
УДК 339.9(477.87+439)+332.12

DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/6-85-34>

Маляр Е. М.

Державний вищий навчальний заклад «Ужгородський національний університет»

Салюк-Кравченко О. О.

Навчально-науковий інститут права імені князя Володимира Великого
Міжрегіональної академії управління персоналом

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКОГО ПРИКОРДОННЯ В МЕЖАХ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ: ПОГЛЯД КРИЗЬ ПРИЗМУ ЕКОНОМІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ТРАНСКОРДОННОГО РЕГІОНУ

Дослідження присвячено перспективі розвитку українсько-угорського прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області в контексті економічних особливостей транскордонного регіону. Окреслено економіко-регіональний потенціал транскордонних територій Закарпатської області уздовж українсько-угорського державного кордону. Проведено аналіз наявної прикордонної інфраструктури на ділянках перетину лінії державного кордону з Угорщиною в межах транскордонних територій Закарпатської області. Надано обґрунтовані практичні рекомендації щодо розбудови наявної прикордонної мережі та відкриття нових прикордонних пунктів пропуску Закарпатського краю з Угорщиною в економічному розрізі транскордонного регіону. Досліджується прикордонний напрям українсько-угорського транскордонного співробітництва, який у 2020 році став одним із перших та основних воріт гуманітарного транспортного коридору з країнами-членами Європейського Союзу в Україну на початку виникнення пандемії гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, та був єдиним шляхом повернення громадян України на терени батьківщини.

Ключові слова: транскордонні території, транскордонне співробітництво, прикордонна інфраструктура, прикордонний регіон, перспективний пункт пропуску.

Постановка проблеми. Українсько-угорські відносини мають глибокі та багатогранні зв'язки в історичному, політичному та економічному прояві. Саме винятковий інтерес дослідження економікорегіональних особливостей транскордонних територій у межах Закарпатської області являє собою особливу зацікавленість для економічної науки.

Тож у сучасних умовах позитивної динаміки міжнародних транскордонних зв'язків зростає

роль перспектив прикордонного розвитку Закарпатської області та особливо її економічного потенціалу в економіці України. Водночас без постійного удосконалення та розширення розгалужень мережі прикордонної інфраструктури Закарпатської області як транскордонної території з 4 країнами-членами Європейського Союзу (Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією) подальший економіко-транскордонний розвиток регіону неможливий.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематикою розвитку транскордонних територій як складника економіки регіону виступають об'єктом дослідження багатьох учених. Серед вітчизняних і зарубіжних дослідників цієї проблематики присутні: І. Артьомова, М. Бачинська, В. Борщевський, Н. Габчак, З. Герасимчук, К. Гороховська, М. Долішній, Л. Дубіс, І. Журба, Н. Ільчєнко, С. Іщук, Я. Калат, І. Кирик, А. Ключевська, Л. Корольчук, А. Краснейчук, К. Куцаб-Бонк, О. Луцків, А. Максименко, Я. Малик, Н. Мікула, С. Мітряєва, О. Пастернак, С. Писаренко, Ю. Присяжнюк, В. Проскура, Х. Притула, Т. Ренькас, В. Реутов, Л. Созанський, Ю. Стадницький, І. Сторонянська, П. Шилепницький, С. Шульц, І. Яковенко та інші. Зазначимо, що за умов великої уваги, приділеної до зазначеної проблематики, концептуємо, що її повною мірою недостатньо саме у дослідженнях прикордонного аспекту розвитку транскордонних територій як однієї з складових частин регіональної економіки.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Недостатній рівень дослідження економіко-регіональної складової частини транскордонних територій Закарпаття, малі темпи розвитку прикордонної інфраструктури, відсутність відкриття нових пунктів пропуску на ділянках перетину через державний кордон у межах транскордонних територій Закарпатської області з Угорщиною та перевантаження існуючих пунктів пропуску спонукає до наукового вивчення цієї проблематики, викликаного нагальною потребою побудови наукового підґрунтя задля майбутнього розвитку економіки транскордонного регіону.

Мета статті полягає в дослідженні економіко-регіонального потенціалу Закарпатської області уздовж українсько-угорського державного кордону, а також у наданні практичних рекомендацій щодо її прикордонного розвитку як транскордонної території.

Виклад основного матеріалу. Угорщина межує з територією України адміністративною областю (медьє) Саболч-Сатмар-Берег, що в північно-східній Угорщині (станом на 01.06.2020 р. населення становило 552,9 тис. осіб [1]). Загалом у області 228 поселень, з яких 20 – це міста. Найбільш характерними секторами економіки для регіону є: харчова, хімічна, текстильна промисловість.

Медьє Саболч-Сатмар-Берег має великий туристичний потенціал, зокрема для туриста будуть цікавими місцева архітектура, мистецтво, традиції. Визначними пам'ятками є середньовічні дерев'яні церкви. 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.

Одним із важливих економіко-регіональних аспектів міста Ньїредьгаза є його вигідне розташування. Так, у місті перетинаються автодорожні та залізничні вузли (присутній вузловий пункт ПанЄвропейського транспортного коридору № 5). Загалом місто є фінансовим, комерційним та логістичним центром області [2].

У області присутній курортний район Шоштоддьорде, знаменитий своїми термальними водами, біля яких відкриті купальні та бальнеологічні центри. В районі розміщений зоопарк з океанаріумом із різноманітною фауною. Додаткову зацікавленість у туристів може викликати село-

музей Шошто, яке розташоване в районі. В районі є ботанічний сад ім. Яноша Тужона.

У медьє присутні ще багато цікавих місць та локацій, таких, наприклад, як: паломницьке місто Маріапавч, відоме чудотворною іконою Богоматері; замок Андраші з парком у селищі Тисадоб; термальні джерела Егерсалок, Егер, Мішкольц-Тапольце; готичний храм та музей Іштвана Баторі у місті Ньїрбаторі; центр воднолижного спорту у селі Левелек.

У східній частині Угорщини 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 нині зосереджують 30 відсотків усього промислового виробництва країни, в індустріальних парках працюють близько 200 тисяч осіб.

У безпосередній близькості до транскордонних територій, у 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 Magyarorszag Kft, Serioplast Hungary Kft, Coloplast Hungary Kft), основним напрямом 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 Úgyker Kft.), напрямом діяльності якого є будівельна промисловість. Парк має свої логістичні переваги, розташований біля автомагістралі М3 та за 40 км від пункту пропуску (далі по тексті – ПП) «Чоп (Дружба) – Захонь».

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

Індустріальний парк Debreceni Nyugati (2000 року створення), площа 30 га, розміщений на території міста Дебрецен, розміщені близько 100 малих та середніх підприємств, напрямом діяльності яких є будівництво, промисловість, деревообробка та інше [3].

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 [4].

Система аеропортів, які розташовані найближче до Закарпатської області, представлена двома аеропортами – це аеропорт міста Ньїредьгаза (70 км від пункту пропуску Чоп-Захонь, 85 км від пункту пропуску Дзвінкове-Лонья та пункту пропуску Косино-Барабаш, пункту пропуску Лужанка-Берегшурень, 100 км від пункту пропуску Вилко-Тісабеч) та Міжнародний аеропорт Дебрецена (125 км від пунктів пропуску Чоп-Захонь, Лужанка-Берегшурень та Вилко-Тісабеч).

Аеропорт міста Ньїредьгаза задіяний у 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 [5]. Пасажиропотік в 2018 році становив 381,4 тис. осіб.

В Угорщині є 6 інтермодальних (перевезення одного і того ж 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 три райони, які межують з Угорщиною, – це Берегівський, Виноградівський та Ужгородський райони. Найвнє населення Берегівського району становить 49 972 особи (станом на 01.09.2020 р.) та 23 809 осіб у м. Берегово. Що стосується Виноградівського району, то статистичні дані наявного населення становлять 120 680 осіб (станом на 01.09.2020 р.). Ужгородський район має таку картину наявного населення: в м. Ужгороді 115 657 осіб, у районі 71652 особи (станом на 01.09.2020 р.) [6].

Детально зупинимося на дослідженні саме Берігівського району як найпривабливішого з точки зору прогресивної перспективи розвитку туристичної галузі Закарпатської області. Район відомий своїми 6 родовищами термальних вод, біля яких розміщені штучні водопроями (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 із лікувальними властивостями для лікування нервової системи, ревматизму, серцево-судинних захворювань та інших недугів. Додатково Берегівський район межує з Мукачівським районом, який має потужний туристично-рекреаційний потенціал (42 туристичних комплекси).

Промисловість Берегівського району характеризується таким чином: 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.

Дослідивши 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. У зазначених транскордонних територіях є ціла низка перспективних ПП, таких як: «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород», «Велика Паладь – Нодьго-дош», «Велика Паладь – Мала Паладь (Кишпалад)», «Геген-Тисокеречень», «Дийда – Берегдароц», «Соловка – Тісасентмартон» та «Соловка-Еперешке».

Отже, розглянемо перспективний ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород», який являє собою ніщо інше, як майбутню парому 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).

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

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

Що стосується інфраструктурної складової частини перспективного ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород», ситуація склалася таким 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 один із найважливіших 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 модернізації, спрямованої 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 становить 1 годину.

Але, звичайно, перспективний ПП «Бадалово, Барієво – Сатмарчеке, Тісакород» має і слабкі сторони реалізації. Ризик бути підтопленим перспективний ПП має доволі високий, оскільки розміщується у гирлі річки Тиса. Нині 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» [14] та програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки [12]. Додатково реалізація з відкриття перспективного ПП передбачена 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 авто-

дорожніх пунктів перети-ну 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). Нині ситуація з перспективним ПП така. 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 такі. 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 частини перспективного ПП «Велика Паладь – Нодьгодош» такий.

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 таких стратегіях та програмах регіонального та національного рівня: програма прикордонного співробітництва «Європейський інструмент сусідства та партнерства. Україна – Словаччина – Угорщина – Румунія» [14], програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 – 2022 роки [12], регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021–2027 років [17].

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.) [16], 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 (Кишпаладь)» буде розміщуватись в селищі Велика Паладь Виноградівського 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 (Kispáld), Botpáld, Magosliget, Uszka, Tiszabecs, Túrricse, Tisztaberek та Csaholc. Чисельність населення зазначених населених пунктів – близько 6 тисяч осіб.

Головними перевагами 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 таким 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 (Кишпаладь)», 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) [15]. 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» [14] та програмі розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки [12].

Цікавим для аналізу є черговий перспективний ПП «Гетен-Тисокеречень», майбутній автомобільний ПП знаходиться поблизу селища Гетен Берегівського району, наявне населення становить близько 700 осіб та зі сторони Угорщини в селище Тисокеречень Вашарошнаменського яроша (адміністративна одиниця), наявне населення становить близько 1 тисячі осіб. Відстань між сели-

щами приблизно 5 км. Новий ПП заплановано розмістити за 1,37 км від селища Гетен.

Підкреслимо те, що поблизу селище Тисокеречень розміщуються такі селища: Гюре, Орраньшпаті, Тішадони та Матюш. Загальна чисельність населених пунктів становить близько 4 тисяч осіб. Біля селища розміщені 9 індустріальних парків (найбільші Satoraljaújhelyi 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 Е573, та 22 км до європейського автошляху Е 579.

Наступним охарактеризуємо українське селище Гетен, поблизу селища (до 15 км) знаходяться с. Попово та Косино із 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 перспективним 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 – Бара-баш» 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 [7] та програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки [12].

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 пі-шохідних смуг) та до 600 одиниць вантажних транспортних засобів (з урахуванням наявності 6 смуг). Все зазначене можливе за умови 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. У недалекому майбутньому в селищі Дийда заплановано побудувати індустріальний парк. Є на території селища і свій аквапарк Horus, 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 такі 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 перспективним 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, спрямовані на відкриття перспективного ПП «Дийда – Берегдароц», відображені в проєкті 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 [11] 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 [10].

У програмах регіонального рівня реалізація заходів щодо створення перспективного ПП вказані в програмі розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки [12]. На локальному рівні стратегій та програм побудова перспективного ПП представлена в Схеми планування території Берегівського району [13].

І насамкінець 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.

Зупинимося тільки на нормативно-правових актах, які передбачають побудову перспектив-

ного ПП, оскільки більш детальне дослідження інфраструктурно-регіональних особливостей буде проілюстровано в перспективному ПП «Соловка – Еперешке». Тому відкриття перспективного ПП «Соловка – Тіса-сентмартон» представлено в декларації наміру щодо комплексного розвитку ав-тодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною, засвідченій 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 із глибиною річки. Саме тому раціональніший 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 становить близько 11 тисяч осіб. Біля селища Соловка прокладений магістральний нафтопровід «Дружба». Зі сторони Угорщини перспективний ПП буде знаходитись у селищі Еперешке, що 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 становить близько 16 тисяч осіб. У межах перспективного ПП (50 км) присутні індустріальні парки. Одним із головних ризиків функціонування перспективного ПП є те, що постійно існує ризик підтоплення річкою Тиса.

Дорожня інфраструктура перспективного ПП «Соловка – Еперешке» зі сторони України має такі 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'єднання з міжнародним автошляхом М-25).

Зі сторони Угорщини інфраструктурна дорожня характеристика така: 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 Тіса-сентмартон, через саме селище, як і у разі 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

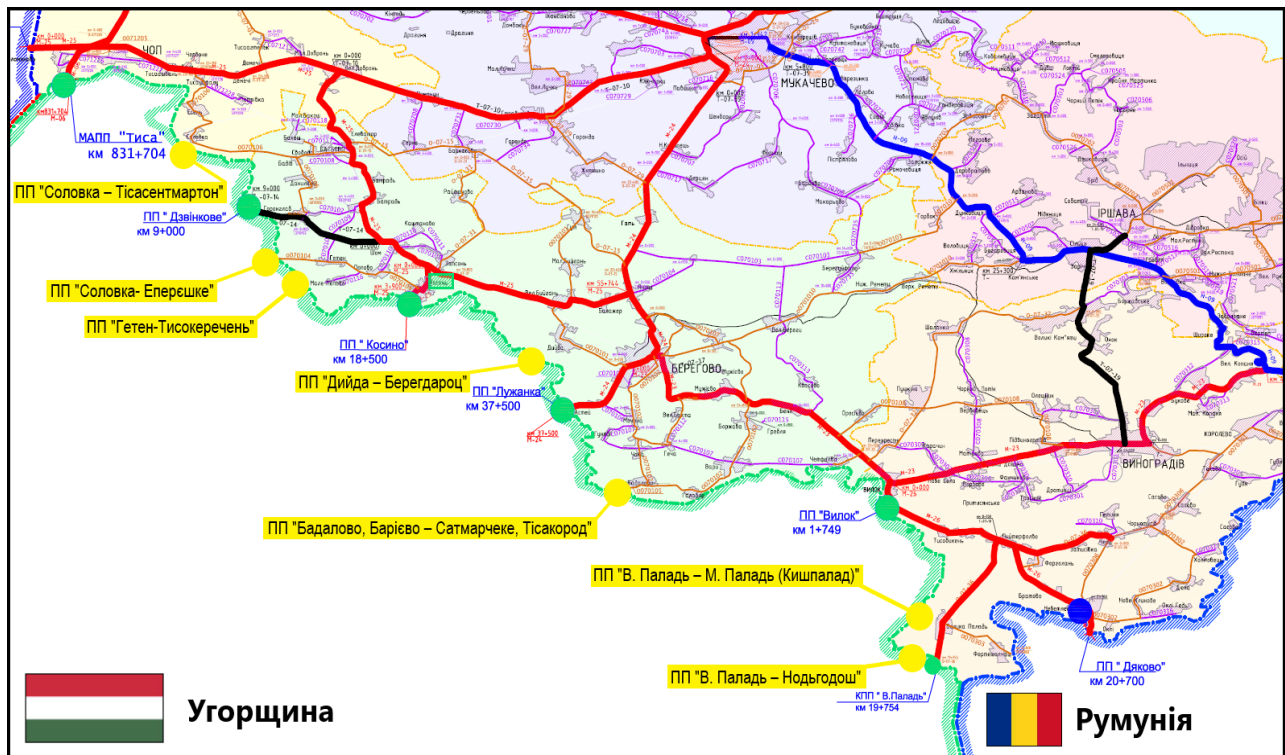


Рис. 1. Перспективні пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області

Джерело: власна розробка авторів

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 [7], угоди 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) [8] 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 роботу групи при облдержадміністрації з проведення обстеження перспективного розміщення автомобільних сервісних зон» затверджено

термін проведення обстеження перспективного ПП «Соловка – Еперешке» на 19.09.2018 р. [9].

На рис. 1 проілюстровані запропоновані перспективні пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону.

Висновки і пропозиції. Закарпатська область – єдина область України, яка географічно межує з Угорщиною, саме цей регіональний чинник монополює дозволяє розвивати економічні відносини з країною-членом Європейського Союзу в прояві транскордонних територій. Існуючий регіональний стан розвитку зазначеної транскордонної території має прогресивно-динамічне забарвлення позитивної економічної динаміки. Тому без відкриття перспективних пунктів пропуску та модернізації існуючих на зазначеній ділянці кордону неможливий подальший економічний розвиток міжнародних зв'язків України та Угорщини як одного з вікон у Європейський Союз.

Таким чином, українсько-угорське прикордоння в межах транскордонних територій Закарпатської області має свої унікальні географічні та інфраструктурні особливості, які відкривають неочінені можливості до потенційного розвитку транскордонного краю в указаних межах. Відкриття перспективних пунктів пропуску дозволить поживити економічний розвиток транскордонних територій Закарпатської області та дасть можливість створити сучасну систему пунктів пропуску через лінію державного кордону, що насамперед вплине на динамічний розвиток більшості галузей економіки транскордонних територій краю через механізми доступності прикордонної інфраструктури Закарпатської області для країн Європейського Союзу.

Список використаних джерел:

1. Szabolcs-Szatmar-Bereg. County in Hungary. URL: https://www.citypopulation.de/16__szabolcs_szatm% C3%A1r_bereg/ (дата звернення: 05.10.2020).
2. About Szabolcs-Szatmbr-Bereg County. URL: <http://www.szabkam.hu/en/information-for-foreigner-7235> (дата звернення: 10.10.2020).
3. Debreceni Nyugati Ipari Park. URL: <http://www.nyip.hu/betelepultek/> (дата звернення: 12.10.2020).
4. Debrecen logistics center and industrial park. URL: <https://www.trans-sped.hu/ipari-park-raktarepites-uzemeltetes> (дата звернення: 21.10.2020).
5. Debrecen Airport. URL: <https://www.debrecenairport.com/en> (дата звернення: 11.10.2020).
6. Чисельність населення (за оцінкою) по містах обласного значення та районах на 1 березня 2020 року та середня чисельність у січні–лютому 2020 року. URL: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2020/nasel_0109_2020.pdf (дата звернення: 26.10.2020).
7. 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: 26.11.2020).
8. 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: 28.11.2020).
9. Розпорядження голови Закарпатської ОДА «Про роботу групи 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 (дата звернення: 28.11.2020).
10. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про точки з'єднання автомобільних доріг на українсько-угорському кордоні у рамках П'ятого паєвропейського транспортного коридору Затверджена Постановою КМ України від 21.03.2006 № 363-VI. Законодавство України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_074 (дата звернення: 25.11.2020).
11. 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. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_083 (дата звернення: 20.11.2020).
12. Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки. Затверджена Закарпатською обласною радою. URL: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf (дата звернення: 24.11.2020).
13. Проект Схеми планування території Берегівського району Закарпатської області. Затверджений рішенням Берегівської районної державної адміністрації Закарпатської області № 01-0030-18 від 30.07.2018 р.
14. Програма транскордонного співробітництва Європейського інструмента сусідства і партнерства «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007–2013». URL: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/> (дата звернення: 26.11.2020).

15. Рамковий договір між урядом України та урядом Угорщини про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги ратифіковано Законом від 23.03.2017 № 1978-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_001-16 (дата звернення: 27.11.2020).
16. 2130/2017. (XII. 29.) Korm. határozat a magyar-ukrán határtérés közlekedési infrastrukturális fejlesztéseiről Accessed. 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 (дата звернення: 29.11.2020).
17. Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років. Затверджений Закарпатською областною 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: 30.11.2020).

References:

1. City Populations (2020) Szabolcs-Szatmar-Bereg. County in Hungary. Available at: https://www.citypopulation.de/16__szabolcs_szatmar%C3%A1r_bereg/ (accessed 05 October 2020).
2. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kereskedelmi és Iparkamara (2020) About Szabolcs-Szatmár-Bereg County. Available at: <http://www.szabkam.hu/en/information-for-foreigner-7235> (accessed 10 October 2020).
3. Debrecen: Térép (2020) Debreceni Nyugati Ipari Park. Available at: <http://www.nyip.hu/betelepultek/> (accessed 12 October 2020).
4. Trans-Sped Logisztikai Szolgáltató Központ Korlátolt Felelősségű Társaság (2020) Debrecen logistics center and industrial park. Available at: <https://www.trans-sped.hu/ipari-park-raktarepites-uzemeltetes> (accessed 21 October 2020).
5. Debrecen nemzetközi repülőtér (2020) Debrecen Airport. Available at: <https://www.debrecenairport.com/en> (accessed 11 October 2020).
6. Holovne upravlinnia statystyky u Zakarpatskii oblasti (2020) Chysselnist naseleennia (za otsinkoiu) po mistakh oblasnoho znachennia ta raionakh na 1 bereznia 2020 roku ta serednia chysselnist u sichni-liutomu 2020 roku [Population (estimated) by cities of regional significance and districts on March 1, 2020 and the average number in January-February 2020]. Available at: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/dem/2020/nasel_0109_2020.pdf (accessed 26 October 2020).
7. LIGA:ZAKON (2017) Prohrama rozvytku spivrobitnytstva na 2017 rik mizh Zakarpatskoiu oblasnoiu derzhavnoiu administratsiieiu (Ukraine), Zakarpatskoiu oblasnoiu radoiu (Ukraine) ta Zahalnymy Zboramy oblasti Sabolch-Satmar-Bereh (Uhorshchyna). Platforma dlia biznesu [Cooperation development program for 2017 between the Zakarpattian Regional State Administration (Ukraine), the Zakarpattian Regional Council (Ukraine) and the General Meeting of the Szabolcs-Szatmár-Bereg Region (Hungary). Platform for business]. Available at: <https://ligazakon.net/> (accessed 26 November 2020).
8. LIGA:ZAKON (2016) Uhoda pro spivrobitnytstvo mizh Zahalnymy zboramy oblasti Bach-Kishkun (Uhorshchyna), Zahalnymy zboramy oblasti Borshod-Abauj-Zemplen (Uhorshchyna), Zahalnymy zboramy oblasti Chonhrad (Uhorshchyna), Zahalnymy zboramy oblasti Haidu-Bihar (Uhorshchyna), Zahalnymy zboramy oblasti Heves (Uhorshchyna), Zahalnymy zboramy oblasti Yas-Nadkun-Solnok (Uhorshchyna), Zahalnymy zboramy Koshytskoho samovriadnoho kraiu (Slovachchyna), Zakarpatskoiu oblasnoiu radoiu (Ukraine), Povitovoiu radoiu Maramuresh (Rumuniia), Zahalnymy zboramy oblasti Sabolch-Satmar-Bereh (Uhorshchyna), Povitovoiu radoiu Satu-Mare (Rumuniia), Avtonomnym kraiem Voievodyna (Serbiia). Platforma dlia biznesu [Agreement on cooperation between the General Meeting of Bacs-Kiskun (Hungary), the General Meeting of Borsod-Abauj-Zemplén (Hungary), the General Meeting of Csongrád (Hungary), the General Meeting of Hajdú-Bihar (Hungary), the General Meeting of Heves (Hungary), The General Meeting of the region of Jas-Nagykun-Szolnok (Hungary), the General Meeting of the Košice self-governing region (Slovakia), the Transcarpathian Regional Council (Ukraine), the Maramures County Council (Romania), the General Meeting of the Szabolcs-Szatmár-Bereg region (Hungary) Council of Satu Mare (Romania), the Autonomous Province of Vojvodina (Serbia). Platform for business]. Available at: <https://ligazakon.net/> (accessed 28 November 2020).
9. Zakarpatska oblasna derzhavna administratsiia (2018) Rozporiadzhennia holovy Zakarpatskoi ODA «Pro robochu hrupu pry obderzhadministratsii z provedennia obstezhennia perspektynoho rozmishchennia avtomobilnykh servisnykh zon» № 600 vid 11.09.2018 [Order of the head of the Zakarpattian Regional State Administration "On the working group at the regional state administration to conduct a survey of the prospective location of car service areas" № 600 from 09/11/2018]. Available at: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/upload/180911_600.pdf (accessed 28 November 2020).
10. Verkhovna Rada of Ukraine (2006) Uhoda mizh Kabinetom Ministriv Ukrainy ta Uriadom Uhorskoï Respubliky pro tochky ziednannia avtomobilnykh dorih na ukrainsko-uhorskomu kordoni u ramkakh Piatoho panievropeiskoho transportnoho korydoru Zatverdzhena Postanovoïu KM Ukrainy vid 21.03.2006 № 363-VI. Zakonodavstvo Ukrainy [Agreement between the Cabinet of Ministers of Ukraine and the Government of the Republic of Hungary on road junction points on the Ukrainian-Hungarian border within the Fifth Pan-European Transport Corridor Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 21.03.2006 № 363-VI. Legislation of Ukraine]. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_074 (accessed 25 November 2020).
11. Verkhovna Rada of Ukraine (2012) Uhoda mizh Kabinetom Ministriv Ukrainy i Uriadom Uhorschyny pro kontrol prykordonnoho rukhu v PP cherez derzhavnyi kordon dlia avtomobilnoho ta zaliznychnoho spoluchennia. Zatverdzhena Postanovoïu KM Ukrainy vid 04.05.2012 № 950 Zakonodavstvo Ukrainy [Agreement between the Cabinet of Ministers of Ukraine and the Government of Hungary on the control of border traffic in checkpoints across the state border for road and rail. Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 04.05.2012 № 950 Legislation of Ukraine]. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/348_083 (accessed 20 November 2020).
12. Zakarpatska oblasna derzhavna administratsiia (2018) Prohrama rozvytku prykordonnoi infrastruktury v Zakarpatskii oblasti na 2018–2022 roky. Zatverdzhena Zakarpatskoiu oblasnoiu radoiu [Border infrastructure development program in Zakarpattia region for 2018–2022. Approved by the Transcarpathian Regional Council]. Available at: https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf (accessed 24 November 2020).
13. Berehivska raionna derzhavna administratsiia (2018) Proekt skhemy planuvannia terytorii Berehivskoho raionu Zakarpatskoi oblasti. Zatverdzenyi rishenniam Berehivskoi raionnoi derzhavnoi administratsii Zakarpatskoi oblasti № 01-0030-18 vid 30.07.2018 r. [Draft scheme of planning the territory of Berehiv district of Zakarpattia region. Approved by the decision of the Berehiv District State Administration of the Zakarpattia Region № 01-0030-18 dated July 30, 2018].
14. Ministerstvo ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy, Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației (2007) Prohrama transkordonnoho spivrobitnytstva Yevropeiskoho instrumentu susidstva i partnerstva «Uhorshchyna-Slovachchyna-Rumuniia-Ukraina 2007–2013» [European Neighborhood and Partnership Instrument Cross-border Cooperation Program "Hungary-Slovakia-Romania-Ukraine 2007–2013"]. Available at: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/> (accessed 26 November 2020).
15. Verkhovna Rada of Ukraine (2017) Ramkovyi dohovor mizh uriadom Ukrainy ta uriadom Uhorschyny pro nadannia kredytu na umovakh poviazanoi dopomohy ratyfikovano Zakonom vid 23.03.2017 № 1978-VIII [The framework agreement between the Government of Ukraine and the Government of Hungary on the provision of loans on the terms of related

assistance ratified by the Law of 23.03.2017 № 1978-VIII]. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_001-16 (accessed 27 November 2020).

16. Országgyűlés (2017) 2130/2017. (XII. 29.) Korm. határozat a magyar-ukrán határtárség közlekedési infrastruktúrális fejlesztéseiről. Accessed. Available at: 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 (accessed 29 November 2020).
17. Zakarpatska oblasna derzhavna administratsiia (2019) Rehionalna stratehiia rozvytku Zakarpatskoi oblasti na period 2021–2027 rokiv. Zatverdzhnyi Zakarpatskoiu oblasnoiu radoiu vid 20.12.2019 № 1630 [Regional development strategy of Zakarpattia region for the period 2021–2027. Approved by the Trans-carpathian Regional Council on December 20, 2019 № 1630]. Available at: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavna-rehional-napolatyka/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvytku/regionalnirazvytku-na-period-do-2027-roku/regiona>.

Маляр Э. Н.

Государственное высшее учебное заведение «Ужгородский национальный университет»

Салиук-Кравченко А. А.

Учебно-научный институт права имени князя Владимира Великого
Межрегиональной Академии управления персоналом

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО-ВЕНГЕРСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ В ПРЕДЕЛАХ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ЗАКАРПАТСКОЙ ОБЛАСТИ: ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ПРИЗМУ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ ТРАНСГРАНИЧНОГО РЕГИОНА

Резюме

Исследование посвящено перспективе развития Украинско-Венгерского приграничья в пределах трансграничных территорий Закарпатской области в контексте экономических особенностей трансграничного региона. Определены экономико-региональный потенциал трансграничных территорий Закарпатской области вдоль Украинско-Венгерской государственной границы. Проведен анализ существующей пограничной инфраструктуры на участках пересечения линии государственной границы с Венгрией в пределах трансграничных территорий Закарпатской области. Предоставлены обоснованные практические рекомендации по развитию существующей пограничной сети и открытие новых пограничных пунктов пропуска Закарпатского края с Венгрией в экономическом разрезе трансграничного региона. Исследуется пограничное направление Украинско-Венгерского трансграничного сотрудничества, который в 2020 году стал одним из первых и основных ворот гуманитарного транспортного коридора со странами-членами Европейского Союза в Украине в начале возникновения пандемии острой респираторной болезни COVID-19, вызванной коронавирусом SARS-CoV-2 и был единственным путем возвращения граждан Украины на территорию родины.

Ключевые слова: трансграничные территории, трансграничное сотрудничество, пограничная инфраструктура, приграничный регион, перспективный пункт пропуска.

Maliar Eduard

State University «Uzhhorod National University»

Saliuk-Kravchenko Oleksandr

Educational and Scientific Institute of Law named after Prince Volodymyr the Great
Interregional Academy of Personnel Management

PROSPECTS OF UKRAINIAN-HUNGARIAN BORDER DEVELOPMENT WITHIN THE CROSS-BORDER TERRITORIES OF THE ZAKARPATTIAN REGION: A VIEW THROUGH THE ECONOMIC FEATURES OF THE CROSS-BORDER REGION

Summary

The study is devoted to the prospects of development of the Ukrainian-Hungarian border within the cross-border territories of the Zakarpattian region in the context of economic features of the cross-border area. The economic and regional potential of the cross-border territories of the Zakarpattia region along the Ukrainian-Hungarian state border is outlined. An analysis of the existing border infrastructure at the intersections of the state border with Hungary within the cross-border areas of the Zakarpattian region has been conducted. The substantial practical recommendations for the development of the existing border infrastructure and the opening of new border checkpoints of the Zakarpattian region with Hungary in the economic context of the cross-border region have been provided. The normative and legal documents of the local, regional, national and international levels aimed at the implementation of measures for the construction of promising checkpoints on the Ukrainian-Hungarian state border are analyzed. Geographical, demographic, economic, infrastructural and regional key factors of opening promising checkpoints of the Ukrainian-Hungarian state border as well as the positive and negative aspects of their construction within the cross-border territories of the Zakarpattian region are examined. A number of promising checkpoints have been worked out, such as: «Badalovo, Bariyevo – Satmarcheke, Tisakorod», «Velyka Palad – Nodgodosh», «Velyka Palad – Mala Palad (Kishpalad)», «Goethe-Tisokerechen», «Dyida – Beregdarots», «Solovka – Tisasantmaron» and «Solovka – Epereshke». A detailed map of the location of promising checkpoints on the Ukrainian-Hungarian section of the state border within the cross-border areas of the Zakarpattian region is illustrated. The border direction of Ukrainian-Hungarian cross-border cooperation, which in 2020 became one of the first and main gates of the humanitarian transport corridor with EU member states to Ukraine at the beginning of the pandemic of acute respiratory disease COVID-19 caused by SARS-CoV-2 virus and was the on-ly way to return Ukrainian citizens to their homeland is researched.

Keywords: cross-border territories, cross-border cooperation, border infrastructure, border region, promising checkpoint.