

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Специфіка розвитку прикордонної інфраструктури зумовлена її транзитною функцією, що вимагає особливих підходів до розбудови окремих елементів, передусім щодо збільшення їхньої пропускну здатності. Функціонування прикордонної інфраструктури надає новий імпульс для розвитку прикордонних територій, сприяє залученню іноземних інвестицій та створенню транспортних коридорів

Закарпатська область є важливою з'єднувальною ланкою, через яку проходить 5-ий Пан'європейський транспортний коридор (Венеція – Київ), а вигідне геоположення на перетині шляхів із Заходу на Схід, з Півночі на Південь на фоні переважання європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції регіону в міждержавну транспортну систему.

Прикордонна інфраструктура Закарпатської області активно використовувалася в геополітичних цілях ще за совецких часів щодо країн Варшавського договору. Нині Закарпатська область, яка є активним членом Карпатського Єврорегіону, – міждержавного об'єднання прикордонних регіонів України, Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії, – має розвинену прикордонну інфраструктуру. Вона налічує 18 контрольно-пропускних пунктів (КПП), 17 з яких розташовані на державному кордоні із суміжними країнами (Угорщиною, Словаччиною, Румунією) та 1 КПП – для повітряного сполучення – у міжнародному аеропорту «Ужгород». За спеціалізацією – це 9 КПП для автомобільного зв'язку, 7 – залізничного, 1 – пішохідного, 1 – повітряного зв'язку.

На українсько-угорській ділянці державного кордону (133,1 км) на один КПП умовно припадає 19 км кордону, на українсько-словацькій (97,6 км) – 19,5 км, українсько-румунській (203,9 км) – 34 км. Позаяк із 6-ти КПП на українсько-румунському кордоні в Закарпатській області реально функціонують тільки 3, то цей показник збільшується до 68 км. В Закарпатській області на українсько-польській ділянці державного кордону (32,6 км) КПП відсутні. Отже, західна і південно-західна ділянки державного кордону використовуються у міждержавних зв'язках Закарпатської області інтенсивніше, порівняно з південно-східною.

На основі статистики, поданої Держаною прикордонною службою, проаналізовано ділянки кордону щодо їхнього перетину легковими і вантажними автомобілями, залізничними вагонами та особами, які перейшли кордон без дорожнього транспорту.

Кожна ділянка державного кордону виконує різні стратегічні функції. Українсько-словацька ділянка має важливе значення у залізничних перевезеннях в обхід досить перевантажених шляхів на українсько-польському кордоні. У 2021 р. через цю ділянку кордону проходили приблизно 99 % вантажів (838984,99 тис.т.) і 57 % залізничних вагонів (54608 од). Ця ділянка забезпечує стратегічний зв'язок України з державами Центральної Європи, з якими Україна налагоджує тісні економічні та політичні стосунки. Ці зв'язки стали ще важливішими в умовах воєнної ситуації в Україні. Закарпаття перетворилося на ресурсно-військовий габ загальнодержавного значення.

Українсько-угорська ділянка кордону відіграє незначну роль у залізничних перевезеннях, але вирізняється щодо перетину кордону легковими автомобілями та особами без транспорту. Це пов'язано з модернізованими КПП, які розташовані на цій ділянці кордону, тому загальна бюрократія перетину кордону займає менше часу, а також близькістю головних автодоріг, які поєднують країни. Станом на 2021 р цю ділянку кордону перетнули майже 1,5 млн осіб (99 % від усіх перетинів області), 392424 легкових автомобілів (приблизно 72 % від усіх перетинів в області).

Українсько-румунська ділянка кордону в Закарпатській області найменше використовується у міждержавних перевезеннях вантажів і пасажирів. Це пов'язано як з тим, що не налагоджені економічні зв'язки області з Румунією, а також із розширеним використанням Дунайського транспортного шляху. Загалом, за роки незалежності КПП на кордоні з Румунією консервувалися через їхню непотрібність. Переміщення людей і транспорту зазвичай було зумовлено місцевими потребами. Ситуація змінилася внаслідок війни. Україна і Румунія за сприянням ЄС почали відновлювати залізничну інфраструктуру з обох боків кордону. Відкрито залізничне КПП Ділове – Валя Вишеулуй, модернізується залізничний КПП Тересва – Кимпилунг ла Тиса. Внаслідок відновлення цієї інфраструктури у подальшому можливий експорт продукції із сусідніх областей та Закарпаття через Чорноморські порти Румунії. Це досить важливий логістичний проєкт, завдяки якому Закарпатська область буде поєднана залізничною мережею.

Обсяги пасажирських і вантажних перевезень, які щорічно зростають між Україною та країнами ЄС, зумовлюють подальшу потребу в розвитку прикордонної та транспортно-логістичної інфраструктури, розширенні можливостей для швидких, безпечних та комфортних прямих транспортних зв'язків між прикордонними регіонами країн, що сприятиме зміцненню двосторонніх торговельно-економічних та соціально-гуманітарних відносин.

Окрім наявних 18 КПП, за результатами аналізу, проведеного Закарпатською ОДА, перспективними є ще 18, зокрема 4 – на кордоні з Румунією, 7 – Угорщиною, 6 – Словаччиною та 1 – Республікою Польща. Однак лише 8 перспективних КПП відображені в міжнародних договорах України та / або рішеннях Кабінету Міністрів України. Зокрема, на українсько-румунській ділянці кордону – це «Біла Церква – Сігет Мармаціей» (для економічної та туристичної інтеграції Тячівського району з Румунією), «Хижа – Тарна-Маре» (зміцнення економічних зв'язків між Хустом і Сату-Маре); на українсько-угорській – «Велика Паладь – Нодьгодош» (розвиток туристично-рекреаційної співпраці між Угорщиною і Україною), «Дийда – Берегдароц» (посилення інтегрованості Берегівського району та Угорщини); на українсько-словацькій – «Забрідь – Улич» (можливість поєднати Ужанський (Україна), Бескидський (Польща) та Полонинський (Словаччина) національні парки для більшої туристичної привабливості Карпатського регіону), «Соломоново – Чіерна» (зменшить навантаження на Чоп, позаяк наявні потужності Чопа уже не справляються зі збільшенням обсягу перевезень), «Сторожниця – Загор», «Паладь-Комарівці – Руське» (зменшення логістичного тиску на Ужгород). Існує також потреба укладення міжурядової угоди щодо побудови КПП на українсько-польській ділянці кордону. Тут потенційним є КПП «Лубня – Волосате» (для еколого-туристичної інтеграції Карпатського Єврорегіону).

Окрім вище згаданих потенційних КПП, які уже мають певну правову основу, є такі, що перебувають лише у стані розроблення та перемовин. На українсько-румунській ділянці державного кордону – це «Яблунівка - Гута Чертезе» (на південний захід від Тячева); на українсько-угорській – «Бадалово – Тарпа» (південніше Берегова); «Соловка – Тісасентмартон» (на південний-схід від Чопа); на українсько-словацькій – «Соломоново – Чіерна» (західна околиця Чопа), «Сторожниця – Загор» (південне передмістя Ужгорода), «Оноківці – Петровці» (північне передмістя Ужгорода)

Закарпатська область – важливий логістичний і ресурсно-військовий габ на західному кордоні України. КПП Закарпатської області відіграють важливу роль у транспортно-логістичній інтеграції України до ЄС. Перспективи розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області пов'язані з модернізацією наявних КПП; відкриттям законсервованих пунктів на українсько-румунському кордоні; запровадження еЧерги для пришвидшення пропуску. Найінтенсивніше у вантажоперевезеннях використовується українсько-словацька ділянка державного кордону через наявність залізничного КПП. Воєнні дії інтенсифікують використання українсько-румунської ділянки державного кордону (відкриття в січні 2023р. КПП «Ділове – Валя Вишеулуй», реконструкція КПП «Тересва – Кимпилунг ла Тиса»). Інтенсифікація логістичного чинника поліпшуватиме соціально-економічні показники Закарпатської області. Розбудова КПП сприятиме використанню рекреаційно-туристичного потенціалу Закарпаття.