутом місцевого населення, пробують місцеву палінку – яблучну, сливову чи вишневу горілку регіону Саболч-Сатмар-Берег – та стають свідками яскравих фольклорних дійств⁶⁵.

Користується популярністю також ботанічний сад імені Яноша Тужона, де представлені колекції рододендронів, тропічних водних та культурних рослин, кактусів, пальм, хижих рослин, а також сад гігантів та японський сад.

Крім численних атракцій самої Ньїредьгази, у медьє є чимало інших локацій, що приваблюють туристів своїми природними та архітектурними визначними місцями. Маріаповч є одним з найвідоміших паломницьких міст. У місцевій греко-католицькій церкві біля вівтаря знаходиться ікона Богоматері, яку вважають чудотворною⁶⁶.

У Ньїрбаторі розташоване помістя та готичний храм, споруджені династією Баторі – князями Трансильванії. Тут також функціонує музей Іштвана Баторі, воєводи Трансильванії, син якого був королем Польщі.

С. Левелек вважається центром воднолижного спорту та вейкбордингу.

У с. Ерпатак відвідують традиційну гуральню з місцевими напоями та кулінарними смаколиками.

У селищі Тисадоб розташований замок Андраші, побудований в 1880 – 1885 роках. Замок має 365 вікон, 52 кімнати, 12 веж і 4 входи, що символізує рік (кількість днів, тижнів, місяців і пір року). Замок оточує красивий парк⁶⁷.

А с. Шатмарецьке поблизу кордону з Україною відоме цвинтарем, де практично всі надгробки витесані з темного дубу у формі перевернутих човнів з людськими

⁶⁴ Храми міста Ньїредьгази. *Туристичний портал Ньїредьгази:* сайт. URL: <https://nyiregyhaza.info.hu/uk/latnivalok/nyiregyhazi-templomok/>.

⁶⁵ Етнографічний село-музей Шошто. *Туристичний портал Ньїредьгази:* сайт. URL: <https://nyiregyhaza.info.hu/uk/latnivalok/sostoi-muzeumfalu/>.

⁶⁶ Марія Повч – один із найвідоміших паломницьких центрів Західної Європи. *Офіційний сайт Патріаршого паломницького центру УГКЦ:* сайт. URL: <https://pilgrimage.in.ua/mariya-povch-odyn-iz-najvidomishyh-palomnytskyh-tsentriv-zahidnoji-evropy/>.

⁶⁷ Az Andrassy-kastély története. *Andrassy Castle Tiszadob Official Website:* Website. Retrieved from <http://www.tiszadob.info/a-kastely-toertenete.html>.

обличчями⁶⁸.

Приблизно за 200 км від українського кордону в Угорщині є термальні джерела. Українські туристи відвідують термальні джерела Егерсалок, Егер, Мішкольц-Тапольце.

З територією Угорщини по українській бік кордону межують Ужгородський, Берегівський та Виноградівський райони.

Станом на 1.12.2018 р. у **Берегівському районі** мешкало 50,7 тис. осіб, і ще 23,4 тис. у м. Берегово⁶⁹.

Берегівщина є надзвичайно перспективним регіоном, одним із інвестиційно привабливих туристичних районів Закарпаття завдяки наявним багатим бальнеологічним ресурсам - 6 родовищ термальних вод, які представлені штучними водо-проявами (близько 50 свердловин). У районі розвинений гастрономічний туризм (регіональна угорська та українська кухні, дегустація берегівських вин); субрегіон поширення сільського зеленого туризму (села Боржава, Вари, Бене, Четфалва, Геча).

Основними сферами діяльності є деревообробна, добувна, легка, харчова промисловість та перероблення сільськогосподарських продуктів.

Промисловий потенціал в основному зосереджений в селах Мужієво, Великі Береги, Вари, Гать, Гут, Яноші, Велика Бакта та смт. Батьово, Яноші, Велика Бакта та смт. Батьово

Туристично-рекреаційна сфера діяльності є однією з пріоритетних в районі і набуває динамічного розвитку.

Поряд з Берегівським районом розташований Мукачівський, що теж володіє потужним туристично-рекреаційним потенціалом. На сьогоднішній день на території Мукачівського району нараховується понад 40 туристичних комплексів. Це готельні та готельно-ресторанні комплекси, санаторії, бази відпочинку, сільські садиби. До них входять санаторно-курортні заклади такі як «Карпати», «Синяк», філія «Синяк», бази відпочинку та оздоровчі комплекси - «Belle Royale», «Водограй», «Білочка», «Сонячні Карпати», «Едельвейс», «СТК Синяк», готельно-ресторанні комплекси - «Карпатський мисливець», «Червона гора», «Інтурист», «Корал», «Вольногора», «Магнат», «Тропик», «Золоті Ворота», «Вікенд», «Троянда Карпат», а також ряд власників садиб які надають туристичні послуги в галузі сільського туризму.

Крім того, Берегівський район може привабити туристів з усього світу своїми рідкісними термальними джерелами. Тут мінеральні води володіють лікувальними властивостями щодо зміцнення імунітету, серцево-судинних захворювань, опорно-рухової та нервової системи, ревматизму, хвороби нирок, шкіри, артриту, ожиріння та радикуліту.

Довідково: сірководнева термальна вода в Берегово багата на залізо, натрій, калій, йод і фтор. Мінералізація води в Берегово становить 24%. Вода з таким складом елементів є ще в Ісландії, Новій Зеландії та на Курильських островах.

⁶⁸ Sztatmarcseke: A Small Village with a Cemetery of Upturned Boats. *Ancient Origins Website*: Website. Retrieved from <https://www.ancient-origins.net/ancient-places-europe/sztatmarcseke-cemetery-0010629>.

⁶⁹ Чисельність населення Закарпатської області (за оцінкою) на 1 грудня 2018 року та середня чисельність у січні–листопаді 2018 року. *Обласне управління статистик у Закарпатській області*: сайт. URL: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2018/nasel_0112_2018.pdf.

3.2. Загальна характеристика перспективного ПП «СОЛОВКА – ТІСАСЕНТМАРТОН» та ПП «СОЛОВКА – ЕПЕРЕШКЕ»

ПП «Соловка – Тісасентмартон»

Категорія: міжнародний.

Вид сполучення: пішохідний; автомобільний.

Характер транспортних перевезень: вантажно-пасажирський.

Паромна переправа.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

У Декларації наміру щодо комплексного розвитку автодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною, підписаній Прем'єр-міністром У країни та Прем'єр-міністром Угорщини 28.03.2013 р., взято зобов'язання до 31 грудня 2014 року передати в експлуатацію три нових контрольно-пропускних пункти, в т.ч. «Соловка – Тісасентмартон». Згідно документу у пункті пропуску прикордонний контроль проводитиметься на угорській стороні кордону. Угорська Сторона зобов'язується здійснити підготовчі роботи і побудувати інфраструктуру на власні кошти.

Згідно листа ***Чопського прикордонного загону Західного регіонального управління Прикордонної служби України*** від 28.10.2016 р. №23/9072 в районі с. Соловка здійснювати будівництво причалів для здійснення паромного сполучення не раціонально. Річка Тиса практично цілий рік змінює глибину, тому берегова смуга міняється по декілька разів на рік. Якщо розбудовувати пункт пропуску, то це доцільно робити виключно на суходолі без паромної переправи. Також можливо розглянути питання щодо розбудови пункту пропуску (автомобільного сполучення) на базі існуючого міжнародного пункту пропуску для залізничного сполучення «Соловка». Одним з варіантів є реконструкція та використання залізного мосту по варіанту мосту між пунктами пропуску «Чоп-Захонь» шляхом нарощування зліва та справа від остова мосту (транспортні засоби до 3,5 т). Інфраструктура в цілому дозволяє планувати даний проєкт.

ПП «Соловка-Еперешке» є міжнародним вантажним залізничним пунктом пропуску на кордоні України з Угорщиною. Державними і місцевими органами влади розглядається можливість створення автомобільного пункту пропуску ПП «Соловка – Еперешке» на державному кордоні України з Угорщиною поблизу однойменних сіл Соловка (Україна) і Еперешке (Угорщина) (GPS координати: 48.374277; 22.257884). Особливістю пункту пропуску є те, що по лінії державного кордону України з Угорщиною протікає річка Тиса.

С. Соловка знаходиться в Ужгородському районі Закарпатської області. Угорське с. Еперешке належить до Захонь яраш Саболч-Сатмар-Берег медьє.

Міжнародних угод між Україною і Угорщиною щодо відкриття міжнародного автомобільного пункту пропуску «Соловка – Еперешке» не підписано.

Транскордонним стратегічним документом регіонального рівня, в якому розглядаються питання щодо розвитку пунктів пропуску і прикордонної інфраструктури, є ***Програма розвитку співробітництва на 2017 рік між Закарпатською обласною державною адміністрацією (Україна), Закарпатською обласною радою (Україна) та Загальними Зборами***

області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина) від 23 вересня 2016 року⁷⁰. В Програмі зазначено, що сторони ініціюватимуть перед Міжурядовою українсько-угорською спільною комісією з питань економічного співробітництва та Українсько-Угорською міжурядовою змішаною комісією з питань транскордонного та прикордонного співробітництва затвердження планів і проєктів, підготовлених на основі аналізу розбудови мережі пунктів пропуску на українсько-угорській ділянці кордону.

Ще 21 березня 2013 року Закарпатська обласна рада прийняла Рішення № 703 Про Звернення депутатів обласної ради до Прем'єр-міністра України з проханням обговорення з угорською стороною питання про відкриття нових пунктів пропуску, зокрема, ПП «Соловка-Еперешке». Відповідно до цього було надіслано лист №01-13/201 від 29 березня 2013 року. Попередньо ініціативу Закарпатської обласної ради про відкриття нових пунктів пропуску з Угорщиною було підтримано Міністерством закордонних справ, Міністерством інфраструктури, Адміністрацією Державної прикордонної служби та Митною службою України у листі від 19 лютого 2013 року.

Протягом 2010-2013 рр. відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 1 грудня 2010 р. № 1088 «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 рр.» розроблено Спільний проєкт містобудівного розвитку транскордонного регіону Україна-Угорщина, в якому передбачено відкриття автомобільного ПП «Соловка – Еперешке». Неподалік ПП «Соловка – Еперешке» заплановано створення Чопського вузла транскордонного співробітництва.

20 грудня 2013 року на засіданні Українсько-Угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва також було обговорено відкриття на українсько-угорському кордоні нових пунктів пропуску, серед яких ПП «Соловка – Еперешке»⁷¹.

14 червня 2016 року рішенням Закарпатської обласної ради № 360 схвалено Угоду про співробітництво між Загальними зборами Бач-Кішкун (Угорщина), Загальними зборами області Боршод-Абауй-Земплен (Угорщина), Загальними зборами області Чонград (Угорщина), Загальними зборами області Гайду-Бігар (Угорщина), Загальними зборами області Гевеш (Угорщина), Загальними зборами області Яс-Надькун-Солнок (Угорщина), Загальними зборами Кошицького самоврядного краю (Словаччина), Закарпатською обласною радою (Україна), Повітовою радою Марамуреш (Румунія), Загальними зборами області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Повітовою радою Сату-Маре (Румунія), Автономним краєм Воєводина (Сербія)⁷² в рамках транскордонного співробітництва територіальних органів місцевого самоврядування в басейні р. Тиса. Угода передбачає перелік заходів

⁷⁰ Програма розвитку співробітництва на 2017 рік між Закарпатською обласною державною адміністрацією (Україна), Закарпатською обласною радою (Україна) та Загальними зборами області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина). *Платформа для бізнесу LIGA:ZAKON*: сайт. URL: <https://ligazakon.net/>

⁷¹ В Ужгороді працює Українсько-Угорська міжурядова комісія. *ZIK*: сайт. URL: https://zik.ua/news/2013/12/20/v_uzhgorodi_rozpochala_robotu_ukrainskougorska_mizhuryadova_komisiya_448840

⁷² Угода про співробітництво між Загальними зборами області Бач-Кішкун (Угорщина), Загальними зборами області Боршод-Абауй-Земплен (Угорщина), Загальними зборами області Чонград (Угорщина), Загальними зборами області Гайду-Бігар (Угорщина), Загальними зборами області Гевеш (Угорщина), Загальними зборами області Яс-Надькун-Солнок (Угорщина), Загальними зборами Кошицького самоврядного краю (Словаччина), Закарпатською обласною радою (Україна), Повітовою радою Марамуреш (Румунія), Загальними зборами області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Повітовою радою Сату-Маре (Румунія), Автономним краєм Воєводина (Сербія). *Платформа для бізнесу LIGA:ZAKON*: сайт. URL: <https://ligazakon.net/>

у дорожньо-транспортній сфері, серед яких містить розвиток існуючих пунктів перетину кордонів та будівництво, реконструкцію та розвиток поромів, транспортних і залізничних мостів, портів з метою розширення можливостей перетину ріки Тиса.

Чопський прикордонний загін України Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України у листі № 0.23-9074/0/6-16 від 02.08.2016 р. вважає доцільним побудову міжнародного автомобільного ПП «Соловка – Еперешке» лише на базі наявного міжнародного ПП «Саловка – Еперешке» шляхом нарощування зліва і справа додаткових смуг мосту, що дозволить перетин кордону автомобільним транспортним засобам до 3,5 тонн.

У Додатку 3 «Напрями діяльності та заходи Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатської митниці ДФС на 2018 - 2022 рр. та результативні показники» до **Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 рр.** (Рішення Закарпатської обласної ради від 22.02.2018 р. N 1065) визначено такі пріоритетні завдання щодо ПП «Соловка – Еперешке»:

- облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктом пропуску до 2020 р.;
- розроблення документації для землевідведення до 2019 р.;
- будівництво нового пункту пропуску з 2018 по 2020 рр.;
- виготовлення ПКД для будівництва пункту пропуску – 2018 р.

У розпорядженні голови Закарпатської обласної державної адміністрації від 11.09.2018 № 600 «Про робочу групу при облдержадміністрації з проведення обстеження перспективного розміщення автомобільних сервісних зон» затверджено термін проведення обстеження перспективного ПП «Соловка – Еперешке» на 19.09.2018 р.⁷³

Транспортне сполучення

С. Соловка розташоване безпосередньо біля державного кордону з Угорщиною, через яке проходить міжнародна залізнична дорога, яка має сполучення із **міжнародним залізничним Критським коридором №5**. До державного кордону з Угорщиною від с. Соловка автомобільна дорога відсутня. Водночас через с. проходить обласна автодорога місцевого значення О-07-01-06 «Горонглаб-Соловка-Червоне» км 0+000-11+100 (11,1 км). У 2019 році заплановано поточний середній ремонт цієї автомобільної дороги на суму 58320,275 тис. грн (Розпорядження голови Закарпатської ОДА від 08.01.2019 №6 Про робочий проєкт «Поточний середній ремонт автомобільної дороги загального користування місцевого значення О 070106 «Горонглаб – Соловка – Червоне» км 0+000 – 11+100 Закарпатської області»).

Дорога О-07-01-06 в південно-східному напрямку через 15,6 км з'єднується з територіальною автомобільною дорогою державного значення Т-07-14 «Шом - Горонглаб - контрольно-пропускний пункт «Дзвінкове»», яка веде до **міжнародного автошляху М-25 «Контрольно-пропускний пункт «Соломоново – Велика Добронь – Яноші» з під'їздом до контрольно-пропускного пункту «Косини» (відстань 5,9 км).** Через М-25 проходить **міжнародний автомобільний Критський коридор №5**.

⁷³ Розпорядження голови Закарпатської ОДА «Про робочу групу при облдержадміністрації з проведення обстеження перспективного розміщення автомобільних сервісних зон» № 600 від 11.09.2018. Закарпатська обласна державна адміністрація: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/upload/180911_600.pdf

У північному напрямку дорога О-07-01-06 у с. Тисаашвань також виходить на М-25 (відстань від Соловки до Тисаашвань 9,1 км). Далі в напрямку Чопу М-25 через 6,7 км перетинається з міжнародною автомобільною дорогою М-06 «Київ – Чоп». Саме через М-06 можна доїхати до районного/обласного центру Ужгород, відстань до якого становить близько 36 км від Соловки. Також через Чоп проходить залізничний і автомобільний **транспортний маршрут ТРАСЕКА**.

Через Тісасенмартон проходить дорога місцевого значення 4115, яка веде до Захони (відстань 8,5 км), де проходить первинна головна дорога Угорщини № 4 (співпадає з європейським автошляхом Е573 та водночас Середземноморським коридором (TEN-T) Ньїредьгаза – Захони).

Через Еперешке проходить автошлях місцевого значення 4115 у напрямку Ньїредьгази. Недалеко від Еперешке проходить Середземноморський коридор (TEN-T) Ньїредьгаза – Захони (по європейському автошляху Е573, який на ділянці від Дебрецена до Захони співпадає з первинною головною дорогою Угорщини № 4). Відстань від Еперешке до Е573 через Мандок місцевими дорогами 4115 та 4112 становить 10,4 км.

Також в процесі будівництва швидкісна дорога (двосмутове шосе) М3 «Вашарошнамень – Захони», яка проходитиме через місцеву дорогу 4115.

Згідно вище зазначених документів, для будівництва автомобільного ПП «Соловка – Еперешке» необхідна взаємна домовленість та технічне погодження про розбудову наявного залізничного мосту через річку Тиса в ПП «Саловка – Еперешке», а також відведення земель під будівництво автомобільної дороги та побудови сервісних зон.

Відведення землі

На основі інформації, представленої у Публічній кадастровій карті України, вважаємо, що автомобільна дорога до пункту пропуску може проходити з правого боку від залізничної колії (зі сторони України). Попри самий кордон (річку Тиса) проходить зона 10 Ужгородського району Закарпатської області (КОАТУУ: 2124800000). Далі на відстані 170 м від кордону з лівого боку залізничної колії розташована ділянка комунальної власності площею 0,7 га (Кадастровий номер: 2124885901:01:001:0001). За нею проходить зона 11 (КОАТУУ: 2124800000). На відстані приблизно 340 м від кордону з того ж боку знаходяться 5 приватних ділянок загальною площею 1,7 га. За ними, по той же бік, на відстані 700 м від кордону розташований цвинтар.

По правий бік на відстані 300 м від кордону розміщена ділянка державної власності площею 2.2751 га (Кадастровий номер: 2124885900:02:001:0025), цільове призначення якої «6.1 водогосподарських підприємств». Далі за нею ще одна ділянка державної власності площею 14,7 га (Кадастровий номер: 2124885900:10:016:0001) з цільовим призначенням 01.05 для ведення садівництва. Далі - ділянки у приватній власності.

Відстань до сусідніх пунктів пропуску від перспективних пунктів пропуску по лінії кордону становить не більше 15 км: 1) 10 км до ПП «Дзвінкове – Лонья»; 2) 12,5 км до ПП «Чоп (Тиса) – Захонь».

Згідно з листом №703 від 11.11.2019 р. відділу містобудування та архітектури Берегівської РДА **існує можливість збільшення пропускної спроможності** на сусідньому пункті пропуску ПП «Дзвінкове – Лонья». У перспективі планується

перенести ближче до кордону та облаштувати відповідною інфраструктурою. Будівництво нового пункту пропуску дозволить збільшити пропускну спроможність ПП «Дзвінкове – Лонья» з 800 до 1600 транспортних засобів вантажопідйомністю до 3,5 т на добу⁷⁴.

Щодо сусіднього **ПП «Чоп (Tusa) – Захонь»**, то він є цілодобовим міжнародним автомобільним пунктом пропуску та одним з найбільш завантажених на українсько-угорській ділянці державного кордону України, що зумовлює потребу у переправленні транспортних потоків на інші пункти пропуску.

ПП «Дзвінкове - Лонья», функціонуючи на найбільш інтенсивній стосовно кількості перетинів ділянці кордону, характеризується високою динамікою росту кількості перетинів, зростаючою часткою у загальній кількості перетинів легкових автомобілів. На виїзді «з України» зазвичай утворюються черги тривалістю більше 2 годин. Зазначені тенденції у функціонуванні даного пункту пропуску потребують зменшення навантаження на цій ділянці кордону шляхом зміни часу роботи на цілодобовий, або переорієнтації потоків на інші пункти пропуску.

С. Соловка разом із с. Петрівка входить до складу Соловківської сільської ради. Населення Соловківської сільської ради становить 1240 осіб. Населення с. Соловка складає 825 осіб, а густота – 5156 осіб/км². Соловківська сільська рада межує з півночі з Есеньською сільською радою (1677 осіб), з півдня і сходу – з Батівською селищною радою Берегівського району (3046 осіб), з заходу і півдня - з кордоном з Угорщиною.

У **радіусі 10 км** знаходяться такі населені пункти: с. Данилівка, с. Бадів, с. Бакош, с. Червоне, м. Чоп. Населені пункти в **радіусі 30 і 50 км** представлені на рисунку 3.6.

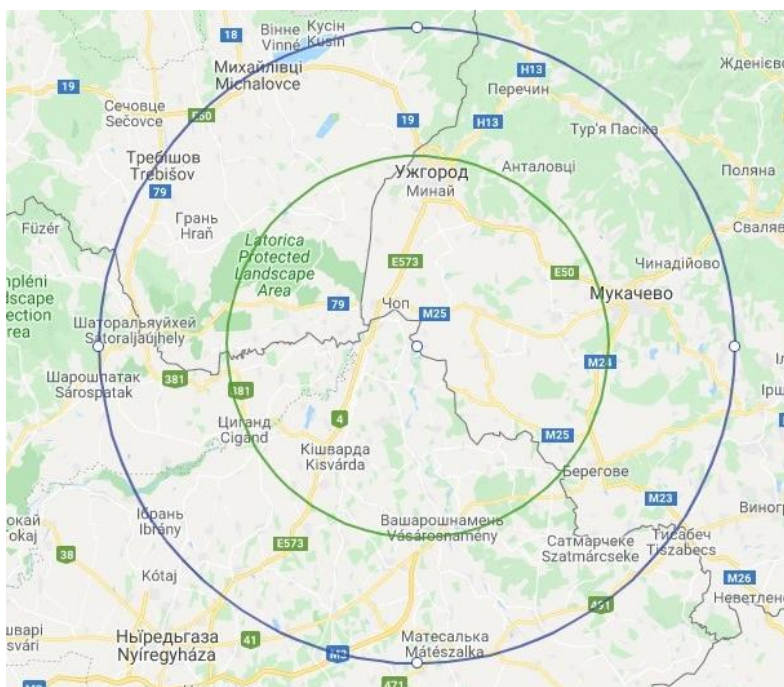


Рис. 3.6. Карта розташування населених пунктів, які знаходяться в радіусі 30 км і 50 км від перспективного ПП «Соловка – Еперешке»

⁷⁴ Інформація надана Закарпатською митницею Державної фіскальної служби України, лист №1315/28/07-70-03/П/46/Ез від 11.12.2019 р.

З угорської сторони Еперешке знаходиться в менш заселеній території, де густота населення становить 93,48 осіб / км², а кількість – 1260 осіб. Однак в найближчих населених пунктах проживає: Захонь – 4675 осіб, Мандок – 4301 особа, Тісасентмартон – 1130 осіб, Тужер – 3309 осіб, Мезладани – 1138 осіб, Лонья – 825 осіб, Бенк – 491 особа.

Стимулюючі фактори

Територіально перспективні пункти пропуску відносяться до густонаселеної зони з високим рівнем урбанізації, перебувають **в межах впливу як Ужгородського, так і Мукачівського промислових вузлів**, та зони прикордонного співробітництва.

В радіусі 30-50 км з двох боків функціонують індустріальні парки.

На півночі від Соловки проходить магістральний нафтопровід «Дружба», який транспортує нафту до приймально-здавальної станції «Фенешлітке» (Угорщина). На півдні від Соловки проходять повітряні лінії електропередачі 220 кВ, що ведуть на Тісальк (Угорщина).

Стримуючі фактори

Соловка знаходиться на правому березі р. Тиси. Річки Закарпаття характеризуються частими повеннями, які тривають 3-4 дні, від 10 до 12 повеней на рік. Амплітуда коливань рівнів р. Тиса у м. Чопі може збільшуватися по довжині до 1048 см, а по величині підйому рівнів повені часто приводять до катастрофічних наслідків. В р. Тиса впадає канал Егерце, який протікає територією Солоківської сільської ради та є частиною Берегівської осушувально-зволожувальної системи.

3.3. Загальна характеристика перспективного ПП «ГЕТЕН-ТИСОКЕРЕЧЕНЬ»

ПП «Гетен - Тисокеречень» - перспективний місцевий автомобільний пункт пропуску на державному кордоні України з Угорщиною. Новий пункт пропуску планується розмістити поблизу українського с. Гетен та угорського с. Тисокеречень (GPS координати: 48.271981; 22.350759). Обидва села не примикають до кордону і відстань між ними не перевищує 6 км.

С. Гетен знаходиться в Берегівському районі Закарпатської області та належить до складу Попівської сільської ради. 22.12.2019 р. відбулися вибори до Косоньської об'єднаної територіальної громади. Утворена об'єднана територіальна громада складається із Косоньської, Запсоньської, Попівської, Рафайнівськської та Шомської сільських рад. Площа об'єднаної територіальної громади становить 97.01 км², а чисельність населення – 7908 осіб⁷⁵.

Угорське с. Тисокеречень належить до Вашарошнамень яраш Саболч-Сатмар-Берег медьє.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

На сьогодні не підписано жодних **міжнародних угод** між Україною і Угорщиною, які б декларували про наміри відкриття саме ПП «Гетен – Тисокеречень».

⁷⁵ Косоньська сільська об'єднана територіальна громада. Децентралізація: сайт. URL: <https://decentralization.gov.ua/gromada/1693#>

Попередньо ініціативу Закарпатської обласної ради про відкриття нових пунктів пропуску з Угорщиною було підтримано Міністерством закордонних справ, Міністерством інфраструктури, Адміністрацією Державної прикордонної служби та Митною службою України у листі від 19 лютого 2013 року.

21 березня 2013 року Закарпатська обласна рада прийняла Рішення № 703 Про Звернення депутатів обласної ради до Прем'єр-міністра України з проханням обговорити з угорською стороною питання про відкриття нових пунктів пропуску, зокрема, ПП «Гетен – Тисокеречень». Відповідно до цього, було надіслано лист № 01-13/201 від 29 березня 2013 року.

Протягом 2010-2013 рр. відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 1 грудня 2010 р. № 1088 Про затвердження **Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 рр.** розроблено Спільний проєкт містобудівного розвитку транскордонного регіону Україна-Угорщина, в якому передбачено будівництво нового ПП «Гетен – Тисокеречень», що розміщуватиметься недалеко Косоньського вузла транскордонного співробітництва.

20 грудня 2013 року на **засіданні Українсько-Угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва** також обговорено питання відкриття на українсько-угорському кордоні нових пунктів пропуску, зокрема ПП «Гетен – Тисокеречень»⁷⁶.

Програма розвитку співробітництва на 2017 рік між Закарпатською обласною державною адміністрацією (Україна), Закарпатською обласною радою (Україна) та Загальними Зборами області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина) від 23 вересня 2016 року⁷⁷ стала **транскордонним стратегічним документом регіонального рівня**, в якому розглядаються питання щодо розвитку пунктів пропуску і прикордонної інфраструктури. В Програмі зазначено, що сторони ініціюватимуть перед Міжурядовою українсько-угорською спільною комісією з питань економічного співробітництва та Українсько-Угорською міжурядовою змішаною комісією з питань транскордонного та прикордонного співробітництва затвердження планів і проєктів, підготовлених на основі аналізу з розбудови мережі пунктів пропуску на українсько-угорській ділянці кордону.

У проєкті **«Схема планування території Берегівського району Закарпатської області»** (розробник - Державне підприємство «Український державний науково-дослідний інститут проєктування міст «ДНІПРОМІСТО» імені Ю. М. Білоконя) відповідно до прикордонного співробітництва Україна – Угорщина передбачено будівництво місцевого ПП «Гетен – Тисокеречень». Отримано експертний звіт щодо розгляду містобудівної документації «Схема планування території Берегівського району Закарпатської області» (позитивний) № 01-0030-18/МД від 30.0.2018 р. Зазначений проєкт на сьогодні не затверджений⁷⁸.

У Додатку 3 «Напрями діяльності та заходи Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатської митниці ДФС на 2018 - 2022 рр. та

⁷⁶ В Ужгороді працює Українсько-Угорська міжурядова комісія. ZIK: сайт. URL: https://zik.ua/news/2013/12/20/v_uzhgorodi_rozpochala_robotu_ukrainskougorska_mizhuryadova_komisiya_448840

⁷⁷ Програма розвитку співробітництва на 2017 рік між Закарпатською обласною державною адміністрацією (Україна), Закарпатською обласною радою (Україна) та Загальними Зборами області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина). Платформа для бізнесу LIGA:ZAKON: сайт. URL: <https://ligazakon.net/>

⁷⁸ Лист відділу містобудування та архітектури Берегівської районної державної адміністрації Закарпатської області №703 від 11.11.2019 р.

результативні показники» до **Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 рр.** (Рішення Закарпатської обласної ради від 22.02.2018 р. N 1065), яка є програмою регіонального рівня, закріплено пріоритетні завдання щодо розбудови перспективного ПП «Гетен – Тисокеречень», а саме:

- облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктом пропуску до 2020 р.;
- розроблення документації для землевідведення до 2019 р.;
- будівництво нового пункту пропуску з 2018 по 2021 рр.;
- виготовлення ПКД для будівництва пункту пропуску – 2019 р.

Розпорядження голови Закарпатської обласної державної адміністрації від 11.09.2018 № 600 «Про робочу групу при облдержадміністрації з проведення обстеження перспективного розміщення автомобільних сервісних зон» містить затверджені терміни проведення обстеження перспективних пунктів пропуску. Обстеження ПП «Гетен – Тисокеречень» було заплановано на 18.09.2018.

Відведення землі

Водночас на сьогодні немає документів, які б передбачали відведення землі під будівництво ПП «Гетен – Тисокеречень». Згідно з Публічною кадастровою картою України, в місті розташування ПП «Гетен – Тисокеречень» до Державного кордону з Угорщиною примикає Квасівське лісництво (Код підприємства, у господарюванні якого знаходиться ділянка: 13217018; Номер лісництва: 06; Зона 01 і 04, квартал 000). Далі в напрямку с. Гетен, по ліву сторону від запланованої дороги до пункту пропуску та на відстані 760 м від державного кордону розташований Квартал 001 зони № 20 Берегівського району (КОАТУУ: 2120488000). По правий бік – на відстані 200 м до ПП «Гетен – Тисокеречень» розміщена ділянка комунальної власності площею 0,5 га (кадастровий номер: 2120488000:20:001:0014), цільове призначення якої - «01.02 Для ведення фермерського господарства для обслуговування будинку пасічника». За нею знаходиться ділянка приватної власності площею 2 га (кадастровий номер: 2120488000:20:001:0023; цільове призначення: «01.03 Для ведення особистого селянського господарства»). Наступною йде зона 20, квартал 001 (КОАТУУ: 2120488000).

Відповідно до проекту Схеми планування території Берегівського району (рішення Берегівської районної ради №287 від 20.09.2013 року) на зазначених ділянках, окрім зони Квасівського лісового господарства, заплановано розміщення місцевого автомобільного і пішохідного пункту пропуску, сервісних зон ПП «Гетен», зокрема пункту автосервісу.

З угорського боку від державного кордону з Україною розміщений ліс Надь Ерде, який займає вдвічі більшу площу ніж Квасівське лісництво.

Перспективний автомобільний пункт пропуску планується розташувати на відстані 1,37 км за межами с. Гетен, що є сприятливим фактором не тільки для побудови прикордонної інфраструктури, але й для функціонування самого села.

Транспортне сполучення

С. Гетен має добре транспортне сполучення з сусідніми пунктами пропуску «Дзвінкове – Лонья» та «Косино – Барабаш», що за умови відкриття ПП «Гетен – Тисокеречень» спрощує розвантаження цих пунктів пропуску.

Відстань до сусідніх пунктів пропуску від ПП «Гетен – Тисокеречень» по лінії кордону становить не більше 15 км:

- 6,5 км до ПП «Дзвінкове – Лонья»;
- 12 км до ПП «Косино – Барабаш».

До ПП «Косино – Барабаш» від державного кордону України з Угорщиною поблизу с. Гетен веде дорога загального користування обласного значення О-07-01-04 Косонь-Попово-Гетен-Держкордон з Угорщиною (км 0+000-9+200) протяжністю 9,2 км, яка і є під'їзною дорогою до перспективного ПП «Гетен-Тисокеречень». Зазначена дорога потребує капітального ремонту. На ділянці Гетен-Держкордон з Угорщиною дорога практично відсутня.

Довідково: В 2018 році було здійснено за кошти Державного дорожнього фонду капітальний ремонт близько 1 км цієї дороги у с. Косонь та 1 км ямкового ремонту. Також проведено ямковий ремонт в с. Попово. На початку ремонтних робіт зазначена дорога, яка була здана в експлуатацію ще в 1961 році і жодного разу до 2018 року не ремонтувалася, мала 62% ямковості.

До ПП «Дзвінкове – Лонья» можна доїхати трьома категоріями доріг:

1. Відрізок 2 км від Держкордону з Угорщиною до с. Гетен – дорога загального користування обласного значення О-07-01-04 Косонь-Попово-Гетен-Держкордон з Угорщиною.
2. Відрізок 2,2 км від с. Гетен до Т 0714 - районна автомобільна дорога місцевого значення С 070109 Батрадь-Гетен км 0+000-5+600.
3. Відрізок 6 км до ПП «Дзвінкове – Лонья» - територіальна автомобільна дорога Т 0714 Шом - Горонглаб - контрольно-пропускний пункт «Дзвінкове».

Також з с. Гетен наявне транспортне сполучення з **міжнародною автомобільною дорогою М-25** Контрольно-пропускний пункт «Соломоново» – Велика Добронь - Яноші з під'їздом до контрольно-пропускного пункту «Косино», якою проходить **міжнародний автомобільний коридор (Критський №5)**. З с. Гетен до М-25 можна доїхати двома шляхами:

- Держкордон з Угорщиною – Гетен – Шом - через дорогу районного значення С 070110 Попово-Шом-Каштаново (км 0+000-5+000) є виїзд на М-25 (близько 6 км).
- Держкордон з Угорщиною – Гетен – Косонь через вище зазначену дорогу загального користування обласного значення О-07-01-04.

Відстань від ПП «Гетен – Тисокеречень» до М-25 в двох напрямках становить близько 9 км.

Крім того, через М-25 проходить міжнародний **транспортний коридор TRASECA** (Європа-Азія).

С. Тисокеречень також добре інтегроване в транспортну мережу Угорщини. Відстань до європейського автошляху Е573 (який співпадає на ділянці Дебрецен-Захони з **Середземноморським залізничним коридором (TEN-T)** та первинною головною дорогою Угорщини № 4) через Матюс та Мандок становить 23 км, а до Е 579 (Ньїредьгаза - Берегшурань) – 21,9 км (Е579 співпадає з первинною головною дорогою № 41 та **Середземноморським коридором (TEN-T)**).

Наявність доброго транспортного сполучення с. Гетен і с. Тисокеречень дозволить забезпечити перерозподіл пасажиропотоків на сусідніх пунктах пропуску.

Згідно з листом №703 від 11.11.2019 р. відділу містобудування та архітектури Берегівської РДА теж існує **можливість збільшення пропускної спроможності на сусідніх пунктах пропуску** ПП «Дзвінкове – Лонья» та

ПП «Косино – Барабаш». В перспективі планується перенести ближче до кордону та облаштувати відповідною інфраструктурою ПП «Дзвінкове – Лонья». ПП «Косино – Барабаш» депутати Закарпатської обласної ради ініціюють зробити цілодобовим. Планується збудувати новий пункт пропуску, що збільшить пропускну спроможність ПП «Косино - Барабаш» з 800 до 1600 транспортних засобів вантажопідйомністю до 3,5 т на добу⁷⁹.

Хоча **рівень завантаженості легковими автомобілями** у ПП «Косино – Барабаш» і ПП «Дзвінкове – Лонья» в межах норми (31,4% та 23,7%, відповідно), однак **середньорічний темп приросту перетинів легкових автомобілів** в ПП «Дзвінкове – Лонья» є одним з найвищих (24,6%). У ПП «Косино – Барабаш» цей показник становить 4,4%.

Водночас, у ПП «Косино – Барабаш» найдовша **середня тривалість очікування** на кордоні легкових автомобілів (приблизно 129 хв). В ПП «Дзвінкове – Лонья» цей показник становить 92,5 хв.

Загалом це дає підстави говорити про необхідність збільшення пропускну спроможності ПП «Косино – Барабаш» та ПП «Дзвінково – Лонья» та їх розвантаження через часткове перенаправлення пасажиропотоків на нові пункти пропуску.

Стимулюючі фактори

Угорське с. Тисокеречень знаходиться на території з низьким рівнем густоти населення. Населення Тисокеречень - 990 осіб, а густота населення – 41,5 осіб / км². За даними 2001 року 78% населення Тисокеречень належать до угорців, а 22% - циган. Поблизу розташовані такі села: Ораньошпаті (2047 осіб), Гюре (1244 особи), Матюш (266 осіб), Тішадони (655 осіб).

С. Гетен, навпаки, в **радіусі 10 км** розміщене в густозаселеній території. Населення с. Гетен становить 761 особа, а густота населення 595,46 осіб / км². На сьогодні Гетен входить до складу Попівської сільської ради та знаходиться від адміністративного с. Попово (929 осіб) на відстані 3,25 км. Із входженням до Косоньської ОТГ населення складатиме 8364 особи. Косино знаходиться на відстані 12 км від Гетена, а його населення складає 1076 осіб.

Однак **в радіусі 30 км** територія не є густонаселеною. Навколо с. Гетен з української сторони розташовано близько 85 населених пунктів, серед яких всі села Берегівського району (41 село, 1 селище) з м. Берегово та населені пункти Мукачівського та Ужгородського районів (рис. 3.7).

Загалом кількість населення в Берегівському районі становить 50510 осіб, а густота населення – 79,5 осіб / км². Найближчими населеними пунктами є Малє Попово (210 осіб; 1,4 км від с. Гетена), Шом (1091 особа; 4,29 – до с. Гетена), Горонглаб (797 осіб; 4,3 км – до с. Гетена). Відстань до районного центру м. Берегово (23732 особи) дорівнює 21 км, а до обласного центра м. Ужгород – близько 60 км.

Берегівський район є найбільш успішним у галузі рослинництва та спеціалізується на виробництві овочів та зернових. У перспективі, зважаючи на концентрацію розміщення виробників продукції овочівництва, може сформуватися Берегівський промисловий вузол.

⁷⁹ Інформація надана Закарпатською митницею Державної фіскальної служби України, лист №1315/28/07-70-03/П/46/Ез від 11.12.2019 р.

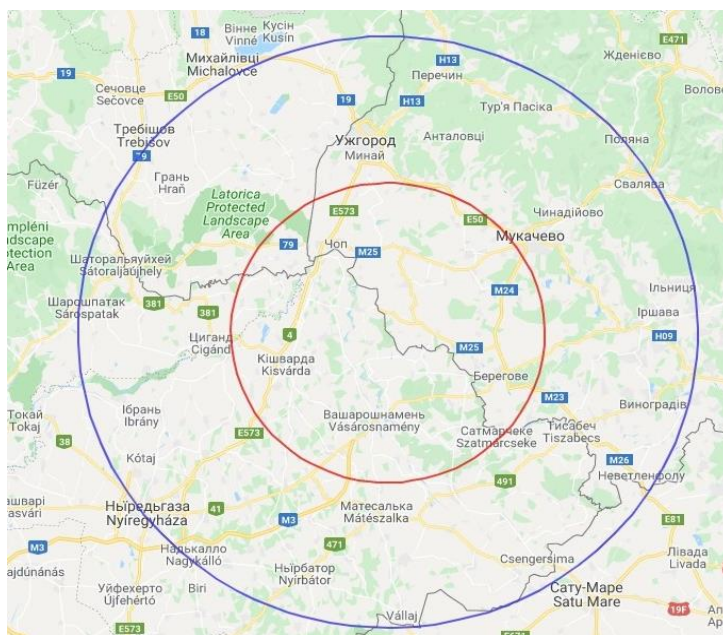


Рис. 3.7. Карта розташування населених пунктів, які знаходяться в радіусі 30 та 50 км від перспективного ПП «Гетен – Тисокеречень»

По сусідству розміщується Мукачівський промисловий вузол (відстань від Гетена до Мукачева становить близько 46 км), спеціалізацією якого є машинобудування та лісопереробне господарство (деревообробна, целюлозно-паперова, меблева промисловість). Неповдалік розміщується територіально найбільший Ужгородський промисловий вузол, який зорієнтований на машинобудівну, хімічну, легку та харчову промисловість.

Перспективний пункт пропуску перебуває в **зоні впливу Ужгородського і Мукачівського промислових вузлів**.

У Гетені можна подивитися дерев'яну дзвіницю в готичному стилі, яка споруджена в першій половині XVIII сторіччя.

Відстань від угорського с. Тисокеречень до адміністративного центру Вашарошнамень становить близько 25 км. Населення Вашарошнамень складає 36689 осіб, а густина населення 59 осіб / км².

З угорської сторони в **радіусі 50 км** знаходиться культурний і економічний центр Північної Угорщини м. Ньїредьгаза (118058 осіб). Ньїредьгаза є адміністративним центром Саболч-Сатмар-Берег медьє, куди належить Тисокеречень. В Ньїредьгаза функціонують такі великі компанії як Lego Manufacturing Ltd. та Michelin Hungaria Tire Manufacturing Ltd., які забезпечують зайнятість близько 3000 людей. Також в радіусі 50 км з угорської сторони функціонує 9 індустріальних парків: Záhonyi Városi Ipari Park (Záhony), Tuzséri Ipari Park (Tuzsér), Sátorajaujhelyi Ipari Park (Sátorajaujhely), Nyíregyházi Ipari Park (Nyíregyháza), Nyírbogdányi Ipari Park (Nyírbogdány), Nyírbátori Ipari Park (Nyírbátor), Mátészalka Ipari Park (Mátészalka), Csengeri Ipari Park (Csenger), Balkányi Ipari Park (Balkány).

Серед міст головними експортерами є Мукачево, Ужгород та Берегово. Найбільш **крупні підприємства, орієнтовані на експорт**, Берегівського району подано в таблиці 3.1.

Крім того, Бергівський район може **привабити туристів** з усього світу своїми рідкісними термальними джерелами. Тут мінеральні води володіють лікувальними властивостями щодо зміцнення імунітету, серцево-судинних захворювань, опорно-рухової та нервової системи, ревматизму, хвороби нирок, шкіри, артриту, ожиріння та радикуліту.

Довідково: сірководнева термальна вода в Берегово багата на залізо, натрій, калій, йод і фтор. Мінералізація води в Берегово становить 24%. Вода з таким складом елементів є ще в Ісландії, Новій Зеландії та на Курильських островах.

3.4. Загальна характеристика перспективного ПП «ДИЙДА – БЕРЕГДАРОЦ»

Проектні функціональні характеристики:

Орієнтовна пропускна спроможність на добу: (розраховано з урахуванням часових параметрів здійснення державних видів контролю та кількості смуг руху на в'їзд та виїзд з України)⁸⁰:

- громадяни – 2 смуги – проектна спроможність – 7500 осіб на добу;
- легкові автомобілі – 6 смуг – проектна спроможність – 1000 од. на добу;
- автобуси – 2 смуги – проектна спроможність – 30 од. на добу;
- вантажні транспортні засоби – 6 смуг – проектна спроможність – 600 од. на добу.

Режим функціонування: цілодобовий.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску
Міжнародні угоди

На сьогодні існують усі правові підстави для відкриття нового міжнародного автомобільного пункту пропуску «Дийда – Берегдароц». Підписано 2 міжнародні угоди:

1. **Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про точки з'єднання автомобільних доріг на українсько-угорському кордоні у рамках П'ятого пан'європейського транспортного коридору** від 21.03.2006⁸¹. Згідно статті 3 Угоди планується будівництво автомагістралі у напрямі Івано-Франківськ - Міжгір'я - Косини - Дийда-Берегдароц - Барабані - Вашарошнамень – Ньїредьгаза. Спільним місцем з'єднання цих автомагістралей на українсько-угорському державному кордоні буде місце між 212-им і 214-им прикордонними стовпами між с. Дийда, що розташоване на території України, та с. Берегдароц, що розташоване на території Угорської Республіки.

⁸⁰ Інформація надана Закарпатською митницею ДФС

⁸¹ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про точки з'єднання автомобільних доріг на українсько-угорському кордоні у рамках П'ятого пан'європейського транспортного коридору Затверджена Постановою КМ України від 21.03.2006 № 363-VI. Законодавство України: сайт. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_074

Таблиця 3.1

Перелік найбільших підприємств, орієнтованих на експорт чи імпорт, у Берегівському районі Закарпатської області

Назва підприємства	Адреса підприємства	Сфера діяльності	Напрямок здійснення ЗЕД
Спільне українсько-американсько-російське підприємство «Айсберг Лтд»	90200, м. Берегове, урочище Чизай, 1, а/с 230,	виноробство	Експорт: Білорусь, Прибалтика, Туркменістан, Чехія, Польща, Ізраїль, Німеччина, США
ТзОВ «Котнар – М»	90260, Берегівський р-н, с. Мужієво, вул. Ракоці Ференца, 274/А	виробництво виноградних вин	Експорт: Білорусь, Китай, Польща Імпорт: Угорщина, Молдова, Туреччина
ТзОВ «Виноробна компанія ШАТО ЧИЗАЙ»	90200, Берегівський р-н, м. Берегове, уроч. Чизай, 1	виробництво виноградних вин	Експорт: Канада, Ізраїль, США Імпорт: Угорщина, Молдова
Спільне підприємство ТОВ «Керамнадра»	Берегівський р-н, с. Мужієво, вул. Чіпі, 3	добування піску та гравію	Експорт: Словаччина Імпорт: Словаччина
Приватне підприємство «Прополіс»	Берегівський р-н, с. Кідьош, вул. М. Жігмонда, 69	виробництво макаронних виробів	Імпорт: Угорщина
ТзОВ «Нідан+»	90200, м. Берегове, вул. Б. Хмельницького, 163	харчова промисловість (соки, нектар та напої)	Експорт: Грузія, Білорусь, Вірменія, Азербайджан, Молдова, Казахстан, Прибалтика, Придністров'я, Росія, Ізраїль, Великобританія, Німеччина, США
Приватне підприємство «ВІКІ-ФО»	90202, м. Берегове, вул. Князя Ломперта, 13	неспеціалізована оптова торгівля; деревообробна промисловість	Експорт: Австрія, Чехія, Німеччина, Угорщина
Приватне підприємство «Грін Флейм Біофарм»	90202, м. Берегове, вул. Фабрична, будинок 53	виробництво виробів з корка, соломки та матеріалів для плетіння	Експорт: Чехія, Угорщина, Словаччина
Спільне українсько-німецьке підприємство ХОХ-БЕРЕГ ЛТД, ТОВ	90242, Берегівський р-н, с. Великі Береги, вул. Петефі, 29	виробництво іншого одягу та аксесуарів	Експорт: Угорщина Імпорт: Німеччина, Угорщина
Приватне підприємство «Мотор ЕК»	90202, м. Берегове, вул. І. Франка, 14	виробництво тари з пластмас	Експорт: Угорщина
Спільне українсько-угорське підприємство Делікат (у формі ТОВ)	90202, м. Берегове, вул. Мужайська, 62	оптова торгівля деталями та приладами для автотransпортних засобів	Експорт: Угорщина
ТзОВ «НЬЮКО БЕРЕГОВО»	90202, м. Берегове, вул. Сільвої, 1	виробництво джгутів	Експорт: Польща
ТзОВ «ТРАНСКАРПАТІЯ УКРАЇНА»	90202, м. Берегове, вул. Сільвая, 8А	інші види оптової торгівлі	Експорт: Білорусь
ТзОВ «ТЕХС-ХІМ»	90202, м. Берегове, вул. Мукачівська, 110	оптова торгівля хімічними продукт.	Імпорт: Німеччина
ТзОВ «УКРАН АБІТЕКС»	90202, м. Берегове, Пл. Кошута, 5	виробництво верхнього одягу	Експорт: Угорщина, Італія, Румунія Імпорт: Угорщина, Італія, Румунія
ТзОВ «ФІЛАЗОНІТ УКРАЇНА»	90202, м. Берегове, вул. Хмельницького Богдана, 122	оптова торгівля хімічними продуктами	Імпорт: Угорщина

Окрім того, українська сторона зобов'язується не пізніше введення в експлуатацію ділянки автомобільної дороги Вашарошнамень - Берегдароц збудувати й ввести в експлуатацію ділянку автомобільної дороги Дийда - Мукачеве, що з'єднується з нею.

2. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в ПП через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення від 04.05.2012⁸². Згідно статті 13 цієї Угоди передбачено відкриття міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення Дийда-Берегдароц на автомагістралі між Дийда та Берегдароц. Даний пункт пропуску планується використовувати для автомобільного пасажирського та вантажного сполучення. Режим функціонування передбачено цілодобовим.

Окрім того, підписано також і **Протокол про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною** від 24.11.2016, згідно якого сторони спільно ініціюють включення до карти TEN-T швидкісне дорожнє сполучення між Україною та Угорщиною з точкою перетину кордону Дийда-Берегдароц. Окрім того, угорська сторона до 2020 року готова побудувати швидкісну автомобільну дорогу М3 до українського кордону, а також забезпечити необхідне фінансування для розбудови інфраструктури ПП «Дийда-Берегдароц». Натомість українська сторона готова побудувати відрізок автомобільної дороги з українського боку в разі її включення до мережі TEN-T.

Стратегії та програми регіонального рівня

Будівництво нового пункту пропуску передбачено також і **Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки**⁸³. Планом заходів реалізації програми передбачено облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктом пропуску (створення соціально-побутових умов для пасажирів, розроблення документації з землекористування, виготовлення ПКД для будівництва пункту пропуску та в підсумку будівництво нового пункту пропуску).

Згідно Розпорядження голови Закарпатської обласної державної адміністрації № 860 від 21.12.2018 «Про робочий проект «Поточний середній ремонт автомобільної дороги загального користування місцевого значення»⁸⁴ заплановано ремонт дороги О 070101 Берегове – Дийда – Велика Бийгань.

Стратегії та програми локального рівня

У запропонованому **проекті Схеми планування території Берегівського району**⁸⁵ передбачено будівництво міжнародного пункту пропуску

⁸² Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в ПП через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення. Затверджена Постановою КМ України від 04.05.2012 № 950. *Законодавство України*: сайт. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_083

⁸³ Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки. *Закарпатська обласна державна адміністрація*: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf

⁸⁴ Про робочий проект «Поточний середній ремонт автомобільної дороги загального користування місцевого значення». Затверджений розпорядженням голови Закарпатської обласної державної адміністрації від 21.12.2018 № 860

⁸⁵ Лист відділу містобудування та архітектури Берегівської районної державної адміністрації Закарпатської області №703 від 11.11.2019 р.

«Дийда» з будівництвом до нього автомобільної дороги та проведення реконструкції існуючих. Біля пункту пропуску передбачено організувати митні пости для пропуску пішоходів, пункти автосервісу, які включатимуть в себе готелі, мотелі, АЗС, СТО, а також організація стоянок для відстою вантажного транспорту

Виділення фінансування

Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки⁸⁶ передбачено виділення з державного бюджету 21,1 млн грн на створення соціально-побутових умов для пасажирів та 60,9 млн грн на будівництво самого пункту пропуску. З обласного бюджету: 0,18 млн грн на розробку документації з землекористування та 1,5 млн грн на виготовлення ПКД для його будівництва.

Окрім того, згідно плану з реалізації та використання капітальних видатків ДФС передбачено прогнозу потребу у коштах на 2021-2022 рр. на розробку ПКД та будівництво КПП у розмірі 90,00 млн грн.

Транспортне сполучення

На сьогодні потребує капітального ремонту – 3 км дороги О070101, окрім того відсутні 2,5 км дороги до перспективного пункту пропуску.

З української сторони:

Відстань до дороги міжнародного значення:

- с. Дийда – М-25 – 4 км (по дорозі О 070101);
- с. Дийда – М-24 – 4,3 км;
- с. Дийда – М-23 – 6,8 км.

З угорської сторони:

Відстань до автомагістралі:

- с. Берегдароц – М3 – 29 км;
- с. Берегдароц – дорога 41 – 6 км.

Державне агентство автомобільних доріг України попередньо визначило напрямок нової дороги, який поєднає українську трасу М-06/Е50 Київ – Чоп та угорську трасу М3 «Будапешт – Вашароншномель» через новий контрольно-пропускний пункт «Дийда». На даний час на території Угорщини спорудження автомагістралі М3 зупинилось за 20 кілометрів від кордону з Україною. З с. Дийда до Берегдароц – 18 км по трасі М-24.

Під'їзні дороги

У рамках реалізації проєктів транскордонного співробітництва на Закарпатті планується будівництво під'їзних доріг до нового ПП «Дийда-Берегдароц» в обхід м. Берегово до вже існуючого ПП «Лужанка-Берегшурень», реконструкція цього пункту та автошляху до нього. Ця об'їзна дорога з'єднає угорський автобан М3 і трасу Чоп–Київ, що забезпечить інтегрованість до міжнародних транспортних сполучень. Нова дорога з одночасним відкриттям пункту пропуску біля с. Дийда Берегівського району значно оптимізує автотранспортні потоки між Україною та Угорщиною.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

5,5 км на схід від перспективного ПП «Дийда-Берегдароц» знаходиться ПП «Лужанка-Берегшурень», а за 15 км на захід - ПП «Косино-Барабаш».

⁸⁶ Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки. *Закарпатська обласна* *державна* *адміністрація:* *сайт.* URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf

З огляду на те, що інфраструктура діючих пунктів пропуску застаріла і не відповідає потребам сьогодення, їх пропускна спроможність обмежена, не вистачає нового технологічного облаштування, не створені елементарні санітарно-гігієнічні умови для громадян. Так, згідно Протоколу про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною від 24.11.2016 сторони розглядали можливість збільшення тривалості роботи ПП «Косино-Барабаш» з 8.00-20.00 до цілодобового режиму роботи (0.00-24.00). Це дало б змогу пропускати більшу кількість легкових автомобілів та громадян. Однак наразі цей пункт пропуску і надалі працює не в цілодобовому режимі.

ПП «Лужанка - Берегшурень» відіграє вагомий роль у забезпеченні пасажиро- та вантажопотоків через українсько-угорський кордон. За 2015-2018 рр. кількість пропущених громадян суттєво перевищувала проєктну пропускну спроможність пункту.

На сьогодні проводиться реконструкція міжнародного пункту пропуску для автомобільного сполучення «Лужанка». Планується збільшити пропускну спроможність щодо вантажних автомобілів до 600 на добу без обмежень ваги⁸⁷.

Близько 75% легкових автомобілів, які перетинали цей пункт пропуску у липні-серпні 2019 р., очікували на кордоні більше 1 години, щоб його перетнути. Близько половини вантажних транспортних автомобілів витратили на це до 1 години. Більш інтенсивними є потоки у напрямі «з України».

Позитивна динаміка розвитку ПП «Лужанка-Берегшурень» за всіма категоріями перетинів засвідчує важливість цього пункту пропуску на українсько-угорській ділянці кордону.

Аналіз пасажиропотоків через державний кордон у ПП «Косино - Барабаш» засвідчує значне відставання фактичних показників від проєктної спроможності пункту. Причому в динаміці ці пасажиропотоки зменшуються. Подібною є ситуація в категорії легкових машин, тобто спостерігаємо завантаженість цього пропускного пункту лише на третину проєктної спроможності пункту. Середній темп приросту перетинів легковими автомобілями цього пункту пропуску протягом 2015-2018 рр. склав 4,4%.

Результати аналізу свідчать, що перетинаючи кордон при виїзді «з України» легкові автомобілі витрачають на це більше часу, ніж в зворотному напрямку. Недозавантаженість пункту пропуску не приводить до зменшення часу очікування легковими машинами при перетині кордону за напрямом виїзду «з України». Так, лівова частка легкових автомобілів на перетин кордону в цьому напрямі витрачає понад 2 години.

З огляду на перспективність нарощення пасажиропотоків саме через цей пункт пропуску (до пункту пропуску примикають міжнародні автомобільні дороги, пункт пропуску інтегрований до Критського коридору №5, напрям на Будапешт) та формування значних черг на кордоні, доцільно шукати шляхи розвантаження цього пункту пропуску шляхом його модернізації, розбудови сервісних зон, збільшення часу його роботи чи через переорієнтацію частини потоків на інші пункти пропуску.

⁸⁷ Інформація надана Закарпатською митницею Державної фіскальної служби України, лист №1315/28/07-70-03/П/46/Ез від 11.12.2019 р.

Стимулюючі фактори

Перспективний міжнародний пункт пропуску автомобільного сполучення планується відкрити в Берегівському районі, який включає 1 місто, 1 селище міського типу та 42 сільських населених пункти. Населення району станом 01.01.2019 р. становило 50510 осіб, густота населення – 79,5 осіб/км², площа – 635 км².

Пропускний пункт буде знаходитися на державному кордоні України з Угорщиною в с. Дийда, в якому проживає 2013 осіб, густота населення становить 958,57 осіб/км², площа 2,1 км².

Відстань від пункту пропуску до м. Берегово становить близько 6,8 км, до м. Ужгород близько 64,9 км.

Найближчими населеними пунктами до пункту пропуску **в радіусі 30 км** з української сторони є: с. Велика Бийгань (4 км, з населенням 1893 особи), м. Берегове (6,8 км, з населенням 23732 осіб), с. Балажер (7,7 км, з населенням 816 осіб), с. Мала Бийгань (8 км, з населенням 1300 осіб), с. Астей (8,5 км, з населенням 677 осіб), с. Яноші (9,6 км, з населенням 2030 осіб), с. Затишне (10,1 км, з населенням 504 особи); смт. Батьово (25,9 км, з населенням 3035 осіб), с. Косонь (14,6 км, з населенням 2338 осіб), с. Великі Береги (15,4 км, з населенням 2766 осіб).

З угорського боку кордону пункт пропуску буде розташовано в с. Береграроц (Beregdaróc) (за 17,9 км від с. Дийди). Населення його складає 810 осіб. Найближчими населеними пунктами до нього є: Barabás (10,9 км, з населенням 855 осіб), Gelenés (7,7 км, з населенням 575 особи), Marokpani (16,5 км, з населенням 523 особи), Beregsurány (7,9 км, із населенням 636 осіб), Csaroda (9,3 км, з населенням 523 особи).

З огляду на те, що с. Дийда знаходиться у відносній близькості (6,8 км) до м. Берегово та за 33 км від м. Мукачево, воно підпадає під **зону впливу Мукачівського промислового вузла**.

На території с. Дийда планується створення транскордонного індустріального парку з елементами логістики «Берег-Карпати».

У Берегівському районі функціонують 7 великих промислових підприємств: ПрАТ «Берегівський кар'єр» (Виробництво неметалевих мінеральних виробів), СП ТОВ «Керам надра» (Добування піску та гравію), ТОВ «Котнар-М» (Виробництво виноградних вин), ТОВ «Хох-Берег» (Виробництво трикотажних панчішно-шкарпеткових виробів), ТОВ «Бон-Тон» (Виробництво верхнього одягу), ТОВ «Кнюппель Ферпакунг» (Виробництво пластикових упаковок для товарів), ПП «Кінга» (Виробництво спіднього одягу).

На території с. Дийда розташовано орнітологічний сезонний заказник місцевого значення: «Товар» та гідрологічний — «Став» (Піщане природне озеро (площа водойми 54,6 га, максимальна глибина 16 м).

3.5. Загальна характеристика перспективного ПП «БАДАЛОВО, БАРІЄВО – САТМАРЧЕКЕ, ТІСАКОРОД»

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Відкриття паромної пароплави дасть змогу суттєво зменшити відстань до найближчих міст з обох сторін кордону. На сьогодні для відкриття паромної переправи через річку Тису вже підписано низку документів:

1. **Декларація намірів щодо комплексного розвитку автодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною від 28.03.2013.** Згідно підписаної декларації сторони зобов'язались реалізувати низку заходів щодо розвитку мережі перетину кордону. Зокрема в місцевостях Szatmárcseke, Tiszaakóród (Сотмарче, Тісоковровд) – Бадалово, Варієво (паромна переправа).

2. **Рішення уряду Угорщини «Про організацію транспортної інфраструктури на угорсько-українському кордоні»** (від 29.12. 2017 № 2130/2017 (ХІІ. 29)). У вказаному документі Уряд декларує підтримку всебічного розвитку транспортних зв'язків в угорсько-українському транскордонному регіоні. Окрім цього, в ньому обґрунтовано доцільність налагодження зв'язку між поселеннями Тарпа – Бадалово на основі відкриття нового пункту пропуску.

3. **Протокол про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною** від 24.11.2016. Згідно нього сторони розглянуть можливість розбудови та відкриття пішохідного та велосипедного сполучення Бадалово-Тарпа через паромну переправу.

Програми транскордонного співробітництва

У рамках реалізації проєктів, що фінансуються з фондів ЄС в рамках **Програми прикордонного співробітництва «Європейський інструмент сусідства та партнерства. Україна – Словаччина – Угорщина – Румунія»⁸⁸**, було заплановано відкриття трьох пунктів пропуску на кордоні з Угорщиною, один з яких Бадалово, Барієво (паромна переправа).

Стратегії та програми регіонального рівня

Будівництво нового пункту пропуску «Бадалово, Барієво – Сотмарчеке, Тісакорад» передбачено також і **Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки⁸⁹**. Планом заходів реалізації програми передбачено облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктами пропуску (створення соціально-побутових умов для пасажирів, розроблення документації з землекористування, виготовлення ПКД для будівництва пункту пропуску та в підсумку будівництво нового пункту пропуску).

Стратегії та програми локального рівня

У проєкті **Схеми планування території Берегівського району⁹⁰** передбачено будівництво місцевого пункту пропуску «Бадалово».

Виділення фінансування

Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки передбачено виділення з державного бюджету 18,6 млн грн на створення соціально-побутових умов для пасажирів та 54 млн грн на будівництво самого пункту пропуску. З обласного бюджету: 0,22 млн грн на розробку документації з землекористування та 1,2 млн грн на виготовлення ПКД для його будівництва.

Транспортне сполучення

⁸⁸ Програма транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства і партнерства «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007–2013»: сайт. URL: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/>

⁸⁹ Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки. Закарпатська обласна державна адміністрація: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf

⁹⁰ Лист відділу містобудування та архітектури Берегівської районної державної адміністрації Закарпатської області №703 від 11.11.2019 р.

З української сторони:

Відстань до дороги міжнародного значення:

- с. Бадалово – М-23 – 13 км (по О07102) або через С070112 – 10 км;
- с. Бадалово – М-24- 10 км (по С070107).

Відстань до дороги європейського значення:

- с. Бадалово – Е81 – 10 км.

З угорської сторони:

Відстань до автомагістралі:

- с. Сатмарчеке – М3 – 38 км;
- с. Тісакорд - М3 – 40 км.

Відстань до дороги державного значення:

- с. Сатмарчеке – дорога 41 – 22 км, дорога 491 - 9 км;
- с. Тісакорд - дорога 41 – 33 км, дорога 491 – 11 км.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

За 11,5 км на захід від перспективного пункту пропуску «Бадалово» знаходиться ПП «Лужанка-Берегшурань», а за 27 км на схід - ПП «Вилок-Тісабеч».

ПП «Вилок-Тісабеч» вирізняється високим рівнем завантаженості у категоріях громадян та легкових автомобілів. У структурі пасажиропотоків протягом 2015 – І пол. 2019 рр. переважають виїзні потоки. Натомість для категорії легкових автомобілів спостерігаємо домінування виїзних потоків лише з 2017 р.

Зростання завантаженості пункту пропуску приводить до зростання черг при перетині кордону легковими автомобілями. Близько половини легкових автомобілів, які перетинали пункт пропуску у період 21 липня - 26 серпня 2019 р., витратили більше 1 години в очікуванні до моменту заїзду на територію пункту пропуску. Більший час очікування спостерігається саме при виїзді «з України».

Позитивна динаміка росту кількості перетинів, високий рівень завантаженості та зростання частки цього пункту пропуску у загальному обсязі перетинів державного кордону на території Закарпатської області у категоріях громадян та легкових автомобілів засвідчують вичерпання потенціалу його розвитку та необхідності його розвантаження шляхом розбудови мережі пунктів пропуску у регіоні.

ПП «Лужанка-Берегшурань» також відіграє вагомий роль у забезпеченні пасажиро- та вантажопотоків через українсько-угорський кордон. За 2015-2018 рр. кількість пропущених громадян суттєво перевищувала проєктну пропускну спроможність пункту. Також ПП «Лужанка» володіє значним резервом для нарощення вантажних перевезень. Значна динаміка перетинів спостерігається у категорії автобусів.

Стимулюючі фактори

Перспективний міжнародний пасажирський пункт пропуску автомобільного сполучення планується відкрити в Берегівському районі, який включає 1 місто, 1 селище міського типу та 42 сільських населених пункти. Населення району на 01.01.2019 року становило 50510 осіб, площа — 635 км², густота населення — 79,5 осіб/км².

Пропускний пункт буде розташовано на державному кордоні України з Угорщиною в с. Бадалово, яке знаходиться на березі річки Тиси. В с. Бадалово проживає 1714 осіб, густота населення становить 1499,59 осіб/км², площа 1,143 км².

Відстань від пункту пропуску до м. Берегово становить 12,1 км, до м. Ужгород близько 80 км.

Найближчими населеними пунктами до пункту пропуску **в радіусі 30 км** з української сторони є: с. Чома (3 км, з населенням 916 осіб), с. Галабор (3,8 км, з населенням 752 особи), с. Мочола (5,7 км, з населенням 675 осіб), с. Геча (5,8 км, з населенням 1030 осіб), с. Гуняді (7,2 км, з населенням 325 осіб), с. Вари (7,3 км, з населенням 3147 осіб), Велика Бакта (8,4 км, з населенням 1047 осіб), с. Астей (12,9 км, з населенням 677 осіб), с. Боржава (16,5 км, з населенням 1502 особи), с. Бене (17,8 км, з населенням 1409 осіб), Квасово (21,8 км, з населенням 899 осіб).

З угорської сторони кордону пункт пропуску буде розташовано в с. Сатмарчеке (Szatmárcseke) (39,4 км). Населення його складає 1553 осіб. Найближчими населеними пунктами є Tarpa (16,4 км із населенням 2322 осіб), Nagyár (7,3 км із населенням 677 особи), Kísar (10,5 км із населенням 1145 особи), Tivadar (11,2 км із населенням 174 особи), Tisztaterek (27,5 км із населенням 683 особи), Túristvándi (5,2 км із населенням 788 осіб).

С. Бадалово перебуває у **зоні впливу Мукачівського промислового вузла** (відстань до м. Мукачево – близько 45 км, м Берегово – 12,1 км, м. Ужгорода – 80 км).

У Берегівському районі функціонують великі підприємства добувної та текстильної промисловості. Серед яких варто назвати: ПрАТ «Берегівський кар'єр», СП ТОВ «Керам надра», ТОВ «Хох-Берег», ТОВ «Бон-Тон», ПП «Кінга» та ін.

Стримуючі фактори

Дана територія знаходиться в зоні ризику затоплення паводковими водами р. Тиси, оскільки перспективний пункт пропуску знаходиться безпосередньо на березі річки.

Слід зазначити, що українська частина суббасейну р. Тиса відноситься до Верхньої Тиси (від витоку р. Чорна Тиса до с. Бадалово, що 7 км нижче за течією гирла р. Боржава). Загальна довжина р. Тиса в межах України складає 265 км.

Річний хід рівнів рік Закарпаття відрізняється частими повенями. Характерними є невелика тривалість повеней (3-4 дні) та їх часта повторюваність – 10-12 повеней протягом року. Величина підйому рівнів повені у басейні р. Тиси часто носить катастрофічний характер, викликаючи при цьому значні збитки як на території України, так і на прилеглих територіях суміжних держав – Румунії, Угорщини, Словаччини.

У даний час на українській частині басейну захист від повеней здійснюється дамбами. Значна частина захисних дамб має недостатню висоту і розміри поперечного розрізу, тому вони потребують докорінної реконструкції. Важливою складовою протиповеневого захисту є система прогнозування та сповіщення населення про можливий початок повеней. На сьогодні вона потребує подальшого впровадження нових методів для складання достовірних прогнозів формування і проходження повеней, автоматизації і телемеханізації керування засобами протиповеневого захисту.

Для захисту від повеней на Закарпатті протягом 2019-2021 рр. планується реалізувати проекти із захисту населення області від природних катаклізмів. Так, заплановано здійснити реконструкцію дамб річок Тиса і Боржава на ділянці між селами Вари та Бадалово Берегівського району. Реконструкції приканальних дамб є необхідними і важливими заходами для забезпечення протипаводкового захисту обох

територій. Нова дамба захистить від підтоплень 22 населені пункти Берегівського району.

3.6. Загальна характеристика ПП «ВЕЛИКА ПАЛАДЬ – МАЛА ПАЛАДЬ (КИШПАЛАД)»

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Підписаний ***Рамковий договір між урядом України та урядом Угорщини про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги***⁹¹ (Рамковий договір ратифіковано Законом України № 1978-VIII від 23.03.2017). В рамках цього Договору планується провести капітальний ремонт дороги Петрово – КПП «В. Паладь».

Програми транскордонного співробітництва

В рамках ***Програми прикордонного співробітництва «Європейський інструмент сусідства та партнерства Україна – Словаччина – Угорщина – Румунія»***⁹² було заплановано відкриття трьох пунктів пропуску на кордоні з Угорщиною, серед яких і «Велика Паладь – Мала Паладь (Кишпалад)».

Стратегії та програми регіонального рівня

Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки⁹³ передбачено:

1. Облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктами пропуску (Створення соціально-побутових умов для пасажирів).
2. Розроблення документації з землекористування.
3. Виготовлення ПКД для будівництва пункту пропуску.
4. Будівництво територіальної автодороги протяжністю 2,0 км до ПП «Велика Паладь-Кишпаладь».
5. Будівництво нового пункту пропуску.

На сьогодні вже ряд завдань виконано, а саме побудовано 2,0 км автодороги до перспективного пункту пропуску.

Виділення фінансування

Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки передбачено виділення з державного бюджету 20,3 млн грн на створення соціально-побутових умов для пасажирів та 58,5 млн грн на будівництво самого пункту пропуску. З обласного бюджету: 0,22 млн грн на розробку документації з землекористування, 1,2 млн грн на виготовлення ПКД для його будівництва та 20,0 млн грн на будівництво 2 км автодороги до КПП «Велика Паладь-Кишпалад».

Транспортне сполучення

Підїзд до контрольно-пропускного пункту забезпечується автомобільним шляхом міжнародного значення М-26, який проходить територією Закарпатської

⁹¹ Рамковий договір між урядом України та урядом Угорщини про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги ратифіковано Законом від 23.03.2017 № 1978-VIII. Законодавство України: сайт. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_001-16

⁹² Програма транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства і партнерства «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007–2013»: сайт. URL: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/>

⁹³ Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки. Закарпатська обласна державна адміністрація: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf

області через Вилोक (пункт контролю) - Вилोक - Неветленфолу - Велика Паладь (пункт контролю) - Дякове (пункт контролю). Загальна довжина — 37,3 км. Автошляхи Е58, Е81, М-23 з'єднують його з сусідніми ПП «Вилोक» та «Дякове».

З української сторони:

- відстань до дороги міжнародного значення: с. Велика Паладь – М-26 – 8 км (по дорозі О 070303); с. Велика Паладь – М-23 – 19 км.
- відстань до дороги європейського значення: с. Велика Паладь – Е-81 – 19 км.

З угорської сторони:

- відстань до автомагістралі: с. Мала Паладь – М3 – 60 км.
- відстань до дороги державного значення: с. Мала Паладь – дорога 49 – 30 км; с. Мала Паладь – дорога 491 – 9 км.

Наразі з української сторони завершено капітальний ремонт під'їзної автомобільної дороги лише до ПП «Велика-Паладь-Нодьгодош», який знаходиться за 8 км від даного пункту пропуску.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

В 22 км на захід від перспективного ПП знаходиться ПП «Вилोक-Тісабеч». Поруч, а саме за 8 км на захід від цього пункту пропуску, планують відкрити ще один автомобільний ПП «Велика Паладь – Нодьгодош». За 31 км на схід від перспективного ПП знаходиться ПП «Дякове - Халмеу», який є на кордоні з Румунією.

ПП «Вилोक-Тісабеч» вирізняється високим рівнем завантаженості у категоріях громадян та легкових автомобілів. У структурі пасажиропотоків протягом 2015 – I півріччя 2019 рр. переважають виїзні потоки. Натомість для категорії легкових автомобілів спостерігаємо домінування виїзних потоків лише з 2017 р.

Зростання завантаженості пункту пропуску приводить до зростання черг при перетині кордону легковими автомобілями. Близько половини легкових автомобілів, які перетинали пункт пропуску у період 21 липня - 26 серпня 2019 р., витратили більше 1 години в очікуванні заїзду на територію пункту пропуску. Більший час очікування спостерігається саме при виїзді «з України».

Позитивна динаміка росту кількості перетинів, високий рівень завантаженості та зростання частки цього пункту пропуску у загальному обсязі перетинів державного кордону на території Закарпатської області у категоріях громадян та легкових автомобілів засвідчують вичерпання потенціалу його розвитку та необхідності його розвантаження шляхом розбудови мережі пунктів пропуску у регіоні.

Аналіз ПП «Дякове - Халмеу» щодо пропуску транспортних засобів, громадян та вантажів упродовж 2015 - I півріччя 2019 рр. дозволяє констатувати:

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

2) низька активність переміщення автобусів (в середньому менше одного на в'їзд і одного на виїзд за добу, при проєктній пропускній спроможності 60 автобусів за

добу). Недовантаження пропускного пункту автобусами мало місце навіть у пікові місяці (липень, серпень) – менше 5 за добу. Ймовірною причиною може бути неналежний стан під'їзних доріг до ПП «Дякове» на українській території;

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

Такі тенденції засвідчують необхідність розвантаження ПП «Дякове-Халмеу» громадянами і, особливо, вантажними транспортними засобами, які перетинають українсько-румунський кордон на ділянці у Закарпатській області, яке може бути зроблено або шляхом збільшення пропускних характеристик ПП «Дякове», або шляхом створення умов для перенаправлення їх – громадян та транспортних засобів – на інші пропускні пункти (в т. ч., і через відкриття нових пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні в Закарпатській області).

Стимулюючі фактори

Перспективний міжнародний пасажирський пункт пропуску автомобільного сполучення планується відкрити у Виноградівському районі, який включає 1 місто, 1 селище міського типу та 47 сільських населених пункти. Населення району на 01.08.2013 року становило 120013 осіб, площа 697 км², густота - 170,5 осіб/км².

Пункт пропуску буде знаходитися на державному кордоні України з Угорщиною в с. Велика Паладь, в якому проживає 1824 особи, густота населення становить 167 осіб/км², площа - 10,915 км². Село розташовано за 35 км від районного центру та за 107 км від м. Ужгород.

Найближчими населеними пунктами в **радіусі 30 км** з української сторони є: с. Пийтерфолво (8,8 км, з населенням 2016 осіб), с. Тисобикень (11 км, з населенням 3035 осіб), с. Затисівка (13,6 км, з населенням 3035 осіб), с. Ботар (15 км, з населенням 3035 осіб), с. Неветленфолу (17,5 км, з населенням 3035 осіб).

З угорської сторони кордону пункт пропуску буде розташовано в с. Мала Паладь (Кишпалад) (Kispalád) (за 31,2 км). Населення його складає 963 особи. Найближчими населеними пунктами є: Kishódos (6,7 км із населенням 68 осіб), Botpalád (3,4 км із населенням 738 осіб), Magosliget (5,3 км із населенням 315 осіб), Uszka (7 км із населенням 454 особи), Tiszabecs (15,1 км із населенням 1292 особи), Túrricse (23,4 км із населенням 695 особи), Tisztaberek (20,6 км із населенням 683 осіб), Csaholc (19,8 км із населенням 559 осіб).

Основними виробниками промислової продукції у Виноградівському районі є ТОВ «Дженерм Україна» (Виробництво електричного й електронного устаткування для автотransпортних засобів), ПАТ «Гроно-Текс» (Виробництво верхнього одягу) та ТОВ «Сандерс-Виноградів» (Виробництво готових текстильних виробів, крім одягу).

На території села знаходиться родовище високотермальних вод (свердловина 23 – Т), яке рекомендується використовувати як в лікувальних цілях, так і для плавальних басейнів. Глибина свердловини – 120 м. Температура води – 52° С. На сьогодні джерело не експлуатується.

Стримуючі фактори

За умови відкриття сусіднього ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» першочергової потреби у відкритті цього пункту пропуску немає (відстань між сусідніми перспективними пунктами пропуску становитиме лише 8 км).

3.7. Загальна характеристика перспективного ПП «ВЕЛИКА ПАЛАДЬ – НОДЬГОДОШ»

Перспективні функціональні характеристики:

Орієнтовна пропускна спроможність на добу: (розраховано з урахуванням часових параметрів здійснення державних видів контролю та кількості смуг руху на в'їзд та виїзд з України):

- громадян – 2 смуги – проєктна пропускна спроможність – 1000 ос. на добу;
- легкові автомобілі – 4 смуги – проєктна спроможність - 300 од. на добу.

Режим функціонування: з понеділка по п'ятницю, з 7 до 18 год за центральноєвропейським часом.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

1. Протокол про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною від 24.11.2016, згідно якого Угорщина профінансує цільовим кредитом реконструкцію відрізка дороги Петрово–Велика Паладь. Згідно з пунктом 4 Протоколу Угорська Сторона проінформувала Українську Сторону, що вона завершила будівництво дороги між Нодьгодош–Велика Паладь зі свого боку кордону та бере на себе витрати, пов'язані з введенням ПП в експлуатацію у першій половині 2018 року та розбудову інфраструктури прикордонного контролю з угорського боку. Окрім того, в Угоді зазначено, що сторони зобов'язуються подати спільну тендерну заявку з метою реконструкції відрізка автомобільної дороги з української сторони, а також відбудувати старий міст через р. Тур у рамках Програми транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства (ЄІС) Угорщина-Словаччина-Україна на 2014-2020 роки.

2. Декларацію намірів щодо комплексного розвитку автодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною (від 28.03.2013), якою сторони зобов'язались реалізувати низку заходів щодо розвитку мережі пунктів перетину кордону. Згідно пункту 4 Декларації визначено у термін до 31 грудня 2014 року передати в експлуатацію три нових контрольно-пропускних пункти в місцевостях, серед яких і Nagyódos (Нодьгодош) – Велика Паладь. Здійснення контрольних процедур було передбачено на угорській стороні кордону. Угорська Сторона зобов'язалась здійснити підготовчі роботи і побудувати інфраструктуру за власні кошти. На разі свої зобов'язання вона виконала.

3. Рішення уряду Угорщини «Про організацію транспортної інфраструктури на угорсько-українському кордоні» (від 29.12. 2017 № 2130/2017 (XII. 29.))⁹⁴. У вказаному документі Уряд декларує підтримку всебічного розвитку транспортних зв'язків в угорсько-українському транскордонному регіоні. Окрім того, у ньому обґрунтовано доцільність відкриття нового пункту пропуску «Нодьгодош (Nagyódos) – Велика Паладь».

Окрім того, Урядовими делегаціями України та Угорщини з питань запровадження спільного контролю та функціонування пунктів пропуску на

⁹⁴ 2130/2017. (XII. 29.) Korm. határozat a magyar-ukrán határtérség közlekedési infrastrukturális fejlesztéseiről: Website. Retrieved from https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=A17H2130.KOR&targetdate=ffffff4&printTitle=2130/2017.+%28XII.+29.%29+Korm.+hat%C3%A1rozat&referer=http%3A/net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi%3Fdocid%3D00000001.TXT&getdoc=1

українсько-угорському кордоні узгоджено проєкт Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про внесення змін до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення. Цим документом пропонується внести зміни до діючої Угоди в частині відкриття нового пункту пропуску «Велика Паладь – Нодьоголош» для здійснення в ньому спільного контролю осіб, товарів та транспортних засобів, які переміщуються через українсько-угорський державний контроль. Згідно цього документу Кабінет Міністрів України і Уряд Угорщини підтверджують свій намір відкрити новий пункт пропуску для автомобільного сполучення «Велика Паладь – Нодьоголош». Режим функціонування – з 07.00 до 18.00 години. Використання пункту пропуску має поширюватись на пасажирський рух (за виключенням автобусів).

На сьогодні на території Угорщини вже створена інфраструктура спільного пункту пропуску «Велика Паладь – Нодьоголош». З угорської сторони відремонтована дорога, яка впритул підходить до державного кордону. Наразі з української сторони слід створити відповідну інфраструктуру (модульні павільйони для прикордонників та митників), яка дозволить реалізувати функції контрольних органів.

Програми транскордонного співробітництва

У рамках реалізації проєктів, що фінансуються з фондів ЄС в рамках ***Програми прикордонного співробітництва «Європейський інструмент сусідства та партнерства. Україна – Словаччина – Угорщина – Румунія»⁹⁵***, було заплановано відкриття трьох пунктів пропуску на кордоні з Угорщиною, серед яких і «Велика Паладь – Нодьоголош».

Стратегії та програми регіонального рівня

1. ***Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022⁹⁶ роки*** для відкриття ПП «Велика Паладь – Нодьоголош» передбачено:

- 1). Облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктами пропуску (Створення соціально-побутових умов для пасажирів).
- 2). Розроблення документації з землекористування.

2. В проєкті ***Регіональної стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років⁹⁷*** зазначено, що у 2017 році було витрачено понад 110 млн грн та побудовано 11,3 км автомобільної дороги до спільного пункту пропуску між Україною та Угорщиною «Велика Паладь – Нодьоголош».

3. Згідно Розпорядження голови Закарпатської обласної державної адміністрації № 860 від 21.12.2018 ***«Про робочий проєкт «Поточний середній ремонт автомобільної дороги загального користування місцевого значення»⁹⁸***

⁹⁵ Програма транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства і партнерства «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007–2013»: сайт. URL: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/>

⁹⁶ Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки. *Закарпатська обласна державна адміністрація*: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf

⁹⁷ Проєкт Регіональної стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років. *Закарпатська обласна державна адміністрація*: сайт. URL: <https://carpathia.gov.ua/storinka/strategiya-rozvytku-zakarpatskoyi-oblasti-na-period-2021-2027-rokiv>

⁹⁸ Про робочий проєкт «Поточний середній ремонт автомобільної дороги загального користування місцевого значення». Затверджений розпорядженням голови Закарпатської обласної державної адміністрації від 21.12.2018 № 860

заплановано ремонт дороги О 070303 Велика Паладь – Заболоття – Держкордон з Румунією км 0+000-5+300.

Виділення фінансування

Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки⁹⁹ передбачено виділення з державного бюджету 20,3 млн грн на створення соціально-побутових умов для пасажирів та 0,22 млн грн з обласного бюджету на розробку документації з землекористування.

У 2017 році було витрачено понад 110 млн грн та побудовано 11,3 км автомобільної дороги до пункту пропуску.

Планом з реалізації використання капітальних видатків ДФС затверджено кошторисом на 2019 рік (план) 1000 тис. грн на розробку ПКД. Передбачено прогнозну потребу у коштах на 2020-2022 для розробки ПКД та будівництво пункту у розмірі 90000 тис. грн.

Транспортне сполучення

Згідно Переліку автомобільних доріг загального користування державного значення (затвердженого Постановою КМУ від 30 січня 2019 р. №55)¹⁰⁰ під'їзд до ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» забезпечується по дорозі М-26 протяжністю 18,9 км. Автомобільний шлях міжнародного значення М-26, проходить територією Закарпатської області через Виллок (пункт контролю) — Виллок — Неветленфолу — Велика Паладь (пункт контролю) — Дякове (пункт контролю). Загальна довжина — 37,3 км. Автошляхи Е58, Е81, М-23 з'єднують його з сусідніми ПП «Виллок-Тісабеч» та «Дякове-Халмеу».

Побудовано 11,5 км автомобільної дороги М-26 під'їзду до пункту пропуску «Велика Паладь – Нодьгодош», однак частина дороги (2,2 км) до кордону наразі відсутня¹⁰¹.

З української сторони:

Відстань до дороги міжнародного значення:

- с. Велика Паладь – М-26 – 8 км (по дорозі О 070303);
- с. Велика Паладь – М-23 – 19 км.

Відстань до дороги європейського значення:

- с. Велика Паладь – Е-81 – 19 км.

З угорської сторони вже зведено дорогу між населеним пунктом Нодьгодош та державним кордоном України з шириною твердого покриття 5,50 м загальною шириною 7,50 м, а також завершено реконструкцію мосту.

З угорської сторони:

Відстань до автомагістралі:

- Нодьгодош – М3 – 68 км.

Відстань до дороги державного значення:

⁹⁹ Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки. *Закарпатська обласна державна адміністрація*: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf

¹⁰⁰ Перелік обласних автомобільних доріг загального користування місцевого значення, що передаються зі сфери управління Державного агентства автомобільних доріг України до сфери управління Закарпатської обласної державної адміністрації на баланс департаменту інфраструктури, розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення та житлово-комунального господарства облдержадміністрації. Затверджений розпорядженням голови Закарпатської обласної державної адміністрації від 02.01.2018 № 2

¹⁰¹ Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2020 року. *Закарпатська обласна державна адміністрація*: сайт. URL: <https://carpathia.gov.ua/storinka/regionalni-programy-rozvytku>

- Нодьгодош – дорога 491 – 17 км.

З української сторони завершено капітальний ремонт 11,5 км під'їзної автомобільної дороги до пункту пропуску. Під'їзні шляхи до пункту пропуску з обох сторін кордону підведені на підставі двох міждержавних (міжурядових) документів 2013 та 2016 років.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

За 22 км на захід від перспективного пункту пропуску знаходиться ПП «Вилок-Тісабеч». За 31 км на схід від перспективного пункту пропуску знаходиться ПП «Дякове-Халмеу», який є на кордоні з Румунією (детал. див. с. 72).

Стимулюючі фактори

З угорської сторони кордону пункт пропуску буде розташовано в с. Нодьгодош (Nagyhódos) (за 40,4 км). Населення його складає 117 осіб. Найближчими населеними пунктами є Garbols (2,5 км із населенням 143 особи), Kishódos (1,6 км із населенням 68 осіб), Méhtelek (4,8 км із населенням 759 осіб), Rozsály (7,9 км із населенням 809 осіб), Zajta (9,3 км із населенням 441 особа), Tisztaberek (12,3 км із населенням 683 особи), Túrricse (15,2 км із населенням 695 особи), Csaholc (17,8 км із населенням 559 осіб).

РОЗДІЛ IV. ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРСПЕКТИВНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ

4.1 Економічна характеристика українсько-румунського прикордоння

Північно-Західний регіон Румунії (найбільше місто: Клуж-Напока) включає 6 повітів (Біхор, Бистриця-Несеуд, Клуж, Марамуреш, Сату-Маре та Селаж). У 2017 р. загальна чисельність регіону становила 2 568 730 осіб. Регіон межує із Угорщиною на Заході та з Україною на Півночі. Це багатоетнічний та полікультурний регіон, більшість населення – румуни, але численними єі також спільноти угорців, німців, ромів та інших національностей.

Регіональний валовий внутрішній продукт Північно-Західного регіону (ВВП) збільшувався з 2009 року (13,9 млрд євро) і досягнув 19,5 млрд євро у 2016 році (Євростат, 2018). Регіон посідає третє місце серед 8 регіонів Румунії за рівнем економічного розвитку. Частка регіону у національному ВВП становить 11,5% (Євростат 2018). У 2017 році рівень безробіття становив 3,6%, що є другим найнижчим у країні, нижче середнього по країні (4,9%) та середнього рівня в ЄС-28 (7,6%) (Євростат, 2018). Водночас у розрізі повітів регіон характеризується значною диференціацією за рівнем безробіття. Регіон є помірно привабливим для прямих іноземних інвестицій (FDI) і у 2016 році займав п'яте місце по країні із часткою 5,9% від національного припливу прямих іноземних інвестицій (Національний банк Румунії, 2018). Хоча 7 європейських доріг перетинають регіон, він залишається периферійним відносно проходження європейських транспортних коридорів, особливо що стосується основної мережі TEN-T¹⁰².

Із Закарпатською областю межують два повіти: Сату-Маре та Марамуреш.

Повіт Сату-Маре налічує 59 комун, 4 міста та 2 муніципалітети. Загальна кількість населення 344,4 тис. осіб, з них 45,6% становить міське населення, 54,4% сільське. Харчова, текстильна та меблева промисловість є основними у розвитку регіону. Також повіт багатий на численні туристичні об'єкти, насамперед це гори, курорти, старовинні та середньовічні замки та монастирі¹⁰³.

Повіт Марамуреш займає площу 6215 км², налічує 76 населених пунктів із кількістю населення 460 469 осіб. 51,4% становить міське населення. Центральне місто повіту Бая Маре (Baia Mare) із населенням 123 тис. осіб¹⁰⁴.

Транспортні вузли та аеропорти

Територією Румунії проходять три **пан'європейські** транспортні коридори: **IV коридор** має дві гілки на території країни. Одна сполучає Арад, Бухарест та Константу. Інша проходить від Арад через Крайова до Софії (Болгарія); **VII коридор** проходить вздовж річки Дунай; **IX коридор** - з півночі на південь країни. Прямує з Кишиніва (Молдова) через Бухарест до Дімітровграду (Болгарія). Це один з

¹⁰² ROMÂNIA - Macoregiunea unu -Nord-Vest. *European Commission*: Website. Retrieved from <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regional-innovation-monitor/base-profile/north-west-o>.

¹⁰³ Satu Mare County Intercommunity Development Association. *Interreg Europe*: Website. Retrieved from https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/A11_170220_EPICAH_KoM_SatuMare.pdf.

¹⁰⁴ Lițe M. Circular Economy in Maramures (Romania) Status Quo. *Interreg Europe*: Website. Retrieved from https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1575023867.pdf.

найдовших коридорів, бере свій початок у Хельсінкі, а кінцевою точкою є порт у Греції (Александруполіс)¹⁰⁵.

Територією Румунії також пролягають такі **транспортні коридори мережі TEN-T** - «Східний»(Orient - East Med) та «Рейн-Дунай»(Rhine-Danube). Залізничні та автомобільні гілки цих двох транспортних коридорів перетинаються поблизу м.Тімішоара, що на Заході країни (>300 км від українського кордону). Залізнична гілка «Східного» коридору перетинається із залізничною та автомобільною гілками коридору «Рейн-Дунай» у м. Крайова (>600 км від українського кордону). Автомобільна та залізнична гілки коридору «Рейн-Дунай» сполучаються в околицях Бухаресту (>500 км від українського кордону).

Транспортні шляхи мережі TEN-T та пан'європейських коридорів не проходять поблизу українсько-румунської ділянки державного кордону в межах Закарпатської області, як і маршрути транспортних потоків в межах TRACECA.

Мережа автодоріг Румунії включає європейські шляхи (позначаються E58), швидкісні траси (motorway, напр. A1), національні (DN, позначаються цифрами та літерами, напр. 1C, 3, 17D, 65C), регіональні (DJ) та комунальні (DC) дороги¹⁰⁶. У румунському прикордонні в межах 100 км від українського кордону немає жодної швидкісної дороги, як і плану її побудови у середньостроковій перспективі.

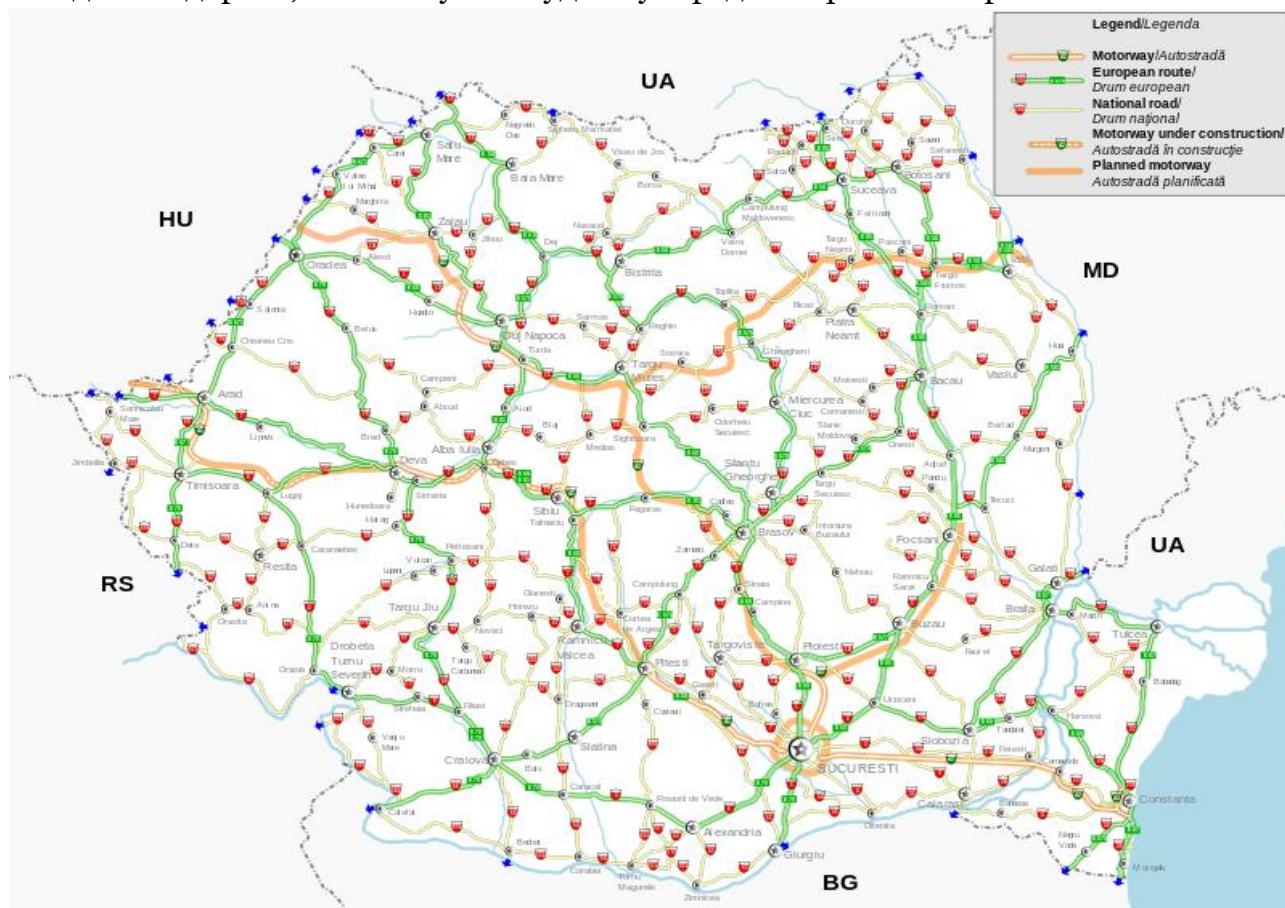


Рис. 4.1. Мережа основних доріг Румунії (європейські, національні, автостради)

¹⁰⁵ Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport areas. Prepared by the TINA Office Vienna, December 1998: Website. Retrieved from <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>

¹⁰⁶ Road numbering systems. Romania: Website. Retrieved from <https://sites.google.com/site/roadnumberingsystems/home/countries/romania>

У Румунії функціонують **18 інтермодальних терміналів**. Найближчими до території України є термінал у Дорнесті/Dornești (за 16 км від ПП «Порубне-Сірет» у межах Чернівецької області) та у м. Сучава / Suceava (за 45 км).

Від ПП «Дякове - Халмеу» за 123 км знаходиться термінал у Залау/Zalău, інший приблизно за 176 км у м. Орадя/ Oradea. Далі за м.Орадя у західній частині Румунії у м. Куртіч/Curtici є приватний інтермодальний термінал, що розміщений у районі найбільшої залізничної станції перетину кордону між Угорщиною та Румунією, на загальноєвропейському коридорі TEN-T IV (Orient/East – Med). Ще один трохи південніше у м. Карансебеш/ Caransebes (за м. Тімішоара на автодорозі E70), ще два за м. Клуж-Напока (Turda i Aiud). Решта розміщені на південному-сході країни¹⁰⁷.

Аеропорти

За 50 км від кордону з Україною (ПП «Дякове – Халмеу») та за 14 км від м. Сату Маре знаходиться *Міжнародний аеропорт Сату Маре*. Пасажиропотік аеропорту є невеликим, проте характеризується щорічним зростанням. За 2016-2018 роки пасажиропотік збільшився з 23,8 до 75,7 тис. осіб, тобто втричі¹⁰⁸. Особливо зростання було помітне у 2017 році, коли річний приріст пасажиропотоку становив 155,8% порівняно з 38,3% у 2016 році. З аеропорту виконуються регулярні рейси до Бухаресту та до Лондону (аеропорт Лутон). Довжина злітної смуги становить 2,5 км.

Ще один аеропорт в безпосередній близькості до кордону з Україною – це невеликий *міжнародний аеропорт Марамуреш* за 10 км від м. Байя Маре та 59,7 км від кордону з Україною (ПП «Дякове – Халмеу»). Довжина злітної смуги – 2,15 км. Регулярних рейсів аеропорт не має, звідси три авіакомпанії виконують сезонні чартерні рейси до Анталії¹⁰⁹.

На відстані 170 км від ПП «Дякове – Халмеу» розташований *аеропорт м. Орадя*. В середині 2010-их років тут була проведена модернізація та продовжена і розширена злітно-посадкова смуга відповідно до європейських стандартів. Зараз довжина злітної смуги становить 2 км. Тут виконуються регулярні рейси до Бухаресту та сезонні чартери до Анталії та Хургади. Протягом 2016-2018 рр. пасажиропотік у цьому аеропорті зріс більш як у 5 разів і становив близько 41,9 тис. осіб на початку періоду та більше 220 тис. осіб у 2018 році¹¹⁰.

Найбільшим аеропортом, що знаходиться недалеко від кордону з Закарпатською областю, є *Міжнародний аеропорт ім. Аврама Янчу в м. Клуж-Напока*, що є другим по завантаженості аеропортом Румунії. Відстань від аеропорту до ПП «Дякове – Халмеу» на кордоні з Україною – 199 км, а до ПП «Солотвино – Сігету-Мармаціей» – 172 км. Довжина злітної смуги – 2,1 км. Пасажиропотік постійно зростає, у 2016-2018 рр. приріст становив 48%, а кількість пасажирів зросла з 1880,3 тис. у 2016 році до 2785 тис. у 2018 році¹¹¹. З аеропорту літаки літають у 38 міст 19 країн (Відень, Шарлеруа, Ларнака, Біллунн, Базель, Дубай, Бове, Ліон, Берлін, Кельн, Дортмунд, Франкфурт, Меммінген, Нюрнберг, Мюнхен, Дублін, Тель Авів, Барі,

¹⁰⁷ Intermodal terminals in Europe: Website. Retrieved from <http://www.intermodal-terminals.eu/database/>.

¹⁰⁸ Creștere de 24,5% a traficului de pasageri la Aeroportul Satu Mare. *Офіційний сайт аеропорту Сату Маре*: Website. Retrieved from <https://www.aeroportulsatutare.ro/news/cre%C8%99tere-de-24-5-a-traficului-de-pasageri-la-aeroportul-satu-mare-17.html>

¹⁰⁹ Maramureș International Airport Official Website. Retrieved from: <https://www.aimm.eu/>.

¹¹⁰ Oradea International Airport Official Website. Retrieved from <https://www.aeroportoradea.ro/en/media-airport-oradea/press-releases.html>

¹¹¹ Cluj Avram Iancu International Airport Official Website. Retrieved from <http://airportcluj.ro/news/1547196689&page=1>.

Бергамо, Болонія, Рим, Венеція, Валетта, Бірмінгем, Шеффілд, Ліверпуль, Лондон, Ейндховен, Варшава, Аліканте, Барселона, Мадрид, Малага, Валенсія, Сарагоса, Мальмо, Стамбул та Будапешт). Аеропорт також обслуговує вантажні повітряні судна, як ті, що здійснюють внутрішні перевезення, так і міжнародні до Угорщини та Німеччини. Обсяги вантажних перевезень зросли з 2 100 тонн у 2016 році до 2 986 тонн у 2018 році.

Індустріальні парки та економічні зони

Загалом у Румунії налічується **88 індустріальних парків** як приватної, так і державної форми власності. Більшість з них пропонують можливості для таких галузей як аерокосмічна, інформаційно-комунікаційні технології та промисловість.

Загальна площа індустріальних парків - 3154,41 га, з них понад 45% площі є в наявності. Усі індустріальні парки пропонують підприємствам доступ до комунальних послуг, а також інших видів послуг залежно від потреб компаній. Також інвестори звільняються від сплати податків за землю, будівництво та містобудування, а також за зміну земельного призначення.

Більшість індустріальних парків розташовані на півдні (24 парки, з них 15 парків у окрузі Прахова) та у Північно-Західному регіоні (21 парк - з них 10 в окрузі Клуж, що за 200 км від українського кордону). Ще 18 індустріальних парків розташовані у центрі країни (з них 9 парків у окрузі Брашов), 7 парків у Південно-Західному регіоні, 7 парків у Північно-Східному регіоні та 6 парків на заході країни. Ще 2 парки є в Південно-Східному регіоні, а 3 - в Бухаресті-Ілфові¹¹².

За 70 км від державного кордону (ПП «Дякове - Халмеу») у м. Карей повіту Сату-Маре розташований Industrial Park North Carei із площею 21.22 га. Парк має вигідне стратегічне розташування поблизу кордону з Угорщиною, до аеропортів у м. Сату Маре – 49 км, до м. Орадя – 103 км, Дебрецену – 76 км. За 35 км знаходиться автострада М3, що веде до Будапешту¹¹³.

7 індустріальних парків є у повіті Біхор, що розташований у північно-західній частині Румунії, біля кордону з Угорщиною. Центральним містом повіту є Орадя (це десяте за кількістю населення місто Румунії), тут є 5 індустріальних парків. Ще 1 є у м. Секуень (за 125 км від українського кордону) та у м. Тілягд (за 160 км від українського кордону). Обидва парки розміщені в безпосередній близькості до угорського кордону (15 – 38 км), до м. Орадя (5-46 км), та мають виходи на міжнародні автодороги. Індустріальний парк у м. Секуень (Industrial Park of Săcueni) має прямий вихід до траси Е671, найближча швидкісна автодорога М3 близько 50 км. З індустріального парку Тілягда (Industrial Park of Tileagd) до автодороги М3 близько 93 км¹¹⁴.

На території Румунії є **6 вільних економічних зон**¹¹⁵. Перша у м. Суліна (Sulina Free Zone) була утворена у 1993 р. Суліна – це порт, що розташований у дельті Дунаю. Констанца-південна (Constanta – South Free Zone - серпень 1993, була розширена Basarabi Free Zone у 1997 р.). Констанца – це найбільший порт у Румунії на

¹¹² Industrial parks infrastructure Romania. Invest in Romania: Website. Retrieved from <http://investromania.gov.ro/web/industrial-parks/>.

¹¹³ Parc industrial Nord Carei: Website. Retrieved from <http://parcindustrialnordcarei.ro/en/pozitie-strategica/>.

¹¹⁴ Săcueni industrial park: Website. Retrieved from <https://investinbihor.com/english/sacueni-industrial-park/>.

¹¹⁵ Free zones which are in operation in the customs territory of the Union, as communicated by the Member States to the Commission. European Commission: Website. Retrieved from https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/procedural_aspects/import_s/free_zones/list_freezones.pdf.

Чорному морі. У 1994 р. відкрита вільна економічна зона у м. Браїла (Braila Free Zone). Браїла - важливий транспортний вузол, один із найбільших річкових портів країни на Дунаї. У 1994 р. - у м. Галац (Galați Free Zone). Галац - місто і порт на сході Румунії на лівому березі Дунаю, неподалік кордону з Молдовою та Україною. Це восьме за кількістю населення місто країни. Вільна економічна зона займає 136,98 га, з яких 6,98 га знаходяться безпосередньо у порті. У 1996 р. почала функціонувати вільна економічна зона у Джурджу (Giurgiu Free Zone). М. Джурджу розташоване за 60 км від Бухареста. Економічна зона займає 160 га, характерною особливістю якої є промисловий профіль. Крім того, має вигідне положення на кордоні з Болгарією та виграє від існування єдиного мосту через Дунай, який забезпечує зв'язок з південним континентом. З 1999 р. - у м. Куртіч (Curtici - Arad Free Zone). Куртіч - місто у повіті Арад у Румунії, що за 287 км від українського кордону (ПП «Дякове-Халмеу»). Займає площу 90 га, знаходиться неподалік пан'європейського транспортного коридору №4 (залізнична гілка Берлін - Стамбул/Салоніки). Має зв'язок із міжнародним аеропортом у м. Арад (Arad International Airport)¹¹⁶. Від кордону з Україною до м. Арад потрібно подолати понад 300 км.

Розвиток туристичного ринку. Туристичні об'єкти

Повіт Марамуреш. Основна принада туристів – автентичні села, які зберегли традиції та ремесла дакійських предків. Особливо цікавими є килими ручної роботи, національні костюми, різьблені оздоби вікон, дверей та карнизів будинків, а найбільше – в'їзні різьблені брами в села та оселі та дерев'яні церкви з високими шпилями. Одні з найкрасивіших брам знаходяться в селах Ваду-Ізей, Десешть, Джулешть, Будешть, Сарбі, Бирсана та Ончешть. Найбільша кількість вражаючих брам у селах Бирсана та Ончешть. На території повіту (жудецю) є декілька дерев'яних церков, які знаходять під захистом ЮНЕСКО, зокрема в селах Шурдешти, Плопіш, Рогож, Єуд, Поєніле-Ізей, Бирсана, Будешть та Десешть¹¹⁷.

У Бирсані також розташована майстерня всесвітньо відомого різьбяр Теодора Бирсана, що входить до списку живих скарбів людства ЮНЕСКО¹¹⁸.

Ще одна атракція – веселий цвинтар у с. Сепинца. Тут розташовані унікальні кольорові надгробки, на яких зображено сценки з життя померлих, часто в гумористичних віршах. Загалом Сепинца є важливим туристичним та культурним центром регіону.

У Сігеті знаходиться музей під відкритим небом, де зібрані десятки будинків та господарських будівель зі всього жудецю.

Територія повіту гориста. Національний парк гір Родна славиться різноманітністю флори та фауни і має статус біосферного заповідника ЮНЕСКО. Тут знаходиться найвища вершина Східних Карпат – гора П'єтрос (2303 м). Популярними тут є байкінг, кемпінг, рибальство, параглайдінг, рафтинг та катання на лижах¹¹⁹.

Найвідоміший туристичний об'єкт Марамурешу – вузькоколійка, яка є єдиним способом, окрім пішки, дістатися до поселень, розташованих вздовж дороги. Паровий

¹¹⁶ Enache E. FREE ZONES IN ROMANIA – SUCCESS OR FAILURE?: Website. Retrieved from http://www.strategiimanageriale.ro/images/images_site/articole/article_c83d82cc8ff1faa9cd261200724665e2.pdf.

¹¹⁷ Maramures. Romania Tourism: Website. Retrieved from <http://romaniatourism.com/maramures.html>

¹¹⁸ Barsana Monastery – landmarks of Maramures. Travel Guide Romania Website. Retrieved from <https://travelguideromania.com/barsana-monastery-maramures/>

¹¹⁹ Maramures. Romania Tourism Website. Retrieved from <http://romaniatourism.com/maramures.html>

потяг зупиняється у місцях заготівлі деревини та біля гірських джерел, а також для збору лісових грибів¹²⁰.

Основними туристичними пам'ятками **повіту Сату-Маре** є «Країна Оаш», у північно-східній частині повіту гори Оаш, міста Сату-Маре та Карей, курорт Ташнад, фортеці Ардуд і Медієшу Ауріт. У с. Вама знаходиться відомий центр гончарної майстерності. У повіті проводяться численні фестивалі, серед яких: Самбра Ойлор, фестивалі, пов'язані із виготовленням традиційних місцевих продуктів, або Весілля Оаш, фестиваль, що визнаний завдяки специфічним народним костюмам і традиціям. Також є дні повіту Сату-Маре, дні міст і комун, угорські дні «Парціум», фольклорні фестивалі національностей Бонданд, дні німецької культури, та ін.¹²¹ У першу неділю травня у с. Хута-Чертезе відбувається фестиваль відходу вівчарів в гори. Проводиться на горі з видом на село. Проводжають вівчарів зі стадом національними піснями, танцями та наїдками. Декілька туристичних атракцій є в м. Сату-Маре. Особливо популярними є ціла низка храмів, зокрема Церква архангелів Гавріїла та Михаїла, римо-католицький собор, угорська реформаторська церква, яка має цінну колекцію посуду 1657-1679 років та старовинний дзвін 1633 року, та дві синагоги¹²².

Неподалік міста розташовані декілька пам'яток архітектури. У Карей знаходиться красивий палац кінця 19 століття та парк. Тут можна подивитися бібліотеку, колекцію картин та постійну виставку місцевих ремесел. За 22 км від Сату Маре розташовані залишки середньовічної фортеці Ардуд, а в с. Медієшу-Ауріт – палац періоду ренесансу¹²³.

В Ардуді та Бейлтіузі можна спробувати вина місцевих виробників.

Із **українського боку, у межах Закарпатської області, з Румунією межують** Виноградівський, Хустський, Тячівський та Рахівський райони.

Станом на 1.12.2018 р. у Виноградівському районі мешкало 121,2 тис. осіб, у Хустському – 96 тис. осіб і ще 31,2 тис. осіб у м. Хуст, Тячівському – 175 тис. осіб, у Рахівському – 93 тис. осіб¹²⁴.

У промисловості **Виноградівського району** Закарпатської області переважають підприємства легкої промисловості (текстильного виробництва – 32,6% у загальній структурі промислового виробництва району) та машинобудування (виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів – 54,5%). Основними виробниками промислової продукції в районі є ТОВ «Джентерм Україна», ПАТ «Гроно-Текс» та ТОВ «Сандерс-Виноградів»¹²⁵

У сільському господарстві зареєстровано 365 агропромислових формувань, з яких 342 – фермерські господарства. Дві третини у структурі валового виробництва сільського господарства становить рослинництво (овочі; зернові та зернобобові).

Станом на 1.07.2019 року в ЄДРПОУ **Хустського району** включено 706

¹²⁰ Mocanita Official Website. Retrieved from <https://www.cffviseu.com/en/home/>

¹²¹ Угорщина-Словаччина-Румунія Україна. Програма транскордонного співробітництва 2014-2020: сайт. URL: https://huskroua-cbc.eu/_download

¹²² Satu Mare. Romania Tourism Website. Retrieved from <http://romaniatourism.com/satu-mare.html>

¹²³ Satu Mare County: various culture, various tourism: Website. Retrieved from <http://www.infotourism.info/en/news/Satu-Mare-County--various-culture--various-tourism>

¹²⁴ Чисельність населення Закарпатської області (за оцінкою) на 1 грудня 2018 року. Обласне управління статистики Закарпатської області: сайт. URL: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2018/nasel_0112_2018.pdf

¹²⁵ Соціально-економічне становище Виноградівського району. Виноградівська районна державна адміністрація: сайт. URL: <http://www.vynogradiv-rda.gov.ua/index.php/Upravlinnya-statistiki-u-Vinogradivskomu-rayoni-informue>

господарюючих суб'єктів. Із загальної кількості суб'єктів - юридичних осіб – 98,4% або 695 одиниць. За організаційно-правовими формами господарювання найбільше (це 21,9 %) припадає на організації (установа, заклад)¹²⁶. Загалом в районі працює 21 підприємство з іноземними інвестиціями. За видами економічної діяльності найбільші обсяги прямих іноземних інвестицій вкладено в промисловість (62,5 % до загального підсумку). Найбільше експортно-імпортних операцій відбулося з такими країнами світу, як Італія, Чехія, Угорщина. Завдяки залученому іноземному капіталу в районі працюють три підприємства легкої промисловості. Обсяг експорту зовнішньої торгівлі послугами за 2018 р. становив 6,2 млн дол. США, імпорту – 0,4 млн дол. Порівняно з 2017 роком обсяги експорту послуг збільшено на 6,8%, імпорту – на 12,7%. Позитивне сальдо зовнішньої торгівлі послугами становило 5,9 млн дол. США¹²⁷.

У Хустському районі зареєстровано 99 сільськогосподарських підприємств. Сільськогосподарське виробництво району в основному концентрується в галузі тваринництва.

Головними бюджетотворюючими підприємствами **Тячівського району** у 2018 році були заклади та установи, що відносяться до бюджетної сфери району, на їх долю припадало 40% від загального обсягу усіх платежів місцевих бюджетів. Серед підприємств – платників економічного сектору найбільшими були: ПП Костевич В.П., ДЛМГ - Брустурянське, ДП Мокрянське ЛМГ, ТОВ «СП «Тернотекс ЛТД». У 2018 році найбільше прямих іноземних інвестицій (7,1 млн. дол. США) залучено в промисловість 95,6%. Інвестиції надійшли з 10 країн світу, найбільші обсяги поступили з Австрії, Італії, Нідерландів, Німеччини. Розвиток туристично-рекреаційної галузі визначений пріоритетним напрямком Тячівського району. Станом на 01 січня 2019 року в районі нараховується 114 об'єктів туристично-рекреаційної та готельної сфери, з них: 40 об'єктів туристичної інфраструктури працюють круглодобово, 74 – сезонно¹²⁸.

Господарський комплекс **Рахівського району** слабо розвинутий. Провідними видами економічної діяльності промисловості є лісова, деревообробна, целюлозно-паперова, добувна, легка та харчова промисловість. Промисловість району розвивається переважно завдяки діяльності підприємств деревообробної та меблевої промисловості. У загальному обсязі реалізованої продукції питома вага цих двох галузей сягає близько 90 %.

Водночас Рахівщина наділена надзвичайно сприятливими умовами для зимової рекреації, розвитку гірськолижного спорту. Тільки два аналоги у світі має Квасівський санаторно-курортний комплекс, збудований на базі мінеральних вод із вмістом миш'яку. Завдяки природно-кліматичним факторам, зручному географічному розташуванню та системі шляхового сполучення Рахівщина перетворюється в потужну туристично-рекреаційну зону. Тут створено умови, сприятливі для літнього і зимового відпочинку та оздоровлення. Туристично-

¹²⁶ Соціально-економічне становище Хустського району у 1 півріччі 2019 року. *Хустська районна державна адміністрація*: сайт. URL: <https://khust-rda.gov.ua/upravlinnya-statistiki-11-35-52-27-08-2018/>.

¹²⁷ Соціально-економічне становище Хустського району. *Обласне управління статистики Закарпатської області*: сайт. URL: http://uz.ukrstat.gov.ua/catalog/2019/bulet_18.pdf

¹²⁸ Публічний звіт голови Тячівської районної державної адміністрації за 2018. *Закарпатська обласна державна адміністрація*: сайт. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/190226_08-09.pdf

рекреаційна галузь району характеризується розгалуженою мережею туристичних об'єктів різного профілю.

У районі працює низка канатно-буксирувальних доріг. Серед них: смт Ясіня, спортивна база «Тиса»; ур. Драгобрат, ТОВ «Драгобрат»; с.Лазещина, садиба «Мирослава»; м. Рахів, оздоровчий комплекс «Тиса»; с. Богдан, мотель «Олеся»; смт Кобилецька Поляна, оздоровчий комплекс «Трембіта»; смт Чорна Тиса, гірськолижна ДЮСШ.

Триває спорудження об'єктів туристично-рекреаційного призначення, особливо у високогірній частині. Сьогодні в районі діють понад 20 таких об'єктів, серед яких - приватні міні-готелі, бази відпочинку і туристично-оздоровчі комплекси, садиби селян, які приймають гостей за програмою сільського зеленого туризму. Розроблені і діють пішохідні, лижні, водні, велосипедні, кінні та автомобільні туристичні маршрути. На базі наявних мінеральних вод (на території району розвідано близько 80 їх джерел) є можливість розвивати бази санаторно-курортного лікування.

4.2. Загальна характеристика перспективного ПП «ХИЖА – ТАРНА МАРЕ»

Планується як міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Міжнародні угоди. Пункт пропуску «Хижа – Тарна Маре» відкритий відповідно до Рішення Ради Міністрів УРСР 2259-рс від 25.10.85. Відповідно до ***Угоди між Урядом України і Урядом Румунії від 29 березня 1996 року*** його визнано місцевим пунктом пропуску зі спрощеним режимом перетинання державного кордону громадянами, які проживають в прикордонних районах і повітах. ***Додатком № 3 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії*** про умови взаємних поїздок громадян від 19.12.2003, затвердженої постановою КМУ від 24.03.2004 № 385 (у редакції протоколу вчиненого у м. Одеса, 04.07.2006), статус пункту пропуску був визначений як місцевий автомобільний і пішохідний пункт пропуску з постійним режимом функціонування.

В обох зазначених угодах статус пункту пропуску визначений як місцевий, а за видами сполучення та перевезень - автомобільний і пішохідний. Проте існуюча інфраструктура дозволяла здійснювати пропуск громадян лише в пішому порядку.

Розташований пункт пропуску в Закарпатській області, Виноградівський район, с. Хижа, вул. Заставська.

Функціонування пункту пропуску було призупинено з серпня 2005 року у зв'язку з руйнуванням, внаслідок підтоплення, пішохідного містка через р. Тур. У 2007 році вказаний місток було відновлено, проте румунська сторона відмовилась відновлювати рух в цьому пункті пропуску через відсутність на суміжній стороні відповідної інфраструктури та значним зменшенням інтенсивності руху громадян. До моменту призупинення пропуску громадян пункт пропуску працював тричі на тиждень (понеділок, середа, п'ятниця) з 9:00 до 17:00 год.

Разом з цим, вказаний пункт пропуску не є офіційно закритим, у відповідності до *Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*,

затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 р. № 751.

Спільні транскордонні стратегії. Угоди про білатеральне транскордонне співробітництво з прикордонними регіонами сусідніх країн, укладених Закарпатською ОДА і Закарпатською облрадою станом на початок 2015 року, включають такі сусідні регіони Румунії: повіти Сату-Маре і Марамуреш¹²⁹.

Стратегії, програми, угоди національного рівня

Загальні положення щодо покращення і розвитку прикордонної інфраструктури зазначено у наступних документах:

- **Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки.** Пріоритетами транскордонного співробітництва із Румунією для Закарпатської області з-поміж іншого визначено: оновлення існуючої та створення нової інфраструктури для покращення доступності до регіонів, забезпечення розвитку транспорту, зв'язку і туризму; забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг та прикордонної інфраструктури.

- **Державна програма розвитку регіону українських Карпат на 2020-2022 роки** передбачає облаштування інфраструктури та сервісних зон на прилеглий до пунктів пропуску територій українсько-польського, українсько-румунського, українсько-словацького та українсько-угорського кордонів.

Стратегії та програми регіонального рівня. Облаштування пункту пропуску «Хижа – Тарна Маре» передбачено в таких документах:

Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки передбачає облаштування сервісних зон на ділянках перед ПП «Хижа – Тарна Маре», розроблення документації з землевідведення для сервісних зон, реконструкцію пункту пропуску (відновлення пішохідного та зміна статусу на АТЗ), виготовлення проектно-кошторисної документації, будівництво територіальної автодороги протяжністю 10,0 км до ПП «Хижа – Тарна Маре».

Проект Стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років передбачає реалізацію проекту «Розбудова інфраструктури пунктів пропуску на українському кордоні в межах Закарпатської області» (в межах стратегічної цілі 2. Прискорення досягнення конкурентоспроможності та інноваційності регіональної економіки). Реалізація проекту передбачає такі завдання: 1) Транскордонна співпраця між Хустським мікро-регіоном (Україна) і Марамурешським повітом (Румунія), повітом Сату-Маре для забезпечення соціально-економічного розвитку регіону. 2) Облаштування прикордонної інфраструктури та сервісної зони на ділянці перед ПП «Хижа – Тарна Маре».

Відведення землі. Державний акт на право постійного користування земельною ділянкою виданий Відділом Держкомзему у м. Виноградів Закарпатської області 21.11.2011 р. за № ЯЯ/109876, свідоцтво про право власності на нерухоме майно від 05.03.2009 р. серія ЯЯЯ № 029364 переоформлено на Державну фіскальну службу України.

¹²⁹ За інформацією поданою на сайті Закарпатської ОДА

За картографічними матеріалами Держгеокадастру, земельні ділянки, які є в безпосередній близькості до перспективного пункту пропуску, перебувають у державній та приватній власності.

Виділення фінансування. В плані з реалізації та використання капітальних видатків ДФС на 2020-2022 роки передбачено прогнозована потреба в коштах на розбудову ПП «Хижа – Тарна Маре» обсягом 42 млн грн:

2021 рік – 2 млн грн (розробка ПКД);

2022 рік – 40 млн грн (початок будівництва МАПП).

Транспортне сполучення

Наявність дороги з українського боку. Відстань від с. Хижа до м. Виноградів (районного центру) – 19 км, до м. Ужгород (обласний центр) – 112 км.

Територіальні чи обласні автошляхи, які напряду ведуть до перспективного пункту пропуску, відсутні. Найближчий автошлях до с. Хижа - територіальна дорога О 070306 (Виноградів – Теково – Неветленфолу км 0+000-21+700), яка сполучається з міжнародною автомобільною дорогою М-23 (шлях міжнародного значення Берегове – Виноградів – Велика Копаня (кордон з Румунією) – 50 км). Проте автошлях О 070306 потребує капітального ремонту (7,5 км).

У відповідності до Схеми планування території Закарпатської області заплановано облаштування та реконструкцію пункту пропуску, будівництво територіальної автодороги, будівництво пункту сервісу, площадки для відстою вантажного транспорту та транспортно-складського комплексу.

Можливі варіанти під'їздів і технічний стан автомобільних доріг, що підходять до даного пункту пропуску:

Варіант 1. Довжиною 10,45 км.

Автодорогою С 070305 Теково – Хижа, V категорія, яка примикає до територіальної дороги О 070306 (Виноградів – Теково – Неветленфолу км 0+000-21+700). Довжина 8,7 км. Від км 0 до 1 км асфальтобетонне покриття, від км 1 до 4+100 біло-щебенеve покриття, від км 4+100 до 8+700 чорно-щебенеve зношене покриття. Сільською вулицею від центру с. Хижа до існуючого прикордонного переходу. Довжина 1,75 км. Від км 0 до км 1 зруйноване чорно-щебенеve покриття, до км 1+200 пошкоджене асфальтобетонне покриття біля застави, до км 1+750 зруйноване щебенеve покриття. Вся дорога шириною земполотна всього 5-6 м, що недостатньо. На км 1+650 знаходиться напівзруйнована залізобетонна груба діаметром 2*1,25 м.

Через суцільну забудову вздовж сільської вулиці в с. Хижа реконструкція її практично неможлива. Необхідно шукати новий напрямок траси аналогічної довжини близько 2-2,5 км.

Орієнтована вартість реконструкції автодороги Теково – Хижа в IV категорію з ремонтом покриття – 9,0 млн грн, будівництва нових 2-2,5 км сільської дороги – 8,0 млн грн.

Варіант 2. Довжиною 13,2 км.

Автодорогою О 0070301 (Теково – Корлево – Новоселиця), IV категорії, яка примикає до дороги О 070306 (Виноградів – Теково – Неветленфолу км 0+000-21+700) на км 4+960. Довжина траси 7,35 км. Від км 0 до км 3+500 асфальтобетонне зношене покриття, по смт Корлево частково біле покриття, від переїзду і далі чорно-щебенеve зношене покриття. Продовження автодорогою С 070314 Черна – Хижа (V категорії), довжиною 2,2 км, яка відмикає від автодороги Теково - Королево -

Новоселиця на км 7+350 та примикає до автодороги Теково - Хижа на км 6+800. Вся дорога із зношеним чорно-щебеним покриттям. Далі сільською вулицею за варіантом 1 (зазначено вище). Орієнтовна вартість реконструкції траси в IV категорію з ремонтом покриття: автодороги – 12,0 млн грн, сільської дороги – 8,0 млн грн.

З українського боку відстань від пункту пропуску до найближчої точки дороги міжнародного значення М-23 становить 18 км дорогою територіального значення О 070306.

Наявність дороги з румунського боку. З румунського боку під'їзної дороги до пункту пропуску «Хижа – Тарна Марє» немає. До м. Тарна Марє веде дорога місцевого значення 109М, яка виводить (відстань – 21 км) на дорогу національного значення DN1С (Клуж-Напока – Герла – Деж – Бая-Марє – Халмеу), яка у свою чергу дотична до загальноєвропейських доріг E81, E58 та E576.

Автошляхи, які проходять через пункт пропуску «Хижа – Тарна Марє», безпосередньо не інтегруються до міжнародних транспортних коридорів.

Отже, з українського та румунського боків немає під'їзної дороги до пунктів пропуску, які б дозволили здійснювати проїзд легкового транспорту в обох напрямках. З українського боку в с. Хижа дорожнє покриття по вул. Заставна, яка виводить до пункту пропуску, – низької якості і потребує капітального будівництва. З румунського боку – ґрунтова дорога лише з однією смугою руху (тобто для відкриття автомобільного пункту пропуску потрібно будувати дорогу).

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Відстань між сусідніми пунктами пропуску. Відстань від ПП «Хижа – Тарна Марє» до діючого пункту пропуску на українсько-румунській ділянці кордону ПП «Дякове – Халмеу» – 28 км дорогою територіального значення О 070306, або 58 км дорогами міжнародного значення М-23 і М-26. До ПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» – 98 км дорогою національного значення Н09.

Відкриття ПП «Хижа – Тарна Марє» дозволить знизити **рівень завантаженості** ПП «Дякове» (автомобільний). У 2018 р., порівняно з 2015 р., річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Дякове» зросла за усіма категоріями (громадян – на 35,4%, легкових автомобілів – на 30,1%, вантажних автомобілів – на 39,7%, автобусів – на 41,7%). Упродовж 2015-2018 рр. характеризується найвищою фактичною середньодобовою завантаженістю за категоріями «вантажні транспортні засоби» (162,0% у 2018 р. відносно проєктної за добу) та «громадяни» (132,4% у 2018 р.).

Відкриття ПП «Хижа – Тарна Марє» може позитивно відобразитись і на пришвидшенні проходження кордону на ПП «Дякове» (автомобільний), зменшивши **середній час очікування на кордоні** (на ПП «Дякове» середній час очікування для легкових автомобілів становить 6 хв на виїзд з України і 5 хв на в'їзд в Україну, а для вантажних автотransпортних – 5 год 40 хв при виїзді з України та 1 год 23 хв при в'їзді в Україну).

Стимулюючі фактори

Населення с. Хижа, де планують облаштувати пропускний пункт, – 1,7 тис. осіб. У Виноградівському районі проживає 121,1 тис. осіб (9,6 % населення області), з яких у працездатному віці – 79,0 тис. осіб. Основними виробниками промислової продукції в районі є ТОВ «Джентерм Україна», ПАТ «Гроно-Текс» та ТОВ «Сандерс-Виноградів».

Оскільки пункт пропуску раніше функціонував, то в наявності є будівля. Будівля побудована у 1986 році та введена в експлуатацію у 1990 році. Площа земельної ділянки 10000 м². (основний корпус - 146,1 м², вбиральня, склад). Відсутні навіси, питна вода і теплопостачання. Будівля в задовільному стані, але потребує поточного ремонту.

У зв'язку з тривалою відсутністю функціонування пункту пропуску митницею, за погодженням з Держмитслужбою, прийнято рішення щодо передання підрозділам МВС в тимчасову оренду будівлю цього пункту пропуску. Будівля п/п «Хижа» передана в оренду з 10.05.2011 року.

До призупинення функціонування пішохідного ПП «Хижа – Тарна Марє» **проектна пропускна спроможність** становила 100-150 осіб за добу. ПП «Хижа – Тарна Марє» був оснащений однією пішохідною смугою руху.

До середини минулого століття українське с. Хижа і румунське Тарна Марє були одним населеним пунктом. Та після Другої Світової війни його розділили між двома державами. Наявність тісних історичних, культурних, родинних зв'язків між двома населеними пунктами зумовлюють першочергову необхідність відновлення роботи пункту пропуску **як пішохідного та велосипедного**.

Стримуючі фактори

У зв'язку із періодичним пошкодженням пішохідного містка через р. Тур паводковими водами, вимагає погодження з румунською стороною можливості перенесення пункту перетину кордону із району прикордонного знаку 134 у район прикордонного знаку 135, що дозволить забезпечити пішохідний рух громадян без використання мостового переходу. Це дозволить уникнути зайвих витрат для проведення його реконструкції.

Для відкриття ПП «Хижа – Тарна Марє» необхідна розбудова відповідної інфраструктури (в т. ч. провести роботи з облаштування комунікацій), зокрема і на румунському боці, а також приведення у належний стан (капітальне будівництво) під'їзних шляхів до пункту пропуску.

4.3. Загальна характеристика перспективного ПП «ЯБЛУНІВКА – РЕМЕТЕ (ГУТА)»

Планується як міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення.

ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» планують розмістити в межах населеного пункту с. Яблунівка, Хустського району Закарпатської області. С. Яблунівка знаходиться на лівому березі р. Тиси. Даний населений пункт входить до складу Вишківської селищної ради.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Спільні транскордонні стратегії. Угоди про білатеральне транскордонне співробітництво з прикордонними регіонами сусідніх країн, укладених Закарпатською ОДА і Закарпатською облрадою станом на початок 2015 року, включають такі сусідні регіони Румунії: повіти Сату-Марє і Марамуреш¹³⁰.

Стратегії, програми, угоди національного рівня.

¹³⁰ За інформацією поданою на сайті Закарпатської ОДА

Указ Президента України від 14.09.2000 № 1072/2000 «Програма інтеграції України до Європейського Союзу»: Продовження переговорів щодо реконструкції ПСП «Яблунівка – Гута». Підписання і реалізація намічених угод значною мірою сприятиме активізації двосторонніх відносин між нашими країнами-сусідами та їх прикордонними регіонами.

Підтримано листом Міністерства закордонних справ України від 20.02.2013 №849/2/1-13.

Лист ОДА до КМУ від 30.06.2016 №06-7/183 про сприяння у відкритті пунктів пропуску. Резолюція Першого Віце-Прем'єр-міністра України - Міністра економічного розвитку і торгівлі України С.Кубіва від 16.07.2016 №24166/1/1-16 про опрацювання листа ОДА №06-7/1831.

Лист МЗС від 17.06.2016 №660/16-400-1973 щодо стану опрацювання питання відкриття нових пунктів пропуску.

Також загальні положення щодо покращення і розвитку прикордонної інфраструктури зазначено у наступних документах:

- **Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки.** Пріоритетами транскордонного співробітництва із Румунією для Закарпатської області з-поміж іншого визначено: оновлення існуючої та створення нової інфраструктури для покращення доступності до регіонів, забезпечення розвитку транспорту, зв'язку і туризму; забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг та прикордонної інфраструктури.

- **Державна програма розвитку регіону українських Карпат на 2020-2022 роки** передбачає облаштування інфраструктури та сервісних зон на прилеглий до пунктів пропуску території українсько-польського, українсько-румунського, українсько-словацького та українсько-угорського кордонів.

Стратегії та програми регіонального рівня. Облаштування пункту пропуску «Яблунівка-Ремете (Гута)» передбачено в таких документах:

Програма розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області на 2018-2022 рр. передбачає виготовлення ПКД для пункту пропуску «Яблунівка – Ремете Гута», облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктами пропуску, розроблення документації з землекористування, будівництво нового пункту пропуску, а також будівництво територіальної автодороги протяжністю 10,0 км до ПП «Яблунівка-Ремете (Гута)».

МЗС Румунії зазначило, що в минулому (2013 р.) вже порушувалося питання про відкриття пункту пропуску в с. Яблунівка, і Прикордонна поліція Румунії висловилася за недоцільність такого кроку на поточному етапі, з огляду на відсутність належної інфраструктури та доріг (розбудувати які дуже складно через гірську місцевість), невеликий очікуваний обсяг трафіку в цьому районі та значну вартість витрат на створення пункту пропуску. Територія населеного пункту – 0,0017 тис. км².

Відведення землі. Для організації пункту пропуску «Яблунівка-Ремете (Гута)» Вишківська селищна рада має можливість надати земельну ділянку орієнтовною площею 1,0 га. Окрім того, за даними Держгеокадастру, в безпосередній близькості до перспективного пункту пропуску розташовані дві ділянки, які перебувають в приватній власності (див. додаток А.20).

Виділення фінансування. В плані з реалізації та використання капітальних видатків ДФС на 2020-2022 роки передбачено прогнозована потреба в коштах на розбудову ПП «Яблунівка-Ремете (Гута)» обсягом 62 млн грн:

2021 рік – 22 млн грн (розробка ПКД, початок будівництва МАПП);

2022 рік – 40 млн грн (закінчення будівництва МАПП).

Транспортне сполучення

Наявність дороги з українського боку. Відстань від с. Яблунівка до м. Хуст (районного центру) – 28,7 км, до м. Ужгород (обласний центр) – 135 км.

Через с. Яблунівка проходить автодорога місцевого значення О 071303 Вишково – Яблунівка – держкордон з Румунією, 0+000-9+400, протяжністю 9,4 км, яка зв'язана з м. Хуст автодорогою місцевого значення С 071308 (Хуст – Шаяни – Вишково – Буштино – сан. «Теплі Води» км 0+000-2+500). Остання, у свою чергу, сполучається з національною автомобільною дорогою Н09 (Мукачево – Рахів – Богородчани – Івано-Франківськ – Рогатин – Бібрика – Львів – 429,5 км). Відстань від пункту пропуску до дороги Н09 – 14 км. А від пропускного пункту до найближчої точки дороги міжнародного значення М-23 – 48 км дорогами С 071308, О 071303 та Н09. Проте автодорога С 071308 потребує капітального ремонту (8,6 км). А у випадку відкриття пункту пропуску дорога, яка проходить через село, потребує розширення. Відсутня також дорога до державного кордону.

Наявність дороги з румунського боку. З румунського боку дорога від перспективного пропускного пункту «Яблунівка – Ремете (Гута)» потраплятиме на дорогу національного значення DN19 (Сігету-Мармаціей – Кимпулунг-ла-Тиса – Негрешті-Оаш – Сату-Маре – Карей – Орадя). Відстань між пропускним пунктом і найближчою точкою дороги DN19 – 1,2 км. Однак наразі до пропускного пункту є лише ґрунтова дорога з однією смугою руху. Тобто для відкриття пропускного пункту потрібно будувати нову дорогу. До найближчої дороги європейського значення Е58 – 51 км дорогою DN19.

Автошляхи, які проходять через ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)», безпосередньо не інтегруються до міжнародних транспортних коридорів.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Відстань між сусідніми пунктами пропуску. Відстань від ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» до діючого пункту пропуску на українсько-румунській ділянці кордону «Дякове – Халмеу» – 94 км дорогами територіального значення С 071308, О 071303, національного значення Н09, та міжнародного значення М-23 і М-26. До ПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» – 52 км дорогами територіального значення С 071308, О 071303 та дорогою національного значення Н09.

Відкриття ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» дозволить покращити доступність громадянам у перетині державного кордону на українсько-румунській ділянці кордону. Відстань між функціонуючими на сьогодні пунктами пропуску на цій ділянці кордону дорівнює близько 115 км (по лінії кордону) і близько 150 км дорогами територіального значення.

Найближчим діючим пунктом пропуску є ПП «Солотвино - Сігету Мармаціей», який на сьогодні не забезпечує існуючі потреби у перетині кордону з огляду на аварійний стан мосту та реверсний порядок пропуску у зв'язку з вузьким мостом через річку Тиса.

Стимулюючі фактори

Чисельність населення с. Яблунівка – 1,4 тис. осіб. Населення Хустського району – 95,7 тис. осіб, в т.ч. у працездатному віці 57,0 тис. осіб.

У промисловості зайнято – 2,07 тис. осіб, в сільському господарстві – 0,58 тис. осіб, в малому підприємстві – 12,3 тис. осіб.

Станом на 01.07.2019 р. в ЄДРПОУ Хустського району включено 706 суб'єктів господарювання ¹³¹.

Основними промисловими підприємствами, які функціонують в Хустському районі, є: 3 підприємства легкої промисловості (ТОВ «Тріо», ТОВ «І.К.Ф.», ТОВ «Флоріан Шуз»), 4 харчової промисловості (ВАП «Шаяни», ТОВ «Шаянські джерела», ТОВ «Шаянські мінеральні води» та СГ «Патріот»), 3 підприємства добувної промисловості (ПАТ «Хустський кар'єр», ПАТ «Закарпатнерудпром», ТОВ «Цеоліт»), ТОВ «Аква –Ресурс -1» (постачання електроенергії) та 1 підприємство хімічної промисловості ТОВ «Алббаутех».

Відкриття пункту пропуску дозволить забезпечити доступність та зручність у перетині державного кордону місцевим мешканцям прикордонних територій обох країн, у т.ч. етнічним українцям, які проживають на території повіту Марамуреш (у с. Ремете близько 89% мешканців є етнічними українцями).

Стримуючі фактори

Відсутня інфраструктура, яка необхідна для відкриття пункту пропуску в с. Яблунівка як з української, так і з румунської сторони.

Прикордонна поліція Румунії вважає за недоцільне відкриття ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» через відсутність належної інфраструктури та під'їзних доріг, а також через невеликий очікуваний обсяг трафіку в цьому районі.

4.4. Загальна характеристика перспективного ПП «ТЯЧІВ – МАЛИЙ ТЯЧІВ»

Планується як міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення.

ПП «Тячів – Малий Тячів» планують розмістити в межах населеного пункту м. Тячів, Тячівського району Закарпатської області.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Спільні транскордонні стратегії. Угоди про білатеральне транскордонне співробітництво з прикордонними регіонами сусідніх країн, укладених Закарпатською ОДА і Закарпатською облрадою станом на початок 2015 року, включають такі сусідні регіони Румунії: повіти Сату-Маре і Марамуреш¹³².

Стратегії, програми, угоди національного рівня.

Загальні положення щодо покращення і розвитку прикордонної інфраструктури зазначено у наступних документах:

- **Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки.** Пріоритетами транскордонного співробітництва із Румунією для Закарпатської області з-поміж іншого визначено: оновлення існуючої та створення нової інфраструктури для покращення доступності

¹³¹ Соціально-економічне становище Хустського району у 1 півріччі 2019 року. Хустська районна державна адміністрація: сайт. URL: <https://khust-rda.gov.ua/upravlinnya-statistiki-11-35-52-27-08-2018/> (дата звернення 9.12.2019 р.).

¹³² За інформацією поданою на сайті Закарпатської ОДА

до регіонів, забезпечення розвитку транспорту, зв'язку і туризму; забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг та прикордонної інфраструктури.

- **Державна програма розвитку регіону українських Карпат на 2020-2022 роки** передбачає облаштування інфраструктури та сервісних зон на прилеглий до пунктів пропуску території українсько-польського, українсько-румунського, українсько-словацького та українсько-угорського кордонів.

Стратегії та програми регіонального рівня. Облаштування пункту пропуску «Тячів – Малий Тячів» передбачено у **Програмі розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області на 2018-2022 рр.** Зокрема, передбачено виготовлення ПКД для пункту пропуску «Тячів – Малий Тячів», облаштування сервісної зони на ділянках перед пунктом пропуску, розроблення документації з землекористування, будівництво нового пункту пропуску.

Відведення землі. Згідно Листа Головного управління Держгеокадастру у Закарпатській області №19-7-0.11-9538/2-19 від 10.12.2019 р. земельна ділянка за GPS координатами 48.004946/23.576257. перебуває у приватній власності та у користуванні громадян (додаток А.20).

Транспортне сполучення

Наявність дороги з українського боку. М. Тячів є районним центром. Відстань від м. Тячів до м. Ужгород (обласний центр) – 135 км.

Державний кордон у безпосередній близькості до м. Тячів. Через м. Тячів веде автошлях національного значення Н09 (Мукачево – Рахів – Богородчани – Івано-Франківськ – Рогатин – Бібрка – Львів – 429,5 км). Через місто до пункту пропуску є дорога (по одній смузі руху в різних напрямках). Відстань від пункту пропуску до автошляху Н09 – 0,7 км. А до найближчої точки на дорозі міжнародного значення М-23 – 46 км дорогою Н09.

Наявність дороги з румунського боку. З румунської сторони через м. Малий Тячів проходить дорога національного значення DN19 (Сігету-Мармаціей – Кимпулунг-ла-Тиса – Негрешті-Оаш – Сату-Маре – Карей – Орадя).

Відстань між пропускним пунктом і найближчою точкою дороги DN19 – 0,2 км. Однак на разі до пропускного пункту дороги немає. Тобто для відкриття пропускного пункту потрібно будувати нову дорогу. До найближчої дороги європейського значення E58 – 50 км дорогою DN19 і дорогою місцевого значення 109I.

Автошляхи, які проходять через ПП «Тячів – Малий Тячів», безпосередньо не інтегруються до міжнародних транспортних коридорів.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску

Відстань між сусідніми пунктами пропуску. Відстань від ПП «Тячів – Малий Тячів» до діючого пункту пропуску на українсько-румунській ділянці кордону ПП «Дякове – Халмеу» – 94 км дорогами національного значення Н09 та міжнародного значення М-23 і М-26. До ПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» – 28,5 км дорогою національного значення Н09.

Відкриття ПП «Тячів – Малий Тячів» дозволить покращити доступність громадянам у перетині державного кордону на українсько-румунській ділянці кордону. Відстань між функціонуючими на сьогодні пунктами пропуску на цій ділянці кордону дорівнює близько 115 км (по лінії кордону) і близько 150 км дорогами територіального значення.

Найближчим діючим пунктом пропуску є ПП «Солотвино- Сігету Мармаціей»,

який не в стані забезпечити існуючі потреби у перетині кордону з огляду на аварійний стан мосту та реверсний порядок пропуску у зв'язку з вузьким мостом через річку Тиса.

Стимулюючі фактори

Населення м. Тячів – 9 тис. осіб. Населення Тячівського району – 175,3 тис. осіб.

У Тячівському районі в промисловості домінують підприємства лісопереробної промисловості. У сільському господарстві переважає тваринництво.

Задля ефективного налагодження українсько-румунських зв'язків в галузі сільського господарства було направлено листа Консулу Румунії в смт. Солотвино пану Габріелу Нікола з проханням сприяти в залученні зацікавлених інвесторів та допомогти в отриманні європейських грантів або інвестицій для переробки вовни в ізоляційний матеріал для тваринницьких та інших приміщень. Також з цього приводу були надіслані відповідні пропозиції щодо переробки вовни підприємствам Румунії, які займаються переробкою вовни, а саме: (M.I.S. GRUP, Bistrita – Nasaud, NetexSABistrita).

До 1920 року Малий Тячів був частиною м. Тячів. Відкриття пункту пропуску дозволить забезпечити доступність та зручність у перетині державного кордону місцевим мешканцям прикордонних територій обох країн, у т.ч. етнічним українцям, які проживають на території комуни Ремете повіту Марамуреш (с. Малий Тячів входить до складу комуни Ремете, близько 74% мешканців якої є етнічними українцями). Наявність тісних історичних, культурних, родинних зв'язків між двома населеними пунктами зумовлюють першочергову необхідність відновлення роботи пункту пропуску **як пішохідного та велосипедного**.

Стримуючі фактори

Відсутня інфраструктура, яка необхідна для відкриття пункту пропуску як з української, так і з румунської сторони. А також для відкриття пункту пропуску необхідно добудувати міст через річку Тиса. Однак ширина мосту дозволить здійснювати пропуск легкових автомобілів лише по чергово (в реверсивному режимі).

4.5. Загальна характеристика перспективного ПП «БІЛА ЦЕРКВА – СІГЕТУ МАРМАЦІЕЙ»

Основні характеристики перспективного пункту пропуску:

ПП «Біла Церква (Україна) – Сігету Мармаціей (Румунія)» планується для автомобільного вантажно-пасажирського сполучення.

Розрахункова пропускна здатність¹³³:

- 4 смуги для вантажних автомобілів – 400 транспортних засобів;
- 6 смуг для легкових автомобілів – 1000 транспортних засобів;
- 2 смуги автобусів – 30 транспортних засобів;
- 2 смуги пішоходів – 1000 громадян.

Нормативно-правові акти з питань відкриття пункту пропуску

Міжнародні угоди. Переговорний процес між українською та румунською стороною щодо відкриття ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» розпочався із

¹³³ Інформація надана Закарпатською митницею ДФС

підписання Протоколу про необхідність будівництва автодорожнього мостового переходу Біла Церква-Сігету Мармаціей між делегацією Ради Повіту Марамуреш та делегацією Закарпатської ОДА 30 липня 1997 року. Результатом спільних дій став **розроблений Проект Угоди** (у формі обміну нотами) між Урядом Румунії і Кабінетом Міністрів України про відкриття нового пункту пропуску для міжнародного сполучення через українсько-румунський державний кордон між населеними пунктами Біла Церква (Україна) і Сігет Мармаціей (Румунія).

У контексті відкриття нового пункту пропуску Урядом Румунії було прийнято рішення про будівництво залізобетонного мосту через річку Тиса у районі с. Біла Церква та м. Сігету Мармаціей та взяття румунською стороною на себе покриття основних фінансових витрат на зазначені цілі.

Румунська сторона неодноразово зверталась до української сторони з проханням надати свої пропозиції до проєкту Угоди (листи Посольства України в Румунії від 08.12.2014 №6138/660-612/1-2743, від 11.10.2016 №6138/660-612/1-1590, від 16.02.2018 №6138/660-612/1-319).

Проєкт зазначеної Угоди з 2014 року й досі перебуває на розгляді ДФС, зауваження якої до проєкту Угоди полягають у наступному: пункт пропуску повинен забезпечувати умови для здійснення спільного контролю та бути розташований на румунській стороні. При обговоренні з представниками МЗС Румунії було наголошено, що питання створення пункту спільного контролю на сьогодні не регламентоване двосторонньою нормативною базою.

Наразі проєкт підтримується місцевими органами влади повіту Марамуреш, затверджений центральними органами влади Румунії та відповідає всім вимогам Шенгенської угоди.

Зростання активності з боку української сторони щодо вирішення питання відкриття пункту пропуску спостерігалось впродовж 2016-2019 рр. Однак на даний час міжнародна угода щодо пункту пропуску «Біла Церква – Сігету Мармаціей» не підписана.

Спільні транскордонні стратегії. Перелік чинних угод про білатеральне ТКС з прикордонними регіонами сусідніх країн, укладених Закарпатською ОДА і Закарпатською облрадою станом на початок 2015 року, включає такі сусідні регіони: Прешівський і Кошицький самоврядні краї (Словаччини), *повіти Сату-Маре і Марамуреш (Румунія)*, області Саболч-Сатмар-Берег та Гевеш (Угорщина), Підкарпатське воєводство (Польща)¹³⁴.

Стратегії, програми, угоди національного рівня

Будівництво ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» передбачене в таких документах як:

- Протокол та План заходів з реалізації домовленостей, досягнутих під час 2-го засідання Українсько-Румунської спільної комісії з питань економічного, промислового, наукового та технічного співробітництва (10-11 липня 2017 року, м. Бухарест);

- Протокол наради з проблемних питань функціонування пунктів пропуску на західній ділянці державного кордону від 25.07.2017, м. Київ під головуванням

¹³⁴ За інформацією поданою на сайті Закарпатської ОДА

Першого віце-прем'єр-міністра України – міністра економічного розвитку і торгівлі України Кубіва С.І.;

- Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про умови взаємних поїздок громадян від 19.12.2003, Додаток 3 (у редакції Протоколу №642, м. Одеса, 04.07.2006).

Окрім цього, 20 березня 2019 року відбулася зустріч щодо консолідації зусиль для вдосконалення роботи прикордонної інфраструктури на кордоні Україна – ЄС за участі заступника Міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції Віктора Довганя, представників Мінінфраструктури України, Міністерства фінансів Польщі, Фінансового директорату Словаччини, Адміністрації Держприкордонслужби, ДФС, Львівської, Волинської, Закарпатської та Чернівецької облдержадміністрацій, АТ «Укрзалізниця», АсМАПу. За результатами роботи прийняли спільне Комюніке зустрічі та **Дорожню карту з покращення функціонування прикордонної інфраструктури на кордоні Україна – ЄС**. Зокрема, будівництво нових автомобільних пунктів пропуску та під'їзних шляхів: на кордоні з Румунією: «Біла Церква – Сігету Мармаціей».

«Державна програма розвитку регіону українських Карпат на 2020-2022 роки» передбачає облаштування інфраструктури та сервісних зон на прилеглих до пунктів пропуску територій українсько-польського, українсько-румунського, українсько-словацького та українсько-угорського кордонів.

Стратегії та програми регіонального рівня.

У **Стратегії розвитку Закарпатської області до 2020 року** в межах стратегічної цілі 2 визначено завдання «Розвиток мереж та інфраструктури залізниць для вантажних, пасажирських перевезень і туризму». Серед напрямів реалізації цього завдання є: відновлення історичних маршрутів через м. Рахів до Румунії, Угорщини та Чехії; включення у європейську систему маршрутів InterCity.

Проект Стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років передбачає реалізацію проекту «Розбудова інфраструктури пунктів пропуску на українському кордоні в межах Закарпатської області» (в межах стратегічної цілі 2. Прискорення досягнення конкурентоспроможності та інноваційності регіональної економіки). Проект спрямований на розвиток транспортної, прикордонної і комунікаційної інфраструктури, найбільш відповідній вимогам ефективного розвитку і комунікацій прикордонних областей України та Румунії. Реалізація проекту передбачає такі завдання: 1) Транскордонна співпраця між Хустським мікро-регіоном (Україна) і Марамурешьським повітом (Румунія), повітом Сату-Маре для забезпечення соціально-економічного розвитку регіону. 2) Облаштування прикордонної інфраструктури та сервісної зони на ділянці перед пунктами пропуску Оноківці – Петровце (Словацька республіка), Тарна-Маре – Хижа.

У регіоні також затверджена **«Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки»** (рішення обласної ради від 22.02. 2018 № 1065). У Програмі передбачено низку заходів щодо ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей»: облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктами пропуску, будівництво нового пункту пропуску, розроблення документації для землевідведення), виготовлення ПКД для будівництва. Реалізація зазначених заходів має відбуватись за рахунок коштів обласного та державного бюджету.

Відведення землі. Згідно даних, наданих Головним управлінням

Держгеокадастру Закарпатської області, територія, на якій планується будівництво митного переходу та об'єктів інфраструктури площею близько 5,00 га, знаходиться за межами населеного пункту с. Біла Церква. Станом на 13.11.2019 р. проєкт землеустрою щодо відведення земельної ділянки не був розроблений.

За інформацією Головного управління Держземагентства Закарпатської області у Рахівському районі:

- протяжність державного кордону між Україною та Румунією по території Білоцерківської сільської ради Рахівського району становить 6131,93 м;
- по Білоцерківській сільській раді за Державним комітетом у справах охорони Державного кордону рахується площа 6,0 га (вкриті лісовою, деревною та чагарниковою рослинністю);
- вказана територія не входить до складу земель лісового фонду державних лісгосподарських підприємств району;
- в управлінні Держземагентства у Рахівському районі відсутня інформація щодо передачі вказаних земель у власність чи користування загалом.

В матеріалах Схеми планування території Рахівського району Закарпатської області, розробленої в 2015 році (не затвердженої) включено автомобільний перехід пункту пропуску «Біла Церква – Сігет».

Інформація щодо відведення земельної ділянки з румунського боку є відсутня.

Виділення фінансування

Згідно Плану з реалізації та використання капітальних видатків ДФС на 2020 рік (потреба) та прогнозу використання на 2021-2022 роки щодо фінансування перспективного пункту пропуску «Біла Церква – Сігету Мармаціей»:

Затверджено кошторисом на 2019 р. 1 млн грн – на розробку ПКД.

Прогнозована потреба в коштах 270 млн грн:

2020 рік – 80 млн грн (початок будівництва МПП);

2021 рік – 100 млн грн (закінчення будівництва МПП);

2022 рік – 90 млн грн.

Румунська сторона вже використала виділені європейські кошти на підготовку проєктної документації, якою передбачено будівництво двох окремих пунктів контролю – з українського та румунського боку. Зміна проєктної документації потребуватиме додаткових коштів, повторного проведення процесу затвердження нового проєкту мосту через р. Тиса та відповідного пункту пропуску.

Транспортне сполучення

Наявність дороги з українського боку. Через с. Біла Церква проходить національна автомобільна дорога Н09 (Мукачево – Рахів – Богородчани – Івано-Франківськ – Рогатин – Бібрка – Львів). Відстань до європейської автодороги Е50 складає 121 км.

Підїзна дорога з українського боку відсутня. Державний кордон розташований у безпосередній близькості до с. Біла Церква. Необхідними є добудова відрізка автомобільної дороги від Н09 безпосередньо до пункту пропуску (приблизно 1 км) та побудова мосту через р. Прут.

Наявність дороги з румунського боку. По території Румунії м. Сігет сполучає транскордонні автомобільні дороги повіту Марамуреш:

- 1) DN19 (Сігет – Марамуреш – Бая Маре), яка виводить до загальноєвропейських доріг Е81 (відстань 101 км), Е58 (відстань 81 км).

2) DN17 (через перевал Пріслоп між містами Вішеу - Мойсей - Борша - Кимпулунг Молдовенеск), яка дотична до Е58 (відстань 133 км).

Підїзна дорога з румунського боку збудована.

Особливості функціонування мережі сусідніх пунктів пропуску.

Відстань між сусідніми пунктами пропуску. Відстань від ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» до діючих пунктів пропуску на українсько-румунській ділянці кордону:

- до ПП «Дякове – Халмеу» для автомобільного вантажно-пасажирського та залізничного вантажно-пасажирського сполучення (АД Н09) – 116,5 км;
- до ПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» для автомобілів вантажопідйомністю до 3,5 тонн (реверсний, історичний міст через річку) (АД Н09) – 4,7 км;
- до ПП «Порубне – Сірет» для автомобільного вантажно-пасажирського сполучення (АД Н09) – 302 км.

Зважаючи на те, що ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» планується для автомобільного вантажно-пасажирського транспорту, важливо зазначити, що усі пункти пропуску в межах Закарпатської області, які обслуговують вантажні транспортні засоби демонструють високі темпи приросту та високий **рівень завантаженості**. Коефіцієнт завантаженості ПП «Дякове-Халмеу» (автомобільний) за вантажними транспортними засобами складає 156,9%. Також найближчі пункти пропуску, демонструють високий рівень завантаженості за перетином кордону громадянами та легковим автотранспортом. Фактично їх потенціал починає вичерпуватись.

Щодо **середнього часу очікування на кордоні**, то по ПП «Дякове-Халмеу» він є найвищим для вантажних автотранспортних засобів в межах Закарпатської області і складає 5 год 40 хв при виїзді з України та 1 год 23 хв при вїзді.

ПП «Порубне – Сірет» для автомобільного вантажно-пасажирського сполучення практично не впливає на ситуацію із завантаженістю пунктів пропуску в межах Закарпатської області з огляду на складну транспортну доступність та високу завантаженість. Середній час очікування на кордоні вантажного автотранспорту на виїзд з України складає 1 год 43 хв, на вїзд в Україну - 1 год 03 хв.

Стимулюючі фактори

ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» розташований в безпосередній близькості до с. Біла Церква, населення якого складає близько 3 тис. осіб. Основна частина – румуни. С. Біла Церква знаходиться у Рахівському районі, населення якого складає 90 тис. осіб (міське населення 38 тисяч, сільське населення 52 тисячі).

Найближчими населеними пунктами **в радіусі 30 км** (з українського боку) є: м. Рахів (районний центр) – населення 15,5 тис. осіб; с. Солотвино, с. Верхнє Водяне, с. Середнє Водяне, смт Великий Бичків, с. Луг, с. Нижня Апша, с. Добрік, с. Плаюць, смт. Кобилецька Поляна, с. Стримба, с. Топчино, с. Грушово, с. Глибокий Потік, с. Водиця, с. Росішка, с. Косівська Поляна, с. Ділове та інші.

Будівництво ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» дозволить частково компенсувати такий негативний фактор розвитку розглянутих територій як значна віддаленість від обласного центру м. Ужгорода та складна транспортна доступність (з огляду на рельєф території, її високогірність).

Окрім цього, будівництво ПП сприятиме нарощенню потоку іноземних туристів в Івано-Франківській області, зокрема через покращення транспортної доступності до гірськолижних курортів (Буковель, Яремче, Ворохта, Шешори тощо).

Стримуючі фактори

Необхідність додаткових витрат на роботи з берегоукріплення р. Тиса в частині будівництва мосту.

Українська сторона під час розгляду документації з будівництва мосту, яка розроблялась румунською стороною, неодноразово наголошувала на тому, що запроєктовані заходи передбачають виконання і фінансування робіт лише з румунського боку і просила передбачити в документації і заходи з українського боку (берегоукріплення, дорога тощо).

На сьогодні вартість робіт з берегоукріплення, як і інших елементів пункту пропуску на українській Стороні, невідома. Відповідно невідоме і джерело фінансування цих робіт.

Близькість до с. Біла Церква та будівництво під'їзної дороги до МПП через населений пункт. Автодорога Но9 проходить через с. Біла Церква, а житлові будівлі розташовані безпосередньо вздовж неї. Відкриття МПП «Біла Церква (Україна) – Сігету Мармаціей (Румунія)» спричинить до значного зростання потоку автотранспорту, зокрема великовантажного, через с. Біла Церква, а відтак і до погіршення екологічного та безпекового стану населеного пункту. З огляду на це, доцільним є будівництво об'їзної дороги, яка дозволить автомобільному транспорту, зокрема вантажному, доїжджати до ПП без заїзду у с. Біла Церква.

РОЗДІЛ V. МЕТОДИКА ОЦІНКИ ПРІОРИТЕТНОСТІ ВІДКРИТТЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Відкриття пунктів пропуску через державний кордон регламентується Положенням про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю (затвердженим Постановою КМУ від 18 серпня 2010 р. №751). Згідно документу пункти пропуску класифікуються за категоріями, за видами сполучення, за характером транспортних перевезень, за режимом функціонування, за часом роботи. У пунктах пропуску здійснюється прикордонний та митний контроль осіб, транспортних засобів і вантажів, що перетинають кордон, а у визначених законодавством випадках здійснюється також фітосанітарний, ветеринарно-санітарний контроль тощо.

Основними функціями кордону є контактна та фільтруюча. Забезпечення зазначених функцій потребує розвиненої мережі пунктів пропуску, які б сприяли доступному, швидкому, комфортному та безпечному перетину кордону громадянами, вантажами та транспортними засобами.

Існуюча мережа пунктів пропуску у Закарпатській області характеризується застарілою інфраструктурою пунктів пропуску, тривалим часом перетину кордону, нерівномірністю розміщення пунктів пропуску, високим рівнем навантаження тощо. Відкриття нових пунктів пропуску дозволить перерозподілити пасажиро- та вантажопотоки та збалансувати вхідні та вихідні потоки на всій ділянці державного кордону.

Детальний аналіз перспективних пунктів пропуску дозволив визначити основні соціально-економічні фактори, які вплинули на внесення тощо чи іншого пункту пропуску до категорії перспективних:

- відсутність жодного пункту пропуску на спільній ділянці державного кордону з сусідньою країною (зокрема, ПП «Лубня – Волосате»);
- необхідність розвантаження сусідніх пунктів пропуску на відповідній ділянці кордону у певних категоріях (зокрема, ПП «Дийда – Берегдароц», ПП «Біла Церква - Сігету Мармаціей»);
- забезпечення доступності перетину державного кордону відповідно до європейської практики (за умови відстані між сусідніми пунктами, яка перевищує 50 км) (зокрема, ПП «Велика Паладь- Нодьгодош»);
- отримання відчутного соціально-економічного ефекту для території (зокрема, ПП «Забрідь-Уліч» - сприятиме активізації розвитку транскордонного туристичного ринку, ПП «Соломоново – Чієрна» - створить нові можливості для розвитку зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарської діяльності України та країн-членів ЄС та відкриє нові перспективи для розвитку індустріального парку «Соломоново»);
- спрощення перетину кордону мешканцями прикордонних територій (концентрація етнічних українців, угорців на території сусідньої країни; поселення, історично розділені кордоном між двома державами) (зокрема, ПП «Тячів - Малий Тячів», ПП «Яблунівка – Ремете», ПП «Гетен – Тисокеречень»).

Згідно з сучасними вимогами до пунктів пропуску¹³⁵ вони повинні забезпечувати ефективну обробку даних щодо вантажо- і пасажиропотоків, володіти засобами для виявлення порушень і створювати позитивне враження про державу. З економічної точки зору найважливішою передумовою відкриття пункту пропуску є перспективи забезпечення безперервних транспортних потоків через даний пункт пропуску.

Розвиток мережі пунктів пропуску через державний кордон розглядаємо як складну систему, елементами якої є пункти пропуску, транспортні мережі та транспортні потоки. Кожен із цих об'єктів має структурну, інформаційну та функціональну модель.

Інформаційна модель мережі пунктів пропуску включає елементи та їх характеристики:

- пункти пропуску (щільність розміщення; нормативно-правове забезпечення їх відкриття; наближеність до великих транспортних вузлів, промислових вузлів, індустріальних парків, логістичних центрів, зон економічного розвитку, аеропортів тощо; концентрація туристичних об'єктів, місцезнаходження на території біосферних резерватів, заказників; наявність тісних транскордонних зв'язків на локальному рівні);
- транспортні мережі (наявність під'їзної дороги, дороги сполучення; статус автомобільних доріг загального користування державного значення; сумісність з міжнародними автошляхами та автомагістралями);
- транспортні потоки (пропуск транспортних засобів через державний кордон України за ділянками кордону, категоріями перетину та в розрізі окремих пунктів пропуску; частка пропуску транспортних засобів через державний кордон України за ділянками кордону та в розрізі окремих пунктів пропуску; проектна спроможність пунктів пропуску; рівень завантаженості пункту пропуску; коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків; середній час очікування на кордоні; часові нормативи проходження всіх видів контролю; частка пунктів пропуску у загальному розподілі пасажиро та вантажопотоків; динаміка потоків).

Для визначення пріоритетності відкриття пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області використано системний підхід, який враховує складність об'єкта дослідження; горизонтальні та вертикальні зв'язки; слабопрогнозованість об'єкта (перспективи завантаження пасажиро- та вантажопотоками); функціональне призначення пунктів пропуску тощо.

Рейтинг перспективних пунктів пропуску (як на всій ділянці державного кордону у Закарпатській області, так і в розрізі кожної з чотирьох ділянок державного кордону (українсько-польській, українсько-словацькій, українсько-угорській та українсько-румунській)) сформований на основі розрахунку інтегрального індексу.

З огляду на складність системних зв'язків об'єкту дослідження та багатофакторний вплив на розподіл пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску на державному кордоні пропонується інтегральний індекс пріоритетності

¹³⁵ Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective // Organization for Security and Co-operation in Europe, United Nations Economic Commission for Europe, 2012. 268 p. *The United Nations Economic Commission for Europe: Website.* Retrieved from https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/OSCE-UNECE_Handbook_russian.pdf

відкриття пунктів пропуску враховує горизонтальні та вертикальні параметри розподілу потоків, функціональне призначення пункту пропуску (здебільшого комерційного типу, для туристів чи місцевого¹³⁶ характеру тощо) та перспективи завантаження пасажиро- та вантажопотоками з огляду на його місцезнаходження відносно транспортних та промислових вузлів, індустріальних парків, логістичних центрів, аеропортів тощо.

Складовими інтегрального індексу (I_{int}^i) є:

$$I_{int}^i = \{\langle F_{NL}^j \rangle, \langle F_{RL}^j \rangle, \langle F_{BCP}^i \rangle, \langle EE_{BCP}^i \rangle\}, \quad 5.1$$

де F_{NL}^j – зведений коефіцієнт навантаження на ділянку кордону транспортними засобами на національному рівні (див. п.1) у розрізі всіх j - ділянок кордону ($j, j = \overline{1,4}$) у розрахунку на 1 км державного кордону. Він розрахований із врахуванням часових нормативів проходження всіх видів контролю¹³⁷. Ваговий коефіцієнт¹³⁸ (w_{Fnl}) зазначеного зведеного коефіцієнта дорівнює 0,2;

F_{RL}^j – зведений коефіцієнт навантаження на регіональному рівні, який включає параметри навантаження на ділянці кордону (коефіцієнт проектної завантаженості та можливість збільшення пропускної спроможності), трафіку вхідних та вихідних потоків (коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків та середній час очікування), концентрації потоків (частка у загальному розподілі потоків та динаміка потоків). Ваговий коефіцієнт (w_{Frl}) зазначеного зведеного коефіцієнта дорівнює 0,3;

F_{BCP}^i – зведений коефіцієнт перспективності кожного з i - нових пунктів пропуску ($i, i = \overline{1,18}$), який враховує щільність пунктів пропуску, інтеграцію до транспортної мережі та нормативно-правове забезпечення відкриття пункту пропуску. Ваговий коефіцієнт (w_{Fbcp}) зазначеного зведеного коефіцієнта дорівнює 0,3;

EE_{BCP}^i - експертна оцінка перспектив завантаження пасажиро- та вантажопотоками. Ваговий коефіцієнт (w_{EEbcp}) експертної оцінки дорівнює 0,2.

1. Зведений коефіцієнт навантаження F_{NL} розраховується окремо для кожної з чотирьох ділянок кордону (українсько-польської, українсько-словацької, українсько-угорської та українсько-румунської) за формулою 5.2 (для перспективних пунктів пропуску, характер транспортних перевезень - вантажно-пасажирські):

$$F_{NL}^j = \frac{\sum_{i=1}^n N_{c,i}^j \times t_{c,i}^j + \sum_{i=1}^n N_{b,i}^j \times t_{b,i}^j + \sum_{i=1}^n N_{tr,i}^j \times t_{tr,i}^j}{L_b^j}, \quad 5.2$$

¹³⁶ Місцеві пункти пропуску призначені для пропуску через державний кордон громадян України і суміжної держави, які проживають у прикордонних областях (районах), і транспортних засобів, що їм належать, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України

¹³⁷ Часові нормативи виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України (затверджено 28.11.2005 р. № 1167/886/824/643/655/424/858/900)

¹³⁸ Вагові коефіцієнти визначались експертним методом

де N_c^j – кількість легкових автомобілів, які перетнули державний кордон України протягом чотирьох років ($n=4$, 2015-2018 рр.), од.;

t_c^j – середній час проходження всіх видів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України (з розрахунку на один легковий автомобіль з двома пасажирами – 8 хв.), хв;

N_b^j – кількість автобусів, які перетнули державний кордон України протягом чотирьох років ($n=4$, 2015-2018 рр.), од.;

t_b^j – середній час проходження всіх видів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України (з розрахунку на один автобус з 50 пасажирами – 100 хв.), хв.;

N_{tr}^j – кількість вантажних автомобілей, які перетнули державний кордон України протягом чотирьох років ($n=4$, 2015-2018 рр.), од.;

t_{tr}^j – середній час проходження всіх видів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України (з розрахунку на один вантажний автомобіль - 15 хв.), хв;

L_b^j – довжина спільного кордону, км.

Для тих пунктів пропуску, які перетинатимуть лише легкові автомобілі та пішоходи, F_{NL}^j розраховуватиметься за формулою 5.3:

$$F_{NL}^j = \frac{\sum_{i=1}^n N_c^j \times t_c^j}{L_b^j}, \quad 5.3$$

Для тих пунктів пропуску, через які буде здійснюватись перетин легковими автомобілями, автобусами та пішоходами, F_{NL}^j розраховуватиметься за формулою 5.4:

$$F_{NL}^j = \frac{\sum_{i=1}^n N_c^j \times t_c^j + \sum_{i=1}^n N_b^j \times t_b^j}{L_b^j}, \quad 5.4$$

Результати розрахунків, здійснені за формулами 5.2-5.4 засвідчують, що найбільше навантаження є саме на українсько-угорській ділянці кордону, тому нормування даних здійснюємо відносно даних на цій ділянці кордону.

2. Зведений коефіцієнт навантаження F_{RL} також розраховується окремо для кожної з чотирьох ділянок кордону (українсько-польської, українсько-словацької, українсько-угорської та українсько-румунської) за формулою 5.5:

$$F_{RL}^j = Lo_b^j \times w_{Lo}^j + Tr^j \times w_{Tr}^j + Co^j \times w_{Co}^j, \quad 5.5$$

де Lo_b^j - показник навантаження на ділянці кордону, якому відповідає ваговий коефіцієнт $w_{Lo}^j = 0,3$. Зазначений показник (коефіцієнт проектної завантаженості)

розраховується за формулою 5.6 як співвідношення фактичних та проєктних даних щодо пропускної спроможності на окремій ділянці кордону у розрізі категорій перетинів (легкові автомобілі, автобуси, вантажні автомобілі):

$$Lo_b^j = \frac{\sum_{n=1}^4 \sum_{i=1}^z YQ_{z,n}^j / 365}{\sum_{i=1}^z CQ_z^j} / 4; \quad 5.6$$

де $YQ_{z,n}^j$ – кількість перетинів державного кордону протягом одного року (i – пункт пропуску, z – кількість пунктів пропуску на окремій ділянці кордону, n – кількість років), од.;

CQ_z^j – проєктна спроможність кожного з пунктів пропуску стосовно пропуску всіх видів транспорту, од.

Tr^j – трафік вхідних та вихідних потоків на ділянці кордону, якому відповідає ваговий коефіцієнт $w_{Tr}^j = 0,3$. Зазначений показник розраховується за формулою 5.7 як сума зрівноважених у рівних пропорціях коефіцієнта нерівномірності інтенсивності потоку Int :

$$Int = \sum_{i=1}^n \left(\frac{Q_{max(i)} - Q_{ave(i)}}{Q_{max(i)} - Q_{min(i)}} \right) \times 100 \times s_i, \quad 5.7$$

де $Q_{max(i)}$ – максимальна кількість перетинів за добу транспортних засобів відповідної категорії на пункті пропуску i протягом 2018 року, од.;

$Q_{min(i)}$ – мінімальна кількість перетинів за добу транспортних засобів відповідної категорії на пункті пропуску i протягом 2018 року, од.;

$Q_{ave(i)}$ – середньорічна кількість перетинів за добу транспортних засобів відповідної категорії на пункті пропуску i ; s_i – частка відповідного пункту пропуску у загальній кількості перетинів відповідної категорії перетинів), од.

і середнього часу очікування на кордоні T_{ave} (хв.).

Co^j – показник рівня концентрації потоків, якому відповідає ваговий коефіцієнт $w_{Co}^j = 0,4$. Розраховується за формулою 5.8:

$$Co^j = Sh_{fl}^j \times D_{fl}^j, \quad 5.8$$

де Sh_{fl}^j – частка відповідної ділянки кордону у загальному розподілі потоків відповідної категорії через державний кордон у Закарпатській області, %;

D_{fl}^j – показник зміни величини потоків відповідної категорії на відповідній ділянці кордону через державний кордон порівняно з попереднім роком (індекс потоків), %.

3. **Зведений коефіцієнт вагомості пункту пропуску F_{BCP}** розраховується окремо для кожного з перспективних пунктів пропуску (i). Розраховується за формулою 5.9:

$$F_{BCP}^i = D_{st}^i \times w_{Dst}^i + TN^i \times w_{TN}^i + RS^i \times w_{RS}^i, \quad 5.9$$

де D_{st}^i - показник щільності пунктів пропуску, якому відповідає ваговий коефіцієнт $w_{Dst}^i = 0,2$; TN^i - показник інтеграції до транспортної мережі, якому відповідає ваговий коефіцієнт $w_{TN}^i = 0,4$; RS^i - показник нормативно-правового забезпечення відкриття нового пункту пропуску, якому відповідає ваговий коефіцієнт $w_{RS} = 0,4$.

Для розрахунку зведеного коефіцієнта вагомості пункту пропуску F_{BCP}^i та експертної оцінки перспектив завантаження пасажиро- та вантажопотоками EE_{BCP}^i використано бальну систему оцінки в межах $[0,1]$ ¹³⁹.

Для оцінки D_{st}^i враховано відстань між сусідніми діючими пунктами пропуску зазначеної категорії перетинів, між якими планується відкрити новий пункт пропуску. Якщо така відстань є більшою 50 км, тоді даний пункт пропуску отримує один бал, якщо менша – тоді нуль.

Показник інтеграції пункту пропуску з транспортною мережею TN^i враховує наявність під'їзної дороги (з двох сторін -1 бал, з однієї – 0,5 бала, з жодної – 0 балів); наявність дороги сполучення (з двох сторін -1 бал, з однієї – 0,5 бала, з жодної – 0 балів), зв'язність з міжнародними автошляхами та автомагістралями (безпосередньо дотична – 1 бал, знаходиться на відстані до 20 км – 0,5 бала, більше 20 км – 0 балів) (оцінка здійснювалась по обидві сторони кордону). Вагові коефіцієнти дорівнюють відповідно 0,2, 0,3 і 0,5.

Оцінка нормативно-правового забезпечення враховує наявність *міжнародних угод*¹⁴⁰; *двосторонніх документів* (двосторонніх документів на рівні центральних органів влади, спільних транскордонних стратегій, двосторонніх угод на рівні місцевих органів влади); *нормативно-правових актів, прийнятих на рівні центральних органів влади* (стратегічних документів, програмних документів); *нормативно-правових актів, прийнятих на регіональному рівні* (стратегічних документів, програмних документів, містобудівної документації, виділення фінансування); *нормативно-правових актів, прийнятих на локальному рівні* (стратегічних документів, програмних документів, містобудівної документації, виділення землі). Залежно від згадки про даний пункт пропуску у законодавстві двох країн, однієї країни чи відсутності згадки про нього у жодній з країн присвоювались бали, відповідно «1», «0,5» і «0». Вагові коефіцієнти становлять відповідно 0,5, 0,2, 0,15, 0,1 і 0,05.

¹³⁹ Для тих характеристик, які не піддаються розрахунку, для них встановили бальну систему оцінки

¹⁴⁰ Обов'язковою умовою для прийняття рішення Кабінетом Міністрів України про відкриття пунктів пропуску для автомобільного, залізничного, пішохідного, поромного (в окремих випадках) і річкового (в окремих випадках) сполучення є **укладення міжнародного договору України з відповідною суміжною державою** (згідно постанови КМУ «Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю» від 18 серпня 2010 р. №751)

4. Експертна оцінка EE_{BCP} враховує: розміщення пункту пропуску відносно великих транспортних і промислових вузлів, індустріальних парків, логістичних центрів, зон економічного розвитку, туристичних об'єктів, біосферних резерватів, заказників, аеропортів та фактор наявності тісних транскордонних зв'язків на локальному рівні. Процес оцінювання враховує віддаленість перспективного пункту пропуску до зазначених об'єктів. У випадку великих транспортних і промислових вузлів, індустріальних парків тощо враховувався вплив у радіусі до 100 км, туристичних об'єктів, біосферних резерватів, аеропортів тощо – 60 км. За умови знаходження перспективного пункту пропуску в радіусі дії зазначених факторів з обох сторін кордону присвоювався 1 бал, з однієї сторони – 0,5 бала, з жодної – 0 балів.

Під час розробки методики оцінки пріоритетності відкриття пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області:

- досліджені загальносистемні фактори впливу на джерела появи потоків та їх розподіл на національному, регіональному та локальному рівнях через пункти пропуску у Закарпатській області;

- запропоновано показники: нерівномірності інтенсивності потоків, рівня концентрації потоків і середнього часу очікування;

- розроблено алгоритм обробки даних щодо середнього часу очікування автомобільного та вантажного автотранспорту на пунктах пропуску у межах Закарпатської області. Здійснено збір та систематизацію отриманої інформації. Розраховано середній час очікування для легкових та вантажних транспортних засобів залежно від часу доби, дня тижня. Визначено пікові години навантаження та мінімальний час очікування;

- оцінено нормативно-правове забезпечення відкриття нових пунктів пропуску на основі аналізу чинних спільних стратегій, програм, угод про розвиток суміжних прикордонних територій (на рівні регіону, району, населених пунктів), розвиток транспортних мереж, транспортного сполучення та транспортної інфраструктури у контексті посилення співпраці із прикордонними територіями України у розрізі окремих ділянок державного кордону у Закарпатській області. Проаналізовано національні та регіональні стратегії, концепції, програми, генеральні плани територій Угорщини, Словаччини, Румунії та Польщі щодо перспектив розвитку транскордонних територій та необхідності відкриття нових та модернізації наявних пунктів пропуску через державний кордон;

- здійснена експертна оцінка перспектив завантаження пасажиро- та вантажопотоками нових пунктів пропуску на основі аналізу соціально-економічного розвитку українського-польського, українсько-словацького, українсько-угорського та українсько-румунського прикордоння (великі транспортні та промислові вузли, індустріальні парки, логістичні центри, аеропорти тощо).

Складові інтегрального індексу наведені у таблиці 5.1.

Таблиця 5.1

Складові інтегрального індексу

Системні характеристики функціонування діючих автомобільних пунктів пропуску	національний рівень	Зведений коефіцієнт навантаження		
	регіональний рівень	Навантаження на ділянці кордону	Коефіцієнт проектної завантаженості Можливість збільшення пропускної спроможності	
		Трафік вхідних та вихідних потоків	Коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків Середній час очікування	
		Концентрація потоків	Частка у загальному розподілі потоків Динаміка потоків	
		Основні параметри перспективних пунктів пропуску	Щільність пунктів пропуску	Відстань між сусідніми пунктами пропуску
Інтеграція транспортною мережею	з		Наявність під'їзної дорога	
			Наявність дороги сполучення	
			Сумісність з міжнародними автошляхами та автомагістралями	
Нормативно-правове забезпечення	Двосторонні документи		Міжнародні угоди	
			двосторонні угоди на рівні центральних органів влади	
				спільні транскордонні стратегії
				двосторонні угоди на рівні місцевих органів влади
	Нормативно-правові акти, прийняті на рівні центральних органів влади		стратегічні документи	
			програмні документи	
	Нормативно-правові акти, прийняті на регіональному рівні		стратегічні документи	
			програмні документи	
			містобудівна документація	
			інші	
	Нормативно-правові акти, прийняті на локальному рівні		стратегічні документи	
			програмні документи	
			містобудівна документація	
		виділення землі		
Експертна оцінка перспектив завантаження пасажиро- та вантажопотоками	Наближеність до великих транспортних вузлів			
	Наближеність до великих промислових вузлів			
	Наближеність до індустріальних парків, логістичних центрів, зон економічного розвитку тощо			
	Концентрація туристичних об'єктів, місцезнаходження на території біосферних резерватів, заказників тощо			
	Наближеність до аеропортів			
	Наявність тісних транскордонних зв'язків на локальному рівні			

Результати розрахунку інтегрального індексу наведені у таблиці 5.2.

Розробка методики оцінки пріоритетності відкриття пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області та розрахунок інтегрального індексу дозволили зробити такі висновки:

- Визначаючим фактором при оцінці доцільності відкриття пункту пропуску є перспектива забезпечення його пасажиро- та вантажопотоками, що безпосередньо корелює з рівнем розвитку мережі автомобільних шляхів;

- Пріоритетність відкриття пунктів пропуску слід визначати виходячи насамперед із конкретної ділянки кордону та рівня завантаженості за категоріями перетинів кордону. На українсько-польській ділянці кордону такими є «Лубня-Волосате», українсько-словацькій – «Соломоново-Чіерна», українсько-угорській – «Дийда-Берегдароц» та «Велика Паладь - Нодьгодош», українсько-румунській – «Біла Церква-Сігету Мармаціей»;

- При оцінці прийняття рішення щодо відкриття нових пунктів пропуску необхідно враховувати і низку стримуючих факторів. Зокрема, близькість до населених пунктів та неможливості розбудови об'їзних доріг («Сторожниця - Загор», «Малі Селменці-Вельке Слеменце»), складність інженерних рішень при проєктуванні паромних переправ з огляду на сезонну зміну рівня води у річці Тиса («Соловка-Тисасентмартон», «Бадалово-Сатмарчеке»), зростаючі вимоги до облаштування автомобільних пунктів пропуску, які функціонуватимуть на територіях біосферних резерватів та заказників («Лубня-Волосате», «Забрідь-Уліч»), необхідності облаштування меліоративних каналів, які проходять територією перспективного пункту пропуску («Соломоново-Чіерна»);

- Більшість перспективних пунктів пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону отримали вищі значення інтегрального індексу відносно решти пунктів пропуску з огляду на вищий рівень навантаження транспортними засобами як на національному рівні, так і на регіональному рівнях. Близько 65% громадян здійснює перетин державного кордону на території Закарпатської області саме на українсько-угорській ділянці кордону;

- Важливими факторами впливу на оцінку пріоритетності відкриття пунктів пропуску є також врахування завантаженості пунктів пропуску за категоріями перетинів. Зокрема, українсько-словацька ділянка є перевантажена автобусами; українсько-угорська – легковим транспортом; українсько-румунська – вантажним транспортом;

- Пропонована методика розрахунку інтегрального індексу дозволяє визначити пріоритети щодо черговості відкриття пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області.

Таблиця 5.2

**Розрахунок інтегрального індексу пріоритетності відкриття пунктів пропуску через державний кордон у
Закарпатській області**

Пункт пропуску	Системні характеристики функціонування діючих автомобільних пунктів пропуску					Основні параметри перспективних пунктів пропуску				Експертна оцінка перспектив завантаження пасажиротавантажопотоками	Інтегральний індекс
	Національний рівень	Регіональний рівень				Щільність ППП	Інтеграція до транспортної мережі	Нормативно-правове забезпечення	Зведений коефіцієнт вагомості ПП		
	Зведений коефіцієнт навантаження на національному рівні	Навантаження на ділянці кордону	Трафік вхідних та вихідних потоків	Концентрація потоків	Зведений коефіцієнт навантаження на регіональному рівні						
Українсько-польська ділянка державного кордону											
Лубня – Волосате	0,5	0,46	0,47	0,16	0,34	1	0,1	0,158	0,303	0,15	0,323
Українсько-словацька ділянка державного кордону											
Забрідь-Уліч	0,5	0,46	0,47	0,16	0,34	-	0,1	0,243	0,137	0,325	0,308
Сторожниця -Загор	0,6	0,75	0,62	0,36	0,55	-	0,613	0,11	0,289	0,725	0,517
Павлове - Матшовце	0,6	0,75	0,62	0,36	0,55	-	0,275	0,015	0,116	0,725	0,465
Паладь-Комарівці - Руське	0,6	0,75	0,62	0,36	0,55	-	0,425	0,118	0,217	0,825	0,515
Малі Селменці – Вельке Сlemenце	0,5	0,46	0,47	0,16	0,34	-	0,475	0,14	0,246	0,675	0,411
Соломоново - Чіерна	0,6	0,75	0,62	0,36	0,55	-	0,65	0,698	0,539	0,725	0,592
Українсько-угорська ділянка державного кордону											
Соловка - Тісасентмартон	1	0,6	0,73	0,67	0,67	-	0,4	0,085	0,194	0,525	0,564
Соловка - Еперешке	1	0,6	0,73	0,67	0,67	-	0,65	0,108	0,303	0,525	0,597
Гетен - Тисокеречень	1	0,6	0,73	0,67	0,67	-	0,525	0,078	0,241	0,5	0,573
Дийда - Берегдароц	1	0,72	0,58	0,65	0,65	1	0,713	0,673	0,754	0,6	0,741
Бадалово, Барієво– Сатмарчеке, Тісакорд	1	0,6	0,73	0,67	0,67	-	0,513	0,13	0,257	0,5	0,578
Велика Паладь - Мала Паладь (Кишпалад)	1	0,6	0,73	0,67	0,67	1	0,375	0,085	0,384	0,275	0,571
Велика Паладь- Нодьгодош	1	0,6	0,73	0,67	0,67	1	0,413	0,373	0,514	0,275	0,61
Українсько-румунська ділянка державного кордону											
Хижа - Тарна Маре	0,12	0,53	0,2	0,19	0,3	1	-	0,53	0,412	0,15	0,268
Яблунівка - Ремете	0,12	0,53	0,2	0,19	0,3	1	0,05	0,07	0,246	0,25	0,238
Тячів - Малий Тячів	0,12	0,53	0,2	0,19	0,3	1	0,1	0,015	0,246	0,25	0,238
Біла Церква - Сігету Мармаціей	0,13	0,71	0,49	0,12	0,41	1	0,4	0,208	0,443	0,25	0,332

ДОДАТКИ
Додаток А

Таблиця А.1

Пропуск транспортних засобів через державний кордон України, од

		2015	2016	2017	2018
Легковий транспорт у т.ч. за ділянками кордону		14877718	15770156	15794850	14976580
	польська	6407833	6456998	6081006	5187397
	словацька	872335	909797	652756	604398
	угорська	1824610	2248734	2289658	2162642
	румунська	938949	1141309	1131116	1202227
Автобуси у т.ч. за ділянками кордону		365002	415353	432003	434928
	польська	92180	117788	145874	154733
	словацька	8600	10456	12801	17361
	угорська	9320	12608	14958	19686
	румунська	5057	6613	7083	10123
Вантажний транспорт у т.ч. за ділянками кордону		1960935	2049028	2264008	2384274
	польська	603041	668254	741487	758561
	словацька	84404	102093	112135	109851
	угорська	154787	148602	154401	170539
	румунська	142093	170679	189570	193152

Індекси пропуску транспортних засобів через державний кордон України
у відсотках до попереднього року

		2016	2017	2018	Середній приріст за 2015-2018 рр.
Легковий транспорт у т.ч. за ділянками кордону		106,00	100,16	94,82	100,22
	польська	100,77	94,18	85,30	93,20
	словацька	104,29	71,75	92,59	88,49
	угорська	123,24	101,82	94,45	105,83
	румунська	121,55	99,11	106,29	108,59
Автобуси у т.ч. за ділянками кордону		113,79	104,01	100,68	106,02
	польська	127,78	123,84	106,07	118,85
	словацька	121,58	122,43	135,62	126,38
	угорська	135,28	118,64	131,61	128,31
	румунська	130,77	107,11	142,92	126,03
Вантажний транспорт у т.ч. за ділянками кордону		104,49	110,49	105,31	106,73
	польська	110,81	110,96	102,30	107,95
	словацька	120,96	109,84	97,96	109,18
	угорська	96,00	103,90	110,45	103,28
	румунська	120,12	111,07	101,89	110,78

**Частка пропуску транспортних засобів через державний кордон України
за ділянками кордону, %**

		2015	2016	2017	2018	Середня за 2015-2018рр.
Легковий транспорт у т.ч. за ділянками кордону						
	польська	43,07	40,94	38,50	34,64	39,29
	словацька	5,86	5,77	4,13	4,04	4,95
	угорська	12,26	14,26	14,50	14,44	13,88
	румунська	6,31	7,24	7,16	8,03	7,19
Автобуси у т.ч. за ділянками кордону						
	польська	25,25	28,36	33,77	35,58	30,99
	словацька	2,36	2,52	2,96	3,99	2,99
	угорська	2,55	3,04	3,46	4,53	3,43
	румунська	1,39	1,59	1,64	2,33	1,75
Вантажний транспорт у т.ч. за ділянками кордону						
	польська	30,75	32,61	32,75	31,82	32,01
	словацька	4,30	4,98	4,95	4,61	4,72
	угорська	7,89	7,25	6,82	7,15	7,26
	румунська	7,25	8,33	8,37	8,10	8,03

Завантаженість пунктів пропуску у категорії легкових автомобілів

	Перетин кордону, од.				Проектна спроможність	Рівень завантаженості пункту пропуску, %				
	2015	2016	2017	2018		2015	2016	2017	2018	2015-2018 рр.
українсько-словацька ділянка кордону										
Малий Березний	213474	223796	225919	209276	1000	58,49	61,31	61,90	57,34	59,76
Ужгород	651417	680326	418029	381227	3500	50,99	53,25	32,72	29,84	41,70
разом	864891	904122	643948	590503	на всій ділянці	52,66	55,05	39,21	35,95	45,71
приріст до попереднього року, %	-	104,54	71,22	91,70						
українсько-угорська ділянка кордону										
Чоп (Туса)	688285	881870	832978	731450	5000	37,71	48,32	45,64	40,08	42,94
Дзвінкове	48221	68070	67665	93373	800	16,51	23,31	23,17	31,98	23,74
Косино	153692	202448	203809	174682	1600	26,32	34,67	34,90	29,91	31,45
Лужанка	547499	607701	815564	633421	1800	83,33	92,50	124,13	96,41	99,09
Вилок	350814	412397	415653	418986	400	240,28	282,46	284,69	286,98	273,60
разом	1788511	2172486	2335669	2051912	на всій ділянці	51,04	62,00	66,66	58,56	59,56
приріст до попереднього року, %	-	121,47	107,51	87,85						
українсько-румунська ділянка кордону										
Дякове (Автом)	208277	303263	270451	270708	1000	57,06	83,09	74,10	74,17	72,10
Солотвино	174721	214929	222366	273219	1500	31,91	39,26	40,61	49,90	40,42
разом	382998	518192	492817	543927	на всій ділянці	41,97	56,79	54,01	59,61	53,09
приріст до попереднього року, %	-	135,30	95,10	110,37						

Завантаженість пунктів пропуску у категорії автобусів

	Перетин кордону, од.				Проектна спроможність	Рівень завантаженості пункту пропуску, %				
	2015	2016	2017	2018		2015	2016	2017	2018	2015-2018 рр.
українсько-словацька ділянка кордону										
Ужгород	9151	10859	14294	18907	30	83,57	99,17	130,54	172,67	121,49
приріст до попереднього року, %	-	118,66	131,63	132,27						
українсько-угорська ділянка кордону										
Чоп (Тиса)	8394	10256	12258	13518	60	38,33	46,83	55,97	61,73	50,71
Лужанка	1006	2331	3698	5476	10	27,56	63,86	101,32	150,03	85,69
разом	9400	12587	15956	18994	на всій ділянці	36,79	49,26	62,45	74,34	55,71
приріст до попереднього року, %	-	133,90	126,77	119,04						
українсько-румунська ділянка кордону										
Дякове (Автом)	423	675	626	621	50	2,32	3,70	3,43	3,40	3,21
приріст до попереднього року, %	-	159,57	92,74	99,20						

Завантаженість пунктів пропуску у категорії вантажних автомобілів

	Перетин кордону, од.				Проектна спроможність	Рівень завантаженості пункту пропуску, %				
	2015	2016	2017	2018		2015	2016	2017	2018	2015-2018 рр.
українсько-словацька ділянка кордону										
Ужгород	87288	108757	114737	110118	500	47,83	59,59	62,87	60,34	57,66
приріст до попереднього року, %	-	124,60	105,50	95,97						
українсько-угорська ділянка кордону										
Чоп (Тиса)	176012	192766	251902	240382	500	96,44	105,63	138,03	131,72	117,95
Лужанка	3035	3692	5822	8606	100	8,32	10,12	15,95	23,58	14,49
разом	179047	196458	257724	248988	на всій ділянці	81,76	89,71	117,68	113,69	100,71
приріст до попереднього року, %		109,72	131,19	96,61						
українсько-румунська ділянка кордону										
Дякове (Автом)	42541	59757	67271	59458	100	116,55	163,72	184,30	162,90	156,87
приріст до попереднього року, %	-	140,47	112,57	88,39						

Таблиця А.7

Розподіл пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску (в обидві сторони) %

		2015					2016				
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	4,76	7,03	-	-	-	4,16	6,23	-	-	-
	Ужгород	16,85	21,45	48,23	28,26	31,99	15,83	18,93	45,02	29,80	32,91
	Малі Селменці	1,87	-	-	-	-	1,84	-	-	-	-
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Туса)	26,98	22,67	44,24	56,98	49,30	27,34	24,53	42,52	52,82	45,26
	Дзвінкове	1,48	1,59	-	-	-	1,57	1,89	-	-	-
	Косино	5,86	5,06	-	-	-	4,51	5,63	-	-	-
	Лужанка	14,97	18,03	5,30	0,98	0,01	15,23	16,91	9,66	1,01	0,01
	Вилок	15,45	11,55	-	-	-	17,85	11,47	0,00	-	0,01
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	4,03	6,86	2,23	13,77	18,70	4,66	8,44	2,80	16,37	21,83
	Солотвино	7,75	5,75	-	-	-	7,01	5,98	-	-	-
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Таблиця А.8

Розподіл пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску (в обидві сторони) %

		2017					2018				
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	4,19	6,51	-	-	-	4,40	6,57	-	-	-
	Ужгород	14,08	12,04	46,29	26,09	32,10	15,04	11,96	49,05	26,31	32,56
	Малі Селменці	2,07	-	-	-	-	2,19	-	-	-	-
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Tusa)	26,87	23,99	39,70	57,29	45,33	24,30	22,96	35,07	57,43	49,07
	Дзвінкове	1,15	1,95	-	-	-	1,81	2,93	-	-	0,00
	Косино	4,71	5,87	0,00	-	-	2,96	5,48	-	-	0,00
	Лужанка	14,76	23,49	11,98	1,32	0,02	16,28	19,88	14,21	2,06	0,02
	Вилок	18,69	11,97	0,00	-	0,01	19,78	13,15	0,05	-	0,01
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	4,53	7,79	2,03	15,30	22,54	4,28	8,50	1,61	14,21	18,34
	Солотвино	8,96	6,40	-	-	-	8,96	8,57	-	-	-
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Таблиця А.9

Розподіл пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску (в обидві сторони) %

		I півріччя 2019				
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	5,59	5,64	-	-	0,00
	Ужгород	15,57	11,85	58,45	25,35	26,73
	Малі Селменці	2,40	-	-	-	0,00
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Туса)	23,64	23,58	23,56	58,32	54,59
	Дзвінкове	1,56	2,53	-	-	0,00
	Косино	4,78	5,51	-	-	0,00
	Лужанка	14,81	19,01	16,49	1,54	0,05
	Вилок	19,98	15,38	0,03	-	0,06
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	4,05	9,18	1,48	14,80	18,58
	Солотвино	7,61	7,33	-	-	-
Всього		100	100	100	100	100

Таблиця А.10

Розподіл пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску (у напрямі «з України») %

		2015					2016				
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	5,08	7,23	-	-	-	4,40	6,38	-	-	-
	Ужгород	17,44	21,3	49,1	32,24	30,49	16,42	18,7	45,72	32,98	30,23
	Малі Селменці	1,87	-	-	-	-	1,89	-	-	-	-
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Туса)	24,78	21,95	43,25	52,53	51,23	25,41	24,11	40,89	49,13	47,83
	Дзвінкове	1,88	1,98	-	-	0,00	2,05	2,41	-	-	0,00
	Косино	6,38	5,34	-	-	0,00	4,85	5,89	-	-	0,00
	Лужанка	14,63	17,86	5,45	1,01	0,00	14,70	16,51	10,41	0,99	0,00
	Вилок	15,76	11,48	-	-	0,01	18,25	11,45	-	-	0,01
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	4,27	7,14	2,21	14,23	18,26	4,87	8,61	2,98	16,9	21,93
	Солотвино	7,9	5,73	-	-	-	7,15	5,93	-	-	-
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Таблиця А.11

Розподіл пасажиро- та вантажотопоків через пункти пропуску (у напрямі «з України») %

		2017					2018				
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	4,59	6,74	-	-	-	4,64	6,94	-	-	-
	Ужгород	14,04	11,46	46,26	28,24	28,08	14,15	11,14	51,15	26,89	31,51
	Малі Селменці	2,15	-	-	-	-	2,21	-	-	-	-
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Туса)	25,65	23,98	38,1	54,17	48,43	22,99	22,52	31,99	57,34	50,16
	Дзвінкове	1,59	2,4	-	-	-	2,33	3,63	-	-	-
	Косино	5,07	6,17	-	-	-	3,01	5,55	-	-	-
	Лужанка	14,32	22,87	13,38	1,13	0,03	15,56	19,64	15,08	1,49	0,01
	Вилок	19,02	12,05	-	-	0,01	21,74	13,33	0,11	-	0,01
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	4,69	7,92	2,26	16,46	23,46	4,34	8,66	1,67	14,28	18,31
	Солотвино	8,88	6,4	-	-	-	9,03	8,59	-	-	-
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Таблиця А.12

Розподіл пасажиро- та вантажопоків через пункти пропуску (у напрямі «з України») %

		<i>І півріччя 2019</i>				
		<i>Громадяни</i>	<i>Легкові авто</i>	<i>Автобуси</i>	<i>Вантажні авто</i>	<i>Вантажі</i>
<i>Українсько-словацька ділянка кордону</i>	<i>Малий Березний</i>	<i>6,14</i>	<i>6,06</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
	<i>Ужгород</i>	<i>15,24</i>	<i>11,26</i>	<i>60,7</i>	<i>24,94</i>	<i>23,38</i>
	<i>Малі Селменці</i>	<i>2,40</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Українсько-угорська ділянка кордону</i>	<i>Чоп (Туса)</i>	<i>23,36</i>	<i>22,61</i>	<i>21,42</i>	<i>59,93</i>	<i>58,15</i>
	<i>Дзвінкове</i>	<i>2,17</i>	<i>3,37</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>0,00</i>
	<i>Косино</i>	<i>5,18</i>	<i>6,05</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>0,00</i>
	<i>Лужанка</i>	<i>14,00</i>	<i>18,35</i>	<i>16,24</i>	<i>1,03</i>	<i>0,02</i>
	<i>Вилок</i>	<i>20,48</i>	<i>15,63</i>	<i>0,06</i>	<i>-</i>	<i>0,02</i>
<i>Українсько-румунська ділянка кордону</i>	<i>Дякове (автом)</i>	<i>4,18</i>	<i>9,38</i>	<i>1,58</i>	<i>14,10</i>	<i>18,43</i>
	<i>Солотвино</i>	<i>6,86</i>	<i>7,29</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Всього</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Розподіл пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску (у напрямі «в Україну») %

		2015					2016				
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	4,46	6,83	-	-	-	3,93	6,07	-	-	-
	Ужгород	16,29	21,61	47,41	24,45	34,01	15,27	19,15	44,36	26,8	36,51
	Малі Селменці	1,87	-	-	-	-	1,79	-	-	-	-
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Тиса)	29,09	23,39	45,18	61,25	46,68	29,18	24,96	44,04	56,29	41,80
	Дзвінкове	1,10	1,20	-	-	0,00	1,12	1,38	-	-	0,00
	Косино	5,36	4,79	-	-	0,00	4,18	5,37	-	-	0,00
	Лужанка	15,29	18,20	5,16	0,96	0,01	15,73	17,30	8,97	1,03	0,01
	Вилок	15,14	11,63	-	-	-	17,47	11,49		-	-
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	3,81	6,58	2,25	13,34	19,30	4,46	8,26	2,63	15,88	21,68
	Солотвино	7,60	5,77	-	-	-	6,88	6,02	-	-	-
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Таблиця А.14

Розподіл пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску (у напрямі «в Україну») %

		2017					2018				
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	3,80	6,28	-	-	-	4,15	6,2	-	-	-
	Ужгород	14,11	12,61	46,33	24,10	37,33	15,95	12,79	47,07	25,74	33,99
	Малі Селменці	1,99	-	-	-	-	2,16	-	-	-	-
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Тиса)	28,05	24	41,13	60,17	41,31	25,62	23,39	37,98	57,52	47,61
	Дзвінкове	0,73	1,5	-	-	0,00	1,29	2,24	-	-	0,00
	Косино	4,36	5,57	-	-	0,00	2,90	5,42	-	-	0,00
	Лужанка	15,18	24,1	10,72	1,50	0,02	17,01	20,11	13,39	2,61	0,02
	Вилок	18,37	11,89	-	-	-	17,80	12,97		-	0,02
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	4,36	7,66	1,82	14,22	21,34	4,23	8,33	1,56	14,13	18,37
	Солотвин	9,05	6,4	-	-	-	8,9	8,56	-	-	-
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Розподіл пасажиро та вантажопотоків через пункти пропуску (у напрямі «в Україну») %

		<i>І півріччя 2019</i>				
		<i>Громадяни</i>	<i>Легкові авто</i>	<i>Автобуси</i>	<i>Вантажні авто</i>	<i>Вантажі</i>
<i>Українсько-словацька ділянка кордону</i>	<i>Малий Березний</i>	<i>5,02</i>	<i>5,19</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
	<i>Ужгород</i>	<i>15,91</i>	<i>12,46</i>	<i>56,31</i>	<i>25,79</i>	<i>31,18</i>
	<i>Малі Селменці</i>	<i>2,41</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Українсько-угорська ділянка кордону</i>	<i>Чоп (Туса)</i>	<i>23,93</i>	<i>24,57</i>	<i>25,58</i>	<i>56,55</i>	<i>49,84</i>
	<i>Дзвінкове</i>	<i>0,94</i>	<i>1,67</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>0,00</i>
	<i>Косино</i>	<i>4,38</i>	<i>4,95</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>0,00</i>
	<i>Лужанка</i>	<i>15,64</i>	<i>19,68</i>	<i>16,73</i>	<i>2,09</i>	<i>0,09</i>
	<i>Вилок</i>	<i>19,47</i>	<i>15,13</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>0,11</i>
<i>Українсько-румунська ділянка кордону</i>	<i>Дякове (автом)</i>	<i>3,92</i>	<i>8,98</i>	<i>1,38</i>	<i>15,56</i>	<i>18,79</i>
	<i>Солотвино</i>	<i>8,38</i>	<i>7,37</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Всього</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Таблиця А.16

Розрахунок коефіцієнта нерівномірності інтенсивності потоків легкових автомобілів

Ділянка державного кордону	Пункт пропуску	Роки	Максимальне значення кількості перетинів за добу (1)	Середнє значення кількості перетинів за добу (2)	Мінімальне значення кількості перетинів за добу (3)	Різниця (1)-(3) (4)	Коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків на окремому пункті пропуску: ((1)-(2))*100/(4) (5)	Частка пункту пропуску у загальному розподілі потоків легкових автомобілів, % (6)	Коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків на ділянці державного кордону у 2018 р.: $\sum_{i=1}^n (5) \times (6)$
Українсько-словацька	Малий Березний	2015	652,13	583,26	533,61	118,52	58,11		41,72
		2016	690,98	611,46	483,38	207,60	38,30		
		2017	706,46	617,27	538,07	168,39	52,97		
		2018	692,00	571,79	317,05	374,95	32,06	0,35	
	Ужгород	2015	1899,08	1779,83	1570,10	328,98	36,25		
		2016	2203,44	1858,81	1220,82	982,62	35,07		
		2017	1315,08	1142,16	986,56	328,52	52,64		
		2018	1196,89	1041,60	866,62	330,26	47,02	0,65	
Українсько - угорська	Чоп (Тиса)	2015	2197,25	1880,56	1444,43	752,82	42,07		46,50
		2016	2744,00	2409,48	1737,15	1006,85	33,22		
		2017	2534,23	2275,90	2016,56	517,67	49,90		
		2018	2405,90	1998,50	1444,00	961,90	42,35	0,36	
	Дзвінкове	2015	173,34	131,75	93,02	80,32	51,78		
		2016	238,30	185,98	114,00	124,30	42,09		
		2017	240,36	184,88	114,33	126,03	44,02		
		2018	359,41	255,12	131,31	228,10	45,72	0,05	
	Косино	2015	506,16	419,92	308,23	197,93	43,57		
		2016	647,31	553,14	419,97	227,34	41,42		
		2017	617,90	556,86	519,97	97,93	62,33		
		2018	773,15	477,27	321,18	451,97	65,46	0,09	
	Лужанка	2015	1674,07	1495,90	1258,23	415,84	42,85		
		2016	1992,72	1660,39	1310,10	682,62	48,69		
		2017	4798,82	2228,32	1465,70	3333,11	77,12		
		2018	2168,59	1730,66	1159,57	1009,02	43,40	0,31	
	Вилок	2015	1095,15	958,51	780,16	314,98	43,38		
		2016	1261,97	1126,77	892,03	369,93	36,55		
		2017	1277,38	1135,66	984,92	292,46	48,46		
		2018	1378,131	1144,77	917,77	460,36	50,69	0,20	
Українсько-румунська	Дякове	2015	658,72	569,06	352,79	305,93	29,31		37,56
		2016	933,15	828,59	526,30	406,85	25,70		
		2017	861,51	738,94	620,59	240,92	50,88		
		2018	846,92	739,64	565,87	281,05	38,17	0,50	
	Солотвино	2015	626,16	477,38	381,15	245,02	60,72		
		2016	697,25	587,24	432,03	265,21	41,48		
		2017	752,49	607,56	536,36	216,13	67,06		
		2018	909,67	746,50	468,20	441,48	36,96	0,50	

Таблиця А.17

Розрахунок коефіцієнта нерівномірності інтенсивності потоків автобусів

Ділянка державного кордону	Пункт пропуску	Роки	Максимальне значення кількості перетинів за добу (1)	Середнє значення кількості перетинів за добу (2)	Мінімальне значення кількості перетинів за добу (3)	Різниця (1)-(3) (4)	Коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків на окремому пункті пропуску: $((1)-(2))*100/(4)$ (5)	Частка пункту пропуску у загальному розподілі потоків автобусів, % (6)	Коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків на ділянці державного кордону у 2018 р.: $\sum_{i=1}^n (5) \times (6)$
Українсько-словацька	Ужгород	2015	28,92	25,00	19,77	9,15	42,80		50,87
		2016	34,95	29,67	24,49	10,46	50,50		
		2017	44,33	39,05	33,38	10,95	48,15		
		2018	66,75	51,66	37,08	29,67	50,87		
Українсько - угорська	Чоп (Тиса)	2015	34,92	22,93	13,57	21,34	56,14		52,93
		2016	40,16	28,02	17,28	22,89	53,06		
		2017	47,15	33,49	19,90	27,25	50,12		
		2018	53,97	36,93	23,38	30,59	55,68	0,72	
	Лужанка	2015	4,26	2,75	1,38	2,89	52,46		
		2016	10,82	6,37	1,64	9,18	48,48		
		2017	14,59	10,10	3,31	11,28	39,78		
		2018	22,66	14,96	5,93	16,72	46,01	0,29	
Українсько-румунська	Дякове	2015	2,79	1,16	0,20	2,59	62,97		64,25
		2016	4,10	1,84	0,66	3,44	65,48		
		2017	4,03	1,71	0,33	3,70	62,68		
		2018	4,10	1,70	0,36	3,74	64,25		

Таблиця А.18

Розрахунок коефіцієнта нерівномірності інтенсивності потоків вантажних транспортних засобів

Ділянка державного кордону	Пункт пропуску	Роки	Максимальне значення кількості перетинів за добу (1)	Середнє значення кількості перетинів за добу (2)	Мінімальне значення кількості перетинів за добу (3)	Різниця (1)-(3) (4)	Коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків на окремому пункті пропуску: $((1)-(2)) \cdot 100 / (4)$ (5)	Частка пункту пропуску у загальному розподілі потоків вантажних транспортних засобів, % (6)	Коефіцієнт нерівномірності інтенсивності потоків на ділянці державного кордону у 2018 р.: $\sum_{i=1}^n (5) \times (6)$
Українсько-словацька	Ужгород	2015	285,25	238,49	189,25	96,00	48,70		51,86
		2016	471,51	297,15	207,21	264,30	65,97		
		2017	344,89	313,49	232,26	112,62	27,88		
		2018	339,77	300,87	264,75	75,02	51,86		
Українсько-угорська	Чоп (Тиса)	2015	558,16	480,91	276,59	281,57	27,44		28,15
		2016	663,02	526,68	344,49	318,52	42,80		
		2017	754,49	688,26	529,93	224,56	29,50		
		2018	748,72	656,78	408,56	340,16	27,03	0,97	
	Лужанка	2015	10,00	8,29	6,07	3,93	43,40		
		2016	13,02	10,09	6,00	7,02	41,74		
		2017	23,21	15,91	8,89	14,33	50,99		
		2018	34,13	23,51	16,26	17,87	59,42	0,03	
	Вилок	2015	-	-	-	-	-		
		2016	7,18	4,76	2,72	4,46	54,23		
		2017	32,23	22,32	7,48	24,75	40,04		
		2018	42,00	32,82	22,16	19,84	46,28	0,00	
Українсько-румунська	Дякове	2015	150,92	116,23	70,85	80,07	43,32		38,38
		2016	186,26	163,27	104,39	81,87	28,08		
		2017	201,31	183,80	145,64	55,67	31,45		
		2018	178,46	162,45	136,75	41,70	38,38		

**Європейські маршрути, які пролягають через державний кордон у
Закарпатській області¹⁴¹**

Міжнародні європейські маршрути	Маршрут
E50	Франція (Брест — Ренн — Ле-Ман — Париж — Реймс — Мец) — Німеччина (Саарбрюккен — Мангайм — Гайльбронн — Нюрнберг) — Чехія (Розвадов — Пльзень — Прага — Їглава — Брно) — Словаччина (Тренчин — Пряшів — Кошице) — Україна (Ужгород — Мукачеве — Стрий — Тернопіль — Хмельницький — Вінниця — Умань — Кропивницький — Олександрія — Дніпро — Павлоград — Донецьк — Єнакієве — Дебальцеве) — Росія (Шахти — Ростов-на-Дону — Армавір — Невинномиськ — Беслан — Назрань — Грозний — Хасавюрт — Махачкала)
E58	Австрія (Відень) — Словаччина (Братислава — Кошице) — Україна (Ужгород — Мукачеве) — Румунія (Халмеу — Сучава — Ясси — Скулень) — Молдова (Кишинів) — Україна (Одеса — Миколаїв — Херсон — Мелітополь) — Росія (Таганрог — Ростов-на-Дону)
E81	Україна (Мукачеве) — Румунія (Халмеу — Сату-Маре — Залеу — Клуж-Напока — Турда — Себеш — Сібіу — Пітешть — Бухарест — Констанца)
E573	Угорщина (Пюшпекладань — Ньїредьгаза) — Україна (Чоп — Ужгород)

¹⁴¹ International E-road network list. *Elbruz Official Website*. Retrieved from http://www.elbruz.org/eroads/AGR_2.htm

Відомості про можливості виділення земельних ділянок під будівництво перспективних пунктів пропуску

№ п/п	Назва ПП	Джерело інформації	
		Головне управління Держгеокадастру у Закарпатській області*	Районна державна адміністрація
1.	Лубня-Волосате	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту знаходиться за межами населеного пункту с. Лубня на території Лубнянської сільської ради та відноситься до земель природно-заповідного фонду відповідно до державного акту на право постійного користування землею, серія II-ЗК № 001077 від 14.05.2001, виданого Ужанському національному природному парку, і знаходиться в зоні особливого використання земель (прикордонна смуга). Орієнтовна площа земельної ділянки 1,9000 га.	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон «Лубня – Волосате» знаходиться за межами населеного пункту с. Лубня на території Лубнянської сільської ради та відноситься до земель природно-заповідного фонду, відповідно до державного акту на право постійного користування землею, серія II-ЗК № 001077 від 14.05.2001 р., виданого Ужанському НПП. Ділянка знаходиться у зоні особливого режиму використання земель (прикордонна смуга).(Лист №45/01-30 від 26.11.2019 р Відділ містобудування та архітектури Великоберезнянська районна державна адміністрація Закарпатської області)
2.	Забрідь-Уліч	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення знаходиться за межами населеного пункту с. Забрідь на території Забрідської сільської ради між лінією інженерних споруд та кордоном України із Словаччиною і особливого використання земель (прикордонна смуга). Дана земельна ділянка орієнтовною площею 2,0 га відноситься до земель сільськогосподарського призначення (зачагарнені сіножаті) у власності та користуванні громадян не перебуває	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення знаходиться за межами населеного пункту с. Забрідь на території Забрідської сільської ради між лінією інженерних споруд та кордоном України із Словаччиною і особливого використання земель (прикордонна смуга). Дана земельна ділянка державної власності відноситься до земель сільськогосподарського призначення у власності та користуванні

			громадян не перебуває (Лист №45/01-30 від 26.11.2019 р Відділ містобудування та архітектури Великоберезнянська районна державна адміністрація Закарпатської області)
3.	Сторожниця - Загор	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення знаходиться за межами населеного пункту на території Сторожницької сільської ради, контур 295 – землі Рай ШРБД. З правої сторони, контур 294 землі сільськогосподарського призначення Тарнівської сільської ради, надані громадянам для товарного сільськогосподарського виробництва	-
4.	Павлове - Матшовце	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення є в користуванні ПАТ “Укразалізниця”, кадастровий номер ділянки 2124881500:01:001:0039 (загальна площа ділянки 9,9371 га, цільове призначення – розміщення та експлуатація будівель та споруд задізничного транспорту, землі державної власності), межує з ділянками сільськогосподарського призначення, наданими громадянам для ведення особистого селянського господарства	-
5.	Паладь-Комарівці - Руське	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення знаходиться на землях Рай ДУ. Земельні ділянки, які прилягають до наміченого пункту пропуску розташовані в частині контуру 293 і надані громадянам для ведення особистого господарства, землі сільськогосподарського призначення, вид угідь – рілля, а також в частині контуру 263 і є землями запасу, землі сільськогосподарського призначення, вид угідь – сіножаті	-

6.	Малі Селменці – Вельке Слеменце	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення знаходиться у власності Ужгородської митниці. Право користування земельною ділянкою посвідчено державним актом на право постійного користування землею (серія ЯЯ № 091381 від 29.08.2005). Кадастровий номер ділянки 2124883302:01:001:0002	-
7.	Соломоново - Чіерна	земельна ділянка, намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення знаходиться на землях РайДУ. З однієї сторони (контур 117) межує із землями сільськогосподарського призначення, наданими громадянам у власність, вид угідь – рілля. З іншої сторони (контур 114) межує із землями сільськогосподарського призначення	-
8.	Соловка - Еперешке	-	-
9.	Гетен - Тисокеречень	У Берегівському районі наявні 3 земельні ділянки, зазначені у запиті, але всі вони знаходяться у приватній власності	Відповідно до прикордонного співробітництва Україна – Угорщина проектом передбачено будівництво міжнародного пункту пропуску «Дийда», та місцевих пунктів пропуску «Гетен», «Бадалово» з будівництвом до них автомобільних доріг та проведення реконструкції існуючих. Для конкретного визначення земельних ділянок та прилеглих до майбутнього будівництва територій, необхідне розроблення детальних планів територій, які на теперішній час не розроблялися).(Лист №703 від 11.11.2019 р Відділ містобудування та архітектури Берегівська районна державна адміністрація Закарпатської області)
10.	Дийда - Берегдароц		
11.	Сатмарчеке, Тісакород – Бадалово, Барієво		
12.	Велика Паладь – Мала Паладь	На території Виноградівського району знаходяться 3 земельні ділянки, зазначені у запиті для будівництва	-

13.	Велика Паладь - Нодьгодош	міжнародного пункту пропуску, але щодо виділення земельних ділянок під будівництво нових пунктів	-
14.	Хижа – Тарна Маре	пропуску та облаштування сервісних зон вільних земель немає	-
15.	Яблунівка – Ремете (Гута)	земельна ділянка намічена для будівництва міжнародного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення має орієнтовну площу 0,65 га, відноситься до земель сільськогосподарського призначення, вид угідь – сінокіс	Передбачений автомобільний пункт пропуску знаходиться на території Вишківської селищної ради Хустського району. Для організації ПП Вишківська селищна рада має можливість надати земельну ділянку орієнтованою площею 1,0 га).(відповідь на Лист №5-1/346 від 06.11.2019 р Відділ містобудування та архітектури Хустська районна державна адміністрація Закарпатської області)
16.	Тячів – Малий Тячів	У Тячівському районі земельна ділянка за GPS координатами 48.004946/23.576257. перебуває у приватній власності та у користуванні громадян	-
17.	Біла Церква – Сігету Мармаціей	Орієнтовна площа території Білоцерківської сільської ради за межами населеного пункту с. Біла Церква, на якій планується будівництво митного переходу та об'єктів інфраструктури, становить 5,00 га, а також вказана територія має відношення до прибережної захисної смуги річки Тиса. Приблизна відстань від вказаної земельної ділянки до автодороги – 1000 м. Станом на 09.12.2019 відсутня інформація про наявність на вказаній території будь-яких об'єктів нерухомого майна, в тому числі і тих, які належать фізичним чи юридичним особам	Вказана територія вкрита лісовою деревною та сагарниковою рослинністю не входить до складу земель лісового фонду державних лісгосподарських підприємств Рахівського району. Відсутня інформація про передачу вказаних земель у власність чи користування взагалі (ДЕРЖЗЕМАГЕНСТВО України Головне управління держземагенства у Закарпатській області Управління Держземагенства у Рахівському районі Закарпатської області)

*Лист Головного управління Держгеокадастру у Закарпатській області №19-7-0.11-9538/2-19 від 10.12.2019 р.

Підписано до друку 04.02.2020 р. Формат 60×90/16.
Папір офсетний. Друк на різнографі. Умов. друк. арк. 12,54
Тираж 100 прим.

Друк : ПП «Арал»
м. Львів, вул. Козельницька, 4
тел: (050) 371-62-80