

УДК 341 (477): 327

д.т.н, професор Каблак Н.І.,

Nataliya.kablak@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2907-931X,

к.т.н, доцент Куцина І.А.,

i.kutsina@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1069-1680 ,

Ужгородський національний університет,

Гурчумелія У.І., ukablak@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1905-0814,

Управління зовнішньоекономічних зв'язків, інвестицій та
транскордонного співробітництва Закарпатської облдержадміністрації

DOI: 10.32347/2076-815x.2019.70.250-261

ДО ПИТАННЯ РОЗВИТКУ, ЗАБУДОВИ ТА РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ

Розглянуто та обґрунтовано проведення досліджень прикордонних регіонів Закарпатської області. Описано основні діяльності та результати для розбудови кордону та розвитку прикордонної інфраструктури. Досліджено стан транскордонної транспортної інфраструктури з врахуванням рівня технологічного розвитку прикордонних регіонів.

Запропоновано запровадження сучасних інноваційних механізмів розвитку транскордонної транспортної інфраструктури шляхом збільшення можливостей транзитного потенціалу прикордонних регіонів..

Ключові слова: прикордонні регіони, просторове планування, кордон, транскордонні території, пункти перетину кордону.

Вступ. Прикордонні регіони - особливий тип регіонів, розвиток яких визначається функціональним дуалізмом кордону, що поєднує функції бар'єрності і контактності. Прикордонні регіони, що характеризуються деяким ступенем економічної і культурної взаємодії формують потенційний транскордонний регіон, прикладом якого може слугувати Закарпатська область.

Область розташована в межах Українських Карпат та Закарпатської низовини. Близько 80 % її території зайнято гірськими хребтами, улоговинами і долинами. Межує з чотирма країнами-членами Європейського Союзу, з якими має кордон Україна: на півдні - з Румунією, на південному заході - з Угорщиною, на заході – зі Словаччиною та на північному заході – з Польщею.

Адміністративний центр Закарпаття м. Ужгород – єдине українське місто-обласний центр, що розташоване на початку Тисо-Дунайської низовини, - є центром стратегічної для України території низинної частини Закарпаття, що зв'язує нашу країну з частиною Європейського континенту і сусідніми країнами ЄС. Через Ужгород проходить міжнародний транспортний коридор №5 (Венеція-Трієст/Копер-Любляна-Марибор-Будапешт-Ужгород-Львів-Київ),

три європейські автошляхи (E50, E58, E573) та два міжнародні автошляхи (M06 та M08).

Рушійним чинником соціально-економічного розвитку регіону є інвестиційна діяльність. Так, у Закарпатській області у 2018 році обсяги інвестиційних ресурсів збільшились до 17,3 %.

Найбільші обсяги інвестицій за підсумками I півріччя 2018 року залучені у наступні міста та райони області: 1. Ужгородський район – 115,4 млн. дол. США (34,2 % загального обсягу залучених прямих іноземних інвестицій у область), 2. м. Ужгород – 51,6 млн. дол. США (15,3 %), 3. Виноградівський район – 42,7 млн. дол. США (12,7 %), 4. Великоберезнянський район – 22,0 млн. дол. США (6,5 %), 5. м. Мукачево – 21,2 млн. дол. США (6,3 %), 6. м. Берегово – 18,2 млн. дол. США (5,4 %), 7. Мукачівський район – 16,8 млн. дол. США (5,0 %), 8. м. Чоп – 14,1 млн. дол. США (4,2 %), 9. Свалявський район – 9,9 млн. дол. США (2,9 %), 10. Тячівський район – 7,9 млн. дол. США (2,3 %).

У 2019 році обсяги залучення прямих іноземних інвестицій за наростаючим підсумком прогнозується досягти 345,0 млн. дол. США, у 2020 році – 350,0 млн. дол. США [3].

На здійснення зовнішньоторговельних операцій та на розвиток прикордонних територій мають значний вплив пропускна спроможність пунктів перетину державного кордону на території Закарпатської області, умови їх функціонування та обсяг здійснюваних процедур

На жаль, за часи незалежності України все ще не вирішено питання щодо створення прикордонної інфраструктури, максимально наближеної до потенціалу міжнародного транспортного сполучення Закарпатської області та України в цілому.

Постановка проблеми. Дослідженням особливостей функціонування окремих єврорегіонів займаються такі вчені, як М. Боянецька, Ю. Вдовенко, В. Горбовий, М. Мінченко, Н. Луцишин, Є. Ніколаєв, Є. Карачун та ін. Що стосується вивчення проблем у рамках транскордонного та єврорегіонального співробітництва, в цьому напрямі ведуть наукові розвідки такі вчені, як П. Беленький, Н. Внукова, М. Долішній, О. Другов, О. Гарасюк, Т. Терещенко, Н. Мікула тощо. [6]

Дослідженню особливостей просторового планування транскордонних територій приділяється значна увага на державному рівні. У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року дві з трьох цілей державної регіональної політики є «підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів» та «територіальна соціально-економічна інтеграція і просторовий розвиток»

У стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону подано визначення загальних керівних принципів щодо територіального планування та зазначено, що транспортна інфраструктура позитивно впливає на розвиток регіону, однак у разі відсутності належного планування вона може виявити негативний вплив на різноманітність біологічних видів [3]. Однією з ефективних та оптимальних форм євроінтеграційного співробітництва в різних сферах суспільного життя є тісна співпраця з регіонами сусідніх держав – членів ЄС. Вона знаходить своє відображення у реалізації таких програм прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства як: «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна», «Румунія – Україна», «Польща – Білорусь – Україна».

Реконструкція і модернізація транскордонної транспортної інфраструктури потребує впровадження наступних інноваційних змін:

- створення єврорегіонального інформаційно-аналітичного інноваційного центру розвитку транскордонних транспортних мереж;
- розробки концепції науково-технологічного та інноваційного розвитку транскордонного транспортного співробітництва;
- впровадження єврорегіональної автоматизованої системи управління інтелектуальними транскордонними транспортними мережами.
- формування інноваційних механізмів фінансування проектів транскордонної транспортної інфраструктури;
- впровадження інформаційних технологій в транспортний процес прикордонних регіонів.
- використання новітніх технологій будівництва доріг та системи транспортних комунікацій;
- створення транспортних бізнес-інкубаторів та логістичних комплексів.

Слід зазначити, що описаний в Законі "Про спеціальну економічну зону "Закарпаття" спеціальний митний режим в значній мірі синхронізується із режимом "порто-франко", який діє на території порту м. Трієста ще з 1719 р., з якого бере початок 5-ий (Критський) міжнародний транспортний коридор Трієст-Любляна-Будапешт-Чоп-Львів. Таким чином, використання в повному обсязі можливостей СЕЗ "Закарпаття" в напрямку облаштування та розбудови транспортної інфраструктури сприятиме зміцненню позицій українських перевізників на міжнародному транспортному ринку, а також підвищить ефективність функціонування діяльності 5-го міжнародного транспортного коридору в цілому.

Метою статті є визначення перспектив розвитку транскордонного співробітництва у сфері транспортного сполучення та розбудови

автоматизованої системи управління пунктів пропуску через державний кордон для місцевих громад.

Виклад основного матеріалу. Протяжність кордону у зоні діяльності Закарпатської митниці ДФС становить 467,2 км, де функціонує 19 пунктів пропуску, зокрема:

із Словацькою Республікою – (97,6 км), 5 пунктів пропуску;

із Угорською Республікою – (133,1 км), 7 пунктів пропуску;

із Румунією – (203,9 км), 6 пунктів пропуску;

із Польською Республікою – (32,6 км), пункти пропуску відсутні;

Функціонує також пункт пропуску «міжнародний аеропорт «Ужгород».

За категорією у зоні діяльності митниці функціонують:

– 18 міжнародних пунктів пропуску;

– 1 місцевий пункт пропуску;

За видами сполучення у зоні діяльності митниці функціонують:

– 9 пунктів пропуску для автомобільного сполучення;

– 7 пунктів пропуску для залізничного сполучення (2 з них на сьогоднішній день тимчасово не функціонують);

– 2 пункти пропуску для пішохідного сполучення (1 з них на сьогоднішній день тимчасово не функціонує);

– 1 пункт пропуску для повітряного сполучення [3].

Закарпатською митницею ДФС спільно з профільними департаментами Закарпатської ОДА, розроблено Програму розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 – 2022 роки, яка була затверджена рішенням Закарпатської обласної ради 22.02.2018 року №1065 [4]. Програма передбачає удосконалення інфраструктури існуючих, відкриття нових автомобільних пунктів пропуску та створення автомобільних сервізних зон перед пунктами пропуску.

Загалом, у Закарпатській області перспективними можна назвати 18 автомобільних пунктів пропуску (АПП) на державному кордоні, зокрема: 4 – з Румунією; 7 – з Угорщиною; 6 – зі Словацькою Республікою; 1 – з Республікою Польща.

На сучасному етапі лише деякі перспективні АПП відображені у міжнародних договорах України чи, та/або рішеннях Кабінету Міністрів України.

До таких зокрема належать 8 перспективних АПП, а саме [1]:

на українсько-румунській ділянці кордону:

1) Біла Церква – Сігету (*Додаток № 3 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про умови взаємних поїздок громадян від 19.12.2003 (у редакції протоколу вчиненого у м. Одеса, 04.07.2006)*). За наявною

неофіційною інформацією, румунською стороною здійснюються активна розробка проектно-кошторисної документації пункту пропуску та під'їзного шляху до нього включно з чотирисмужним мостом через річку «Гиса».

2) Хижа - Тарна Маре (*Додаток № 3 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про умови взаємних поїздок громадян від 19.12.2003 (у редакції протоколу вчиненого у м. Одеса, 04.07.2006)*). Цей пункт пропуску наразі є пішохідним та не діє у зв'язку з руйнуванням річкового мосту, що сполучає країни, відтак потребує реконструкції. Права землекористування оформлено на ДФС;

на українсько-угорській ділянці кордону:

1) Велика Паладь – Нодьгодош (*Міжурядові: Декларація намірів щодо комплексного розвитку автодорожніх пунктів перетину державного кордону між Угорщиною та Україною 28.03.2013; Протокол про наміри щодо всебічного розвитку пунктів пропуску та інфраструктури на державному кордоні між Україною та Угорщиною 24.11.2016*). Тут слід звернути увагу на те, що це буде перший на території області спільний пункт пропуску розташований на території Угорщини. Його відкриття заплановано угорцями у першій половині 2018 року. При цьому актуальним є питання створення митної інфраструктури перед пунктом пропуску на території України, яку попри надання відповідних пропозицій службі автомобільних доріг – не створено.

2) Дийда – Берегдароц (*Угода між Кабміном України і Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в ПП через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення від 04.05.2012; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про точки з'єднання автомобільних доріг на українсько-угорському кордоні у рамках П'ятого пан'європейського транспортного коридору від 21.03.2006*).

На українсько-словацькій ділянці кордону:

1) Забрідь – Уліч, (*п. 42 постанови КМУ від 23.08.2016 № 554 «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016 - 2020 роки»*);

2) Соломоново – Чіерна, (*Угода між Кабміном України і Урядом Словацької Республіки про будівництво нового автодорожнього пункту пропуску "Соломоново - Чіерна", підписану 11.10.2007 у м. Братиславі*);

3) Сторожниця – Загор або Паладь-Комарівці – Руське, (*Угода між Мінтрансом України та Мінтрансом, пошт і телекомунікацій Словацької Республіки про визначення місця з'єднання проєктованих автомагістралі 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" 07.03.1997 в м. Ужгороді).

Листом від 04.06.2018 № 123/02-7 Паладь-Комарівецька сільська рада повідомила Закарпатську митницю ДФС, що земельна комісія сільської ради погодила видачу дозволу на розробку детального плану території та проекту землеустрою щодо відведення земельних ділянок площею до 6 га для будівництва автомобільного пункту пропуску «Паладь-Комарівці – Руське» та сервісної зони, що прилягатиме до пункту пропуску та дороги загального користування. А також, надіслано до митниці витяг з рішення двадцятої сесії сьомого скликання Паладь-Комарівецької сільської ради від 07.07.2018 «Про дозвіл на розробку детального плану території та проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки».

На українсько-польській ділянці кордону:

Лубня – Волосате (п. 46 постанови КМУ від 23.08.2016 № 554 «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016 - 2020 роки»).

На сьогоднішній день потребує посиленої уваги питання модернізації і розвитку існуючої транскордонної транспортної мережі для збільшення її пропускної спроможності. Так, відповідно до законодавства України наявні юридичні підстави для створення перед пунктами пропуску зон сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів, це, зокрема, п. 24 Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 р. № 751 та Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення, затверджене наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31 серпня 2009 р. № 643.

Зона сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення (далі - зона обслуговування) - певна територія перед пунктом пропуску, на якій юридичні та фізичні особи - підприємці надають не заборонені законодавством України послуги.

У зоні обслуговування можуть функціонувати підприємства та організації з надання послуг з харчування, медичної допомоги, торговельних, страхових, банківських, поштових, телефонних, юридичних, митно-брокерських, готельних, санітарно-гігієнічних, технічного обслуговування та заправлення паливом автомобільного транспорту, паркувальних та інших, не заборонених законодавством України послуг. Проектування зони обслуговування здійснюється з урахуванням категорії пункту пропуску через державний

кордон, його проектної пропускної спроможності, під'їзних шляхів до нього та інших особливостей.

У разі облаштування зон сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон актуальним та доцільним є організація автоматизованої (он-лайн) черги перетину державного кордону, також за попереднім записом, для прогнозованого перетину кордону.

Реалізація концепції з облаштування зон сервісного обслуговування дозволить вирішити й питання щодо:

- ✓ відпочинку, харчування, охорони й збереження майна, банківського, санітарно-гігієнічного, медичного обслуговування, тощо;
- ✓ організації автоматизованої електронної черги (он-лайн і оф-лайн) перетину державного кордону, у тому числі й за попереднім записом, для прогнозованого перетину кордону;
- ✓ забезпечення умов для виконання митних формальностей, що реалізуються під час перетину митного кордону (оглядовий бокс, ваговий комплекс склад митниці, СТЗ, митний склад тощо)

На рисунку 1 представлено територію для розроблення та погодження спільного просторового планування України та країн-сусідів з перспективними АПП.



Рис. 1. Проектна транскордонна територія для детального планування Україна- Румунія- Угорщина- Словаччина-Польща, загальна площа - приблизно 207450 га

Таблиця 1.

Існуючі пункти перетину кордону в Закарпатській області

№ п/п	Назва пункту пропуску	Пункт пропуску	Вид пропуску	Категорія пункту пропуску	Характер перевезень	Стадія облаштування
1	2	3	4	5	6	7
1	Малий Березний	Убля	автомобільний	міжнародний	Вантажний Пасажирський до 3,5 тон	На лінії ДК, облаштований
2	Ужгород	Вишне Немельце	автомобільний	міжнародний	Вантажний Пасажирський	На лінії ДК, облаштований, потребує реконструкції
3	Павлове	Матьовце	залізничний	міжнародний	Вантажний	На лінії ДК, облаштований.
4	Ужгород (пункт контролю)		залізничний	міжнародний	Вантажний	
5	Чоп (Страж)	Чіерна над Тисою	залізничний	міжнародний	Вантажний Пасажирський	На лінії ДК, облаштований
6	Чоп (Тиса)	Захонь	автомобільний	міжнародний	Вантажний Пасажирський	Пішохідний та велосипедний рух закрито
7	Чоп (Дружба)	Захонь	залізничний	міжнародний	Вантажний Пасажирський	На лінії ДК, облаштований
8	Батеве (пункт контролю)		залізничний	міжнародний	Вантажний	
9	Соловка	Еперешке	залізничний	міжнародний	Вантажний	На лінії ДК, облаштований
10	Дзвінкове	Лонья	Автомобільний (крім автобусів)	міжнародний	Пасажирський	З 8 год до 16 год

Продовження табл. 1.

1	2	3	4	5	6	7
11	Косино	Барабаш	Автомобільний (крім автобусів)	міжнародний	Пасажирський	З 7 год до 19 год
12	Лужанка	Берег-рань	Автомобільний	міжнародний	Пасажирський	
13	Вилок	Тісабеч	Автомобільний	міжнародний	Пасажирський	
14	Дякове	Халмеу	Автомобільний місцевий	Міжнародний місцевий	Пасажирський вантажний	На лінії ДК, облаштований, потребує реконструкції
15	Дякове	Халмеу	залізничний	Міжнародний	вантажний	На лінії ДК, облаштований, потребує реконструкції
16	Хижа	Тарна Маре	Автомобільний пішохідний	місцевий	пасажирський	50 м, облаштований, потребує реконструкції
17	Тересва	Кимпулуг ла Тіса	Залізничний	місцевий	Вантажний пасажирський	
18	Діловк	Валя Вишеулуй	Залізничний	місцевий	Вантажний пасажирський	

Результатом досліджень повинно бути розроблення єдиної узгодженої стратегії розвитку транспортної інфраструктури територій, які прилягають до українського кордону, а також пропозиції щодо охорони довкілля та соціально-економічного розвитку регіону з урахуванням впливу транспортної інфраструктури.

Висновки

Під час виконання дослідження прикордонних регіонів Закарпатської області визначено проблемні питання у розбудови державного кордону:

1. Відсутність належної транспортної, а також виробничої і соціальної інфраструктури на прикордонних територіях.

2. Недостатня кількість пунктів перетину кордону, низька пропускна спроможність та технічна оснащеність діючих пунктів пропуску.

3. Необхідність розвитку транспортних комунікацій та модернізації прикордонної інфраструктури.

Враховані, в майбутньому, перелічені чинники дадуть поштовх до галузевого розвитку, формування та впровадження механізмів соціально-економічної самодостатності місцевих територіальних громад як Закарпатської області так і прикордонних регіонів Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі.

Розвиток кордону забезпечить економічні вигоди, у тому числі сприятиме збільшенню ефективності виробництва (промисловість, сільське господарство, транспорт, будівельний комплекс, третинна сфера), забезпечить збільшення надання послуг, у тому числі у сфері туризму, готельного сервісу, рекреації та відпочинку тощо, сприятиме впровадженню інноваційних технологій, методик та практик, переходу на новий технологічний уклад шляхом обґрунтування розміщення у прикордонному регіоні індустріальних парків, технопарків, логістичних центрів, залучення до економічного розвитку вітчизняного та іноземного капіталу.

Реалізація запропонованих ідей сприятиме створенню постійних робочих місць, зокрема, у сферах з високою доданою вартістю та високою продуктивністю праці, покращенню якості та доступності послуг для мешканців прикордонного регіону, наближенню до європейських стандартів.

Література

1. Інформація про розбудову пунктів пропуску та прикордонної інфраструктури на території Закарпатської області – Режим доступу: <https://carpathia.gov.ua/storinka/prykordonna-infrastruktura>

2. Інвестиційне співробітництво – Режим доступу: <https://carpathia.gov.ua/storinka/investyciyna-diyalnist>

3. Каблак Н.І. До питання територіального планування транскордонної території Україна-Румунія / Каблак Н.І., Ничвид М.Р., Мойш-Шиман Р., Гурчумелія У.І. // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник - К., КНУБА. 2018. - Вип.67. – С. 628

4. Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 – 2022 роки, розпорядження голови Закарпатської обласної державної адміністрації №30 від 22.01.2018

5. Ільчук В.П., Парубець О.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток національних підприємств транспорту // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Збірник – Чернігів: ЧДТУ, 2005 - № 23. – С. 35-4.

д.т.н., профессор Каблак Н.И., к.т.н., доцент Куцина И.А.,
Ужгородский национальный университет,
Гурчумелия У.И.

Управление внешнеэкономических связей, инвестиций и
трансграничного сотрудничества Закарпатской облгосадминистрации

К ВОПРОСУ РАЗВИТИЯ, ЗАСТРОЙКИ И РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Рассмотрены и обоснованы проведения исследований пограничных регионов Закарпатской области. Описаны основные деятельности и результаты для развития границы и развития пограничной инфраструктуры. Исследовано состояние трансграничной транспортной инфраструктуры с учетом уровня технологического развития приграничных регионов.

Предложено внедрение современных инновационных механизмов развития трансграничной транспортной инфраструктуры путем увеличения возможностей транзитного потенциала приграничных регионов ..

Ключевые слова: приграничные регионы, пространственное планирование, граница, трансграничные территории, пункты пересечения границы.

Ph.D., professor Kablak N.I., Ph.D., associate professor Kutsyna I.A.

Uzhgorod National University,
Gurchumelya U.I., Office of Foreign Economic Relations, Investments and
Cross-border cooperation of the Transcarpathian Regional State Administration

TO THE QUESTION OF DEVELOPMENT, INSURANCEAND RATIONAL USE OF THE TRANSBOUNDARY TERRITORIES

The research of the border regions of the Transcarpathian region is considered and substantiated. The main activities and results for the development of the border and development of the border infrastructure are described. The state of transboundary transport infrastructure is studied taking into account the level of technological development of border regions.

The introduction of modern innovative mechanisms for the development of transboundary transport infrastructure by increasing the possibilities of transit potential of the border regions is proposed.

Key words: border regions, spatial planning, border, transboundary territories, border crossing points.

REFERENCES

1. Information on the development of border crossing points and border infrastructure in the Transcarpathian region - Access mode: <https://carpathia.gov.ua/storinka/trykordonna-infrastruktura>
2. Investment cooperation - Access mode: <https://carpathia.gov.ua/storinka/investytsiyna-diyalnist>
3. Kablak N.I. On the Territorial Planning of the Transboundary Territory Ukraine-Romania / Kablak N.I., Nichvid M.R., Moysh-Shiman R., Gurchunelia U.I. // Town Planning and Territorial Planning: Science. Tech. Collection - K., KNUBA. 2018. -Vip.67. - P.628
4. Program for the development of the border infrastructure in the Transcarpathian region for 2018-2022, the order of the head of the Transcarpathian Regional State Administration No. 30 of January 22,
5. Il'chuk V.P., Parubets O.M. Innovative-investment development of national transport enterprises // Visnyk of Chernihiv State Technological University. Collection - Chernihiv: ChTTU, 2005 - No. 23 - 35-41 p.