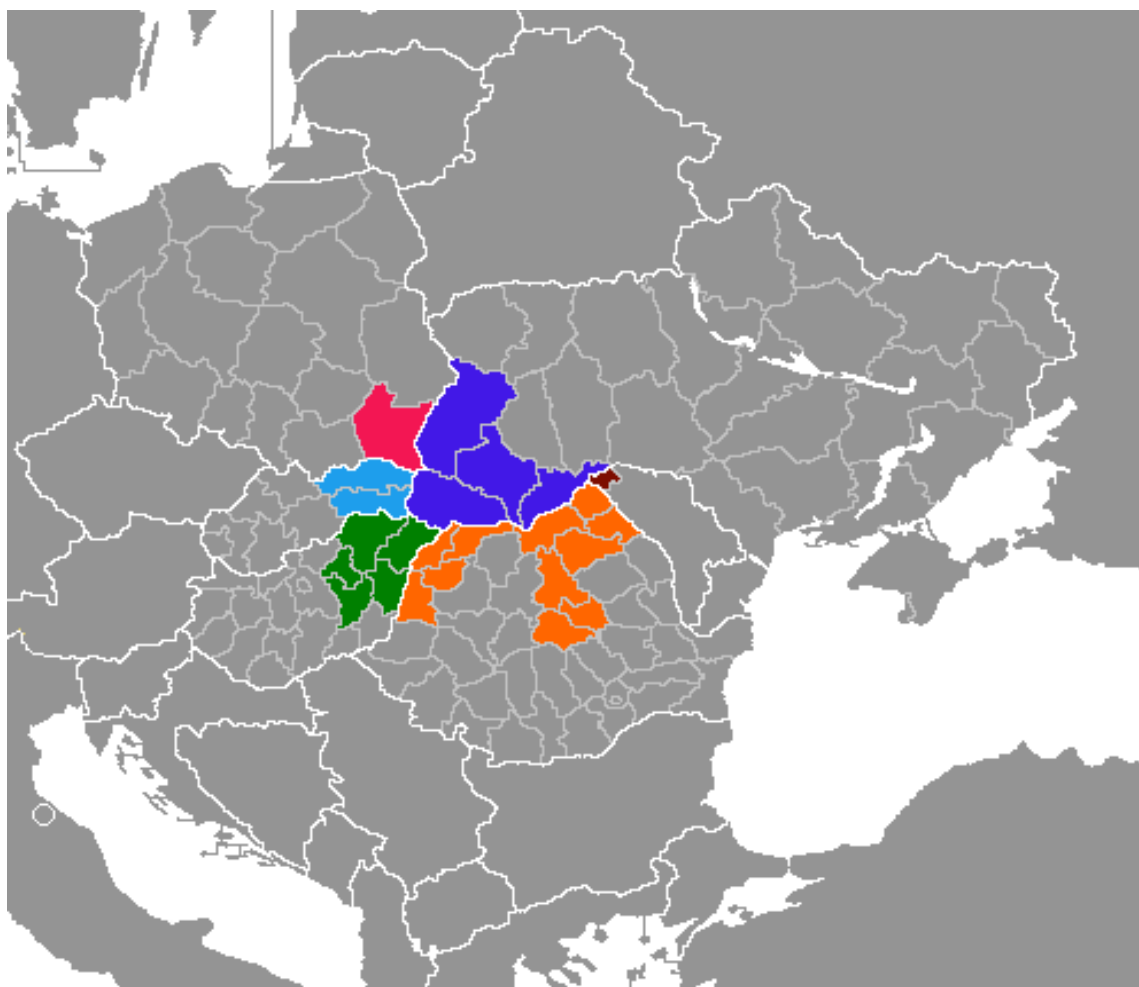


*Наталія ГАБЧАК*

**ТРАНСКОРДОННІ ТЕРИТОРІЇ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ:  
ТУРИСТИЧНИЙ ТА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК**



*Електронний навчальний посібник*

**Ужгород 2025**

**Транскордонні території Закарпатської області: туристичний та економічний потенціал** електронний навчальний посібник / Укладач : Н. Габчак – Ужгород : Вид-во УжНУ «Говерла, 2025. – 95 с.

Навчальний посібник «Транскордонні території Закарпатської області: туристичний та економічний потенціал» є науковим доповненням до курсу лекцій з дисципліни «Транскордонний туризм Карпатського євро регіону» (2023). Він призначений для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) та другого (магістерського) рівнів навчання за спеціальністю J3 «Туризм та рекреація»/ 1015 Travel, tourism and leisure і сприяє поглибленню професійної підготовки фахівців через вибіркові дисципліни.

Посібник охоплює ключові питання туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпатської області, зокрема в аспектах нормативно-правового регулювання, розвитку прикордонної інфраструктури та перспектив їх подальшого розвитку.

При розгляді цих питань враховуються сучасні підходи до регіональних особливостей транскордонних територій. Особлива увага приділяється сучасному стану, проблемам та перспективам розвитку туристично-економічної конкурентоспроможності прикордонних територій Закарпаття у співпраці з країнами Європейського Союзу.

Навчальний посібник містить значний обсяг аналітичної інформації, яка допоможе здобувачам ефективно підготуватися до семінарських та практичних занять, а також до написання курсових та науково-дослідних робіт.

#### **Рецензенти:**

*Лідія Дубіс* – доктор географічних наук, завідувачка кафедри геоморфології і палеогеографії Львівського національного університету імені Івана Франка

*Маріанна Готра* – начальник Управління туризму та курортів Закарпатської обласної військової адміністрації

*Рекомендовано до друку кафедрою туризму факультету туризму та міжнародних комунікацій ДВНЗ «Ужгородський національний університет» (протокол № 6 від 23.01.2025 року)*

*Рекомендовано до друку НМК факультету туризму та МК ДВНЗ «Ужгородський національний університет» (протокол № 6 від 23.01.2025 року)*

*Рекомендовано до друку редакційно-видавничою радою ДВНЗ Ужгородський національний університет» (протокол № \_\_6 від \_\_23.01\_2025 року)*

*Рекомендовано до друку Вченою радою ДВНЗ «Ужгородський національний університет» (протокол № 728/01-14 від \_\_25.02. 2025 року)*

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕДМОВА</b> .....	5
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАВОВІ ОСНОВИ ТУРИСТИЧНОГО ТА ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ</b> .....	7
1.1 Теоретичні особливості туристичного та економічного розвитку транскордонних територій Закарпатської області.....	7
1.2 Правове забезпечення функціонування та розвиток прикордонної інфраструктури транскордонних територій Закарпатської області як складової туристичного та економічного потенціалу краю.....	10
Контрольні запитання та завдання.....	16
Тестові завдання до розділу 1.....	17
<b>РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ НАЯВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЯК ОСНОВИ ТУРИСТИЧНО-ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ</b> .....	22
2.1 Оцінка характеристик українсько-румунського прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області.....	22
2.2 Аналіз українсько-угорського прикордоння в аспекті транскордонних територій Закарпатської області.....	28
2.3 Регіональні особливості українсько-словацького кордону на ділянці транскордонної території Закарпатської області.....	36
2.4 Властивості українсько-польського кордону в розрізі транскордонних територій Закарпатської області.....	43
Контрольні запитання та завдання.....	46
Тестові завдання до розділу 2.....	47
<b>РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ПРИКОРДОННОГО РОЗВИТКУ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ В АСПЕКТІ ТУРИСТИЧНОГО ТА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ</b> ..	51
3.1 Потенційний розвиток українсько-румунського-угорського прикордоння як основи туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпатської області.....	51
3.2 Перспективи розвитку українсько-словацького-польського кордону в розрізі транскордонних територій Закарпатської області.....	56
Контрольні запитання та завдання.....	73
Тестові завдання до розділу 3.....	74
<b>ВІДПОВІДІ ДО ТЕСТОВИХ ЗАВДАНЬ</b> .....	79
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	80
<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ</b> .....	90
<b>ДОВІДКА ПРО УКЛАДАЧА</b> .....	93

## ПЕРЕДМОВА

Навчальний посібник «Транскордонні території Закарпатської області: туристичний та економічний потенціал» є важливим доповненням до посібника «Транскордонний туризм Карпатського євро регіону» (укладачі: Н.Габчак, О.Білак, 2023), який зосереджується на регіональних особливостях туристично-економічного потенціалу транскордонних територій. Основною метою навчання є забезпечення здобувачів вищої освіти теоретичними та практичними навичками для ефективного розвитку транскордонних територій Закарпатської області.

Важливо набути вміння ефективно працювати в міжнародному середовищі з питань розвитку туризму та рекреації, а також визначити перспективи створення нових пунктів пропуску на українсько-польсько-словацько-угорсько-румунській ділянках державного кордону України, зокрема в Закарпатській області.

Реалізація даних завдань забезпечить досягнення мети та сформує у здобувачів вищої освіти програмні результати навчання, а саме: 1) пояснювати та аналізувати рекреаційно-туристичний потенціал території; 2) розробляти, просувати та реалізовувати туристичний продукт; 3) виявляти проблемні ситуації і пропонувати шляхи їх розв'язання; 4) здійснювати аналітичну оцінку стану прикордонного та транскордонного простору; 5) аналізувати та порівнювати транскордонні туристичні ринки тощо.

Відповідно до спеціальності J3 «Туризм та рекреація» / 1015 Travel, tourism and leisure, опрацювання даного навчального матеріалу сприятиме формуванню у здобувачів вищої освіти як загальних, так і фахових компетентностей. Це включає: 1) загальні компетентності: розвиток критичного мислення, аналітичних навичок, здатності до самостійного навчання та ефективної комунікації. Це дозволить студентам краще розуміти комплексні процеси, що відбуваються у сфері туризму та рекреації, і адаптуватися до змінюваних умов; 2) фахові компетентності:

набуття спеціалізованих знань і навичок у сфері управління туристичними та рекреаційними ресурсами, розробки та просування туристичних продуктів, оцінки рекреаційно-туристичного потенціалу, а також управлінських і аналітичних здібностей, що є ключовими для успішної кар'єри у цій галузі.

Таким чином, здобувачі вищої освіти зможуть ефективно застосовувати набуті знання і навички в практичній діяльності, що сприятиме їхньому професійному розвитку і підготовці до вирішення актуальних завдань у сфері туризму та рекреації.

# **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТУРИСТИЧНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЯК ПРАВОВОГО БАЗИСУ ФОРМУВАННЯ ПРИКОРДОННОГО РОЗВИТКУ КРАЮ**

## **1.1. Теоретичні особливості туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпатської області**

В наш час вплив транскордонного співробітництва в межах транскордонних територій Закарпатської області на розвиток туристично-економічного потенціалу краю недооцінений та є одним з головних шляхів підвищення конкурентоспроможності туристичного бізнесу, як основної складової економіки Карпатського єврорегіону.

Для більш детального розуміння дослідження теоретичних особливостей туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпатської області потрібно, по-перше осмислити самі значення та визначення обраної наукової тематики.

Саме розуміння понять «транскордонне співробітництво», «суб'єкти транскордонного співробітництва», «учасники транскордонного співробітництва», «транскордонне об'єднання» та «транскордонні території» є невід'ємними частинами один одного та є пов'язаними між собою, з точки зору даного дослідження та економічної науки в цілому.

Відтак, транскордонне співробітництво – це спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, наукових, технологічних, екологічних, культурних і інших відносин між суб'єктами і учасниками таких відносин в Україні і відповідними суб'єктами і учасниками таких відносин із сусідніх держав у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством [10].

Що стосується визначення суб'єктів та учасників транскордонного співробітництва, то суб'єкти – це територіальні громади, їх представницькі

органи та їх об'єднання, місцеві органи виконавчої влади України, що взаємодіють з територіальними громадами та відповідними органами влади сусідніх держав у межах своєї компетенції, встановленої чинним законодавством України та угодами про транскордонне співробітництво, а учасники – це юридичні та фізичні особи, громадські об'єднання, що беруть участь у транскордонному співробітництві [10].

Основною складовою відповідного дослідження є «транскордонні території». Єдиного лаконічного розуміння відповідного визначення в науковому колі не має, відтак присутні тотожні чи подібні по змісту тлумачення даного поняття. Такі наприклад як «прикордонний регіон», «транскордонні регіони», «транскордонні кластери» та інші. Зупинимось на розгляді основних цих визначень.

На думку В.В. Гоблика, транскордонні регіони – це території, на яких проживають спільноти людей, тісно зв'язаних різнобічними стосунками, але розділені кордонами [30].

О.І. Мілашовська визначає «прикордонний регіон» як частину господарської території суверенної держави, яка межує з однією або кількома зарубіжними країнами, характеризується географічною цілісністю, специфічними природно-кліматичними та економічно-соціальними умовами, розміщенням і розвитком продуктивних сил, участю в прикордонному співробітництві і міжнародному поділі праці [31].

Цікавим визначенням є «транскордонні кластери», особливо у контексті використання його в дослідженні розвитку туристичної галузі економіки Закарпатської області. Відтак Н.А. Мікула визначає «транскордонні кластери» як групи незалежних компаній та асоційованих інституцій, які: географічно зосереджені у транскордонному регіоні; співпрацюють та конкурують; спеціалізуються у різних галузях, пов'язані спільними технологіями та навичками і взаємодоповнюють одна одну, що в кінцевому підсумку дає можливість отримання синергетичних та мережевих ефектів, дифузії знань та навиків [32].

Узагальнюючи наведені точки зору відзначимо, що визначення тлумачення «транскордонні території» можна розуміти як території межуючих держав, які мають спільні географічні, кліматичні, історично-культурні, етнічно-демографічні, інфраструктурні та економіко-регіональні особливості та існують в сингулярній взаємодії, які функціонують на міжнародному, національному, регіональному та місцевих рівнях.

Найперші появи транскордонних територій в світовій історії та їх еволюцію розвитку можливо віднести до виникнення держав, імперій, союзів, царств та самої людської цивілізації. На теренах сучасної України прикладами транскордонного співробітництва та появи транскордонних територій можливо віднести періоди розквіту Київської Русі, козацьку історичну добу – Гетьманщина, панування Речі Посполитої та Османської імперії, поневолення Австрійською, Московською та Російською імперіями, радянські часи та наші часи існування незалежної України.

Більш цікавими історичними періодами трансформації транскордонних взаємовідносин та співробітництва для Закарпатського краю є наступні історичні періоди: Болгарське царство та Київська Русь (IX – X століття), панування Угорщини (XI – XV століття), середньовіччя, входження в Західноукраїнській Народній Республіці (1918 – 1919 роки), перебування в складі Чехословаччини (1920 – 1939 роки), визвольна боротьба за незалежність Карпатської України (1939 рік), Угорська окупація (1939 – 1944 роки), у складі Радянського союзу (до 1991 року) та відновлення суверенної України.

Звичайно, що історичні особливості формування транскордонних територій Закарпатської області відіграли важливу роль у формуванні та становленні сучасного Закарпаття, але дане дослідження сконцентроване саме на особливостях туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпатської області сьогодення.

В часи переходу від планової економічної системи до ринкових відносин на території Закарпатської області позначається початком та

пожвавленням транскордонного співробітництва, яке в свою чергу було поштовхом до розвитку туристичної галузі краю. В наш час транскордонне співробітництво Закарпатського краю вийшло на більш високий та міжнародний рівень транскордонних взаємовідносин, які мають направлення в економічному, регіональному, екологічному, інфраструктурному, культурному та туристичному сегменті відносин.

Зокрема одним із головних та цікавих для вивчення прикладом результату транскордонного співробітництва є Карпатський єврорегіон (функціонує з 1993 року), який включає в себе транскордонні території на яких проживає близько 16 мільйонів наявного населення (без кількості переселенців), які відносяться до 5 країн учасниць, в тому числі Україна, з яких 4 країни-члени Європейського Союзу (Республіка Польща, Словацька Республіка, Угорщина та Румунія) [67]. З українського боку до Карпатського єврорегіону входить Львівська, Івано - Франківська, Чернівецька та досліджувана Закарпатська області.

## **1.2. Правове забезпечення функціонування та розвитку прикордонної інфраструктури транскордонних територій Закарпатської області як складової туристично-економічного потенціалу краю**

Передусім, всебічне та повноцінне функціонування транскордонних територій на міжнародному, національному, регіональному та місцевих рівнях неможливе без регламентуючих нормативно-правових актів та правового забезпечення цієї діяльності.

Починаючи розгляд правових аспектів забезпечення діяльності та розвитку прикордонної інфраструктури транскордонних територій Закарпатської області як складової туристично-економічного потенціалу краю потрібно, перш за все, розглянути основні форми транскордонного

співробітництва, які слугують базою правового поля взаємовідносин транскордонних територій.

Що стосується основних форм транскордонного співробітництва саме туристичної сфери, то вони відображені у табл.1.2.1

Таблиця 1.2.1

**Основні форми транскордонного співробітництва в галузі туризму та їх характеристика [29]**

<b>Форма</b>	<b>Характеристика</b>
<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Як територіальні утворення в межах визначених адміністративно-територіальних одиниць різних країн</b>	
Єврорегіон	Організаційні форми співробітництва адміністративно-територіальних одиниць європейських держав, що здійснюються відповідно до дво- або багатосторонніх угод про транскордонне співробітництво та передбачають визначення територіальних меж впливу та відповідної організаційної структури
Міжрегіональні агломерації	Міжрегіональні утворення, які об'єднують на добровільних засадах певну кількість міських, сільських та інших населених пунктів, що розміщені на території різних країн, але мають спільні рекреаційні, економічні, екологічні, соціальні, культурно-побутові та інші інтереси
<b>Як окремі суб'єкти туристичної діяльності</b>	
Транскордонні туристичні кластери	Об'єднання суб'єктів туристичної діяльності із підприємствами суміжних галузей, що беруть участь у формуванні кінцевого туристичного продукту
<b>Як офіційні документи з визначеними напрямками практичної реалізації стратегічних рішень</b>	
Стратегії транскордонного співробітництва і міжрегіонального розвитку	Документи, затверджені відповідними нормативно-правовими актами, які визначають мету співробітництва (місію), основні стратегічні напрямки її досягнення та є основою для розробки програм і проектів у туристичній галузі
Двосторонні угоди, затверджені на загальнодержавному рівні	Документи, підписані представниками центральних органів виконавчої влади на взаємовигідній основі, які визначають конкретні права та обов'язки сторін на встановлений термін щодо реалізації спільних заходів у туристичній галузі
Угоди, статuti та протоколи між органами місцевої державної влади	Документи, підписані представниками місцевих органів державної влади на взаємовигідній основі, які визначають пріоритети співробітництва між конкретними територіями в галузі туризму
Програми	Документи, які дозволяють виокремити конкретні заходи, визначити їх виконавців та джерела фінансування у відповідні терміни для реалізації стратегічних завдань туристичної галузі
Проекти	Документи, які передбачають досягнення конкретних завдань щодо створення чи вдосконалення туристичного продукту,

Проаналізувавши основні форми транскордонного співробітництва туристичної сфери стає зрозуміло, що рівні нормативно-правових актів у сфері транскордонного співробітництва функціонують на різних рівнях важливості. Відтак, доречно представити рівні нормативно-правові акти транскордонного співробітництва, наступним чином :

- міжнародний;
- національний;
- регіональний або міжрегіональний (зазначений рівень деякі науковці не виносять окремо, а відносять його до місцевого рівня впливу. Хоча розуміння кластерного рівня взаємодії транскордонного співробітництва між деякими областями, районами, конгломератами різних країн і його важливої ролі впливу на транскордонні території не є можливим не враховувати.);
- місцевий.

Проаналізувавши рівні нормативно-правових актів транскордонного співробітництва, доречно виділити основні форми нормативно-правових актів, які діють в правовому полі транскордонної взаємодії, проілюструємо їх таким чином:

- законодавчі акти або нормативні акти;
- концептуальні акти;
- стратегічні акти;
- програми;
- міжнародні угоди (вбачається доречно окремо виділити зазначену форму нормативно-правового акту, як таку, яка ратифікується та вводиться в дію у кожній країні різними формами нормативно-правового акту).

Правовий аспект сфери застосування права забезпечення функціонування та розвитку прикордонної інфраструктури транскордонних

територій Закарпатської області як складової туристично-економічного потенціалу краю доволі великий, починаючи від сфери застосування права з туризму, міжнародних інвестицій, транскордонного співробітництва, регіонального розвитку, прикордонної інфраструктури, дорожньо-мережевого господарства, транспорту і та інше.

Розглянемо основні нормативно-правові акти, які можливо віднести до регламентуючих функціонування та розвитку прикордонної інфраструктури транскордонних територій Закарпатської області, як складової туристично-економічного потенціалу краю.

В Україні одним із важливих законодавчих актів у сфері регламентуванні та функціонуванні транскордонної взаємодії на різних рівнях є Закон України «Про транскордонне співробітництво» [10]. Зазначений Закон визначає основні складові транскордонної взаємодії, фінансові аспекти і саму організацію співробітництва та визначає механізми державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва. Відтак існує ціла низка нормативно-правових актів, які відносять саме до транскордонної взаємодії, це: Закон України «Про транскордонне співробітництво» [10], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки» [14], Програма розвитку транскордонного співробітництва Закарпатської області на 2016-2020 рр. [21], Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2021-2027 роки [72] та Програма розвитку транскордонного співробітництва Закарпатської області на 2021-2027 роки [73].

Разом з тим, нормативно-правові акти, які регламентують регіональну сторону розвитку транскордонних взаємовідносин, можна представити наступними актами, це Закони України «Про стимулювання розвитку регіонів»[9], «Про регулювання містобудівної діяльності»[8], «Про основи містобудування»[5], «Про охорону культурної спадщини»[6], «Про охорону навколишнього природного середовища»[7], «Про Генеральну схему

планування території України»[2], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2023 роки» від 21.03.2018 № 382[15], Схема планування території Закарпатської області яка затверджена рішенням сесії Закарпатської обласної ради від 17.05.2013 №731 (діє до 2031 року)[23].

Крім того основними нормативно-правовими актами, які регламентують сферу розвитку туризму, прикордонної інфраструктури, транспорту та дорожньо-мережевого господарства, які є цільовими актами цього дослідження, представленні наступними актами: Закони України «Про туризм» [11], «Про державно-приватне партнерство» [3], «Про автомобільні дороги» [1], «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [4], Постанова Кабінету Міністрів України «Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04.08.1997 р. № 821 [13], розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30.05.2018 р. № 430-р [16], регіональна програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2019 - 2022 роки, яка затверджена рішенням сесії Закарпатської обласної ради від 27.09.2018 №1286 [22], Програма розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області на 2018-2022 рр., яка затверджена рішенням сесії Закарпатської обласної ради від 22.02.2018 №1065 [66] та інші міжнародні угоди, які регламентують роботу, удосконалення та відкриття міжнародних пунктів пропуску на лінії державного кордону.

Транскордонні території Закарпатської області мають багатогранні фундаментальні теоретичні особливості для подальшого наукового дослідження, які є доказом того, що зазначені території пройшли не легкий відрізок історії в період свого формування, становлення та розквіту, що в свою чергу вплинуло на регіональні особливості сучасної трансформації

транскордонних територій Закарпатського краю. Проте підсумками трансформацій транскордонних територій в межах Закарпатського краю в минулому, склали основу для подальшого відображення у формі участі в транскордонних взаємовідносинах в Карпатському єврорегіоні в наші дні. Результатами зазначеного членства транскордонних територій Закарпатської області стала ціла низка реалізованих, функціонуючих та запланованих проєктів туристичного розвитку краю в рамках Карпатського єврорегіону.

Правове забезпечення функціонування та розвитку прикордонної інфраструктури транскордонних територій даної області, як складової туристично-економічного потенціалу краю, представлене значною кількістю нормативно-правових актів, які направлені на розвиток, функціонування, міжнародну співпрацю та інші сфери правової дії, але цього в значній мірі недостатньо для повноцінного функціонування транскордонних територій Закарпатської області.

Існує величезна бюрократична система, яка не дозволяє прогресивно та швидко вирішувати ратифікацію міжнародних угод, особливо, коли йдеться про відкриття перспективних пунктів пропуску на лінії державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області. Цей негативний прояв стагнації в нормативно-правому полі стоїть на шляху повноцінного удосконалення існуючої прикордонної мережі Закарпатського краю, що несе негативний наслідок зниження розвитку туристичної галузі краю.

## Контрольні запитання та завдання

1. Назвіть етапи встановлення державних кордонів. Які функції виконують сучасні державні кордони?
2. Перелічіть країни-сусіди вздовж державного кордону України та поясніть, які функції вони виконують?
3. З'ясуйте, коли потрібно вживати поняття «транскордонний регіон», «транскордонний туризм», «туристичний ринок».
4. Визначте основні форми транскордонного співробітництва в галузі туризму.
5. Які Ви знаєте офіційні документи з визначеними напрямками практичної реалізації стратегічних рішень?
6. Визначте місце та роль туризму в розвитку транскордонного регіону.
7. Назвіть, які додаткові переваги формування транскордонного туристичного ринку можна виокремити. В чому полягає їх суть?
8. Які країни входять до складу Карпатського євро регіону?
9. Які області України входять до складу Карпатського євро регіону?
10. Перелічіть причини, які гальмують можливості прогресивного та швидкого вирішення ратифікації міжнародних угод.

## Тестові завдання

1. Чітке трактування поняття «туризм» відповідно до закону України «Про туризм»:

- а) це особлива форма пересування людей за визначеним маршрутом з метою відвідання конкретного об'єкта або задоволення своїх інтересів і повернення на постійне місце проживання
  - б) це форма розвитку особистості, яка реалізується через соціально-гуманітарні функції (виховну, навчальну, оздоровчу, спортивну)
  - в) як форму організації відпочинку, проведення дозвілля
  - г) це сегмент ринку, в якому сходяться підприємства таких галузей господарства, як транспорт, харчування, готельне господарство, культура, торгівля тощо
  - д) це тимчасовий виїзд (подорож) осіб з постійного місця проживання з пізнавальною, оздоровчою, професійно-діловою, спортивною, релігійною та іншою метою на термін від 24 годин до одного року поспіль, без зайняття оплачуваною діяльністю в місці тимчасового перебування
- ) всі відповіді правильні

2. Турист, який задовольняє свої рекреаційні потреби та характеризується певними рисами, властивостями та станами це:

- а) об'єкт туризму
- б) предмет туризму
- в) суб'єкт туризму
- г) відвідувач-турист
- д) не має правильної відповіді

3. Що включає поняття національний туризм:

- а) внутрішній туризм
- б) внутрішній та виїзний туризм і співвідноситься з категорією національного виробництва
- в) внутрішній та виїзний туризм
- г) виїзний туризм
- д) маятниковий туризм

4. У великих містах для кращого «туристичного» орієнтування створюють:

- а) інформаційні центри
- б) обмінні пункти
- в) поштові відділення
- г) аеропорти

д) правильної відповіді немає

5. Яка міжнародна організація розробляє і здійснює проекти зі збереження світової культурно-історичної спадщини:

- а) ООН
- б) ЮНЕСКО
- в) ЮНІДО
- г) МЕРКОСУР
- д) ОПЕК
- е) АСЕАН

6. В якому документі проголошені основні принципи туристичного руху:

- а) у Резолюції Генеральної Асамблеї ООН
- б) Хартії туризму і Кодексі туристів
- в) Робочій програмі ВООЗ
- г) Статуті ООН

7. Яка міжнародна організація об'єднує асоціації туроператорів і окремі туроператорські фірми різних країн світу:

- а) ООН
- б) ВООЗ
- в) ЮНІДО
- г) СНД
- д) Міжнародна організація туроператорів

8. Всесвітня комп'ютерна мережа Інтернет надає можливість:

- а) мати глобальний доступ до турпродукту
- б) знайти необхідну інформацію
- в) поновлювати інформацію
- г) структурувати та пересилати інформацію

9. Які знаєте форми міжнародної співпраці в сфері туризму:

- а) співпраця на односторонній основі
- б) співпраця на двосторонній основі
- в) співпраця на багатосторонній основі
- г) співпраця на безмежно сторонній основі

10. Комплекс туристичних послуг, необхідних для задоволення потреб туриста під час його подорожі:

- а) туристичні ресурси ;
- б) туризм;
- в) туристичний продукт;
- г) тур;
- д) турагентська діяльність

11. Сукупність різних суб'єктів туристичної діяльності (готелі, туристичні комплекси, кемпінги, мотелі, пансіонати, підприємства харчування, транспорту, заклади культури, спорту, тощо) , які забезпечують прийом, обслуговування та перевезення туристів:

- а) туристичний й продукт;
- б) туристичні послуги;
- в) туристична індустрія;
- г) внутрішній туризм;

12. Документ, що підтверджує статус особи, або групи осіб як туристів, оплату послуг чи її гарантію і є підставою для отримання туристом або групою туристів туристичних послуг:

- а) турагентська діяльність;
- б) ліцензія на здійснення туристичної діяльності;
- в) туристський ваучер;
- г) не має правильної відповіді

13. Туристична подорож (поїздка) за визначеним маршрутом у конкретні терміни, зазначена комплексом туристичних послуг (бронювання, розміщення, харчування, транспорт, рекреація, екскурсії, тощо) :

- а) туризм соціальний;
- б) туризм самодіяльний;
- в) тур;
- г) туризм виїзний;
- д) екскурсійна діяльність

14. До складу Карпатського євро регіону входять:

- а) 19 прикордонних регіонів України, Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії. Членами Асоціації є 63 органи місцевого самоврядування та їх

об'єднань Закарпатської, Івано-Франківської, Львівської, Чернівецької областей;

б) Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Чернівецька області;

в) всі адміністративно-територіальні утворення вздовж державного кордону;

г) не має правильної відповіді

15. На думку В.В. Гоблика, транскордонні регіони – це:

а) території, на яких проживають спільноти людей, тісно зв'язаних різнобічними стосунками, але розділені кордонами;

б) території як частина суверенної держави, яка межує з однією або кількома зарубіжними країнами, характеризується географічною цілісністю, специфічними природно-кліматичними та економічно-соціальними умовами, розміщенням і розвитком продуктивних сил, участю в прикордонному співробітництві і міжнародному поділі праці;

в) території межуючих держав, які мають спільні географічні, кліматичні, історично-культурні, етнічно-демографічні, інфраструктурні та економіко-регіональні особливості та існують в сингулярній взаємодії, які функціонують на міжнародному, національному, регіональному та місцевих рівнях

г) не має правильної відповіді

16. На думку Н.Ф. Габчак та Е.М. Маляра транскордонні регіони – це:

а) території, на яких проживають спільноти людей, тісно зв'язаних різнобічними стосунками, але розділені кордонами;

б) території як частина суверенної держави, яка межує з однією або кількома зарубіжними країнами, характеризується географічною цілісністю, специфічними природно-кліматичними та економічно-соціальними умовами, розміщенням і розвитком продуктивних сил, участю в прикордонному співробітництві і міжнародному поділі праці;

в) території межуючих держав, які мають спільні географічні, кліматичні, історично-культурні, етнічно-демографічні, інфраструктурні та економіко-регіональні особливості та існують в сингулярній взаємодії, які функціонують на міжнародному, національному, регіональному та місцевих рівнях

г) не має правильної відповіді

17. Виберіть основні регламентуючі нормативно-правові акти щодо функціонування та розвитку прикордонної інфраструктури транскордонних територій:

а) Закон України «Про туризм»;

- б) Програма розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області на 2018-2022 рр.;
- в) Закон України «Про статус народного депутата»;
- г) Закон України «Про Бюро економічної безпеки України»;
- д) всі відповіді правильні

18. В якому документі визначено важливість розвитку транспортної стратегії України :

- а) розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»;
- б) Закон України «Про статус народного депутата»;
- в) Закон України «Про Бюро економічної безпеки України»;
- г) всі відповіді правильні

19. Виберіть правильний перелік країн Карпатського єврорегіону:

- а) Україна, Польща, Болгарія, Словаччина, Угорщина ;
- б) Україна, Польща, Грузія, Словаччина, Угорщина;
- в) Україна, Польща, Румунія, Словаччина, Угорщина;
- г) не має правильної відповіді

20. Які області України входять до складу Карпатського єврорегіону:

- а) Закарпатська, Волинська, Львівська, Чернівецька області;
- б) Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Чернівецька області;
- в) Закарпатська, Івано-Франківська, Тернопільська, Чернівецька області;
- г) не має правильної відповіді

## **РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ НАЯВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЯК ОСНОВИ ТУРИСТИЧНО - ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ**

### **2.1. Оцінка характеристик українсько-румунського прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області**

Закарпатська область має унікальне географічне місце розташування, що надає стратегічну можливість розвивати економічне транскордонне співробітництво в сфері туризму. Розглянемо детально та дослідимо туристично-економічний потенціал українсько-румунського прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області.

За 2022 рік Румунія вперше зафіксувала приріст населення за рахунок імміграції. За даними статистики, кількість іммігрантів перевищила чисельність румунів, які залишили країну, приблизно на 85 тисяч осіб. Так, минулого року до Румунії переїхали 286 556 іноземців, а 201 076 румунів виїхали в інші країни. Статистичні дані свідчать, що станом на початок 2023 року постійне населення Румунії становило 19,05 мільйона осіб, що на 9 107 осіб більше, ніж на 1 січня 2022 року.

Щодо її складової – Північно-Західного регіону (найбільше місто: Клуж-Напока), то він включає 6 повітів (Біхор, Бистриця-Несеуд, Клуж, Марамуреш, Сату-Маре та Селаж) й межує із Угорщиною на заході та з Україною на півночі, є багатоетнічним та полікультурним.

Регіональний валовий внутрішній продукт даного регіону (ВВП) збільшувався з 2019 року (13,9 млрд. євро) і досягнув 19,5 млрд. євро у 2021 році. Він посідає третє місце серед 8 регіонів Румунії за економічним розвитком та становить 11,5% національного ВВП. У 2021 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,

2022). Для регіону характерні диспропорції за рівнем бідності і він є помірно привабливим для прямих іноземних інвестицій (FDI) [49].

Із Закарпатською областю межують два повіти Румунії: Сату-Маре та Марамуреш. Повіт Сату-Маре налічує 59 комун, 4 міста та 2 муніципалітети. Загальна кількість населення 344,4 тис осіб 54,4% становить сільське населення. Харчова, текстильна та меблева промисловість є основними. Повіт багатий на численні туристичні об'єкти, насамперед це гори, курорти, старовинні замки. Найбільшим туристичним попитом виокремлюються: кафедральний греко-католицький собор св. Михаїла і Гавриїла, Сатмарська синагога, мережевна церква, готель Дачія та безліч паркових зон [50]. Повіт Марамуреш займає площу 6215 км<sup>2</sup>, 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. осіб [47]. Туристично привабливими у даному повіті є палац Чорний орел, колишній Монетний двір, музей Марамурешу, ратуша та палац культури Астра.

У Румунії налічується 88 індустріальних парків (загальна площа – 3154,41 га), як приватної так і державної форми власності (галузі аерокосмічна, інформаційно-комунікаційні технології та промисловість). Більшість індустріальних парків розташовані на півдні (24 парки, з них 15 парків у окрузі Прахова) та Північно-Західному регіоні (21 парк, з них: 10 в окрузі Клуж, що за 200 км від українського кордону). Ще 18 індустріальних парків доступні в 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-Ілфові.

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

порт у Румунії на Чорному морі. У 1994 р. відкрита вільна економічна зона у м. Браїла (Braila Free Zone) – важливий транспортний вузол, найбільших річковий порт країни на Дунаї. У 1994 р. у м. Галаці (Galați Free Zone) – місто і порт на сході Румунії на лівому березі Дунаю. Вільна економічна зона у м. Джурджу за 60 км від Бухареста (Giurgiu Free Zone – утворена 1996 р.). З 1999 р. у м. Куртіч (Curtici - Arad Free Zone) у повіті Арад у Румунії, що за 287 км від українського кордону (ПП «Дякове-Халмеу»).

Аеропорти та інтермодальні термінали. За 50 км від кордону з Україною в пункті пропуску Дякове – Халмеу та за 14 км від міста Сату Маре знаходиться Міжнародний аеропорт Сату Маре. Ще один невеликий міжнародний аеропорт Марамуреш за 10 км від м. Байя Маре та 59,7 км від кордону з Україною в ПП «Дякове – Халмеу». На відстані 170 км від пункту пропуску «Дякове - Халмеу», розташований аеропорт м. Орадя.

Найбільшим аеропортом 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 пункту пропуску «Солотвино – Сігету-Мармаціей» – 172 км.

В Румунії діють 18 інтермодальних терміналів. Найближчими до території України є термінал у Дорнесті/Dornești (за 16 км від ПП «Порубне-Сірет») та у м. Сучава / Suceava (за 45 км). Від ПП «Дякове - Халмеу» за 123 км знаходиться термінал у Залау/Zalău, інший 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 залізничної станції перетину кордону між Угорщиною та Румунією, на загальноєвропейському коридорі TEN-T IV (Orient/East – Med). Ще один південніше у м. Карансебеш/ Caransebes, ще два за м. Клуж-Напока (Turda і Aiud). Решта розміщені на південному-сході країни.

Аналіз туристичних принад дав можливість визначити основні напрямки відпочинку, найбільш популярні серед туристів і відвідувачів Карпатського регіону з української та румунської сторін в межах

прикордонних територій Закарпаття. Серед них такі види туризму, як: 1) гірськолижний туризм; 2) піший та велосипедний туризм; 3) водний туризм; 4) оздоровчий туризм; 5) пізнавальний екскурсійний туризм та інші.

Так, у повіті Марамуреш туристам варто відвідати такі цікаві туристичні об'єкти як історичний центр міста Бая-Маре, а саме: вежа Стефана, вежа М'ясна гільдія, Будинок Янку де Хунедоара, палац Чорний орел, колишній Монетний двір, церкви та будинки; історичний центр Сігету Мармаціей – музей Марамурешу, колишня префектура історичного Марамурешу, ратуша, палац культури Астра, колишня будівля в'язниці, Меморіальний будинок Елі Візель, Меморіальний будинок Іоана Міхалі де Апша, церкви різних конфесій, колишні єврейські будівлі, серед яких останньою що залишилася є синагога та веселий цвинтар.

Також на території даного повіту розташовані відомі у Європі гірськолижні курорти – Борша, Ізвоаре, Могоша, Суюр та місто Кавнік.

У повіті Сату-Маре визначними пам'ятками є Римсько-католицький собор, Мереживна церква, Кафедральний греко-католицький собор св.Михаїла і Гавриїла, Сатмарська синагога, готель Дачія.

До складу української ділянки кордону з Румунією входять чотири райони Закарпаття, а саме: Берегівський, Хустський, Тячівський та Рахівський, які володіють значним природно-ресурсним потенціалом. Щодо туристичних об'єктів прикордонних районів Закарпаття, то тут слід виділити – Костел францісканців XIV–XV ст. та палац барона Перені XV ст., с. Королево – археологічні пам'ятки ашельської культури, руїни середньовічного замку, винний підвал Ференца Ракоці II, дегустаційний зал леквару у Виноградівському районі; руїни замку XI–XII ст., Єлизаветинська церква XVI ст., ферма буйволів у селі Стеблівка, сироварня та гірськолижний курорт «Хуст»; Успенська церква XVIII ст., Вознесенська церква 1824 р., водоспад «Труфанець», гора Близниця, озеро Брескул, озеро Несамовите, центр Європи село Ділове в Рахівському районі; Успенська

церква, Реформаторський костел, скеля Карстовий міст, карстова печера Молочний камінь, озеро Конігунда у Тячівському районі.

Переважання на досліджуваній території гірського рельєфу та сільських жителів зумовлює можливості для нових партнерських відносин розвитку екотуризму та етнотуризму в межах транскордонних територій. Прикладом може бути новий промаркований етнотуристичний маршрут «Шлях Пинті» в межах виноградівщини, який пролягає через кордон до с. Меґоажа повіту Марамуреш у Румунії. Маршрут протяжністю більше як 200 км загалом відображає шлях ватажка загону опришків румунського походження, який цікавий туристам, адже мандруючи ним вони довідаються про життя місцевого «Робін Гуда». Слід відмітити, що хустщина щороку проводить фестиваль «Пинтя Фест» в якому приймають участь і румунські колеги.

Організація транскордонної співпраці має ґрунтуватись на таких напрямках, які є найважливішими для вирішення економічних та соціальних проблем прилеглих територій та забезпечують їх успішне впровадження та розвиток.

Співпраця між транскордонною територією України, зокрема, Закарпаття та Румунією триватиме й надалі. Її пріоритетами є:

- 1) створення єдиної мережі туристично-інформаційних центрів;
- 2) розбудова митної та прикордонної інфраструктури сторін;
- 3) розвиток партнерської мережі між територіальними громадами, органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями прикордонних регіонів;
- 4) розвиток ділового співробітництва через активізацію інвестиційної та зовнішньоекономічної діяльності між прикордонними територіями в галузі туризму;
- 5) здійснення спільних заходів щодо активізації розвитку туристичної інфраструктури в прикордонних регіонах тощо.

Економічна характеристика українсько-румунського прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області демонструє в цілому економічну стабільність. Однак для забезпечення подальшого економічного розвитку в цьому регіоні необхідно створити більш сприятливі умови, що дозволять досягти більш динамічного зростання.

Відзначено, що:

1. *Поточний стан економіки:* регіон характеризується стабільною економічною ситуацією, але ще існує потенціал для покращення. Багато галузей вже показують позитивні результати, але їх можливості ще не реалізовані в повному обсязі.
2. *Потреба в розвитку інфраструктури:* для стимулювання економічного росту необхідно удосконалити інфраструктуру, зокрема транспортні та туристичні об'єкти. Це включає модернізацію доріг, покращення умов перетворення кордону, а також розвиток рекреаційних зон та туристичних маршрутів.
3. *Підтримка транскордонного співробітництва:* ефективне транскордонне співробітництво з Румунією може стати ключовим фактором для економічного розвитку. Важливо налагодити тісніші економічні зв'язки, що сприятимуть зростанню обсягів торгівлі, збільшенню інвестицій і розвитку спільних проектів у сфері туризму.
4. *Динамічний розвиток:* щоб забезпечити більш динамічний економічний розвиток, регіон потребує впровадження інноваційних підходів та нових стратегій у сфері туризму. Це може включати розробку нових туристичних продуктів, активне просування регіону на міжнародних ринках і залучення інвесторів для реалізації проектів у сфері гостинності та культурного туризму.
5. *Взаємодія з міжнародними партнерами:* розширення співпраці з румунськими партнерами, включаючи спільні заходи, культурні обміни та туристичні ініціативи, може допомогти створити нові можливості для економічного зростання та розвитку регіону.

У цілому, для забезпечення більш динамічного економічного розвитку українсько-румунського прикордоння необхідно зосередитися на покращенні інфраструктури, підтримці транскордонного співробітництва та впровадженні інноваційних рішень у сфері туризму. Це сприятиме не тільки стабільному зростанню, а й відкриє нові перспективи для розвитку регіону.

## **2.2. Аналіз українсько-угорського прикордоння в аспекті транскордонних територій Закарпатської області**

Українсько-угорські відносини мають багатогранну природу, охоплюючи історичний, політичний та економічний аспекти. Особливий інтерес для економічної науки становить дослідження економіко-регіональних особливостей транскордонних територій Закарпатської області, що відкриває нові перспективи для аналізу.

Угорщина межує з територією України адміністративною областю (медьє) Саболч-Сатмар-Берег, що розташована в північно-східній частині Угорщини [52]. Загалом у області 228 поселень, з яких 20 – це міста. Найбільш характерними секторами економіки для регіону є: харчова, хімічна, текстильна промисловість, а також виробництво електроніки та оптики.

Медьє Саболч-Сатмар-Берег має значний туристичний потенціал, зокрема для туристів є цікавою місцева архітектура, мистецтво, традиції. Центральним містом медьє є Ньїредьгаза, відоме своїми храмами, найвідоміший з них Кафедральний собор Пресвятої Діви Марії, побудований в стилі бароко та Греко-католицьку церкву Святого Миколая, яка виконана у змішаному візантійському стилі.

Курортний район Шоштодьюдфюрде славиться 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 «Гофурдо» 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 дійств. 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 чудотворною. 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. Село Левелек вважається центром воднолижного спорту та вейкбордингу. У селі 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 парк [36]. А село Шатмарецьке поблизу кордону з Україною відоме цвинтарем, де практично всі нагробки витесані з темного дубу у формі перевернутих човнів з людськими обличчями.

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

Окрім туристичного привабливості Ньїредьгаза має вигідне розташування. Тут перетинаються залізничні та автодорожні вузли. Транспортні шляхи, що пролягають із заходу на схід, зокрема тут знаходиться важливий вузловий пункт ПанЄвропейського транспортного коридору № 5. Ньїредьгаза вважається логістичним, фінансовим, комерційним центром.

Важливе значення для розвитку туризму має транспортна інфраструктура, зокрема, аеропорти. На даний час на території дослідження функціонують два аеропорти. Найближчим до кордону з Закарпатською областю аеропортом Угорщини є невеликий аеропорт міста Ньїредьгаза. Він знаходиться на відстані близько 70км від пункту пропуску Чоп-Захонь, близько 85км від пунктів пропуску Дзвінкове-Лонья, Косино-Барабаш та Лужанка-Берегшурань та близько 100км від пункту пропуску Вилок-Тісабеч. Тут немає регулярних рейсів, аеропорт здебільшого використовується для навчання пілотів та обслуговування літаків бізнес класу пасажиромісткістю до 25 осіб.

Другий – Міжнародний аеропорт Дебрецена розташований на відстані близько 125 км від пунктів пропуску Чоп-Захонь, Лужанка-Берегшурань та Вилок-Тісабеч. 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, Єгипту, Греції та Іспанії [37]. Пасажиропотік є невеликим, але щороку зростає. За 2018-2023 роки кількість пасажирів аеропорту зросла на 44%.

В східній частині Угорщині уряд країни з 2013 року запровадив вільні економічні зони, з цілою низкою переваг та стимулів для бізнесу, які

включали в себе податкові пільги, субсидії роботодавцям на нових працівників та скорочення державних внесків роботодавців та інше.

Після створення сприятливого економічного клімату в країні стрімко почали розвиватися індустріальні парки (функціонує 210 парків), які на даний час зосереджують 30 відсотків усього промислового виробництва країни, в індустріальних парках працюють близько 200 тисяч осіб.

В безпосередній близькості до транскордонних територій, в межах Закарпатської області, зі сторони Угорщини розташовані та працюють 13 індустріальних парків, такі як: Mátészalka, Balkányi, Debreceni Agrár, Debreceni Regionális Innovációs Tudományos és Technológiai Park, Login Парк, Nyírbátori, Nyírbogdányi, Csengeri, Debreceni Nyugati, Logisztikai Szolgáltató Központ és Ipari Park та інші. Дослідимо найбільші з них.

Індустріальний парк Nyírbátori(1998 року створення), містить 20 компаній (найбільші Diehl Aircabin Hungary Ltd, Rosenberger Magyarország Kft, Serioplast Hungary Kft, Coloplast Hungary Kft), основним направленням діяльності яких є промисловість, логістично парк з'єднаний з дорогою 471, яка направлена до автомагістралі М3.

Індустріальний парк Nyírbogdányi (2002 року створення), площа 20,5 га (з якої 4,4 га займають Bogdány Plusz Bt., Bogdány Plaszt Kft., G&B Ügyker Kft.), направлення діяльності якого є будівельна промисловість. Парк має свої логістичні переваги, розташований біля автомагістраль М3 та за 40 км від ПП «Чоп (Дружба) – Захонь».

Індустріальний парк Csengeri(1998 року створення), площа 11,1 га, присутні компанії Oppidumm-Imrex та Malimrex Kft, CSENGER-GOLD, направлення роботи яких сільське господарство та легка промисловість.

Індустріальний парк Debreceni Nyugati(2000 року створення), площа 30 га, розміщений на території міста Дебрецен, розміщенні близько 100 малих та середніх підприємств, направлення діяльності яких є будівництво, промисловість, деревообробка та інше [40].

Індустріальний парк Logisztikai Szolgáltató Központ és Ipari Park(1999 року створення), площа 28 га в 3 локаціях на території залізничного вокзалу, аеропорту Дебрецена та в самому місті [41].

Система аеропортів, які розташовані найближче до Закарпатської області, представлена двома аеропортами – це аеропорт міста Ньїредьгаза (70 км від пункту пропуску Чоп-Захонь, 85км від пункту пропуску Дзвінкове-Лонья та пункту пропуску Косино-Барабаш, пункту пропуску Лужанка-Берегшурань, 100км від пункту пропуску Вилок-Тісабеч) та Міжнародний аеропорт Дебрецена (125 км від пунктів пропуску Чоп-Захонь, Лужанка-Берегшурань та Вилок-Тісабеч). Аеропорт міста Ньїредьгаза задіяний в навчанні пілотів та обслуговуванні літаків бізнес класу, має дві злітно-посадкові смуги (до 1 км кожна). Міжнародний аеропорт Дебрецена виконує регулярні рейси до 13 міст, 11 країн та сезонні чартерні [42].

В Угорщині є 6 інтермодальні (перевезення одного і того вантажу різними видами транспорту) термінали, один розташований в міжнародному аеропорту Дебрецена (з 2015 року), один у Сопроні, один у Которібі, всі інші знаходяться біля Будапешту.

На території Закарпатської області розташовані два райони, які межують з Угорщиною це – Берегівський та Ужгородський. Наявне населення Берегівського району становить 206696 осіб (2022 р.) та 24743 осіб у м. Берегово (2024 р.). Відтак Ужгородський район відповідно має населення: в м. Ужгороді – 115449 осіб, а в районі – 256103 особи (2024 р.) [61].

Промисловість Берегівського району характеризується наступним чином, це: легка, добувна, деревообробна та харчова промисловість. Центрами промисловості району є: селища міського типу Батьово, Велика Бакта та Яноші, селища Великі Береги, Гать, Гут, Вари, Мужієво та Яноші.

Детально зупинимось на дослідженні саме Берегівського району, як найпривабливішого з точки зору прогресивної перспективи розвитку

туристичної галузі Закарпатської області. Район відомий своїми 6 родовищами термальних вод, біля яких розміщені штучні водо-прояви (50 свердловин), добре розвинений гастрономічний туризм та зелений туризм.

Однією з основних перлин туристичної сфери району є оздоровчий туризм, тут присутні різнобарв'я мінеральних вод з лікувальними властивостями, направлених на лікування нервової системи, ревматизму, серцево-судинних захворювання, та інших недугів. Додатково Берегівський район межує з Мукачівським районом, який має потужний туристично-рекреаційним потенціал (42 туристичних комплексів).

Значний природно-ресурсний потенціал території є тою ресурсною базою, що забезпечує успішний розвиток туризму. До відомих природних туристичних об'єктів відносимо: озеро Дийда (Дідово), Берегівське вулканічне низькогір'я, термальні води Косино, заказник «Чорна гора», цілюще джерело Чоргів, ботанічні заказники «Ботар» та «Юліївська гора».

Туристичною «родзинкою» території дослідження без сумнівів є бальнеологічний курорт «Косино». Це сучасний оздоровчо-рекреаційний комплекс, розташований серед 200-річного дубового гаю берегівщини. Оздоровчо-рекреаційний комплекс «Косино» розташувався на шлейфі залягання мінеральних термальних вод, який простягається через частину території таких європейських країн як Франція, Італія, Іспанія, Сербія, Хорватія, Австрія, Швейцарія та Балканський півострів. В Україні цей шлейф охоплює більшу частину Закарпатської області, а саме Берегівський район. Цілюща вода курорту піднімається з однієї із трьох діючих на даний момент свердловин на Закарпатті, під назвою 16 Т. Ще у 80-х роках минулого століття її випадково виявили радянські геологи, шукаючи нафтові родовища. Гарячий гейзер термальної води прямує із свердловини глибиною 1190 м під землею та потрапляє в термальний басейн з температурою 40-45°C.

Другий за популярністю бально-термальний курорт – «Жайворонок», який розміщений недалеко від центру міста Берегово. Комплекс відповідає

всім вимогам сучасності та пропонує відпочиваючим розвинуту інфраструктуру та комфортні умови для відпочинку.

Чисто природною атракцією є Берегівське горбогір'я – заповідне урочище в Україні, розташоване на схід від міста Берегове. Його площа становить 33,3 га, а статус надано згідно з рішенням Закарпатського облвиконкому від 07.03.1990 року, № 55 та на даний час перебуває у віданні ДП «Берегівське ЛГ» (Боржавське лісництво, кв. 40). Створено з метою збереження частини лісового масиву в передгір'ї Українських Карпат в межах низькогірного пасма Берегівського горбогір'я. Зростає липа повстиста, яка утворює тут угруповання двох типів: дубовий липняк тонконогий та липову діброву яглицеву. Середній вік дерев – 100 років. У підліску – глід одноматочковий, клен татарський, свидина кров'яна, Трав'яний покрив утворюють тонконіг дібровний, ожина гайова, підмаренник весняний, живокіст попова тощо.

Закарпаття, зокрема берегівщина це – край виноградарства. Ця територія згідно з літописами належить до старих районів виноградарства, які народжувались завдяки близькості північних кордонів Римської імперії, що проходили по Дунаю. В північних провінціях імперії римські легіонери повинні були садити виноград згідно наказу римського імператора Пробста (276-282 рр.).

Враховуючи сприятливі ґрунтово-кліматичні умови низинної зони, а також схили, що захищені з півночі горами, виноградарство в XII-XIII ст. стало активно розвиватися на всій території Середньодунайської низовини.

Історичним центром закарпатського виноробства можна вважати Чорну гору під Виноградовом, де з давніх-давен вирощують виноград. Саме про Севлюш, що в перекладі Виноградне йде річ у першому документі, в якому конкретно згадується виноградарство на території Закарпаття.

Ботанічний заказник «Юліївська гора» є заповідним масивом, який є частиною Карпатського біосферного заповідника. Він розташований на території виноградивщини в межах Закарпатської області. Це – найменший

за площею масив Карпатського заповідника, розташований в долині річки Тиса схід від села Дюла і обмежений на сході державним кордоном з Румунією. Різноманітні природні туристичні ресурси Берегівського району є надзвичайно привабливими з туристичної точки зору і потребують раціонального використання з максимальним збереженням природного середовища.

Різноманітність та неповторність історико-культурного надбання берегівщини відображається в численних пам'ятках історії та культури, самобутніх культурних традиціях, народних промислах та ремеслах місцевого населення. Так, на території Берегівського району цікавими в туристичному плані такі туристичні об'єкти як музей виноградарства та садівництва (м. Берегово), будинок дегустацій Шато Чизай (м.Берегово), дегустаційний зал лекверу (с.Ботар), картинна галерея (с.Пийтерфолво), винний підвал Ференца Ракоці II (с.Шаланки), історичний музей (м.Виноградів). До найбільш туристично відвідуваних історико-культурних об'єктів відносимо: костел Серця Ісус (с.Бене), костел реформаторів (м.Берегово), руїни замку Канків та палац Перені (м.Виноградово).

Тут щорічно проходять фестивалі, які відомі за її межами та залюбки відвідуються туристами, а саме: 1) «BEREG FEST»; 2) «Яношівський фестиваль мисливських страв»; 3) «Гечанський вашар»; 4) Винний фестиваль; 5) фестиваль гентешів.

Ужгородський район примикає до ділянки угорського кордону Чоп-Мукачівською западиною. Місто Ужгород – це найменший обласний центр України, який розташований в передгір'ї Карпат, відомий своєю приголомшливою історією, яка почалася багато століть назад, на Замковій горі, де сьогодні гордо височіє величний Ужгородський замок. Початкова його назва угорською мовою звучить як Унгвар (Ungvár) і до сих пір нерідко використовується самими містянами. Вперше про місто згадував ще Аль-Ідрісі в 1154 році – тоді Ужгород був найбільш віддаленим куточком Давньоруської держави. Майже ціле тисячоліття тут господарювала

угорська та австро-німецька знать, чеські капіталісти. Ужгород встиг побувати під крилом Угорщини, Австро-Угорщини, Чехословаччини, УРСР. Туристичними принадами міста є Ужгородський замок, скансен, або Музей просто неба, Ботанічний сад, Хрестовоздвиженський кафедральний греко-католицький собор, Ротонда, Синагога, площа Корзо, Липова алея, малий Галагов, «Совине гніздо», площа Народна, провулок «Гірчичне зерно», парк Лаудона та міні-скульптури.

Неподалік Ужгорода – Невицький замок, Замок тамплієрів, Середнянські винні підвали, парк Плотені та парк Шенборна у Воєводино.

Місто Мукачево знане не лише своїми курортами, термальними водами, а й цікавими визначними пам'ятками, храмами, замками, найпопулярніші серед яких: Мукачівський жіночий православний монастир, Домбокський жіночий і Ракошинський чоловічий православні монастирі, замок «Паланок», дегустаційний підвал «Кельтський двір під Ловачкою», довжина якого 45 метрів і знаходиться він у підніжжі гори Ловачка.

Закарпатська область є єдиною в Україні, що географічно межує з Угорщиною. Цей унікальний регіональний чинник створює особливі можливості для розвитку економічних відносин з країною-членом Європейського Союзу в контексті транскордонного співробітництва. Нинішній стан розвитку цієї транскордонної території характеризується прогресивно-динамічною позитивною економічною динамікою.

### **2.3. Регіональні особливості українсько-словацького кордону на ділянці транскордонної території Закарпатської області**

Виняткові можливості трансприкордонної інфраструктури Закарпатської області на ділянці українсько-словацького кордону відкривають безсумнівні інноваційні перспективи для розвитку цього прикордонного регіону. Дослідження економічної складової українсько-

словацького прикордонного відрізка є важливим для потенційного розвитку туристичної галузі Закарпатської області.

Зі сторони Словаччини до кордону з Україною прилягають Пряшівський і Кошицький самоврядні краї.

На території Пряшівського краю знаходиться 650 населених пунктів, у тому числі 23 міста. Станом на 31.12.2020 р. кількість населення сягала 823 826 осіб. Більшість жителів мешкає в центральному місті Прешов, яке також є третім за величиною містом Словаччини, а другим за величиною є місто Попрад.

Землі сільськогосподарського призначення займають 41,9% від загальної площі земель краю. Майже дві п'яті частини цієї площі – рілля, де вирощують зернові, корми, олійні культури та картоплю. Разом з регіоном Банська Бистриця охоплює найбільші площі лісів. В регіоні працює майже 20 тис. компаній та 50,7 тис. приватних підприємців. Основні види діяльності – будівництво, торгівля та промисловість.

У межах регіону широковідомими туристичними місцями є Високі Татри в районі Бардейова, Кежмарок, Прешов та Старо-Любовня [48].

Пряшівський край налічує 358 культурно-освітніх установ, з 2012 р. функціонують п'ять постійно діючих музеїв. На території краю знаходяться чотири з семи об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО: місто-заповідник Бардієв, дерев'яні церкви словацької частини території Карпатських гір, букові праліси Карпат і Левочі [73].

Кошицький край площею 6 754 км<sup>2</sup> простягається на південному сході Словацької Республіки і займає 13,8% її території. Це другий за чисельністю населення і четвертий за розміром у Словаччині, проживає 799 217 осіб. Регіон є один з найбільш густонаселених, в середньому 118 осіб на 1 км<sup>2</sup>. 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.

Станом на 31.12.2020 року в 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. Переважно підприємства розташовані в обласному місті Кошице та районах Міхаловце, околицях Кошице, Требішові та Спішській Новій Весі. Однак в регіоні зберігається високий рівень безробіття, на кінець 2022 р. досягнув значення 13,1% [45].

Туристичними об'єктами регіону є національні парки «Словацький Рай» та Словацький Крас в районі населених пунктів Рожнява і Спішська-Нова-Весь, водосховища Земплінська Ширава, Буковець, Ружин та Добшина [46]. Ліси займають дві п'яті поверхні території, у найбільш лісовому районі Словаччини – Гельниці, до трьох чвертів.

На території Словаччини існує мережа індустріальних парків та комбінованих терміналів. Найближчий до кордону із Закарпатською областю знаходиться індустріальний парк Собранце із площею 73,37 га. Натомість у м. Сніна розташований індустріальний парк з площею 0,47 га. До основних інвесторів належать DEL Casting a.s., Snina, Elektron, s.r.o., MOPS Press, RMR Slovensko. Даний парк функціонує з 2006 р. [39]. Індустріальний парк «Humenné – Guttmanovo» у м. Гуменне (Пряшівський край) функціонує з 2010 р. Основним інвестором є TYTEX Slovakia s.r.o.

Поблизу м. Кошиц функціонують декілька індустріальних парків. З 2006 р. у с. Кехнець серед інвесторів якого є Molex Slovakia a.s., Magneti Marelli Slovakia s.r.o., Gilbos Slovensko s.r.o., KUENZ-SK sro, SCHELLING Slovakia s.r.o., та інші. У м. Кошице – Košice IMMOPARK (HOWE SLOVENSKO s.r.o., U-shin Slovakia s.r.o, Faurecia Slovakia s.r.o., Gefco, s.r.o., Raben Logistics Slovakia s.r.o., DACHSER Slovakia a.s., PKZ-Coca Colca. У с. Велька Іда з 2011 р. працюють такі підприємства, як IEE Sensing Slovakia s.r.o., Oerlikon Balzers, ENERGYCO s.r.o. Загалом на території Словаччини зареєстровано 77 індустріальних парків.

Діючі комбіновані транспортні термінали на території Словаччини розташовані в таких містах як Братислава, Сладковічово, Дунайська Стреда, Жиліна, Кошице, Добра.

За 9 км від кордону з Україною знаходиться найближчий транспортний термінал у с. Добра в Требішовському окрузі Кошицького краю (напрямок Чоп-Чіерна-над-Тисою). Через термінал в основному курсують транзитні вантажні потоки, які рухаються з Китаю до Центральної та Західної Європи.

У Словаччині функціонують 6 міжнародних аеропортів – Братислава, Кошице, Попрад, Жиліна, Шліяк і Пештани. Аеропорт Кошице - другий за величиною міжнародний аеропорт Словаччини, обслуговує як регулярні, так і чартерні, внутрішні та міжнародні рейси у 8 міст із 7 країн (Відень, Прага, Братислава, Варшава, Стамбул, Лондон, Дюсельдорф, Мюнхен) [63].

З української сторони по кордону з Словаччиною межує Ужгородський район, який займає більшу частину території Закарпатської низовини, значну роль у формуванні рельєфу відіграють річки Тиса, Уж та Латориця. Є одним з найбільш заселених районів Закарпатської області площею 2362,4км<sup>2</sup>, з населенням 256103 осіб (01.01.2022 р.) [62].

На території району розташовані найбільші підприємства області. Зокрема, це ТзОВ «ДЖЕЙБЛ СЪОРКІТ ЮКРЕЙН ЛІМІТЕД», ТзОВ «ЯДЗАКІ УКРАЇНА», ПАТ «ЄВРОКАР», ПАТ «Мукачівський завод «ТОЧПРИЛАД», господарське товариство у формі ТзОВ завод «Флекстронікс ТзОВ», ТзОВ «АРТІВО», ТзОВ «КОЛОСІЯ» та інші.

Ужгородщина славиться такими туристичними ресурсами як старий храм у Гайдоші, каштановий гай у Кіблярах, мінеральне джерело у Верхньому Солотвині, стара дзвіниця у Петрівці, яблучні сади у Соловці, озеро у Руських Геївцях, крипта палаци у Бафті, реформаторський храм у с.Галоч тощо.

Складовою частиною Ужгородського району є великоберезнянщина, яка є однією з найбільш екологічно чистих гірських територій України. Цей

регіон відрізняється надзвичайно чистим повітрям, неторкнutoю природою та багатством біорізноманіття. Великоберезнянщина славиться своїми живописними ландшафтами, густими лісами, численними річками та джерелами з кришталево чистою водою. Екологічна чистота цієї території забезпечується як природними умовами, так і наявністю низки природоохоронних заходів. Це включає національні парки, заказники та природні резерватори, які активно охороняють унікальні природні екосистеми та види флори і фауни.

Дана територія відзначається низьким рівнем забруднення та відсутністю великої промислової діяльності, що робить її ідеальним місцем для розвитку екологічного туризму та рекреації. Це сприяє збереженню природних ресурсів та сталому розвитку території, водночас забезпечуючи можливості для відпочинку та оздоровлення.

Більша частина території – це гори, що вкриті лісами з маркованими туристичними та велосипедними маршрутами [7]. В її межах розташований Ужанський національний природний парк [62].

Серед цікавих туристичних об'єктів великоберезнянщини виокремлюємо дерев'яну церкву Покрови Пресвятої Богородиці у селі Кострино XVIII ст., парк-дендрарій із фонтаном, закладений наприкінці XIX ст. у с. Великому Березному і сьогодні це пам'ятка садово-паркового мистецтва місцевого значення, джерело ангела у Стужиці, Ужоцький перевал, гірськолижна база Щербин. З селища Великий Березний розпочинаються два туристичні маршрути 2-ох основних напрямів: до Явірника з гірським притулком та до Ублянської долини. Туристично цікавими є також р. Лютянка з перепадами, невеликими водоспадами та маловідома Лазурна лагуна. Цікавим є те, що колись саме тут проходила вузькоколія Дубриничі – Черногорова – Люта, про що свідчить пробита наскрізь скеля і поодинокі залишки рейок. Вона проіснувала аж до 80 – х років XIX ст..

Перечинщина займає середню частину Ужанської долини з середньогірським рельєфом, густо помережена річками і потоками. Її прикривають високі гірські хребти з півдня – Синаторія, Липова Скала, Маковиця та півночі – Песиголовець, Стінка, Полонина Руна, що доводить переважання гірського рельєфу. Тут беруть початок основні ріки району – Тур'я, Лютянка, Туричка. Довкола Полонини справжнє намисто водоспадів, серед яких – Шипот – найбільш потужний водоспад Закарпаття.

За сприяння інвесторів є можливість відновити вузькоколіїні «гірські трамваї», які залишилися у спадок з часів Австро-Угорщини і проходять мальовничими куточками району. Значні резерви на перечинщині є для розвитку альпінізму, дельтапланеризму та інших екстремальних видів спорту і туризму. Цілком реальною є перспектива відкрити оглядові вертолітні лінії для туристів «Ужгород – полонина Руна», «Ужгород – Шипот (с. Тур'я Поляна)», «Ужгород – Воєводино (с. Тур'я Пасіка)».

Унікальне географічне розташування краю є сприятливою умовою для розвитку сільського туризму та розбудови туристично-рекреаційної галузі. До природно-рекреаційних ресурсів даної території належать такі об'єкти як Ворочівське озеро вулканічного походження, каскад Лумшорських водоспадів, Ужанська та Тур'янська улоговини, державний заказник «Соколівські скелі», водоспад «Воєводин», гірський підйомник у Новоселиці, джерело у Вільшинках, старий храм у Лікіцарах, липовецькі скелі, камінь Ракоці у селищі Тур'я Бистра, кладовище I Світової війни у селі Сімер.

Одним із найбільш цікавих туристичних об'єктів є гірське Ворочівське озеро. Це – гідрологічна пам'ятка природи місцевого значення з 1984 року, лежить у западині на висоті 700 м над р.м., вулканічного походження, яке складається з двох водойм загальною площею 0,4 га, живиться підземними водами, оточене лісом, важкодоступне, але надзвичайно цікаве для туриста.

Водоспад Воєводин вважається одним з найкрасивіших водоспадів не тільки Закарпаття, а й усієї України. За деякими припущеннями, водоспад утворився в результаті землетрусу. Назва водоспаду розшифровується як «виття води», його висота сягає 24 метри.

Щодо історико-культурних ресурсів, то на території перечинщини цікаві в туристичному плані такі музеї, як Лемківська садиба та «Ромська хата» у селі Зарічево, музей побуту та звичаїв «Склад» в Дубриничах, унікальний дерев'яний храм у селі Лікіцари, котрий було збудовано з ялини в XVII ст., а у 1748 р. перебудовано. Унікальним об'єктом – пам'ятник листоноші, що знаходиться в селі Тур'ї Ремети за 10 км від міста Перечин. Це історична пам'ятка XIX століття – меморіальна дошка листоноші, виготовлена і встановлена вдячними земляками, які високо оцінили життєвий подвиг поштаря Теодора Фекете, здійснений ним у далекому минулому. А у самому центрі Перечина знаходиться пам'ятник листоноші, який входить до переліку «Оригінальні пам'ятники Закарпаття». Унікальність пам'ятника листоноші в тому, що він встановлений простій реальній людині, а не художньому герою або збірному образу. Листоноша Федір Фекета працював на пошті в Перечині, всю свою життя він пов'язав з цією роботою і отримав кличку «Посол».

На особливу увагу туристів заслуговує новостворений ландшафтний парк Шенборна, розташований на території курорту «Воєводино», який відроджений силами небайдужих людей. Відновлення безцінної культурної спадщини закарпатського краю почалося саме з цього об'єкту, адже цей парк – важлива частина історії України часів Австро-Угорщини. Його було відновлено з особливою ретельністю та увагою до історичних деталей, і відкрито для вільного відвідування усіх бажаючих у 2013 році. Ліс, газони, екзотичні дерева та велике природне озеро формують з парку Шенборна справжню родзинку Закарпаття. Відпочивати у парку можна годинами, та насолоджуватись навколишньою красою.

Економічні та туристичні регіональні особливості транскордонних територій Закарпатської області на ділянці українсько-словацького кордону, мають свою особливу сингулярну відмінність та кінетичну складову розвитку туризму в Закарпатській області.

Транскордонне співробітництво є ключовим напрямком розвитку прикордонних районів Закарпатської області, що сприятиме підвищенню туристичної конкурентоспроможності та позитивному зростанню економіки транскордонних територій України. Водночас існує ціла низка угод по співпраці між Україною та Польщею, серед яких пріоритетне місце займають розвиток прикордонної інфраструктури та відкриття перспективних пунктів пропуску на українсько-польській ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області, крім того, цього вимагає швидке зростання попиту на туристичні послуги в світі.

#### **2.4. Властивості українсько-польського кордону в розрізі транскордонних територій Закарпатської області**

Закарпатська область зі сторони Польщі межує з Бещадським повітом Підкарпатського воєводства. Населення повіту становить 21,9 тис. осіб. Це один з найменш заселених повітів у Підкарпатському воєводстві. На території повіту переважають гірські масиви Польських Бескидів та ліси. Тут є осередки гірськолижного туризму. Майже усі Бещади охоплюють зони, які охороняються на законодавчому рівні: Бещадський національний парк, ландшафтний парк долини Сяну, Ціснянсько-Ветлінський ландшафтний парк. Бещадський національний парк входить до складу Міжнародного біосферного резервату «Східні Карпати» [38].

На території Польщі налічується 29 інтермодальних терміналів, так у м. Бжеско знаходиться Brzeski Terminal Kontenerowy [44]. Додатково тут проходить транспортна гілка, яка йде у напрямі м. Кракова, м. Катовіце.

З боку Закарпатської області граничною адміністративною одиницею до Республіки Польща є Ужгородський район, який відомий своєю відмінною екологічною ситуацією. Він розташований у західній частині Закарпаття, вирізняється неперевершеною природною красою та екологічною чистотою. Славиться своїми зеленими ландшафтами, численними природними заповідниками та парками, які підтримують високу якість повітря і води. Його екологічні умови позитивно впливають на загальний стан навколишнього середовища і сприяють розвитку екологічного туризму. Чисті річки, густі ліси та мальовничі гори роблять цей регіон привабливим для туристів, які шукають відпочинок на природі. Крім того, високий рівень охорони природи в районі забезпечує збереження рідкісних видів флори і фауни, що додає ще однієї цінності цьому регіону.

Велика територія району – це гори, ліса, по району проходять туристичні маршрути [64]. В межах його території розташований Ужанський національний природний парк, який створено з метою збереження унікальних природних комплексів Східних Карпат. У 1998 р. 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 та два парки крайобразові – Ціснянсько-Ветлінський та Долина Сяну; із словацької сторони – національний парк «Полонини» та буферну зону парку; з української сторони – Ужанський НПП та Надсянський РЛП [34].

Розкриття властивостей українсько-польського кордону в розрізі транскордонних територій Закарпатської області дозволяють перейти до дослідження регіональних, інфраструктурних особливостей відкриття одного з перспективних пунктів пропуску «Лубня – Волосате» на вказаній ділянці кордону, який буде проілюстровано в перспективах прикордонного розвитку в аспектах туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпаття.

Але на основі узагальнення всього вищенаведеного відзначимо, що, на жаль, до тепер відсутні підписані міжнародні угоди між Україною та Польщею щодо відкриття перспективного пункту пропуску «Лубня – Волосате», хоча, у Закарпатській області він може бути єдиним пунктом пропуску на українсько-польській ділянці кордону.

Таким чином, Ужгородський район не лише виступає важливим адміністративним кордоном між Україною та Польщею, але й є значущим екологічним осередком, що має великий потенціал для розвитку транскордонного співробітництва та туристичних ініціатив.

### **Контрольні запитання та завдання**

1. Дайте коротку фізико- та економіко-географічну характеристику повіту Сату-Маре (Румунія).
2. Дайте коротку фізико- та економіко-географічну характеристику повіту Марамуреш (Румунія).
3. Розкрийте роль та значення індустріальних парків та вільних економічних зон у економічному розвитку Румунії.
4. На Вашу думку, які види туризму найбільш доцільно розвивати в прикордонних територіях Румунії та Закарпаття (Україна)?
5. Розкрийте особливості розвитку туризму в румунському повіті Сату Маре.
6. Опишіть найцікавіші туристичні об'єкти Марамурешського повіту Румунії.
7. Поясніть особливості формування бальнеологічних курортів в межах українсько-угорського прикордоння.
8. Які особливості природно-ресурсного та історико-культурного потенціалу вздовж українсько-словацької ділянки кордону?
9. Дайте характеристику туристичним ресурсам, які розташовані в межах Підкарпатського воєводства Польщі?
10. Чи доречною буде побудова пункту пропуску «Лубня – Волосате» на українсько-польській ділянці кордону? Слабкі та сильні сторони.

## Тестові завдання

1. Повіт (жудець) розташований на північному заході Румунії в історичній Сатмарщині південніше українського Закарпаття називають:

- а) Сату - Маре
- б) Ботошані
- в) Тульча
- г) Сучава
- д) Марамуреш

2. Які два повіти Румунії межують із Закарпатською областю? :

- а) Сучава
- б) Ботошані
- в) Сату - Маре
- г) Марамуреш
- д) Тульча

3. Виберіть центральне місто повіту Марамуреш (Румунія) :

- а) Констанца
- б) Бая Маре
- в) Будапешт
- г) Арад
- д) Бістріцаю

4. Виберіть відомі у Європі гірськолижні курорти повіту Марамуреш (Румунія):

- а) Куршавель
- б) Берша
- в) Мерібель
- г) Могоша
- д) Закопане

5. Водоспад «Труфанець», гора Близниця, озеро Несамовите розташовані в межах:

- а) Львівської області
- б) Івано-Франківської області
- в) Чернівецької області
- г) Закарпатської області
- д) Волинської області

6. Виділіть новий етнотуристичний маршрут, який тісно пов'язаний з територією українсько-румунського прикордоння, що описує життя місцевого «Робін Гуда»:

- а) Дорогами Довбуша
- б) Стежками Івана Франка
- в) Шлях Пинті
- г) Стежками Наталії Кобринської
- д) Дорогами Робін Гуда

7. З якою адміністративною областю Угорщина межує з Україною?:

- а) Шомодь
- б) Пешт
- в) Саболч-Сатмар-Берег
- г) Гайду Бігар
- д) Бач - Кішкун

8. Центральним містом медьє Саболч-Сатмар-Берег Угорщини є:

- а) Егер
- б) Ньїредьгаза
- в) Дебрецен
- г) Будапешт
- д) Сегед

9. Чим славиться курортна зона Шоштодьюдьфюрде в Угорщині?:

- а) Термальними водами
- б) Парковим ландшафтним лабіринтом
- в) Морським узбережжям
- г) Солончаками
- д) Виставкою папуг

10. Замок Андраші, побудований в 1880-1889 рр. за принципом астрономічного року як замок Шенборнів на Закарпатті розташований:

- а) Село Левелек
- б) Село Ерпатак
- в) Село Тисадоб
- г) Село Шатмарецьке
- д) Не має правильної відповіді

11. Оберіть один із найвідоміших бальнеологічних курортів Закарпаття:

- а) Косино
- б) Моршин
- в) Чортків
- г) Східниця
- д) Трускавець

12. Історичним центром виноградарства Закарпаття вважають:

- а) Дийда
- б) Чорна гора під Виноградовом
- в) Гора під Ужгородом
- г) Юліївська гора
- д) всі відповіді вірні

13. З якими двома словацькими краями межує Закарпатська область (Україна)? :

- а) Братиславський
- б) Жилінський
- в) Пряшівський
- г) Кошіцький
- д) Трнавський

14. На території якої країни розташований індустріальний парк Собранце?:

- а) Угорщини
- б) Польщі
- в) Румунії
- г) Словаччини
- д) Молдови

15. В межах якого району Закарпатської області розташовані такі цікаві туристичні об'єкти як Ворочівське озеро, каскад Лумшорських водоспадів, заказник «Соколівські скелі»?:

- а) Хустський
- б) Ужгородський
- в) Тячівський
- г) Рахівський
- д) Берегівський

16. В якому районі Закарпатської області розташований Ужанський національний природний парк?:

- а) Хустський
- б) Рахівський
- в) Ужгородський
- г) Берегівський
- д) Тячівський

17. Новостворений ландшафтний парк Шенборн розташований на території відомого закарпатського курорту:

- а) Воєводино
- б) Кострино
- в) Синяк
- г) Деренівська купіль
- д) Поляна

18. З яким воєводством Польщі межує Закарпатська область? :

- а) Поморським
- б) Підляським
- в) Сілезьким
- г) Підкарпатським
- д) Великопольським

19. До складу Міжнародного біосферного резервату «Східні Карпати» з сторони Польщі входить:

- а) Сколівські Бескиди
- б) Бещадський національний парк
- в) Високі Татри
- г) Букові праліси
- д) Всі відповіді вірні

20. Який національний природний парк Польщі примикає до українського прикордоння, зокрема Закарпаття?:

- а) НПП «Полонини»
- б) НПП «Гуцульщина»
- в) НПП «Зачарований край»
- г) НПП «Подільські Товтри»
- д) НПП «Синевир»

## **РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ПРИКОРДОННОГО РОЗВИТКУ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ В АСПЕКТІ ТУРИСТИЧНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ**

### **3.1. Потенційний розвиток українсько-румунського-угорського прикордоння як основи туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпатської області**

На основі економічного аналізу структури потоків і параметрів їх структурних складових, через існуючі пункти пропуску у Закарпатській області пропускної спроможності та враховуючи економічні особливості українсько-румунського-угорського прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області, можливо: по-перше запропонувати економічно обґрунтовані пропозиції щодо збільшення пропускної спроможності через існуючі пункти пропуску; по-друге надати економічно-регіональні характеристики перспективних пунктів пропуску (ПП). Саме на дослідженні перспективних пунктів пропуску «Хижа – Тарна Марє», «Яблунівка – Ремете (Гута)», «Тячів – Малий Тячів» та «Біла Церква – Сігету Мармацієй» на українсько-румунській ділянці державного кордону з концентруємо увагу.

Рекомендуємо розглянути перспективу створення міжнародного пункту пропуску «Хижа – Тарна Марє» для автомобільного сполучення. Даний ПП відкритий відповідно до Рішення Ради Міністрів УРСР 2259-рс від 25.10.85У. 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. Сам ПП розташований в Закарпатській області, на виноградівщині, теперішній берегівський район, с. Хижа, вул. Заставська.

Функціонування пункту пропуск 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.

Якщо переглянути правову позицію дослідження ПП «Хижа – Тарна Маре» то ситуація наступного характеру. Існують угоди про білатеральне транскордонне співробітництво з прикордонними регіонами сусідніх країн, укладених Закарпатською ОДА і Закарпатською облрадою станом на початок 2015 року, включає такі сусідні регіони Румунії: повіти Сату-Маре і Марамуреш [66]. Також передбачена державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2021-2027 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.

Якщо переглянути стратегії та програми регіонального рівня, то облаштування пункту пропуску «Хижа – Тарна Маре» передбачено в наступних документах:

- програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки, передбачає облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктами пропуску «Хижа-Тарна Марє», 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 пункту пропуску «Хижа-Тарне-Марє»;
- проєкт Стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років передбачає реалізацію проєкту «Розбудова інфраструктури пунктів пропуску на українському кордоні в межах Закарпатської області» (в межах стратегічної цілі 2 Прискорення досягнення конкурентоспроможності та інноваційності регіональної економіки). Проєкт спрямований на розвиток транспортної, прикордонної і комунікаційної інфраструктури, найбільш відповідній вимогам ефективного розвитку і комунікацій прикордонних областей України та Румунії;
- Стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2027 року.

Регіональна складова транспортного сполучення ПП «Хижа – Тарна Марє» є такою, відстань від с. Хижа до м. Виноградів (районного центру) – 19 км, до м. Ужгород (обласний центр) – 112 км. Територіальні чи обласні автошляхи, які напряму 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).

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, яка у свою чергу дотична до загальноєвропейських доріг E81 та E576.

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

Відстань між сусідніми пунктами пропуску. Відстань від ПП «Хижа – Тарна Маре» до діючого пункту пропуску на українсько-румунській ділянці кордону МПП «Дякове – Халмеу» – 28 км дорогою територіального значення О 070306 , або 58 км дорогами міжнародного значення М23 і М26. До МПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» – 98 км дорогою національно значення Н09.

Відкриття ПП «Хижа – Тарна Маре» дозволить знизити рівень завантаженості МПП «Дякове» (автомобільний) за пасажиропотоками (середній рівень завантаженості МПП «Дякове» (автомобільний) за 2015-2020 рр. на пропуск громадян складає 126,3%). Відкриття ПП «Хижа – Тарна Маре» може позитивно відобразитись і на пришвидшенні проходження кордону на МПП «Дякове» (автомобільний), зменшивши середній час очікування на кордоні.

Наступний перспективний ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» планується як міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення. ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» можливо розмістити в межах населеного пункту с. Яблунівка, Хустського району Закарпатської області. Село Яблунівка знаходиться на лівому березі р. Тиси. Даний населений пункт входить до складу Вишківської селищної ради.

Відкриття пункту пропуску представлено в наступних нормативно-правових актах. Угоди про білатеральне транскордонне співробітництво з прикордонними регіонами сусідніх країн, укладених Закарпатською ОДА і Закарпатською облрадою станом на початок 2015 року, включає такі сусідні регіони Румунії: повіти Сату-Маре і Марамуреш [66]. 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.

Облаштування пункту пропуску «Яблунівка-Ремете (Гута)» передбачено і на регіональному рівня: програма розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області на 2018-2022 рр. забезпечила 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 КПП «Яблунівка-Ремете (Гута)».

Транспортне сполучення перспективного ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» виглядає наступним чином. 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, протяжністю 9,4 км, яка зв'язана з м. Хуст автодорогою місцевого значення С 071308. Остання, у свою чергу, сполучається з національною автомобільною дорогою Н09. Відстань від пункту пропуску до дороги Н09 – 14 км дорогами. А від пропускового пункту до найближчої точки дороги міжнародного значення М23 – 48 км дорогами С 071308, О 071303 та Н09.

З румунського боку дорога від перспективного пропускового пункту «Яблунівка – Ремете (Гута)» потраплятиме на дорогу національного значення DN19.

Відстань від ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» до діючого пункту пропуску на українсько-румунській ділянці кордону МПП «Дякове – Халмеу» – 94 км дорогами територіального значення С 071308, О 071303, національного значення Н09, та міжнародного значення М23 і М26. До МПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» – 52 км дорогами територіального значення С 071308, О 071303 та дорогою національного значення Н09.

Відкриття ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» дозволить знизити рівень завантаженості ПП «Солотвино» громадянами та автомобілями, які перетинають українсько-румунський кордон, і знизити динаміку темпів росту перетинів громадян та легкового транспорту на ПП «Солотвино». Щодо МПП «Дякове» (автомобільний), то відкриття ПП «Яблунівка – Ремете (Гута)» навряд чи вплине на нього, оскільки відстань між ними доволі суттєва (94 км).

Далі дослідимо перспективний ПП «Тячів – Малий Тячів», планується як міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення. Можливо розмістити в межах населеного пункту м. Тячів, Тячівського району Закарпатської області.

В цьому напрямку існують такі спільні транскордонні стратегії регіонального рівня, як угоди про білатеральне транскордонне співробітництво з прикордонними регіонами сусідніх країн, укладених Закарпатською ОДА і Закарпатською облрадою станом на початок 2015 року, включає такі сусідні регіони Румунії: повіти Сату-Маре і Марамуреш [66]. Додатково облаштування пункту пропуску «Тячів – Малий Тячів» передбачено в програмі розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області на 2018-2022 рр.

Логістичне дослідження перспективного ПП «Тячів – Малий Тячів» має наступні результати. Місто 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. 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 М23 – 46 км дорогою Н09. З Румунського боку через м. Малий Тячів проходить дорога національного значення DN19.

Відстань від ПП «Тячів – Малий Тячів» до діючого пункту пропуску на українсько-румунській ділянці кордону МПП «Дякове – Халмеу» – 94 км

дорогами національного значення Н09 та міжнародного значення М23 і М26. До МПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» – 28,5 км дорогою національного значення Н09.

Відкриття ПП «Тячів – Малий Тячів» дозволить зменшити рівень завантаженості ПП «Солотвино» громадянами та автомобілями, які перетинають українсько-румунський кордон, і знизити динаміку темпів росту перетинів громадян та легкового транспорту на ПП «Солотвино». Щодо МПП «Дякове» (автомобільний), то відкриття ПП «Тячів – Малий Тячів» навряд чи вплине на нього, оскільки відстань між ними доволі суттєва (94 км).

І на останок, один з самих цікавих з економічно-регіональних особливостей перспективний міжнародний пункт пропуску (МПП) «Біла Церква (Україна) – Сігету Мармаціей (Румунія)», планується для автомобільного вантажно-пасажирського сполучення. Розрахункова пропускна здатність можлива наступна: 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.

Будівництво МПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» дозволить збільшити пропускну здатність на Українсько-Румунській ділянці кордону наступним чином (табл. 3.1.2)

Таблиця 3.1. 2

**Можливість збільшення пропускної здатності пунктів пропуску на українсько-румунській ділянці кордону за умови відкриття МПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» [55]**

Румунія	Пропускна здатність діючих ПП	Пропускна здатність МПП «Біла Церква - Сігету Мармаціей»	Можливість збільшення пропускної здатності
Громадяни	4000	4500	112,50%
Легкові автомобілі	2500	1000	40,00%
Автобуси	50	30	60,00%
Вантажні ТЗ	100	400	400,00%

Стосовно наявності підписаної міжнародної угоди з питання відкриття перспективного міжнародного пункту пропуску «Біла Церква – Сігету Мармаціей», то існує наступна динаміка правового процесу. Переговорний процес між українською та румунською стороною щодо відкриття пункту пропуску «Біла Церква – Сігету Мармаціей» розпочався із 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 проекту Угоди.

Взаємна згода України та Румунії щодо відкриття пункту пропуску «Біла Церква – Сігету Мармаціей» була зафіксована в Угоді між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про умови взаємних поїздок громадян від 19 грудня 2003 року, у редакції Протоколу від 04 липня 2006 року № 642 м. Одеса, якою передбачалося відкриття місцевого пішохідного переходу.

Для реалізації цього проєкту необхідно вирішити ряд важливих питань. Зокрема, погодити проєкт 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 і Сігет Мармаціей.

Стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2027 року передбачає реалізацію проєкту «Розбудова інфраструктури пунктів пропуску на українському кордоні в межах Закарпатської області» (в межах стратегічної цілі 2 Прискорення досягнення конкурентоспроможності та інноваційної регіональної економіки). Проєкт спрямований на розвиток транспортної, прикордонної і комунікаційної інфраструктури, найбільш відповідній вимогам ефективного розвитку і комунікацій прикордонних областей України та Румунії.

Транспортне сполучення перспективного міжнародного пункту пропуску «Біла Церква – Сігету Мармаціей» являє собою наступну логістичну ситуацію. 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. Під'їзна дорога з української сторони відсутня. Державний кордон розташований у безпосередній близькості до с. Біла Церква. Необхідною добудова відрізка автомобільної дороги від Н09 безпосередньо до пункту пропуску (приблизно 1 км) та побудова мосту через р. Прут. Під'їзна дорога з румунської сторони збудована. По території Румунії м. Сігет сполучає транскордонні автомобільні дороги повіту Марамуреш.

Відстань від ПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» до діючих пунктів пропуску на українсько-румунській ділянці кордону: до МПП «Дякове – Халмеу» для автомобільного вантажно-пасажирського та залізничного вантажно-пасажирського сполучення (АД Н09) – 116,5 км, до МПП «Солотвино – Сігету Мармаціей» для автомобілів вантажопідйомністю до 3,5 тонн (реверсний, історичний міст через річку) (АД Н09) – 4,7 км; до МПП «Порубне – Сірет» для автомобільного вантажно-пасажирського сполучення (АД Н09) – 302 км.

МПП «Біла Церква – Сігету Мармаціей» розташований в безпосередній близькості до с. Біла Церква, населення якого складає близько 3 тис. осіб. Основна частина – румуни. Населений пункт Біла Церква знаходиться в межах Рахівського району, населення якого складає 90 тис. осіб (міське населення 38 тисяч, сільське населення 52 тисячі).

Окрім цього, будівництво МПП сприятиме нарощенню потоку іноземних туристів в Івано-Франківській області, зокрема через спрощення транспортної доступності курорту Буковель.

Зважаючи на викладене, вище на основі характеристик перспектив розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон та проведення оцінки перспектив, відкриття потенційних пунктів пропуску на Українсько-Румунській ділянці державного кордону в межах транскордонної території Закарпатської області, отримано достовірні та обґрунтовані засади для економіко-регіонального туристичного розвитку Карпатського єврорегіону, що буде для України надзвичайно вигідною стратегічною позицією.

На рисунку 3.1.1 проілюстровані перспективні пункти пропуску на українсько-румунській ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області.

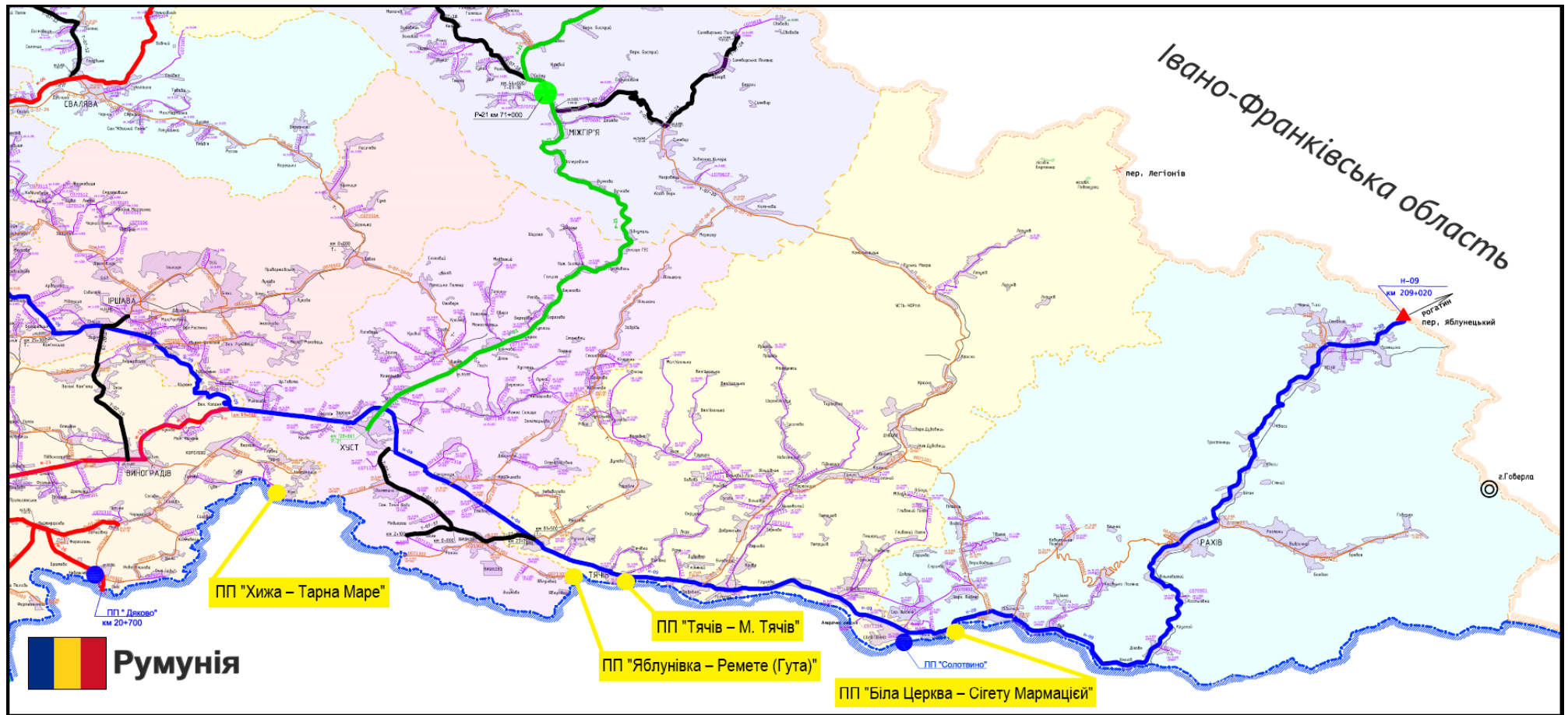


Рис. 3.1.1 Перспективні пункти пропуску на українсько-румунській ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області [систематизовано авторами]

Вбачається доцільним, після проведеного дослідження українсько-румунського прикордонних територій як основи туристично-економічного потенціалу транскордонних територій Закарпатської області, перейти до вивчення українсько-угорського прикордоння.

Аналізуючи існуючі економіко-регіональні характеристики пунктів пропуску на перетині лінії державного кордону України з Угорщиною в межах транскордонних територій Закарпатської області, можливо надати вихідні дані для створення нових та удосконалення існуючих пунктів пропуску кордону. В зазначених транскордонних територіях існує ціла низка перспективних ПП, таких як: «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород», «Велика Паладь – Нодьгодош», «Велика Паладь – Мала Паладь (Кишпалад)», «Гетен-Тисокеречень», «Дийда – Берегдароц», «Соловка – Тісасентмартон» та «Соловка- Еперешке».

Отже, розглянемо перспективний ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород», який являє собою ніщо інше як майбутню паромну переправу через річку Тиса в селищі Бадалово Берегівського району в якому проживає 1710 осіб. Поселеннями, які знаходяться поруч, є (відстань до 25 км.): с. Астей, с. Боржава, с. Бене, с. Вари, с. Велика Бакта, с. Галабор, с. Гуняді, с. Геча, с. Квасово, с. Мочола та с. Чома. Приблизна чисельність населення зазначених населених пунктів близько 12 тисяч осіб. До найближчого міста 12 км. (м. Берегово).

В районі працюють промислові підприємства, найбільшими з них є ПрАТ «Берегівський кар'єр», СП ТОВ «Керам надра», ПП «Кінга», ТОВ «Кнюппель Ферпакунг» та інші.

Якщо розглянути ПП зі сторони Угорщини, то ПП буде знаходитись в селищі Сатмарчеке (Szatmárcseke), приблизно 1500 осіб населення. Поселеннями , які знаходяться поруч є (відстань до 40 км.): Túristvándi, Tisztaberek, Tarpa, Nagyar, Tivadar та Kisar. Чисельність населення зазначених населених пунктів близько 6 тисяч осіб.

Що стосується інфраструктурної складової перспективного ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород», ситуація склалась наступним чином.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: відстань до доріг державного значення до М-23 – від 10 км. (по дорозі С 070112) до 13 км. (по дорозі О 07102), до М-24 – 10 км. (по дорозі С 070107); відстань до дороги європейського значення до Е81 – 10 км.
- зі сторони Угорщини: відстань до доріг державного значення до 41 – від 22 км. (від с. Сатмарчеке) до 33 км. (від с. Тісакород), до 491 – від 9 км. (від с. Сатмарчеке) до 11 км (від с. Тісакород); відстань до автомагістралі М3 – від 38 км. (від с. Сатмарчеке) до 40 км. (від с. Тісакород).

Сусідні функціонуючі ПП через лінію державного кордону:

ПП «Лужанка» відстань до перспективного ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород» 11,5 км, являє собою одним з важливіших ПП на ділянці державного кордону України з Угорщиною, пропускна спроможність перетину державного кордону в декілька разів перевищує нормовану спроможність ПП. Має величезні перспективи до удосконалення та модернізацію направлену на збільшення пропускної спроможності різних видів категорій перетину державного кордону.

ПП «Вилок» відстань до перспективного ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород» 27 км, доволі завантажений легковим автомобільним транспортом на виїзд з України, середній час очікування при перетині кордону складає 1 годину.

Але, звичайно, перспективний ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород» має і слабкі сторони реалізації. Ризик бути підтопленим перспективний ПП має доволі високий, так як розміщуватиметься у гирлі річки Тиса. На даний час реалізуються проекти протиповеневого захисту, що мінімізує відповідний ризик.

Існує певна кількість нормативних документів які передбачають побудову перспективного ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород» в стратегіях та програмах регіонального та національного рівня, таких як програми прикордонного співробітництва «Європейський інструмент сусідства та партнерства. Україна – Словаччина – Угорщина – Румунія» [8] та програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки [6]. Додатково реалізація з відкриття перспективного ПП передбачено в рішенні уряду Угорщини «Про організацію транспортної інфраструктури на угорсько-українському кордоні» (від 29.12.2017 року № 2130/2017 (ХІІ. 29.)), протоколом про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною від 24.11.2016 року та декларації намірів щодо комплексного розвитку автодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною від 28.03.2013 року.

Перейдемо до розгляду перспективного ПП «Велика Паладь – Нодьгодош», можлива пропускна спроможність на в'їзд та виїзд на добу становитиме 300 одиниць транспортних засобів (з урахуванням наявності 4 автомобільних смуг) та до 1000 осіб громадян (з урахуванням наявності 2 пішохідних смуг). На даний час ситуація з перспективним ПП наступна. Закінчено капітальний ремонт 11,5 км під'їзної автомобільної дороги зі сторони української території, а з угорської – побудовано дорогу між населеним пунктом Нодьгодош та державним кордоном України. Відповідно під'їзні шляхи до перспективного ПП з обох сторін кордону підведено.

Якщо провести демографічне дослідження населення поблизу перспективного ПП, особливо угорської території, то дані будуть наступні. Поселеннями які знаходяться поруч є (до 40 км.): Rozsály, Zajta, Kishódos, Méhtelek, Tisztaberek, Túrricse, Csaholc, Nagyhódos та Garbols. Приблизна чисельність населення близько 4 тисяч осіб.

Стан інфраструктурної складової перспективного ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» наступна.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: відстань до доріг міжнародного значення до М-23 – 19 км. (від с. Велика Паладь) до М-26 – 8 км. (від с. Велика Паладь); відстань до дороги європейського значення до Е-81 – 19 км. (від с. Велика Паладь).
- зі сторони Угорщини: відстань до дороги державного значення 491 – 17 км. (від Нодьгодош); відстань до автомагістралі М3 – 68 км. (від Нодьгодош).

Існуючі сусідні ПП через лінію державного кордону – це ПП «Вилок» (22 км. від перспективного ПП) та ПП «Дякове» (31 км. від перспективного ПП) на кордоні з Румунією.

Слабкою стороною відкриття перспективного ПП є відсутність законодавчого врегулювання питання самого відкриття ПП. Не відпрацьований метод погодження проекту Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в спільних пунктах пропуску через державний кордон та Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про внесення змін до Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення.

Нормативно-правова сторона відкриття ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» представлена в наступних стратегіях та програмах регіонального та національного рівня: програма прикордонного співробітництва «Європейський інструмент сусідства та партнерства. Україна – Словаччина – Угорщина – Румунія» [8], програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки [6], регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період 2027 року [11].

Що стосується нормативно-правових актів, які передбачають відкриття ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» відповідні заходи містяться в рішенні уряду Угорщини «Про організацію транспортної інфраструктури на угорсько-українському кордоні» (від 29.12. 2017 № 2130/2017 (XII. 29.) [10], декларації намірів щодо комплексного розвитку автодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною (від 28.03.2013 року), протоколі про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною від 24.11.2016 року.

Наступний для дослідження перспективний ПП «Велика Паладь – Мала Паладь (Кишпалад)», буде розміщуватись в селищі Велика Паладь Ужгородського району, наявне населення селища близько 1800 осіб. У володінні селищної громади є родовище високотермальних вод (використовується як басейни для плавання та в оздоровчих цілях) які можуть привабити туристів та зацікавити інвесторів розвивати туристичний бізнес. Поселеннями, які знаходяться поруч на території України є (до 18 км.): с. Пийтерфолво, с. Тисобикень, с. Затисівка, с. Ботар та с. Неветленфолу. Приблизна чисельність населення зазначених населених пунктів близько 14 тисяч осіб. Відстань від перспективного ПП до міста обласного центру (м. Ужгород) 107 км. Поселеннями, які знаходяться поруч біля майбутнього ПП на території Угорщини є (до 35 км.): Kishódos, Мала Паладь (Kispalád), Botpalád, Magosliget, Uszka, Tiszabecs, Túrricse, Tisztaberek та Csaholc. Чисельність населення зазначених населених пунктів близько 6 тисяч осіб.

З головних переваг перспективного ПП є те, що автомобільний шлях міжнародного значення М-26 забезпечить під'їзд до перспективного ПП, який пролягає через Закарпатську область. Інфраструктурна характеристика перспективного ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» виглядає наступним чином.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: відстань до доріг міжнародного значення до М-23 – 19 км. (від с. Велика Паладь) до М-26 – 8 км. (від с. Велика Паладь); відстань до дороги європейського значення до Е-81 – 19 км. (від с. Велика Паладь).
- зі сторони Угорщини: відстань до доріг державного значення до 491 – 9 км. та до 49 – 30 км. (від с. Мала Паладь); відстань до автомагістралі М3 – 60 км. (від с. Мала Паладь).

Існуючі сусідні ПП через лінію державного кордону – це ПП «Вилок» (22 км. від перспективного ПП), ПП «Дякове» (31 км. від перспективного ПП) на кордоні з Румунією та вищезазначений перспективний ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» (8 км. від перспективного ПП).

Відповідні нормативно-правові акти, які передбачають відкриття ПП «Велика Паладь – Мала Паладь (Кишпалад)» містяться в рамковому договорі між урядом України та урядом Угорщини про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги (ратифіковано Законом України від 23.03.2017 року № 1978-VIII) [9]. Стратегії та програми регіонального та національного рівня реалізація заходів, щодо створення перспективного ПП проілюстровані в програмі прикордонного співробітництва «Європейський інструмент сусідства та партнерства Україна – Словаччина – Угорщина – Румунія» [8].

Цікавим для аналізу є черговий перспективний ПП «Гетен-Тисокеречень», майбутній автомобільний ПП буде знаходитиметься поблизу селища Гетен Берегівського району, наявне населення становить близько 700 осіб та зі сторони Угорщини в селище Тисокеречень Вашарошнаменьського яроша (адміністративна одиниця), наявне населення становить близько 1 тисячі осіб. Відстань між селищами приблизно 5 км. Новий ПП заплановано розмістити 1,37 км. від селища Гетен.

Підкреслим те, що поблизу селище Тисокеречень розміщуються наступні селища: Гюре, Ораньошапаті, Тішадони та Матюш. Загальна чисельність населених пунктів становить близько 4 тисяч осіб. Біля селища

розміщені 9 індустріальних парків (найбільші Sátoraljaújhelyi Ipari Park, Mátészalka Ipari Park, Nyírbátori Ipari Park та Balkányi Ipari Park) та місто Ньїредьгаза, який є центром Саболч-Сатмар-Берег медьє. Селище Тисокеречень має доволі розвинену інфраструктурну систему. Наприклад 23 км. становить відстань до європейського автошляху E573, та 22 км. до європейського автошляху E 579.

Наступним охарактеризуємо українське селище Гетен, поблизу селища (до 15 км.) знаходяться с. Попово та Косино з загальною чисельністю населення близько 2 тисяч осіб. В Гетені туристи можуть відвідати дерев'яну дзвіницю в готичному стилі (XVIII сторіччя побудови). Інфраструктурний розвиток селища Гетен на доволі високому рівні, так селище має сполучення з міжнародною автомобільною дорогою М 25. Існує два маршрути під'їзду до М 25: дорогою районного значення С 070110 Попово-Шом-Каштаново та дорогою загального користування обласного значення О 07-01-04.

Мережа сусідніх ПП через лінію державного кордону з перспективний ПП «Гетен-Тисокеречень» складається з ПП «Дзвінкове – Лонья» (6,5 км. від перспективного ПП) та з ПП «Косино – Барабаш» (12 км. від перспективного ПП). Рівень завантаженості ПП «Дзвінкове – Лонья» та ПП «Косино – Барабаш» в межах норми, але з кожним роком приріст кількості перетинів через лінію державного кордону має динаміку до збільшення, саме тому відкриття перспективного ПП буде на часі.

На превеликий жаль, не існує жодних міжнародних угод між Україною і Угорщиною про відкриття перспективного ПП «Гетен – Тисокеречень», але існують транскордонний стратегічний документ регіонального рівня – 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 року [1] та програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 рр. [6].

Цікавим теж буде дослідження наступного перспективного ПП «Дийда – Берегдароц», так запланована пропускна спроможність перспективного ПП на в'їзд та виїзд на добу становитиме: 1000 одиниць транспортних засобів легкого типу та 30 одиниць автобусів (з урахуванням наявності 6 автомобільних смуг та відповідно 2 смуг для автобусів), до 7500 осіб (з урахуванням наявності 2 пішохідних смуг) та до 600 одиниць вантажних транспортних засобів (з урахуванням наявності 6 смуг). Все зазначене можливе при умові цілодобової роботи перспективного ПП.

Перспективний ПП планується відкрити в селищі Дийда Берегівського району, наявне населення становить близько 2 тисяч осіб. Від перспективного ПП до міста Берегово 7 км., а до обласного центру міста Ужгород 65 км. Найближчими населеними пунктами від селища Дийда є (до 25 км.): місто Берегове, селище міського типу Батьово, с. Астей, с. Мала Бийгань, с. Косонь, с. Затишне, с. Астей, с. Балажер, с. Великі Береги, с. Балажер, с. Велика Бийгань, с. Яноші. Загальна чисельність населених пунктів становить близько 40 тисяч осіб. В недалекому майбутньому в селищі Дийда заплановано побудувати індустріальний парк. Є і на території селища свій аквапарк Nogus, озеро Дідове та орнітологічний сезонний заказник місцевого значення.

Зі сторони Угорщини перспективний ПП буде розміщений в селищі Берегдароц (Beregdaroc), знаходиться за 8 км. від селища Дийда, наявне населення становить близько 800 осіб. Найближчими населеними пунктами від селища Beregdaroc є (до 17 км.): Barabás, Beregsurány, Maroknani, Csaroda та Gelenés. Чисельність населення зазначених пунктів становить близько 3 тисяч осіб.

Інфраструктурні особливості перспективного ПП «Дийда – Берегдароц» мають наступні характеристики.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: відстань до доріг міжнародного значення до М-23 – 7 км. (від с. Дийда), до М-24 – 4,3 км. (від с. Дийда) та до М-25 – 4 км. (від с. Дийда по дорозі О 070101);
- зі сторони Угорщини: відстань до дороги державного значення 41 – 6 км. (від С. Берегдароц) та до автомагістралі М3 – 29 км. (від С. Берегдароц).

Суміжні ПП через лінію державного кордону з перспективний ПП «Дийда – Берегдароц» представлені ПП «Лужанка» (5 км. від перспективного ПП), який незначно завантажений, очікування в черзі на виїзд з України становить близько 2 годин та ПП «Косино» (15 км. від перспективного ПП), який доволі завантажений транзитними потоками, очікування в черзі на виїзд з України становить близько 2 годин. ПП «Косино» та ПП «Лужанка» потребують модернізації та розвантаження через механізми перенаправлення транзитних потоків до інших не завантажених ПП, таким додатковим ПП може стати перспективний ПП «Дийда – Берегдароц».

Нормативно-правові акти направлені на відкриття перспективного ПП «Дийда – Берегдароц» відображені в прояві протоколу про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною від 24.11.2016 року, угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в ПП через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення від 04.05.2012 року [5] та угоди 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 21.03.2006 року [4].

В програмах регіонального рівня реалізація заходів, щодо створення перспективного ПП, вказані в програмі розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки [6]. На

локальному рівні стратегій та програм побудова перспективного ПП представлена в Схеми планування території Березівського району [7].

І на сам кінець, одразу два перспективних ПП, які починають з одного і того ж населеного пункту - це перспективні ПП «Соловка – Тісасентмартон» та ПП «Соловка- Еперешке».

Розглянемо перспективний ПП «Соловка – Тісасентмартон», насамперед – це паромна переправа міжнародної категорії перетину державного кордону, переправа буде дозволена як для пішого так і для автомобільного перетину кордону.

Зупинимось тільки на нормативно-правових актах, які передбачають побудову перспективного ПП, так як більш детальне дослідження інфраструктурно-регіональних особливостей буде проілюстровано в перспективному ПП «Соловка- Еперешке». Відтак, відкриття перспективного ПП «Соловка – Тісасентмартон» представлено в декларації наміру щодо комплексного розвитку автодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною засвідченою 28 березня 2013 року Прем'єр-міністром України та Прем'єр-міністром Угорщини.

Водночас є негативні сторони реалізації проекту, так р. Тиса на протязі року змінює свій рівень, що прямо впливає на берегову лінію, яка теж постійно змінюється разом з глибиною річки. Саме тому раціональніше розгляд питання побудови ПП на суходолі, шляхом побудови мосту.

Перейдемо до розгляду перспективного ПП «Соловка- Еперешке», почнемо з того, що перспективний ПП є міжнародним вантажним залізничним ПП. Пропонується модернізація та покращення ПП з метою його доповнення автомобільним пунктом пропуску. Специфіка перспективного ПП полягає в розміщенні його біля річки Тиса. Перспективний ПП планується відкрити в селищі Соловка Ужгородського району, наявне населення становить близько 800 осіб. Найближчими населеними пунктами від селища Соловка є (до 10 км.): місто Чоп, с. Бадів, с. Бакош, с. Данилівка та с. Червоне. Чисельність населення зазначених

пунктів складає близько 11 тисяч осіб. Біля селища Соловка прокладений магістральний нафтопровід «Дружба». Зі сторони Угорщини перспективний ПП буде знаходитись в селищі Еперешке відноситься до Захонь яраш (адміністративна одиниця), наявне населення становить близько 1200 осіб. Найближчими населеними пунктами від селища Еперешке є (до 35 км.): Мандок, Тісасентмартон, Захонь, Тісасентмартон, Тужер, Лонья, Бенк та Мезладани. Чисельність населення зазначених пунктів складає близько 16 тисяч осіб. В межах перспективного ПП (50 км.) присутні індустриальні парки. З одних з головних ризиків функціонування перспективного ПП є те, що постійно існує ризик підтоплення річкою Тиса.

Дорожня інфраструктура перспективного ПП «Соловка- Еперешке» зі сторони України мають наступні властивості, через селище Соловка прокладена міжнародна залізнична дорога, яка веде до міжнародного залізничного коридору Критський №5. Присутня в самому селищі дорога , обласна автодорога місцевого значення О 07-01-06, яка пролягає через саме селище та з'єднує з територіальною автомобільною дорогою державного значення Т 07-14 (має з'їдання з міжнародним автошляхом М-25).

Зі сторони Угорщини інфраструктурна дорожня характеристика наступна, якщо розглянути селище Еперешке , його перетинає автошлях місцевого значення 4115, недалеко (до 10 км.) від селища знаходиться середземноморський коридор ТЕН-Т. Додатково розглянемо транспортні вузли біля селища Тісасенмартон, через саме селище, так як і у випадку з селищем Еперешке, пролягає автошлях місцевого значення 4115. Біля селища прокладений середземноморський коридор ТЕН-Т (європейський автошлях Е 573).

Сусідніми ПП через лінію державного кордону з перспективний ПП «Соловка- Еперешке» є ПП «Дзвінкове – Лонья» (10 км. від перспективного ПП), який значно завантажений (середнє очікування при перетині державного кордону складає 2 години) та потребує розвантаження транзитних перетинів кордону і переведення графіку роботи на

цілодобовий, та ПП «Чоп (Тиса) – Захонь» (12 км. від перспективного ПП) який працює в цілодобовому режимі і є одним з найбільших ПП на перетині лінії державного кордону з Угорщиною, який потребує розвантаження та перенаправлення транзитних потоків на сусідні ПП.

Нині немає жодного міжнародного нормативного документа, який би регламентував відкриття перспективного ПП «Соловка- Еперешке». Проте, реалізація відповідного заходу передбачена в програмі розвитку співробітництва на 2017 рік між Закарпатською обласною державною адміністрацією, Закарпатською обласною радою та Загальними Зборами області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина) від 23.09.2016 року [1], угоді про співробітництво між Загальними зборами області Бач-Кішкун (Угорщина), Загальними зборами області Боршод-Абауй-Земплен (Угорщина), Загальними зборами області Чонград (Угорщина), Загальними зборами області Гайдун-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) [2] та в програмі розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки. Додаткові заходи до зазначених цілей здійснювались на підставі розпорядження голови Закарпатської обласної державної адміністрації від 11.09.2018 року № 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 [3].

Узагальнюючи, українсько-угорське прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області має свої унікальні географічні та інфраструктурні особливості, які відкривають неоціненні можливості до потенційного розвитку транскордонного краю у вказаних

межах. На рисунку 3.1.2. проілюстровані перспективні пункти пропуску на зазначеній ділянці державного кордону.

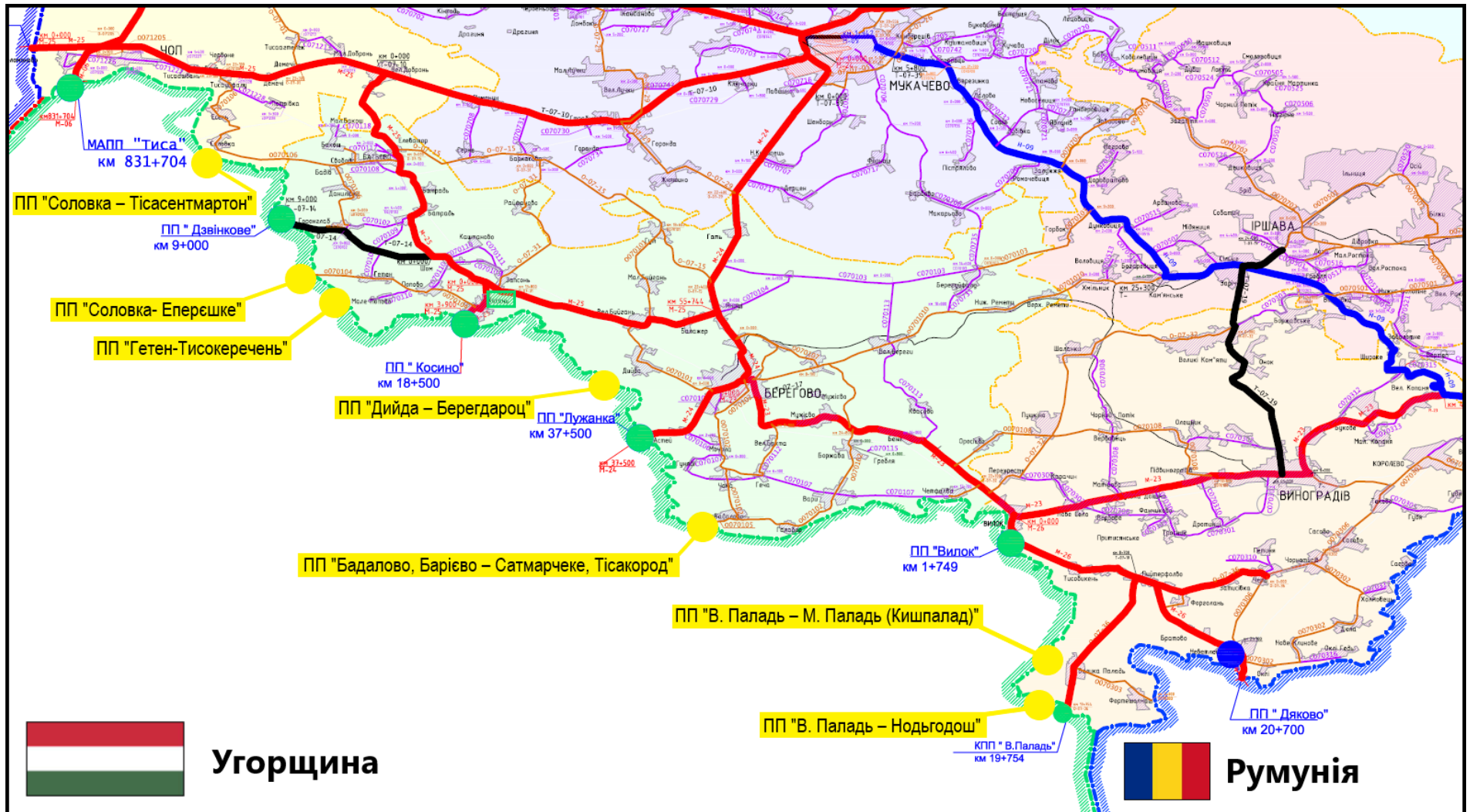


Рис. 3.1.2. Перспективні пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області [систематизовано авторами]

### **3.2. Перспективи розвитку українсько-словацького-польського кордону в розрізі транскордонних територій Закарпатської області**

На основі отриманих результатів дослідження регіональних особливостей українсько-словацького кордону на ділянці транскордонної території Закарпатської області, розгляньмо перспективи їх розвитку, а саме перспективні ПП на зазначеній ділянці кордону, такі як «Забрідь – Уліч», «Малі Селменці – Велике Слеменце», «Павлове – Матьовце», «Паладь-Комарівці – Руська», «Соломоново – Чіерна» та «Сторожниця – Загор».

Почнемо з перспективного ПП «Забрідь – Уліч», планується як автомобільний. Розташовуватиметься перспективний ПП буде на території Ужанського національного природного парку, який відноситься до Європарку (федерація природно-заповідних територій), в межах селища Забрідь з українського боку та селища Уліч словацької сторони кордону. У вказаних транскордонних територій проживає близько 20 тисяч осіб.

Перспективний ПП «Забрідь – Уліч» може стати справжнім вікном до туристично-рекреаційних місцин Ужанського національного природного парку з міжнародними туристичними велосипедними маршрутами. Туристичну зацікавленість може викликати оборонна лінія Арпада, Вододільний хребет, Ужоцький перевал, річка Уж і звичайно субальпійські луки.

Транспортна система перспективного ПП «Забрідь – Уліч» характеризується наступним чином:

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: через селище Забрідь прокладена районна автомобільна дорога загального користування місцевого значення С 070216, яка з'єднує селище з національною автомобільною дорогою Н 13 (має з'їдання з міжнародним автошляхом М-08). Відстань від селища до міста Ужгород близько 47 км.

- зі сторони Словаччини: селище Уліч з'єднане з дорогою місцевого значення 558 яка веде до автошляхів 1-го класу 74 та 18 (мають з'їдання з європейським автошлях Е 58). Відстань від селища до міста Міхаловце близько 55 км.

Результати аналізу функціонування сусідніх ПП через лінію державного кордону продемонстровані наступним чином:

ПП «Малий Березний – Убля» відстань до перспективного ПП «Забрідь-Уліч» 8 км, має нестійку динаміку навантаження транзитних потоків перетинів через лінію державного кордону за 2017-2020 роки, яка коливається від збільшення до зменшення кількості перетинів лінії державного кордону.

ПП «Шегині – Медика» дистанція до перспективного ПП «Забрідь-Уліч» складає 175 км, розташований у Львівській області (українсько-польський кордон).

Слабкою стороною у відкриття перспективного ПП «Забрідь-Уліч» є його вплив на екологію Ужанського національного природного парку (національний парк містить в собі об'єкт спадщини ЮНЕСКО «Старі букові ліси та букові ліси Карпат та інших регіонів Європи») за умови відкриття ПП для вантажного та легкового автомобільного перетину державного кордону; проте зазначене питання можна врегулювати шляхом дозволу пішохідного та велосипедного перетину перспективного ПП.

Додатковою умовою повноцінного функціонування перспективного ПП «Забрідь-Уліч» є забезпечення під'їзної автомобільної дороги до ПП захистом від вод річки Уличка.

Правова сторона відкриття перспективного ПП «Забрідь-Уліч» представлена як і на національному так і на регіональному рівнях важливості стратегій та програм. На регіональному рівні передбачено наступне:

1. *Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року*, яка націлена на зміцнення співпраці

між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями Словаччини та Закарпатською областю України. Ця стратегія є основним документом для розвитку транскордонних територій обох країн.

2. *Програма спільних дій Пряшівського самоврядного краю та Закарпатської обласної державної адміністрації, Закарпатської обласної ради*, яка охоплює період з травня 2017 року по травень 2018 року [69].

3. *Генеральний план транспортної інфраструктури Пряшівського краю*, який включає стратегії розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури в регіоні [43].

Відповідно, на національному рівні, побудова перспективного ПП згадується у: концепції розвитку гірських територій українських Карпат (2019-2027 роки); плані дій щодо розвитку окресу (району) Сніна Пряшівського краю (2019-2023 роки) [37]; програмі розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 № 554 [19].

Наступним обстежимо характеристики перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце», передусім, це діючий міжнародний пішохідний (велосипедний перетин теж дозволений) ПП через лінію перетину державного кордону, з двома смугами руху (по одній смузі на в'їзд і виїзд), функціональна спроможність якого до 1 тисячі осіб на добу (ПП не є цілодобовим). Планується розбудова існуючого ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» та розширення виду пропуску до автомобільного ПП державного кордону.

Підкреслим те, що поблизу перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» знаходяться селище Малі Селменці Ужгородського району (найближчі населені пункти міста Ужгород та Мукачево до 50 км.), наявне населення становить близько 200 осіб, та зі сторони Словаччини селище Велике Слеменце Кошицького краю, наявне населення становить близько 600 осіб. В межах селище Велике Слеменце є одне з найбільших

озер країни Земплінська Ширава, яке знамените своїми термальних басейнами.

Дорожня інфраструктура в межах території перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» має наступну характеристику.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: через селище Малі Селменці прокладена обласна автомобільна дорога загального користування місцевого значення О 071203; відстань до дороги міжнародного значення М-06 (яка входить до Критського коридору №5) – 7 км. (від с. Малі Селменці); до аеропорту міста Ужгород до 24 км. (від с. Малі Селменці).
- зі сторони Словаччини: відстань до транспортного коридору «Рейн-Дунай» мережі TEN-T до 42 км. (від с. Велике Слеменце); відстань центру краю міста Кошице близько 93 км. (від с. Велике Слеменце).

Суміжними функціонуючими ПП через лінію державного кордону є ПП «Чоп (Тиса) - Захонь» який є одним з найбільших транзитних коридорів на кордоні з Угорщиною і з'єднує Угорщину, Італію та Балканські країни через Критський коридор №5 та програму TRASECA. Ще одним сусіднім ПП від перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» є функціонуючий ПП «Малі – Селменці» він має помірну завантаженість транзитними перетинами державного кордону та працює в штатному режимі без черг очікування.

І звичайно ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» (відстань від перспективного ПП складає 21 км ) який є найближчим до перспективного ПП на Словацькому кордоні, становить собою міжнародний транспортний коридор на виїзд та в'їзд до таких країн, як Білорусії, Російської Федерації, Казахстану, Туреччини та в протилежному напрямі Австрія, Словаччина, Угорщина, Чехія, Італія через вищезазначені Критський коридор №5, програму TRASECA та коридор мережі TEN-T (Рейн- Дунай).

Нормативно-правова сторона функціонування ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» представлена на різних рівнях підписання, так існуючий ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» було відкрито на основі розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.01.2006 № 33-р, яке базувалось на міжнародній угоді між Урядом України і Урядом Словацької Республіки про пункти пропуску через спільний державний кордон від 15 червня 1995 року (був визначений лише як пішохідний).

Що стосується перспективи удосконалення ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» як перспективного – це представлено як у спільних транскордонних стратегії регіонального рівня так і просто в стратегії та програми регіонального рівня. Існують наступні відповідні документи щодо відкриття перспективного ПП: стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року та програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки» [19].

Проведемо дослідження наступного перспективного ПП «Павлове – Матьовце», розташовуватиметься в межах селищ Палло Ужгородського району (наявне населення становить близько 430 осіб) на території України та селища Матьовське Войковце Кошицького краю (наявне населення становить близько 630 осіб) на території Словаччини. На території селище Матьовське Войковце присутній функціонуючий римо-католицький костел 18 століття. Одною з значних переваг селища Палло є його розташування в безпосередній близькості від обласного центру Закарпатської області міста Ужгород (близько 11 км.).

Якщо переглянути автомобільну інфраструктуру перспективного ПП «Павлове – Матьовце», то її можливо проілюструвати наступним чином.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: в близькості селище Павлове пролягає автомобільна дорога Т 0702, додатково біля селища проходить обласна автомобільна дорога місцевого значення О 071208, яка веде

до дороги міжнародного значення до М-08 (яка входить частково до європейського маршруту E58).

- зі сторони Словаччини: від селища Матьовське Войковце пролягають дороги 2-го класу 552 та 555 (входить до європейського маршруту E50).

Найближчими до перспективного ПП «Павлове – Матьовце» функціонуючими ПП через лінію державного кордону є ПП «Чоп (Тиса) – Захонь» (близько 25 км. від перспективного ПП) та найближчий ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» (близько 8 км. від перспективного ПП), проаналізуємо останній.

ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» характеризується на основі показників перетину кордону як нестабільний по завантаженості ПП, так в 2016, 2018, 2020 спостерігалось збільшення завантаженості транзитних перетинів через лінію державного кордону громадянами, хоча в 2017 році спостерігалась від'ємна динаміка перетину кордону громадянами. Відповідно перетин державного кордону на легкових автомобілях за 2017-2019 постійно зменшувався. Значне завантаження ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» вантажними автомобілями спостерігалось в 3-му кварталі 2020 року, причиною затримки перетину лінії державного кордону стало вихід з ладу оглядового прикордонного обладнання прикордонних служб Словацької сторони, відтак всі прикордонні перевірки здійснювалися в ручному режимі, що викликало значні черги на ПП. ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» має значний потенціал до розширення пропускних можливостей шляхом автоматизації прикордонного огляду, що значно скоротить час очікування при перетині лінії державного кордону.

ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» є єдиним на українсько-словацькому кордоні ПП на якому здійснюється пропуск транзитних пасажирських потоків на автобусах. ПП є одним з найбільших по перетину лінії державного кордону зі Словаччиною.

Нормативно-правовою базою для відкриття перспективного ПП «Павлове – Матьовце» є програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки (регіональний рівень нормативно-правового документа) [19].

Наступний перспективний ПП до розгляду «Паладь - Комарівці – Руське», пропонується його розміщення в межах селищ Паладь-Комарівці (наявне населення становить близько 800 осіб) з української території та Руське (наявне населення становить близько 700 осіб) з словацького боку. Найближчими населеними пунктами з української території до перспективного ПП (відстань до 10 км. від перспективного ПП) є Батфа, Галоч, Тарнівці, Тийглаш, Сюрте, Ратіві, Холмок, Палло, Концово та Руські Гаївці, з загальною чисельністю населення близько 8 тисяч осіб. Зі словацької сторони найближчими населеними пунктами (до 10 км. від перспективного ПП) є Будінце, Великі Слеменці, Ч'єрне Поле, Матьовське Войковце, Капушянське Клячани, Птрукша та м. Великі Капушани з загальною чисельністю населення близько 12 тисяч осіб.

Перспективний ПП «Паладь - Комарівці – Руське» запланований як пішохідний, автомобільний (легковий, вантажний та автобусний перетин) з цілодобовим режимом функціонування.

Інфраструктурно-логістична особливість перспективного ПП «Паладь - Комарівці – Руське» представлена наступним чином.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: біля перспективного ПП «Паладь - Комарівці – Руське» пролягають міжнародний автошлях М-06 та Критський коридор № 5. Відстань до міжнародного аеропорту Ужгород від перспективного ПП від 18 км. та найдовший шлях 23 км. по міжнародному автошляху М-06.
- зі сторони Словаччини: відстань від селища Руське до міста Міхаловце (наявне населення становить близько 40 тисяч осіб [51])

становить близько 37 км., біля міста пролягає транспортна мережа TEN-T, а саме коридор «Рейн-Дунай».

Прикордонна інфраструктура суміжних ПП з перспективним «Паладь - Комарівці – Руське» проілюстрована наступним чином. В близькості до перспективного ПП межують два ПП – це ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» (відстань близько 20 км. дорогами обласного значення О 071203, О 071208 та 35 км. автошляхами О 071209 та міжнародними дорогами М-06 та М-08) та ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» (близько 2 км. від перспективного ПП), детально розглянемо останній.

ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» є звужено спеціалізований, дозволені є перетин лінії державного кордону лише велосипедним та пішохідним видами перетину кордону. Завантаженість не перевищує пропускну спроможність ПП.

Нормативна основа створення перспективного «Паладь - Комарівці – Руське» наступна. Існує меморандум від 19 листопада 2018 року про взаєморозуміння між Державною фіскальною службою України та Фінансовим директором Словацької Республіки про співробітництво в митній сфері [35], додатково на рівні прикордонних громад (селище Паладь-Комарівці (зі сторони Україна) та селища Руська (Словацька Республіка) підписана угода від 26 травня 2018 року про співпрацю.

На регіональному рівні відкриття перспективного ПП «Паладь - Комарівці – Руське» представлено в програмі розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки [19] та у регіональній стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років.

Перейдемо до дослідження перспективного ПП «Соломоново-Чіерна». Перспективний ПП запланований з цілодобовим режимом роботи при перетині лінії державного кордону, дозволений перетин пішоходами, легковим та вантажним транспортом. Сам ПП планується розмістити біля селищ Чіерна (наявне населення становить близько 500 осіб) зі словацького

боку та Соломоново (наявне населення становить близько 1400 осіб) з українського боку.

Доцільність відкриття перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» полягає в його безпосередній близькості з індустріальним парком «Соломоново» [65], який є центром автомобільної промисловості краю. Додатково в майбутньому радіусі функціонуванні перспективного ПП будуть розміщуватись промислові гіганти транскордонних територій Закарпатської області, такі як ПрАТ «Єврокар», ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Лімітед» та ТОВ «Ядзакі Україна».

Дорожня інфраструктура біля території перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» характеризується наступним чинниками.

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: перспективний ПП розташований на міжнародній автомобільній дорозі М-25, яка веде до європейського автошляху 573 та до міжнародного транспортного коридору №5.
- зі сторони Словаччини: через селище Чіерна пролягає дорога 79 1го класу, яка веде до міста Кошиці, біля міста розташований міжнародний аеропорт «Кошиці».

Прикордонна інфраструктура суміжних ПП з перспективним ПП «Соломоново-Чіерна» представлена діючими ПП «Ужгород – Вишне-Немецьке» (близько 30 км. від перспективного ПП), ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» (9 км. в смузі кордону від перспективного ПП) та на ділянці українсько-угорській лінії державного кордону «Чоп (Тиса) - Захонь» (8 км. від перспективного ПП). Детально дослідимо саме ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце».

Відстань від перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» автодорогою становить близько 20 км., хоча якщо рухатись логістичним шлях вздовж лінії кордону вони знаходяться у меншій відстані один від одного (близько 10 км.). ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» є міжнародним ПП пішохідного типу(дозволений перетин велосипедами) перетину кордону.

Протягом 2015-2020 років мав майже 100 % завантаженість. Саме тому, перспективний ПП може стати одним з шляхів розвантаження ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце», який дозволить уникнути перевантаження ПП та позитивно вплине на якість умов пішого перетину лінії державного кордону.

Нормативно-правова база яка передбачає відкриття перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» представлена наступним чином. На Міжнародному рівні побудова перспективного ПП передбачена в угоді від 11.10.2007 між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про будівництво нового автодорожнього пункту пропуску «Соломоново – Чіерна», яка діє з 05 липня 2008 року (затверджена Постановою Кабінетом Міністрів України від 28.05.2008 № 495). Додатково про відкриття перспективного ПП було згадано в Програмі інтеграції України до Європейського Союзу, схвалена Указом Президента України від 14.09.2000 № 1072/2000 (втрата чинності на підставі Указу Президента України від 07.07.2000 № 398/2015).

Водночас транскордонні території Закарпатської області єдині мають свою стратегію розвитку в контексті словацько-українського транскордонного співробітництва, результатом якої є Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року (зі спрямуванням на розвиток співробітництва між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями та Закарпатською областю України). В стратегії передбачається відкриття перспективних ПП, модернізація існуючих ПП та відповідні заходи з розвитку прикордонної інфраструктури на Українсько-Словацькій ділянці кордону в рамках поглиблення українсько-словацьких міжнародних взаємовідносинах. Також відкриття перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» передбачено низкою заходів Дорожньої карти з покращення функціонування прикордонної інфраструктури на кордоні Україна – ЄС визначеної за результатами зустрічі від 20.03.2019 між заступником Міністра інфраструктури України, представників Міністерства

фінансів Польщі, Фінансового директорату Словаччини, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Державна фіскальна служба України, Львівської, Волинської, Закарпатської та Чернівецької обласних державних адміністрацій, АТ «Укрзалізниця», Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.

На регіональному рівні, нормативно-правої реалізації проєкту, створення нового перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» присутнє в Меморандумі 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 [27] (заходи Меморандуму реалізується і в 2020 році). Водночас будівництво перспективного ПП передбачено і в Схемі планування території Закарпатської області [33] яка є головним будівельним документом Закарпатської області.

І на сам останок перспективний ПП «Сторожниця – Загор», планується як автомобільний ПП, розміщуватиметься в межах селища Сторожниця Ужгородського району (наявне населення становить 3500 осіб) та зі сторони Словаччини селища Загор Кошицького краю (наявне населення становить 700 осіб). Головною особливістю селища Сторожниця є його приміське розташування міста Ужгород, в якому розміщуються найбільші підприємства та товариства міжнародної спрямованості своєї господарської діяльності (ТОВ «Ядзакі Україна», ПрАТ «Єврокар», ТОВ «Артіво» та інші), що в свою чергу впливає на економіко-регіональний розвиток на селища Сторожниця та на приріст його населення (з 2001 року приріст населення склав близько 1000 осіб). Місто Ужгород отримає додатковий прикордонний коридор зі Словаччиною, який зі свого боку вплине на динамічний розвиток, саме господарств та товариств місцевої промисловості.

Дослідження інфраструктури перспективного ПП «Сторожниця – Загор» ілюструє наступні результати:

Автомобільні шляхи:

- зі сторони України: відстань до міста Ужгород дорогою загального користування місцевого значення С 070206 – 5 км. (від селища Сторожниця), яка веде до дороги міжнародного значення М-08 (яка входить частково до європейського маршруту Е58).
- зі сторони Словаччини: відстань до міста Міхаловце та селища Вишне Немецьке дорогою 1-го класу 19 (яка входить частково до європейських маршрутів Е50, Е58, Е57, Е571 та Пан-Європейського коридору) до міста та дорогою місцевого значення 3805 до селища відповідно – 33 км. та 8 км. (від селища Загор).

Аналізуючи суміжну прикордонну інфраструктуру перетину лінії державного кордону перспективного ПП «Сторожниця – Загор» попадає в поле зору три найближчі ПП – це ПП «Чоп (Тиса) – Захонь» (28 км. від перспективного ПП), ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» (6 км. від перспективного ПП) та залізничний пункт перетину «Павлове-Матьовце». Перспективний ПП «Сторожниця – Загор» може стати значною можливістю розвантаження сусідніх ПП.

Нормативно-правова сторона відкриття перспективного ПП «Сторожниця – Загор» представлена як і на національному так і регіональному рівні. Національного рівня важливості документом який передбачає створення перспективного ПП є угода від 07 березня 1997 року між Міністерством транспорту України та Міністерством транспорту, пошти і телекомунікацій Словацької Республіки «Про визначення місця з'єднання проєктованих 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». Додатково відкриття перспективного ПП передбачає програма розвитку прикордонної інфраструктури в

Закарпатській області на 2018 - 2022 роки (регіональний рівень нормативно-правового документа) [19].

На рисунку 3.2.1 проілюстровані перспективні пункти пропуску на українсько-словацькій ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області.

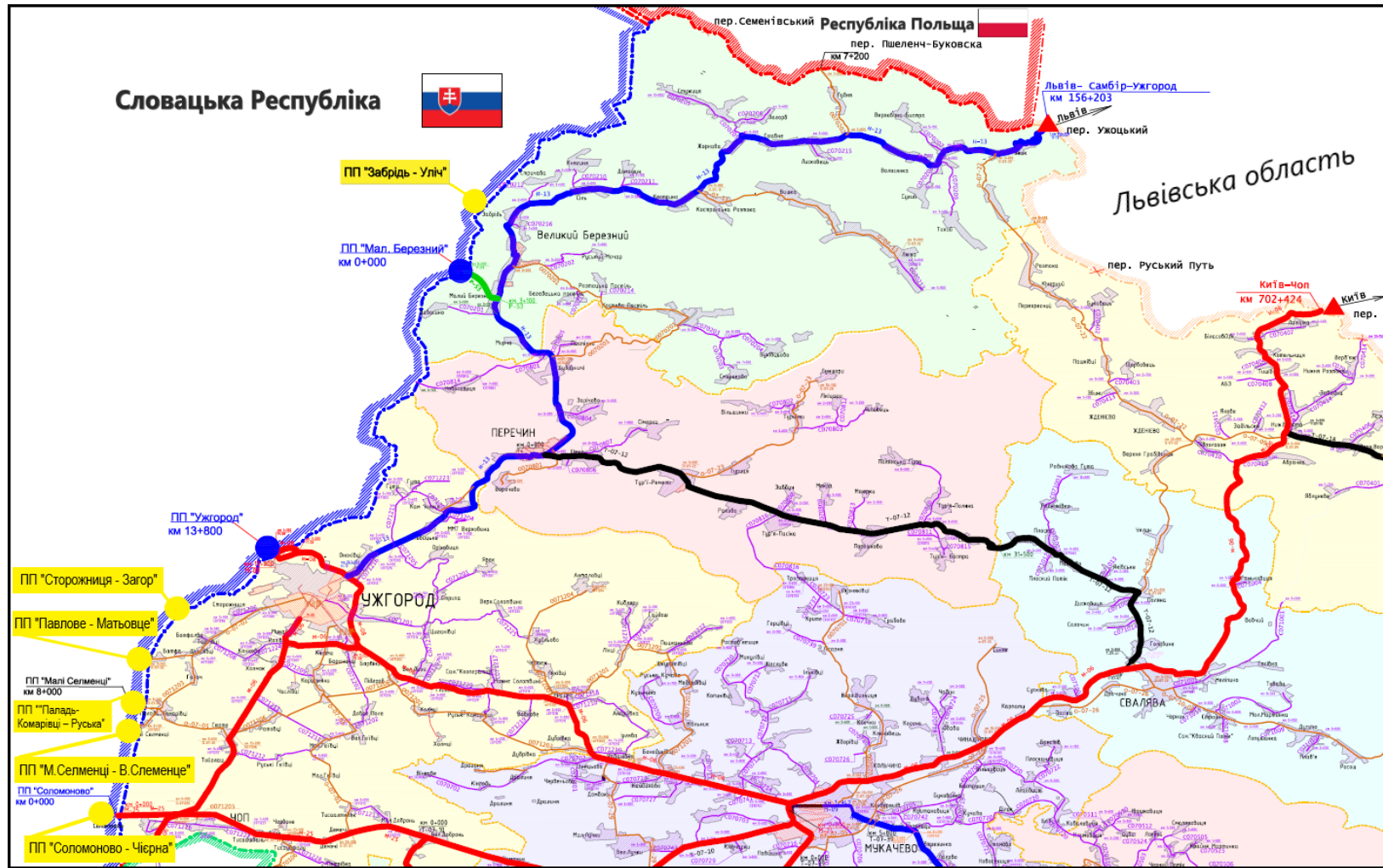


Рис. 3.2.1 Перспективні пункти пропуску на Українсько-Словацькій ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області [систематизовано авторами]

Дослідження показали, що українсько-словацька лінія державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області одна з не багатьох ділянок кордону котра має всі ключові позиції до розвитку прикордонної інфраструктури. Це підтверджується постійним зростанням транзитного перетину лінії державного кордону, регіонально-економічними особливостями краю, позитивними показниками у сфері туризму, особливо виділяється серед інших сусідніх кордонів в області правовий рівень розвитку прикордонної інфраструктури, саме існування єдиного в своєму роді нормативно-правового акту у формі Стратегії розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року, яка передбачає заходи з розвитку прикордонної інфраструктури на українсько-словацькій ділянці кордону в рамках поглиблення українсько-словацьких міжнародних взаємовідносинах.

Розглянемо наступний, не менш цікавий, українсько-польський кордон в розрізі транскордонних територій Закарпаття. Він не є один з великих напрямків транскордонного розвитку територій, але він має унікальні туристичні дані для повноцінного розвитку саме екотуризму.

Для забезпечення розвитку транскордонного співробітництва між Ужгородським районом та адміністративно-територіальними одиницями республіки Польща укладено ряд угод про співпрацю. Так, розроблено програму розвитку транскордонного співробітництва великобержнянщини на 2016 – 2020 роки до вимог Закону України «Про транскордонне співробітництво», також присутнє розпорядження голови Закарпатської обласної державної адміністрації від 07.12.2015 року №455 «Про Програму розвитку транскордонного співробітництва Закарпатської області на 2016-2020 роки».

Так, одним із пріоритетів поглиблення співпраці України з Європейським Союзом у рамках розвитку єврорегіонів та перспектив транскордонного співробітництва є відкриття пункту пропуску «Лубня – Волосате», який буде розміщуватися за межами населеного пункту с. Лубня

на території Ужгородського району. Будівництво та відкриття пункту пропуску передбачено у постанові Верховної Ради України від 27.06.2007 року №1242-V «Про інтенсифікацію співробітництва України з Європейським Союзом», окрім того, державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 року № 554, п. 46, передбачає відкриття зазначеного пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення. Додатково будівництво пункту пропуску відображено у програмі розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки (затверджено рішенням Закарпатської обласної ради від 22.02.2018 року № 1065).

У стратегії Карпатського єврорегіону до 2020 року [53] побудова пункту пропуску «Лубня – Волосате» віднесені до проєктів «Пов’язаний Карпатський єврорегіон та ефективний прикордонний режим» (реалізація в 2019-2024 рр.). Також будівництво пункту пропуску включено до проєктів із розвитку прикордонної інфраструктури на 2019-2027 роки, передбачених у Концепції розвитку гірських територій українських Карпат [70].

Що стосується економіко-регіонального транспортного сполучення перспективного пункту пропуску «Лубня – Волосате», то:

- 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, яка з’єднується з національним автошляхом Н13, що веде до Ужгорода (відстань 77,8 км). Далі Н13 переходить у автошлях міжнародного значення М-08, який з’єднує м. Ужгород із державним кордоном і збігається з частиною європейського маршруту Е58 (Відень – Ужгород – Кишинів – Одеса – Ростов-на-Дону);

- з польської сторони від лінії державного кордону до с. Волосате (відстань  $\approx$ 3 км) веде під’їзна ґрунтова дорога зі щєбневим 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.

Одним з основних аргументів відкриття перспективного пункту пропуску «Лубня – Волосате» є його відстань до сусідніх пунктів пропуску, так Перспективний пункту пропуску знаходиться на відстані 158 км до найближчого пішохідного пункту пропуску на українсько-польському кордоні – пункту пропуску «Шегині – Медика» (у Львівській області). Велика відстань між цими пунктами пропуску, а також значна завантаженість останнього є одними з ключових аргументів на користь необхідності побудови і відкриття пункту пропуску «Лубня – Волосате».

Узагальнюючи відзначимо, що українсько-польський кордон в розрізі транскордонних територій Закарпатської області має географічні, культурні, етнічні, економічні та регіональні перспективи для розвитку туристичної галузі регіону. Відтак зазначена транскордонна територія Закарпаття може стати перлиною екотуризму в Україні.

На рисунку 3.2.2 проілюстровані перспективні пункти пропуску на українсько-польській ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області.



Рис. 3.2.2 Перспективні пункти пропуску на українсько-польській ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області [систематизовано авторами]

### Контрольні запитання та завдання

1. Які нормативно - правові документи необхідні для відкриття нових пунктів пропуску вздовж державного кордону?
2. Як інфраструктура районів вздовж державного кордону впливає на вибір місця побудови нових перспективних пунктів пропуску?
3. Які чинники сприяють, а які гальмують побудову нових пунктів пропуску?
4. Обґрунтуйте важливість побудови перспективних пунктів пропуску «Хижа – Тарне - Марє» та «Яблунівка – Ремете (Гута)» на українсько-румунській ділянці державного кордону із Закарпатською областю.
5. Обґрунтуйте важливість побудови перспективних пунктів пропуску «Тячів – Малий Тячів» та «Біла Церква – Сігету - Мармацієй» на українсько-румунській ділянці державного кордону із Закарпатською областю.
6. Охарактеризуйте перспективні пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону із Закарпатською областю (до прикладу, «Велика Паладь - Нодьгодош» та «Дийда - Берегдароц»).
7. Визначте особливості прикордонної інфраструктури українсько-словацького кордону на ділянці транскордонної території Закарпатської області.
8. Чи доцільно будівництво нових пунктів пропуску на українсько-польській ділянці кордону із Закарпатською областю в межах Ужанського національного природного парку?
9. Проаналізуйте пасажирські потоки на українсько-словацькому пункті пропуску «Ужгород – Вишне Немецьке» в розрізі останніх п'яти років.
10. Проаналізуйте пасажирські потоки на українсько-угорському пункті пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь» в розрізі останніх п'яти років.

## Тестові завдання

1. Виберіть, який вид сполучень та перевезень планується для перспективного пункту пропуску «Хижа – Тарна - Марє»?:

- а) Автомобільний
- б) Пішохідний
- в) Вантажний
- г) Автомобільний і пішохідний
- д) Велосипедний

2. Відкриття перспективного пункту пропуску «Хижа – Тарна - Марє» дозволить знизити рівень завантаженості якого міжнародного пункту пропуску?:

- а) «Дякове»
- б) «Яблунівка Гута»
- в) «Тячів – Малий Тячів»
- г) «Біла Церква – Сігету Мармацієй»
- д) Не має правильної відповіді

3. Відкриття перспективного пункту пропуску «Яблунівка – Ремете (Гута)» дозволить знизити рівень завантаженості якого пункту пропуску?:

- а) «Дякове»
- б) «Солотвино»
- в) «Тячів – Малий Тячів»
- г) «Селменці»
- д) Не має правильної відповіді

4. Відкриття перспективного пункту пропуску «Тячів – Малий Тячів» дозволить зменшити рівень завантаженості громадянами та автомобілями якого пункту пропуску?:

- а) «Солотвино»
- б) «Дяково»
- в) «Біла Церква – Сігету Мармацієй»
- г) «Ужгород – Вишне Немецьке»
- д) Не має правильної відповіді

5. Відкриття перспективного пункту пропуску «Біла Церква – Сігету Мармацієй» сприятиме розвитку якого відомого курорту в Українських Карпатах?:

- а) Яремча

- б) Ворохта
- в) Буковель
- г) Моршин
- д) Синяк

6. Який перспективний пункт пропуску планується відкрити в селищі Дийда Берегівського району?:

- а) «Велика Паладь – Мала Паладь»
- б) «Косино - Барабаш»
- в) «Дийда - Берегдароц»
- г) «Гетен - Тисокеречень»
- д) «Дзвінкове - Лонья»

7. Назвіть діючий пункт пропуску на українсько-угорському кордоні:

- а) «Велика Паладь – Мала Паладь»
- б) «Лужанка»
- в) «Дийда - Берегдароц»
- г) «Дзвінкове - Лонья»
- д) Не має правильної відповіді

8. Який пункт пропуску планується як перспективний в межах території Ужанського національного природного парку з міжнародними туристичними велосипедними маршрутами?:

- а) «Забрідь – Уліч»
- б) «Лужанка»
- в) «Дийда - Берегдароц»
- г) «Дзвінкове - Лонья»
- д) «Соломоново – Чіерна»

9. Який міжнародний пункт пропуску розташований на українсько-словацькому кордоні?:

- а) «Малий Березний - Убля»
- б) «Забрідь – Уліч»
- в) «Лужанка»
- г) «Дийда - Берегдароц»
- д) «Соломоново – Чіерна»

10. Пункт пропуску «Малий Березний - Убля» за призначенням:

- а) Вантажний
- б) Автомобільний
- в) Автомобільний, пішохідний, велосипедний
- г) Пішохідний та велосипедний
- д) Автомобільний та пішохідний

11. Оберіть діючий міжнародний пішохідний та велосипедний пункт пропуску на українсько-словацькій ділянці кордону:

- а) «Малі Селменці – Велике Слеменце»
- б) «Забрідь – Уліч»
- в) «Лужанка»
- г) «Сторожниця - Захор»
- д) «Соломоново – Чіерна»

12. Один з найбільш транзитних коридорів на українсько-угорському кордоні, що з'єднує Угорщину, Італію та Балканські країни:

- а) «Чоп (Тиса) – Захонь»
- б) «Забрідь – Уліч»
- в) «Лужанка»
- г) «Сторожниця - Захор»
- д) «Соломоново – Чіерна»

13. Діючий міжнародний пункт пропуску на українсько-словацькій ділянці кордону:

- а) «Чоп (Тиса) – Захонь»
- б) «Ужгород – Вишне Немецьке»
- в) «Лужанка»
- г) «Сторожниця - Захор»
- д) «Соломоново – Чіерна»

14. Єдиний пункт пропуску на українсько-словацькому кордоні через який здійснюється пропуск транзитних пасажирських потоків на автобусах:

- а) «Ужгород – Вишне Немецьке»
- б) «Лужанка»
- в) «Сторожниця - Захор»
- г) «Соломоново – Чіерна»

д) «Чоп (Тиса) - Захонь»

15. Який пункт пропуску перспективно відкрити, що максимально близько розміщений до центру автомобільної промисловості Закарпаття?:

- а) «Ужгород – Вишне Немецьке»
- б) «Соломоново - Чіерна»
- в) «Сторожниця - Захор»
- г) «Лужанка»
- д) «Чоп (Тиса) - Захонь»

16. Який пункт пропуску планують побудувати на українсько-польській ділянці кордону із Закарпаттям?:

- а) «Ужгород – Вишне Немецьке»
- б) «Соломоново - Чіерна»
- в) «Лубня Волосате»
- г) «Лужанка»
- д) «Чоп (Тиса) - Захонь»

17. На якій ділянці кордону із Закарпаттям вкрай потрібні нові пункти пропуску?:

- а) Українсько – словацькій
- б) Українсько – польській
- в) Українсько – румунській
- г) Українсько – угорській
- д) Не має правильної відповіді

18. На українсько-польській ділянці кордону із Закарпаттям, який необхідно запровадити режим переходу щоб не порушити екосередовище?:

- а) Велосипедний та пішохідний
- б) Автомобільний
- в) Вантажний
- г) Автомобільний і пішохідний
- д) Всі відповіді вірні

19. Який перспективний пункт пропуску на закарпатській ділянці кордону включено до прєктів із розвитку прикордонної інфраструктури на 2019 – 2027рр., передбачених у Концепції розвитку гірських територій Українських Карпат?:

- а) «Лубня Волосате»
- б) «Соломоново - Чіерна»
- в) «Ужгород – Вишне Немецьке»
- г) «Лужанка»
- д) «Чоп (Тиса) - Захонь»

20. Вздовж якого кордону із Закарпаттям розташовано 5-ть пунктів пропуску – два автомобільні, два залізничні і один пішохідний?:

- а) Українсько – словацького
- б) Українсько – польського
- в) Українсько – румунського
- г) Українсько – угорського
- д) Не має правильної відповіді

## ВІДПОВІДІ ДО ТЕСТОВИХ ЗАВДАНЬ

До розділу 1	До розділу 2	До розділу 3
1д	1а	1г
2в	2в,г	2а
3б	3б	3б
4а	4б,г	4а
5б	5г	5в
6б	6г	6в
7д	7в	7б
8а	8б	8а
9 б,в	9а	9б
10в	10в	10в
11в	11а	11а
12в	12б	12а
13в	13в,г	13б
14а	14г	14а
15а	15б	15б
16в	16в	16в
17а,б	17а	17б
18а	18г	18а
19в	19б	19а
20б	20а	20а

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 12.07.2024).
2. Про Генеральну схему планування території України: Закон України від 07.02.2002 р. № 3059-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14#Text> (дата звернення: 27.07.2024).
3. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 17.02.2024).
4. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18.09.1991 р. № 1562-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (дата звернення: 25.07.2024).
5. Про основи містобудування: Закон України від 16.11.1992 р. № 2780-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12#Text> (дата звернення: 22.01.2024).
6. Про охорону культурної спадщини: Закон України від 08.06.2000 р. № 1805-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text> (дата звернення: 25.01.2024).
7. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 27.01.2024).
8. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення: 20.01.2024).
9. Про стимулювання розвитку регіонів: Закон України від 08.09.2005 р. № 2850-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2850-15#Text> (дата звернення: 18.01.2024).

10. Про транскордонне співробітництво: Закон України від 24.06. 2004 р. № 1861-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-15#Text> (дата звернення: 08.05.2024).
11. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 р. № 324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр#Text> (дата звернення: 15.07.2024).
12. Рамковий договір між урядом України та урядом Угорщини про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги ратифіковано Законом від 23.03.2017 № 1978-VIII: сайт. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348\\_001-16](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_001-16) (дата звернення: 15.08.2024).
13. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.1997 р. № 821. [Електронний ресурс]: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-п#Text> (дата звернення: 15.08.2024).
14. Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 р. № 554. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-2016-п#Text> (дата звернення: 15.08.2024).
15. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 № 382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-п#Text> (дата звернення: 15.08.2024).
16. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-р#Text> (дата звернення: 03.03.2024).
17. 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](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_074) (дата звернення: 27.05.2024).

18. 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](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_083) (дата звернення: 04.06.2024).

19. Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки. Затверджена Закарпатською обласною радою від 22.02.2018 № 1065: сайт. URL: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618\\_socekonroz\\_infra.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf) (дата звернення: 25.06.2024).

20. 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. URL: <https://ligazakon.net/> (дата звернення: 25.05.2024).

21. Про Програму розвитку транскордонного співробітництва Закарпатської області на 2016 - 2020 роки: рішення Закарпатської обласної ради від 22.12.2015 р. № 96. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/ZA150221> (дата звернення: 13.07.2024).

22. Про Регіональну програму розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2019 - 2022 роки: рішенням сесії Закарпатської обласної ради від 27.09.2018 №1286. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/ZA180182> (дата звернення: 09.03.2024).

23. Про затвердження проекту Схеми планування території Закарпатської області: рішенням сесії Закарпатської обласної ради від 17.05.2013 №731.

URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/ZA130059.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ZA130059.html) (дата звернення: 10.06.2024).

24. Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років. Затверджений Закарпатською обласною радою від 20.12.2019 № 1630. URL: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavna-rehional-na-polityka/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/regionalni-strategiyi-rozvytku-na-period-do-2027-roku/regionalna-strategiya-rozvytku-zakarpatskoyi-oblasti-na-period-2021-2027-rokiv/> (дата звернення: 10.07.2024).

25. Розпорядження голови Закарпатської ОДА «Про робочу групу при облдержадміністрації з проведення обстеження перспективного розміщення автомобільних сервісних зон» № 600 від 11.09.2018. URL: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/upload/180911\\_600.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/upload/180911_600.pdf) (дата звернення: 27.05.2024).

26. 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. URL: <https://ligazakon.net/> (дата звернення: 25.05.2024).

27. 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. URL: <https://ligazakon.net/> (дата звернення: 20.08.2024).

28. Проект Схеми планування території Берегівського району Закарпатської області. Затверджений рішенням Берегівської районної державної адміністрації Закарпатської області № 01-0030-18 від 30.07.2018 р. (дата звернення: 15.06.2024).

29. Біль М. Транскордонне співробітництво регіонів України в галузі туризму: сучасний стан та основні напрямки розвитку / М. Біль // Демократичне врядування: Науковий вісник. – 2008. – Вип. 2. – С. 21–24.

30. Гоблик В. В. Транскордонні регіони в системі транскордонного співробітництва України / В. В. Гоблик // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Регіональна конвергенція та транскордонні ринки (зб. наук. пр.). – 2011. – Вип. 5(91) – 2011 – С. 114-123.

31. Мілашовська О. І. Прикордонний регіон як об'єкт дослідження регіональної економіки / О. І. Мілашовська // Електронний журнал «Ефективна економіка» [Електронне наукове фахове видання]. 2010. №3. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=173> (дата звернення: 08.07.2024).

32. Мікула Н.А. Стратегія формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів / Н.А.Мікула // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних регіонів: Збірник наукових праць. Вип. 3 (71) / НАН України. Ін-т регіональних досліджень; Редкол.: Відп. ред. Є.І.Бойко. – Львів, 2008. – С.129-141.

33. Схема планування території. Закарпатська область. Том IV. Пропозиції по реалізації рішень схеми планування території. URL: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/130517\\_731-iv.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/130517_731-iv.pdf) (дата звернення: 10.07.2024).

34. Історія створення Ужанського національного природного парку. URL: <https://unpp.uz.ua/home/istoriya-stvorennya/>. (дата звернення: 08.05.2024).

35. Договірно-правова база українсько-словацьких двосторонніх відносин. URL: <https://slovakia.mfa.gov.ua/ua/ukraine-sk/legal-acts> (дата звернення: 20.08.2024).
36. About Szabolcs-Szatmár-Bereg County. URL: <http://www.szabkam.hu/en/information-for-foreigner-7235> (дата звернення: 08.04.2024).
37. Akčný plán rozvoja okresu Snina. Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. URL: [https://www.nro.vicempremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh\\_akcneho\\_planu\\_najmenej\\_rozvinuteho\\_okresu\\_snina.pdf](https://www.nro.vicempremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh_akcneho_planu_najmenej_rozvinuteho_okresu_snina.pdf) (дата звернення: 15.07.2024).
38. Bieszczady Powiat : URL: [https://rzeszow.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_podkarpackie/portrety\\_powiatow/powiat\\_bieszczadzki.pdf](https://rzeszow.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_podkarpackie/portrety_powiatow/powiat_bieszczadzki.pdf) (дата звернення: 03.05.2024).
39. Comprehensive information on priemysel'nych parkov 06/2019. URL: <https://www.priemysel'neparkyslovenska.sk/sk/36/snina>. (дата звернення: 20.04.2024).
40. Debreceni Nyugati Ipari Park. URL: <http://www.nyip.hu/betelepultek/> (дата звернення: 09.04.2024).
41. Debrecen logistics center and industrial park. URL: <https://www.transped.hu/ipari-park-raktarepites-uzemeltetes> (дата звернення: 10.04.2024).
42. Debrecen Airport. URL: <https://www.debrecenairport.com/en> (дата звернення: 11.04.2024).
43. Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja. Prešovský samosprávny kraj. URL: <https://www.po-kraj.sk/sk/samosprava/urad/odbor-rr/dokumenty-oddelenia-up-zp/urbanisticke-studie/generel-doprajnej-infrastruktury-presovskeho-kraja-uzemna-prognoza-cistopis.html> (дата звернення: 15.08.2024).
44. Intermodal terminals in Europe : URL: <http://www.intermodal-terminals.eu/database/> (дата звернення: 03.05.2024).

45. Košický kraj - charakteristika regiónu. URL: <https://www7.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/kosicky%20kraj/> (дата звернення: 18.04.2024).
46. Košice region. Travel guide sprievodca. URL: [https://www.kosiceregion.com/wp-content/uploads/2019/05/kosice\\_guide\\_final.pdf](https://www.kosiceregion.com/wp-content/uploads/2019/05/kosice_guide_final.pdf). (дата звернення: 20.04.2024).
47. Lițe M. Circular Economy in Maramures (Romania) Status Quo. URL: [https://www.interregeurope.eu/library/file\\_1575023867.pdf](https://www.interregeurope.eu/library/file_1575023867.pdf). (дата звернення: 25.03.2024).
48. Prešovský kraj - charakteristika regiónu. URL: <https://www7.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/presovsky/> (дата звернення: 15.04.2024).
49. ROMÂNIA - Macroregiunea unu -Nord-Vest. URL: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regional-innovation-monitor/base-profile/north-west-0> (дата звернення: 27.06.2024).
50. SATU MARE COUNTY INTERCOMMUNITY DEVELOPMENT ASSOCIATION. URL: [https://www.interregeurope.eu/library/A11\\_170220\\_EPICAH\\_KoM\\_SatuMare.pdf](https://www.interregeurope.eu/library/A11_170220_EPICAH_KoM_SatuMare.pdf) (дата звернення: 20.03.2024).
51. SLOVAKIA: Košický kraj. URL: <https://www.citypopulation.de/en/slovakia/kosickykraj/> (дата звернення: 20.08.2024).
52. Szabolcs-Szatmar-Bereg. County in Hungary. URL: [https://www.citypopulation.de/16\\_\\_szabolcs\\_szatm%C3%A1r\\_bereg/](https://www.citypopulation.de/16__szabolcs_szatm%C3%A1r_bereg/) (дата звернення: 07.04.2024).
53. The Carpathian Euroregion Strategy 2020 & Beyond. Carpathian Euroregion 2015. ISBN: 978-963-12-4679-7. URL: <http://carpathianeuroregion.org/letolt/strategia-english.pdf> (дата звернення: 15.08.2024).

54. 2130/2017. (XII. 29.) Korm. határozat a magyar-ukrán határtérség közlekedési infrastrukturális fejlesztéseiről. URL: [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](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) (дата звернення: 05.07.2024).
55. Звіт Інституту регіональних досліджень імені М.І.Долішнього НАН України /Соціально-економічне обґрунтування перспектив розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області/ за ред. Х.Притули// Етап III., 2019. 109 с.
56. Соціально-економічне становище Виноградівського району. URL: <http://www.vynogradiv-rda.gov.ua/index.php/Upravlinnya-statistiki-u-Vinogradivskomu-rayoni-informue> (дата звернення: 02.04.2024).
57. Соціально-економічне становище Хустського району. URL: [http://uz.ukrstat.gov.ua/catalog/2019/bulet\\_18.pdf](http://uz.ukrstat.gov.ua/catalog/2019/bulet_18.pdf) (дата звернення: 05.04.2024).
58. Публічний звіт голови Тячівської районної державної адміністрації за 2018. URL: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/190226\\_08-09.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/190226_08-09.pdf). (дата звернення: 05.04.2024).
59. Чисельність населення (за оцінкою) по містах обласного значення та районах на 1 березня 2020 року та середня чисельність у січні–лютому 2020 року: [Статистичний бюлетень]: URL: [http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2020/nasel\\_0103\\_2020.pdf](http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2020/nasel_0103_2020.pdf) (дата звернення: 07.05.2024).
60. Чисельність населення Закарпатської області (за оцінкою) на 1 лютого 2022 року. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/2022/> (дата звернення: 04.07.2024).
61. Чисельність населення (за оцінкою) по містах обласного значення та районах на 1 січня 2021 року та середня чисельність у січні–лютому 2021 року. URL:

[https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/05/zb\\_chuselnist%202021.pdf](https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/05/zb_chuselnist%202021.pdf) (дата звернення: 04.07.2024).

62. Чисельність населення (за оцінкою) по містах обласного значення та районах на 1 березня 2020 року та середня чисельність у січні–лютому 2020 року: [Статистичний бюлетень]- URL: [http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2020/nasel\\_0103\\_2020.pdf](http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2020/nasel_0103_2020.pdf) (дата звернення: 22.04.2024).

63. Аеропорти Словаччини. URL: <https://www.nadosah.sk/letiska/letiska-na-slovensku> (дата звернення: 20.04.2024).

64. Великоберезнянський район : URL: <http://zaktour.gov.ua/rajon/vberezniy/> (дата звернення 20.04.2020). (дата звернення: 20.04.2024).

65. Індустріальний парк «Соломоново». URL: [http://sezparkservice.com/sps\\_ua/cezparkservis/iindustrial\\_nij\\_park](http://sezparkservice.com/sps_ua/cezparkservis/iindustrial_nij_park) (дата звернення: 12.08.2024).

66. 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. Долишнього НАН України». 2020. 131 с.

67. Офіційний сайт Карпатський євро регіону. URL: <http://www.tradecarp.com/> (дата звернення: 10.07.2024).

68. Програма транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства і партнерства «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007–2013»: сайт Програми. URL: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/> (дата звернення: 25.06.2024).

69. 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. URL: <https://ligazakon.net/> (дата звернення: 15.07.2024).

70. Проекти з розвитку прикордонної інфраструктури. Концепція розвитку територій українських Карпат. URL: <http://mrbu.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=0ae1f4df7c3543478b7d38c1bbbec39a> (дата звернення: 17.08.2024).
71. Угорщина- Словаччина- Румунія Україна. Програма транскордонного співробітництва 2014-2020. URL: [https://huskroua-cbc.eu/\\_download](https://huskroua-cbc.eu/_download). (дата звернення: 18.04.2024).
72. <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-zatverdiv-derzhavnu-programu-rozvitku-transkordonnogo-spivrobotnictva-na-2021-2027-roki> (дата звернення: 17.08.2024).
73. [https://oda.carpathia.gov.ua/sites/default/files/upload/201203\\_0705.pdf](https://oda.carpathia.gov.ua/sites/default/files/upload/201203_0705.pdf) (дата звернення: 17.08.2024).

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

КПП	Контрольно – пропускний пункт
МПП	Міжнародний пункт пропуску
НПП	Національний природний парк
ПП	Пункт пропуску
РЛП	Регіональний ландшафтний парк
НПП	Національний природний парк
МБЗ	Міжнародний біосферний заповідник
ТКС	Транскордонне співробітництво
КЄ	Карпатський євро регіон
ВВП	Макроекономічний показник, що відображає ринкову вартість їх кінцевих товарів і послуг (тобто призначених для безпосереднього вживання, використання або застосування), вироблених за рік у всіх галузях економіки на території конкретної держави для споживання, експорту та накопичення, незалежно від національної приналежності використаних факторів виробництва
ВНП	Макроекономічний показник статистики народного господарства, що виражає сукупну ринкову вартість кінцевих товарів та послуг, вироблених національними суб'єктами (підприємствами, організаціями та приватними особами) за рік, незалежно від їхнього територіального розташування
Єврозона	Валютний союз, що діє в рамках Європейського союзу. Наразі об'єднує 19 країн Європейського Союзу, офіційною валютою яких є євро. Європейський валютний союз почав функціонувати 1 січня 1999 року, коли у безготівкове звернення було запроваджено єдину європейську валюту євро
ЄС	Європейський союз (EU – European Union)
МАБ	Міжнародна академія бізнесу
МАГАТЕ	Міжнародна агенція з атомної енергії (IAEA – International Atomic Energy Agency)
ООН	Організація Об'єднаних Націй (UN – United Nations)
ЮНЕСКО	Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки, культури (UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
ЄВРОКАР УКРАЇНА	Офіційний дистриб'ютор автомобілів Škoda в Україні

## Поняття, які необхідно засвоїти

Державний кордон  
Децентралізація  
Екотуризм  
Експорт/Імпорт  
Етнотуризм  
Етнотуристичні маршрути  
Євроінтеграція  
Єврорегіон  
Завантаженість пункту пропуску  
Зовнішньоекономічні зв'язки  
Інноваційна економіка  
Інтермодальні термінали  
Інтеграція  
Історико-культурні об'єкти  
Карпатський єврорегіон  
Комунікаційна інфраструктура  
Медья  
Міжнародне співробітництво  
Нормативно-правове забезпечення  
Область  
Партнерство  
Повіти  
Прикордонна інфраструктура  
Прикордонні території  
Природно-заповідний фонд  
Природно-ресурсний потенціал  
Протиповеневий захист  
Райони  
Регіони  
Соціально-економічний розвиток  
Стратегія розвитку  
Суб'єкти транскордонного співробітництва  
Територіальні громади  
Транзит  
Транс'європейські транспортні магістралі  
Транскордонний туризм  
Транскордонні проекти  
Транскордонні території  
Туризм

Туристична діяльність  
Туристична інфраструктура  
Туристичний ринок  
Туристичні кластери  
Туристично-економічний потенціал  
Туристично-інформаційні центри  
Українсько-польські прикордонні території  
Українсько-румунські прикордонні території  
Українсько-словацькі прикордонні території  
Українсько-угорські прикордонні території

## **ДОВІДКА ПРО УКЛАДАЧА :**

### **Наталія Габчак**

Кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму, декан факультету туризму та міжнародних комунікацій ДВНЗ «Ужгородський національний університет», вул. Українська, 19, Ужгород, 88000, Україна. Тел.0502323554 Е -mail: [natalia.habchak@uzhnu.edu.ua](mailto:natalia.habchak@uzhnu.edu.ua)

Наукове видання

**ТРАНСКОРДОННІ ТЕРИТОРІЇ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ:  
ТУРИСТИЧНИЙ ТА ЕКОНОМІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ**

Електронний навчальний посібник

*Укладач:*

*канд. геогр. наук, доц. Наталія. Габчак*

Редакційно-видавничий відділ ДВНЗ «УжНУ»  
88000, м. Ужгород, вул. Заньковецької, 89.  
E-mail: [dep-editors@uzhnu.edu.ua](mailto:dep-editors@uzhnu.edu.ua)  
Видавництво УжНУ «Говерла».  
88000, м. Ужгород, вул. Капітульна, 18.

*Свідоцтво про внесення до державного реєстру  
видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції  
Серія 3т № 32 від 31 травня 2006 року*