



PARTNERSHIP WITHOUT BORDERS

Програма (Interreg VI-A) NEXT Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна

СПІЛЬНИЙ СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН

**посилення безпеки кордону та транскордонної взаємодії
на українсько-угорській ділянці**

Період реалізації проєкту: 1.02.2025 - 30.09.2026
Фінансування ЄС:

СПІЛЬНИЙ СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН посилення безпеки кордону та транскордонної взаємодії на українсько-угорській ділянці: науково-практичний посібник

ПАРТНЕРИ ПРОЄКТУ



International Association of Regional Development Insitutions "IARDI"
Lead Partner

вулиця Швабська, 71А, Ужгород, Закарпатська область, Україна, 88000
<https://iardi.org>

Координатор проєкту:
Наталія Носа-Пилипенко



Tisza European Grouping of Territorial Cooperation Limited Liability
Project Partner

Kisvárd, Szent László u. 7, 4600 Magyarország
www.tiszaett.hu

Проектний менеджер:



Служба
ВІДНОВЛЕННЯ
У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Service for Restoration and Development of Infrastructure in Zakarpattia Oblast
Project Partner

Sobranets'ka St, Uzhhorod, Zakarpats'ka oblast, Ukraine, 88000
<https://zk.restoration.gov.ua/>

Проектний менеджер:

СПІЛЬНИЙ СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН

Розробники:

**Міжнародною експертною групою та пратнерськими організаціями
висловлюється вдячність за інформаційний та організаційну підтримку:**

ЗМІСТ

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ	6
ВСТУП	7
РОЗДІЛ I Характеристика українсько-угорського прикордоння	8
1.1 Економічна характеристика українсько-угорського прикордоння	8
1.2 Розвиток індустріальних парків, логістичних хабів та мультимодальних терміналів як центрів економічної активності	11
1.3 Міжнародні транспортні коридори та прикордонна інфраструктура у системі транскордонної логістики	13
1.4 Аналіз динаміки та структури транскордонного трафіку на українсько-угорській ділянці державного кордону	19
РОЗДІЛ II Нормативно-правове забезпечення у сфері управління кордоном в Україні та ЄС	25
2.1 Законодавство ЄС у сфері прикордонного та митного контролю: імплементація європейських норм в Україні	25
2.2 Порівняльний аналіз нормативно-правової бази України та Угорщини у сфері митного контролю	36
2.3 Договірно-правова база у сфері безпеки кордону та контролю прикордонного руху між Україною та Угорщиною	51
2.4 Програмні документи розвитку інфраструктури перетину кордону на українсько-угорській ділянці	60
РОЗДІЛ III Стратегічне планування та проєктні ініціативи розвитку інфраструктури перетину кордону	70
3.1 Стратегічні плани щодо посилення безпеки кордону та транскордонної взаємодії	70
3.2 Пріоритетні проєкти вдосконалення процесів перетину державного кордону до 2030 року	90
ВИСНОВКИ ТА ВІЗІЯ МАЙБУТНЬОГО	119

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

АПП	Автомобільний пункт пропуску
ВМО	Всесвітня митна організація
ДПСУ	Державна прикордонна служба України
ЄС	Європейський Союз
ЗПП	Залізничний пункт пропуску
ІУК	Інтегроване управління кордонами
ККУ	Кримінальний кодекс України
МКУ	Митний кодекс України
МТК	Міжнародний транспортний коридор
НМДГ	Неоподаткований мінімум доходів громадян
ОРД	Оперативно-розшукова діяльність
ПП	Пункт пропуску
ППП	Публічно-приватне партнерство
СПП	Спільний пункт пропуску
CEF	Програма ЄС «Механізм сполучення Європи»
EES	Система в'їзду/виїзду
ETIAS	Європейська система інформації та авторизації подорожей
EURODAC	Європейська система порівняння відбитків пальців
EWMLK	Східно-Західний мультимодальний логістичний центр
Frontex	Європейське агентство прикордонної та берегової охорони
NAV	Національна податкова та митна служба Угорщини
NCTS	Нова комп'ютеризована транзитна система
SAP	Шенгенський план дій
Schengen acquis	Сукупність норм і правил ЄС, що регулюють функціонування Шенгенської зони
SIS	Шенгенська інформаційна система
TEN-T	Транс'європейська транспортна мережа
VIS	Візова інформаційна система

ВСТУП

Сучасний етап розвитку європейського простору та транскордонного співробітництва відбувається в умовах безпрецедентних трансформацій, зумовлених глобальними геополітичними шоками, дестабілізацією традиційних логістичних ланцюгів та новими безпековими викликами. Повномасштабна війна в Україні та наслідки блокування окремих логістичних маршрутів перетворили західний кордон країни на критично важливу артерію забезпечення економічної стійкості держави, експорту та імпорту. Зазначені тенденції безпосередньо впливають на динаміку, обсяги й структуру вантажо- та пасажиропотоків на українсько-угорській ділянці, пропускна спроможність і технічний стан інфраструктури якої сьогодні потребують невідкладної та якісної модернізації відповідно до актуальних потреб європейської логістики.

У цих умовах стратегічні пріоритети європейської інтеграції України вимагають принципово нового, системного підходу до організації перетину державного кордону. Ключовою фундацією для цього є імплементація стандартів шенгенського законодавства (*Schengen acquis*), норм прикордонного та митного контролю ЄС, а також послідовна адаптація національної договірно-правової бази. Транскордонне сполучення має не лише оперативно реагувати на поточні кризові загрози, а й гарантувати високий рівень безпеки, безперервності, інституційної прозорості та стійкості до надзвичайних ситуацій у межах концепції інтегрованого управління кордонами (IBM).

Цей документ узагальнює результати багатоаспектної аналітичної роботи, матеріали засідань робочих груп та експертних круглих столів, а також спирається на офіційні планові документи й практичні напрацювання профільних відомств і партнерських інституцій. Робота виконана у рамках реалізації міжнародного проєкту «Secure and Effective Borders in Carpathian Region» (*Secure Borders*, Project ID: HUSKROUA/23/S/3.2/018). Головною метою ініціативи є посилення українсько-угорського транскордонного співробітництва шляхом розбудови й модернізації інфраструктури на перспективних напрямках, забезпечення їх ефективного з'єднання з європейськими автомагістралями та інтеграції до транскордонної мережі TEN-T, гармонізації контрольних процедур відповідно до норм ЄС, а також зміцнення технологічного, інформаційного й кадрового потенціалу контролюючих органів.

У фокусі уваги документа перебувають прикладні рішення щодо посилення безпеки кордону та забезпеченню стійкості логістичних ланцюгів у транскордонному сполученні (на основі сучасних методологій управління ризиками), аналіз просторової структури прикордонних територій та порівняльно-правовий аналіз нормативно-регуляторної бази. Головний акцент зроблено на розробці практичних стратегічних планів та пріоритетних проєктів розвитку інфраструктури перетину кордону на період до 2030 року, спрямованих на ліквідацію інфраструктурних обмежень, оптимізацію трафіку, скорочення часу контрольних процедур та поглиблення євроінтеграційної взаємодії.

РОЗДІЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКОГО ПРИКОРДОННЯ

Закарпатська область є єдиним регіоном України, який має безпосередній сухопутний кордон з Угорщиною. Загальна протяжність державного кордону в межах регіону складає 467,3 км, із них з Угорщиною – 136,7 км.

Прикордонними територіальними громадами Закарпаття є 7 адміністративних одиниць: Чопська міська, Батівська селищна, Косоньська сільська, Великобийганська сільська, Берегівська міська, Вилоцька селищна, Пийтерфолвівська сільська громади. З угорського боку суміжними адміністративними одиницями є райони (яраші), що входять переважно до складу медье Саболч-Сатмар-Берег.

Транскордонна взаємодія на цій ділянці кордону визначається розвитком міцних біполярних зв'язків за магістральним спрямуванням Ужгород - Ньїредьгаза, а також інтеграцією в європейські транспортні коридори (зокрема, Критський транспортний коридор №5 та коридор «Європа-Азія»).

1.1. Економічна характеристика українсько-угорського прикордоння

Економічний розвиток Закарпатського регіону супроводжується динамічними трансформаційними зрушеннями у структурі промислового виробництва, зумовленими стрімким зростанням частки середньо- та високотехнологічних галузей машинобудування. Ключовими чинниками цих процесів є:

- *Економіко-географічне положення.* Розташування регіону в центрі Європи та безпосереднє сусідство з чотирма країнами ЄС створюють сприятливі умови для трансферу технологій та залучення іноземних інвестицій.

- *Безпековий фактор.* В умовах повномасштабної війни Закарпаття стало одним із найбільш безпечних регіонів для ведення господарської діяльності. Евакуація та розосередження промислових потужностей зі східних і південних областей України стали потужними стимулами нової індустріалізації. На територію області було переміщено близько 110 промислових підприємств, що забезпечують роботою понад 9 тисяч осіб. Основу релокованого сектору складають машинобудування, металообробка, фармацевтика та виробництво пластмас. Територіальний розподіл цих потужностей є нерівномірним: найбільша концентрація робочих місць зафіксована у м. Перечин (майже 5 тисяч працівників) та м. Ужгород (1,1 тисячі), а також у Мукачеві, Хусті, Сваляві, Береговому та Іршаві.

Промисловість посідає провідне місце у виробничій сфері Закарпаття. Питома вага галузі у 2024 році склала 55,7% від загального обсягу реалізованої продукції області (для порівняння: у 2009 році цей показник становив близько 25%), що суттєво перевищує середній загальноукраїнський рівень (близько 34%). У структурі промислового виробництва регіону переважають середньо- та високотехнологічні галузі:

- **Машинобудування** (59,4%) - домінуючий сегмент. Зокрема: виробництво машин і устаткування - 41,1%, автотранспортних засобів - 10,4%, комп'ютерів, електронної та оптичної продукції - 4,4%, електричного устаткування - 3,4%. Частка області у машинобудуванні країни зросла з 2,4% у 2009 році до 10,5% у 2024 році.
- **Традиційні галузі:**

- *Деревообробка та виробництво меблів*: питома вага становить 5,4% у структурі промисловості регіону (проти 2,3% в цілому по Україні).
- *Легка промисловість*: текстильне виробництво, виготовлення одягу та шкіряних виробів займає 3,0% (в цілому по Україні — 1,4%), а частка регіону в загальноукраїнському обсязі зросла з 4,1% у 2009 році до 4,4% у 2024 році.

Вагому роль у господарському комплексі відіграють транспорт і складське господарство (5,3%), що зумовлено унікальним прикордонним розташуванням, а також будівництво (3,3%), яке демонструє зростання в умовах поживлення інвестиційної активності.

Промисловий каркас області представлений формуванням чіткої системи вузлів:

- Сформовані вузли: Ужгородський та Мукачівський (частка у загальному обсязі реалізованої продукції становить відповідно 32,5% та 16,5%).
- Вузли, що динамічно розвиваються: Чоп-Соломонівський промисловий вузол (спеціалізація на автомобілебудуванні, частка — 13,5%) із перспективою розширення завдяки новим індустріальним паркам.
- Вузли на стадії формування та проектування: Берегівський (7,2%) та Виноградівський (6,9%) промислові вузли, де заплановано будівництво індустріальних парків та логістичних комплексів із опорою на прикордонну кооперацію з Угорщиною; а також Свалявський, Хустський, Тячівсько-Солотвинський, Іршавський та Рахівський вузли.

Унікальне геополітичне положення краю зумовлює виняткову роль транспортної інфраструктури. Наявність розвиненої автомобільної та залізничної мережі створює передумови для формування логістичних центрів вздовж міжнародних транспортних коридорів. У межах транспортних вузлів активно розвиваються об'єкти оптової та роздрібної торгівлі, підприємства громадського харчування та сфери сервісного обслуговування.

Стратегічним драйвером транскордонної логістики у перспективі стане розвиток авіаційної інфраструктури:

- **Міжнародний аеропорт «Мукачево» (ДПТ Нижній Коропець)**: передбачається будівництво злітно-посадкової смуги розміром 3500×60 метрів, що дозволить приймати повітряні судна всіх типів. Аеропорт спеціалізуватиметься як на пасажирських, так і на масштабних вантажних перевезеннях.
- **Аеропорт «Ужгород»**: після введення в експлуатацію аеропорту «Мукачево» функціонуватиме як регіональний (розширення смуги не передбачається).
- **Мала авіація**: передбачається створення мережі аеродромів та гелікоптерних майданчиків для забезпечення оперативного сполучення та екстреної логістики.

Курортно-рекреаційна та туристична сфера відіграє вагому роль у господарському комплексі регіону та формуванні транскордонних переміщень. Закарпаття посідає перше місце в Україні за запасами природних лікувальних ресурсів: тут розвідано понад 360 джерел мінеральних вод (зокрема Берегівське, Синяцьке та Свалявське родовища) і зосереджено 80 свердловин термальних вод (половина з них - у Берегівському районі). Мережа санаторно-курортних закладів налічує понад 30,7 тис. місць, а культурна спадщина представлена 1837 пам'ятками.

Просторова організація туризму вирізняється переважанням виїзного та маятникового туризму (близько 71% потоку). Окрім традиційних рекреаційних поїздок, прикордонне

розташування та функціонування розвиненої сфери послуг короткочасного туризму та прикордонної торгівлі генерують стабільний щоденний пасажиропотік (туристичний, шопінг-міграційний та оздоровчий трафік).

В умовах безпекових обмежень показники іноземного в'їзного туризму мінімальні. Проте розвиток прикордонної інфраструктури залишається ключовим драйвером відновлення міжлюдських контактів, транскордонної співпраці та надходжень до місцевих бюджетів у післявоєнній перспективі.

Закарпатську область можна охарактеризувати як індустріальний регіон із розвинутою транспортно-логістичною системою та значними передумовами для активізації сільського, лісового господарства й інноваційних видів діяльності. Становлення інноваційної моделі господарського розвитку регіону має нерозривно спиратися на сучасну транспортно-логістичну інфраструктуру.

Ефективне використання економічного, рекреаційного та туристичного потенціалів визначатиме сучасну структуру й динаміку транскордонних потоків, сприятиме поглибленню взаємодії та гармонійному розвитку суміжних прикордонних територій.

Економічний розвиток медьє Саболч-Сатмар-Берег, яке розташоване у східній частині Угорщини та безпосередньо межує із Закарпатською областю України, визначається його прикордонним положенням на східному рубежі ЄС. Регіон є складовою частиною Північного Альфьольда і характеризується специфічною структурою господарства, де традиційне аграрне виробництво поєднується з новими центрами промислового розвитку та логістики.

Ключовими чинниками економічної динаміки регіону є:

- **Прикордонне та геополітичне положення.** Медьє є воротами ЄС на напрямку до України та Східної Європи, що зумовлює високу стратегічну роль міжнародних транспортних коридорів і прикордонних переходів (Захонь, Чоп, Лужанка тощо).
- **Державна підтримка та регіональна політика.** Будучи одним із прикордонних регіонів із меншим рівнем економічного розвитку порівняно із західними областями Угорщини, Саболч-Сатмар-Берег активно залучає державні та європейські субсидії (зокрема фонди політики згуртованості ЄС) для стимулювання інвестицій, створення індустріальних парків та розвитку підприємництва.

Промисловий сектор медьє демонструє поступову диверсифікацію із поступовим посиленням позицій переробної промисловості та машинобудування:

- **Харчова промисловість та сільське господарство.** Регіон є одним із ключових аграрних центрів Угорщини (рослинництво, садівництво, виноградарство). Харчова промисловість традиційно займає значну частку в структурі реалізованої продукції, спираючись на власну сировинну базу.
- **Машинобудування та електронна промисловість.** У найбільших міських центрах сформувалися осередки високотехнологічних виробництв, зокрема автомобільних компонентів, електротехніки та металообробки.

Основні промислові та адміністративні центри:

- **Ньїредьгаза** - адміністративний, економічний та освітній центр медьє. Тут сконцентровані основні потужності легкої, харчової промисловості, машинобудування, а

також розвинений сектор ділових і фінансових послуг. Місто є ядром біполярної взаємодії за магістральним спрямуванням Ужгород - Ньїредьгаза.

- **Кішварда та Матесалька** - важливі субцентри регіонального значення, де активно розвиваються індустріальні парки, орієнтовані на залучення прямих іноземних інвестицій та створення нових робочих місць у переробній промисловості.

Транспортна інфраструктура медьє Саболч-Сатмар-Берег інтегрована в європейську транспортну мережу (зокрема автомобільну магістраль М3, що з'єднує регіон з Будапештом, та залізничні магістралі):

- **Логістичні вузли та залізничний транспорт.** Ключовим логістичним хабом є вузол **Захонь** - традиційні «воріта» на стику залізниць із різною шириною колії (європейської та стандартної колії 1520 мм), що зумовлює його потенціал для перевалки вантажів у рамках транскордонної логістики Європа — Азія.
- **Автомобільні пункти пропуску.** Розвиток прикордонної дорожньої інфраструктури спрямований на розширення пропускної здатності вантажних і пасажирських перевезень, що є фундаментом для маятникової трудової міграції, прикордонної торгівлі та ділових контактів.

Регіон володіє значними **природно-рекреаційними ресурсами**, які гармонійно доповнюють туристичний профіль Закарпаття:

- **Термальні та лікувальні ресурси.** Подібно до Закарпаття, медьє Саболч-Сатмар-Берег багате на термальні води. Всеукраїнську та європейську відомість мають курортні центри **Ньїредьгаза-Шошто**, а також термальні комплекси в інших населених пунктах регіону, які пропонують оздоровчий та рекреаційний туризм.
- **Культурний та екологічний туризм.** Регіон відомий своєю унікальною етнокультурною спадщиною (регіон Сатмар і Берег), архітектурними пам'ятками (зокрема старовинними церквами) та заповідними зонами (національний парк Гортобадь-подібні ландшафти та природні масиви вздовж річки Тиса).

Саболч-Сатмар-Берег розвивається як потужний аграрно-промисловий і логістичний регіон східної Угорщини, економіка якого тісно переплетена з прикордонними територіями України. Поглиблення економічної кооперації, розвиток спільної транспортно-логістичної інфраструктури (зокрема транскордонних транспортних коридорів) та синергія рекреаційних потенціалів Закарпаття та Саболч-Сатмар-Берег створюють міцний базис для сталого розвитку всього транскордонного українсько-угорського регіону.

1.2. Розвиток індустріальних парків, логістичних хабів та мультимодальних терміналів як центрів економічної активності

Провідну роль в активізації полюсів соціально-економічного розвитку Закарпаття покликане відіграти промислове виробництво, насамперед через створення та функціонування індустріальних парків. Регіон і надалі спеціалізуватиметься на середньо- та високотехнологічних видах діяльності, причому масштаби виробництва зростатимуть завдяки розширенню бази та впровадженню високопродуктивних технологій.

Якісний імпульс мають отримати й супутні сектори економіки. Передусім передбачено створення мережі сучасних підприємств із переробки сільськогосподарської продукції безпосередньо в зонах її виробництва. Впровадження нових технологій переробки у перспективі стимулюватиме розвиток численних локальних центрів харчової промисловості в сільській місцевості області.

Індустріальні парки є ключовим інструментом регіонального розвитку, створення нових робочих місць та підвищення якості життя населення. Станом на 31 серпня 2025 року в Закарпатській області зареєстровано та функціонує 12 індустріальних парків (із них 11 створено з початку повномасштабного вторгнення: по 2 - у 2022 та 2023 роках, 5 - у 2024-му та 2 - у 2025-му).

Офіційно працевлаштовано 1402 особи, тоді як загальна чисельність проєктних робочих місць на території всіх парків області становить близько 20 000. У планах територіальних громад - створення ще низки майданчиків: у Берегівському районі - 6, у Хустському - 6, в Ужгородському - 3, у Тячівському - 2 та у Мукачівському - 1 (з перспективою створення близько 15 000 додаткових робочих місць).

Органічним доповненням промислового каркаса регіону стає розбудова сучасної мережі логістичних хабів, терміналів і мультимодальних центрів. Завдяки унікальному прикордонному положенню та стикуванню залізничних колій різного стандарту, на Закарпатті створюються потужні розподільчі та перевантажувальні комплекси. Вони забезпечують безперервне експортно-імпортне сполучення з країнами ЄС, інтегрують автомобільний, залізничний і складський потенціал у єдині ланцюги постачання та слугують базою для розвитку сучасної дистрибуції, експедирування й міжнародної торгівлі.

Динаміку та структуру економічної активності медьє Саболч-Сатмар-Берег багато в чому визначає розбудова сучасних індустріальних парків. На відміну від Закарпаття, де ключовим драйвером останніх років стала адаптація релокованих потужностей, угорський регіон спирається на системне залучення прямих іноземних інвестицій у високотехнологічні галузі (автомобудування, електроніку та прецизійне машинобудування), концентруючи їх у спеціалізованих зонах навколо Ньїредьгази, Кішварди та Матесальки.

Водночас якісний імпульс тут отримує традиційний сектор: потужна аграрна сировинна база медьє стимулює створення мережі високотехнологічних підприємств із глибокої переробки сільськогосподарської продукції безпосередньо в зонах її вирощування, що формує сучасні локальні кластери харчової промисловості в сільській місцевості.

Індустріальні парки Саболч-Сатмар-Берег слугують базовим інструментом підвищення регіональної конкурентоспроможності та трансформації ринку праці.

Головним локомотивом є індустріальний парк у м. Ньїредьгаза (*Nyíregyházi Ipari Park*), який генерує значну частку промислового випуску медьє та глибоко інтегрований у європейські виробничі ланцюги транснаціональних корпорацій.

На відміну від українського прикордоння, де більшість парків перебувають на етапі становлення після законодавчих змін повоєнного часу, угорські майданчики демонструють високий ступінь зрілості капіталізації, стабільну зайнятість та диверсифіковану присутність міжнародного капіталу (зокрема німецьких і японських інвесторів).

Органічним продовженням цього промислового каркаса є надпотужна мережа логістичних хабів та інтермодальних терміналів європейського значення. Завдяки унікальному географічному розташуванню на стику залізничних колій різного стандарту (широкої 1520 мм та європейської 1435 мм), медве виконує роль головного сухопутного транзитного мосту.

East-West Gate (EWG): Флагманом інтермодальної логістики регіону є ультрасучасний приватний термінал у Феньєслітке. Здатний переробляти до 1 млн TEU на рік, цей об'єкт базується на передових зелених технологіях, дистанційному управлінні кранами через мережу 5G та стратегічному партнерстві з глобальними лідерами контейнерних перевезень (зокрема *Maersk*).

Тісна інтеграція терміналу EWG, історичного залізничного вузла Захонь та автомагістралі М3 утворює єдину розподільчу систему. Вона забезпечує безперерйне експортно-імпортне сполучення, синергію автомобільного й залізничного потенціалу та створює міцну базу для міжнародної дистрибуції й експедирування на магістральному напрямку «Схід - Захід».

1.3. Міжнародні транспортні коридори та прикордонна інфраструктура у системі транскордонної логістики

Транспортний зв'язок Закарпатської області з країнами ЄС формується завдяки розгалуженій мережі автомобільних доріг та залізниць, якими проходять магістральні маршрути європейської мережі TEN-T.

Головним транспортним вузлом регіону є місто Ужгород, де зосереджені ключові міжнародні магістралі та основні об'єкти обслуговування пасажирських і вантажних перевезень. Важливу доповнювальну роль у цій логістичній системі відіграють інші транспортні вузли - міські агломерації Мукачева, Чопа та Берегового.

Залізнична інфраструктура області характеризується розгалуженою мережею з різною шириною колії. Експлуатаційна довжина залізниць загального користування становить 477,8 км, з яких електрифіковано 232,6 км (47%). Щільність залізничної мережі досягає 37,4 км на 1000 км², що перевищує середній показник по Україні (36 км на 1000 км²) та є найвищим показником серед західних регіонів держави.

Протяжність залізничних шляхів за шириною колії в однопутному обчисленні становить: широка колія (1520 мм) - 320,8 км; європейська колія (1435 мм) - 116,1 км (суміщена з колією 1520 мм); вузька колія (750 мм) - 63,0 км.

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 року № 1550), передбачено інтеграцію національної залізничної мережі до TEN-T. У межах області залізничні коридори TEN-T пролягатимуть існуючими магістралями за такими напрямками:

- державний кордон України зі Словаччиною - Чоп - Батьово;
- Батьово - Берегове - державний кордон України з Румунією;
- державний кордон України з Угорщиною - Чоп;
- Батьово - Мукачево - Львів.

Автомобільні магістралі та маршрути європейських транспортних коридорів. Завдяки географічному розташуванню області та проходженню основних маршрутів TEN-T українські транспортні артерії інтегруються в головні транс'європейські мережі.

Узгоджена робота цих коридорів створює ефективну систему транспортних зв'язків, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі, логістики та прикордонного співробітництва між Україною і країнами-сусідами. Територією Закарпатської області проходять маршрути двох коридорів TEN-T - «Рейн - Дунай» та «Середземноморський», забезпечуючи безперервність сполучення між Північною, Центральною, Південною та Східною Європою.

Автомобільні коридори TEN-T пролягатимуть територією Закарпатської області за такими напрямками:

- **Берегове (кордон з Угорщиною) - Мукачево - Львів:** траса частково пройде по існуючим автомобільним дорогам міжнародного значення М-24 сполученням Велика Добронь - Мукачево - Берегове - контрольно-пропускний пункт «Лужанка» та М-06 сполученням Київ-Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород).
- **Ужгород (кордон зі Словаччиною) - Неветленфолу (кордон з Румунією):** коридор охоплює дороги М-08 (обхід м. Ужгорода до КПП «Ужгород»), М-06 (Київ - Чоп), Н-09 (Мукачево - Рахів - Івано-Франківськ - Львів), М-23 (Берегове - Виноградів - Велика Копаня) та дорогу місцевого значення О070306 (Виноградів - Неветленфолу).
- **Чоп (кордон з Угорщиною) - Ужгород:** траса проходитиме автодорогою М-06 (Київ - Чоп) і відіграватиме ключову роль у забезпеченні стабільного прикордонного руху з Угорщиною та функціонуванні регіональних логістичних вузлів.

Наразі траси європейських коридорів у межах області відповідають параметрам II–IV технічних категорій, проте в перспективі їх передбачено реконструювати до рівня I технічної категорії.

У рамках розвитку П'ятого пан'європейського транспортного коридору (Венеція - Трієст / Копер - Любляна - Будапешт - Ужгород - Львів) та пан'європейських напрямків Україна та Угорщина уклали міжурядову угоду про точки з'єднання автомобільних доріг на кордоні (ратифіковано Законом України № 363-VI від 03.09.2008). Документ визначає два основні напрямки:

- діючий маршрут Ніредьхаза - Вашарошнамень - Захонь - Чоп - Ужгород - Мукачево через міжнародний пункт пропуску «Чоп - Захонь»;
- новий напрямок у складі маршруту Івано-Франківськ - Міжгір'я - Косини - Дийда - Берегдароц - Барабаш - Вашарошнамень - Ніредьхаза. Пункт пропуску та спільне з'єднання передбачено на ділянці між 212-м і 214-м прикордонними стовпами на українсько-угорському кордоні (між с. Дийда та с. Берегдароц).

Проходження міжнародних транспортних коридорів територією Закарпаття є потужним чинником активізації господарської діяльності та містобудівного освоєння регіону. Проектний транспортний коридор № 5 є магістральною дорогою державного значення вищого класу, яка забезпечує найкоротший зв'язок західних і північно-західних районів із центральними, східними й південними регіонами України, а також сполучення з країнами ЄС (Італією, Іспанією, Словаччиною, Угорщиною тощо).

Території в місцях перетину міжнародних транспортних коридорів із магістральними дорогами є найбільш перспективними для розміщення транспортно-складських комплексів, об'єктів придорожного сервісу, закладів оптової торгівлі та рекреаційної інфраструктури.

Пункти пропуску та прикордонна інфраструктура. Мережа пунктів пропуску через

державний кордон забезпечує сполучення Закарпатської області з Румунією, Словацькою Республікою та Угорщиною. У межах регіону функціонує 17 пунктів пропуску (10 автомобільних, 1 пішохідний та 6 залізничних), а також 3 залізничні пункти контролю. Водночас частина наявної прикордонної інфраструктури потребує модернізації, розширення пропускну здатності та реконструкції прилеглих під'їзних шляхів. Зазвичай саме пункти пропуску є найвужчими місцями у транспортному сполученні, оскільки їхня робота часто залишається непрогнозованою та аритмічною.

У контексті активізації прикордонного співробітництва та формування зони спільних інтересів (зокрема з меєю Саболч-Сатмар-Берег Угорщини) Схемою планування території Закарпатської області передбачено створення 6 автомобільних пунктів пропуску на українсько-угорському кордоні: Соловка - Сперешке; Дийда - Берегдароц; Бадалово - Сатмарчеке; Вари - Тисакоруд; Велика Паладь - Кишпаладь; Велика Паладь - Надьгодош.

Загалом на ділянці державного кордону між Україною та Угорщиною наразі діє 8 міжнародних пунктів пропуску: 6 автомобільних та 2 залізничних.

Окрім розвитку автомобільного та залізничного сполучення, містобудівною документацією також закладено перспективи створення річкового порту на річці Тиса задля розширення транспортно-логістичних можливостей регіону.

Автомобільні пункти пропуску

ПП «Чоп (Тиса) - Захонь» - міжнародний цілодобовий автомобільний пункт пропуску. Характер транспортних перевезень – вантажо - пасажирський.

*Проблемні питання*¹. Основними обмеженнями є недостатня пропускну здатність мосту через річку Тиса з однією смугою руху в кожному напрямку, що обслуговує як пасажирський, так і вантажний трафік. Додатковими проблемами залишаються недостатня місткість паркування на вантажному терміналі та дефіцит профільних фахівців. Наявна інфраструктура унеможлиблює встановлення сучасних терміналів самообслуговування (кіосків) без будівництва нового терміналу. Крім того, розташування єдиного рентгенівського апарату на напрямку в'їзду в останній точці перед оформленням порушує технологічний процес митного огляду. Відсутність систем зв'язку та моніторингу в режимі реального часу між українськими та угорськими контролюючими органами перешкоджає ефективному управлінню дорожнім рухом і його прогнозуванню, а майбутнє збільшення трафіку через нові підприємства та логістичні центри вимагатиме розширення буферних паркінгів і систем сканування.

Поточні та завершені проекти з капітального ремонту та модернізації ПП. Розробка проектно-кошторисної документації землевідведення та капітальний ремонт об'єктів інфраструктури пункту пропуску для автомобільного сполучення. Очікувана вартість - 332,6 млн грн з терміном введення в експлуатацію до кінця 2027 року. Також заплановано здійснення реконструкції сервісної зони перед вказаним пунктом пропуску на площі понад 6 га.

¹ При визначенні проблемних аспектів розвитку автомобільних пунктів пропуску використано результати дослідження "Elaboration of the Feasibility Study of the Hungarian-Ukrainian common road border crossing points – DECISION SUPPORT STUDY", підготовленого за підтримки Інструменту «Connecting Europe Facility» (CEF) у рамках проекту Project 101122743 — 22-EU-TG-HU-UA Road BCPs та єдиним автором якого є компанія TRENECON Consulting and Planning Ltd.

ПП «Лужанка-Берегшурань» - міжнародний цілодобовий автомобільний пункт пропуску. Характер транспортних перевезень – пасажирський (для легкового транспорту та автобусів) і вантажний (для вантажного автотранспорту до 7.5 т).

Проблемні питання. Збудований на угорській стороні комплексний вантажний термінал наразі не використовується через відсутність необхідної приймальної спроможності з українського боку, через що автобусний та вантажний рух залишається незначним. Додатковими проблемами є брак персоналу в українській прикордонній службі, що змушує проводити перевірки по чергово в одному напрямку, а також відсутність спеціалізованих смуг для огляду вантажів і систем контролю ваги. Інфраструктурні обмеження доповнюються недостатньою шириною смуг руху на ділянці між переїздами для проїзду великогабаритного транспорту та відсутністю тротуарів і велосипедних доріжок уздовж під'їзної дороги з обох боків кордону.

Поточні та завершені проєкти з капітального ремонту та модернізації ПП. Реконструкція ПП.

Покращення під'їзних шляхів. Об'їзд м. Берегово та с. Астей до ПП - будівництво об'їзної автомобільної дороги разом із сервісною зоною (включно з коригуванням проєктної документації).

Заплановані перспективні проєкти. Реконструкція ПП, що передбачає будівництво нових об'єктів інфраструктури ПП, що забезпечить вантажне сполучення без обмеження ваги. З метою збільшення пропускної спроможності заплановано розширення ПП шляхом облаштування додаткових смуг руху. Зокрема, передбачено додавання по дві смуги для кожного з напрямків: легкового автотранспорту, автобусів, вантажних автомобілів, а також для пішоходів та велосипедистів.

ПП «Дзвінкове-Лонья» - міжнародний автомобільний (крім автобусів) пункт пропуску з визначеним режимом роботи - 07.00 до 18.00 (за центральним європейським часом) рухом через державний кордон України на кордоні з Угорщиною. Характер перевезень – пасажирський.

Проблемні питання. Низький рівень розвитку прилеглої дорожньої мережі, значна віддаленість від магістральних автошляхів (близько 45 км з угорського боку) та обмеженість транспортного сполучення через необхідність використання поромної переправи з боку населеного пункту Тисамодьорош.

Поточні та завершені проєкти з капітального ремонту та модернізації ПП. Реконструкція інфраструктури ПП.

ПП «Косино-Барабаш» - міжнародний автомобільний (крім автобусів) пункт пропуску з визначеним режимом роботи з 07.00 до 19.00 (за центральним європейським часом). Характер перевезень – пасажирський.

Проблемні питання. Обмежений 12-годинний графік роботи, який знижує ефективність транзиту та збільшує час подорожі, а також значна віддаленість від магістральних автошляхів (близько 30 км) за умови незадовільного стану під'їзних доріг. Крім того, інфраструктура страждає від неадекватного технічного стану прикордонних об'єктів (включно з дефектами гідроізоляції та недостатнім захистом від негоди), відсутності повноцінних тротуарів за надзвичайної вузькості суміщеної велодоріжки, якою користуються і велосипедисти, і пішоходи.

Поточні та завершені проєкти з капітального ремонту та модернізації ПП. Реконструкція інфраструктури ПП. Передбачено будівництво нових об'єктів та сервісної зони безпосередньо перед ПП.

ПП «Вилок-Тісабеч» - міжнародний цілодобовий автомобільний пункт пропуску. Характер перевезень – пасажирський.

Проблемні питання. Низька якість асфальтного покриття з українського боку порівняно з дорогою державного значення № 491 на суміжній території, а також ризики тимчасового призупинення роботи пункту пропуску в періоди паводкової небезпеки на річці Тиса та її притоках. Додатковими бар'єрами є брак ефективної координації між службами обох країн, розбіжності в інфраструктурних рішеннях і розподілі смуг руху, що створює затримки під час перетину кордону.

Поточні та завершені проєкти з капітального ремонту та модернізації ПП. Реконструкція інфраструктури ПП.

Велика Паладь (Надьогодош) - міжнародний автомобільний з визначеним режимом роботи з 7.00 до 18.00 годин. Характер перевезень – пасажирський.

Проблемні питання. Відсутність окремих смуг чи відокремленої інфраструктури для пішоходів і велосипедистів, через що вони змушені пересуватися спільною смугою, призначеною для руху автомобільного транспорту.

Заплановані перспективні проєкти. Будівництво ПП разом із сервісною зоною. Очікувана вартість – 393 млн грн, запланований термін завершення – кінець 2028 року. Для забезпечення високої пропускної спроможності ПП передбачено облаштування додаткових чотирьох смуг руху для легкових автомобілів та двох смуг – для пасажирських автобусів.

ЗАЛІЗНИЧНІ ПУНКТИ ПРОПУСКУ

ПП «Чоп (Дружба)» - міжнародний цілодобовий залізничний пункт пропуску. Характер перевезень – вантажний та пасажирський.

Проблемні питання². Дефіцит персоналу у митних, прикордонних та залізничних органах через безпекові чинники, а також обмежена пропускна спроможність внутрішньої мережі широкої колії (1520 мм) на станції Чоп, яка зазвичай обслуговує лише один поїзд одночасно. Додатковими бар'єрами є застарілий парк маневрових локомотивів без систем дистанційного керування, повільне впровадження електронних накладних та неповні цифрові дані про відправлення. Ситуація ускладнюється трудомістким перевантаженням застарілими кранами залежно від погодних умов (включно з екологічними ризиками відкритого обробітку руди), а також неврегульованими транскордонними технічними питаннями щодо електрифікації та рухомого складу з подвійною напругою.

² При визначенні проблемних аспектів розвитку автомобільних пунктів пропуску використано результати дослідження “Elaboration of the Feasibility Study of the Hungarian-Slovakian-Ukrainian common border crossing points – DECISION SUPPORT STUDY”, підготовленого за підтримки Інструменту «Connecting Europe Facility» (CEF) у рамках проєкту Project 101122790 — 22-EU-TG-UA-SK-HU_rail_BCP спільно компаніями TRENECON Consulting and Planning Ltd. як керівника та FOMTERV Civil Engineering Design Pte. Ltd. як учасника.

Поточні та завершені проекти з капітального ремонту та модернізації ПП. Технічне переоснащення ПП: Модернізація та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, включаючи оновлення систем опалення, кондиціювання, заходи з енергоефективності та впровадження систем автономного енергозабезпечення.

ПП «Соловка-Еперсше» - міжнародний цілодобовий залізничний пункт пропуску. Характер перевезень – вантажний.

Проблемні питання. Дефіцит кадрів та інспекційних ресурсів для проведення паралельних перевірок на чотирьох напрямках, тривалі процедури митного оформлення й передачі поїздів, а також низький рівень цифровізації (облік вагонів та електронні накладні). Крім того, інфраструктура фітосанітарних і ветеринарних інспекцій не має спеціалізованого обладнання й обмежена малою пропускнуою спроможністю, а можливості контейнерного контролю недостатні через брак техніки для штабелювання й перевантаження. Додатковим критичним бар'єром є те, що згідно з регламентом TEN-T ця лінія не входить до основної мережі (TEN-T Core), що унеможливорює її співфінансування з європейських фондів (зокрема CEF).

ПЕРСПЕКТИВНІ ПУНКТИ ПРОПУСКУ

Для розвитку пропускнуго потенціалу українсько-угорського кордону до портфеля перспективних інвестицій включено будівництво нових автомобільних ПП.

ПП «Дийда» - очікувана вартість будівництва – 1,135 млрд грн, термін введення в експлуатацію заплановано до 31.12.2030. ПП забезпечить подвоєння існуючої пропускнуої здатності ділянки кордону у вантажному та автобусному сполученні, та суттєве збільшення пропускнуої здатності легкових автомобілів. Для пішоходів та велосипедистів передбачено 2 смуги руху з розрахунковою спроможністю 1000 осіб на добу, що становить 365000 осіб на рік. Напрямок легкового автотранспорту забезпечуватиметься 8 смугами руху з пропускнуою здатністю 800 транспортних засобів на добу або 292000 одиниць на рік. Для пасажирських автобусів виділено 2 смуги руху, розраховані на оформлення 30 транспортних засобів та 1500 пасажирів на добу. Пропускна спроможність для вантажних транспортних засобів, які матимуть у розпорядженні 8 смуг руху, складатиме 500 вантажівок на добу (182500 од. на рік).

Заплановано до реалізації дорожній проєкт щодо під'їзду до перспективного ПП: Будівництво нової автомобільної дороги категорії Іа від державного кордону з Угорщиною до автодороги М-24 (Велика Добронь – Мукачеве- Берегове-КПП «Лужанка») загальною довжиною 10,3 км. Цей проєкт безпосередньо інтегрує транскордонний транспортний вузол у міжнародну мережу TEN-T.

Будівництво нового автомобільного **ПП «Соломоново»** на українсько-словацькій ділянці кордону (очікувана вартість близько 800 млн грн) з орієнтовним терміном реалізації до 31.12.2028 р. завдяки безпосередній близькості до ПП «Чоп (Тиса)» (близько 6,5 км) забезпечить можливість збільшення товаропотоку й ватажо та пасажиропотоку що слідує до/чи з Угорщини.

Заплановано та реалізується дорожній проєкт щодо траси М-25 (на ділянці км 0+000 – км 3+740): Реконструкція автомобільної дороги державного значення від КПП «Соломоново» - В.Доюронь-Яноші, що супроводжується будівництвом сучасної сервісної зони.

1.4. Аналіз динаміки та структури транскордонного трафіку на українсько-угорській ділянці державного кордону

Аналіз динаміки транскордонного трафіку на українсько-угорській ділянці за 2016–2025 роки демонструє виражену низхідну тенденцію. Якщо до 2019 року обсяги перетину кордону особами у напрямку з України стабільно перевищували 4 млн осіб щороку, то у 2025 році цей показник знизився до близько 1,4 млн осіб. Такі тенденції спричинені сукупністю зовнішніх факторів, включно з пандемічними обмеженнями 2020 року, коли обсяги впали до 1,8 млн, а також масштабними наслідками воєнних викликів, які суттєво змінили інтенсивність міграційних та логістичних процесів (рис. 1.1). Зниження інтенсивності перетинів державного кордону особами актуалізує необхідність перегляду пріоритетів розвитку інфраструктури - від розширення фізичних потужностей до вдосконалення процесів перетину кордону та оптимізації функціонального призначення кожного пункту пропуску.

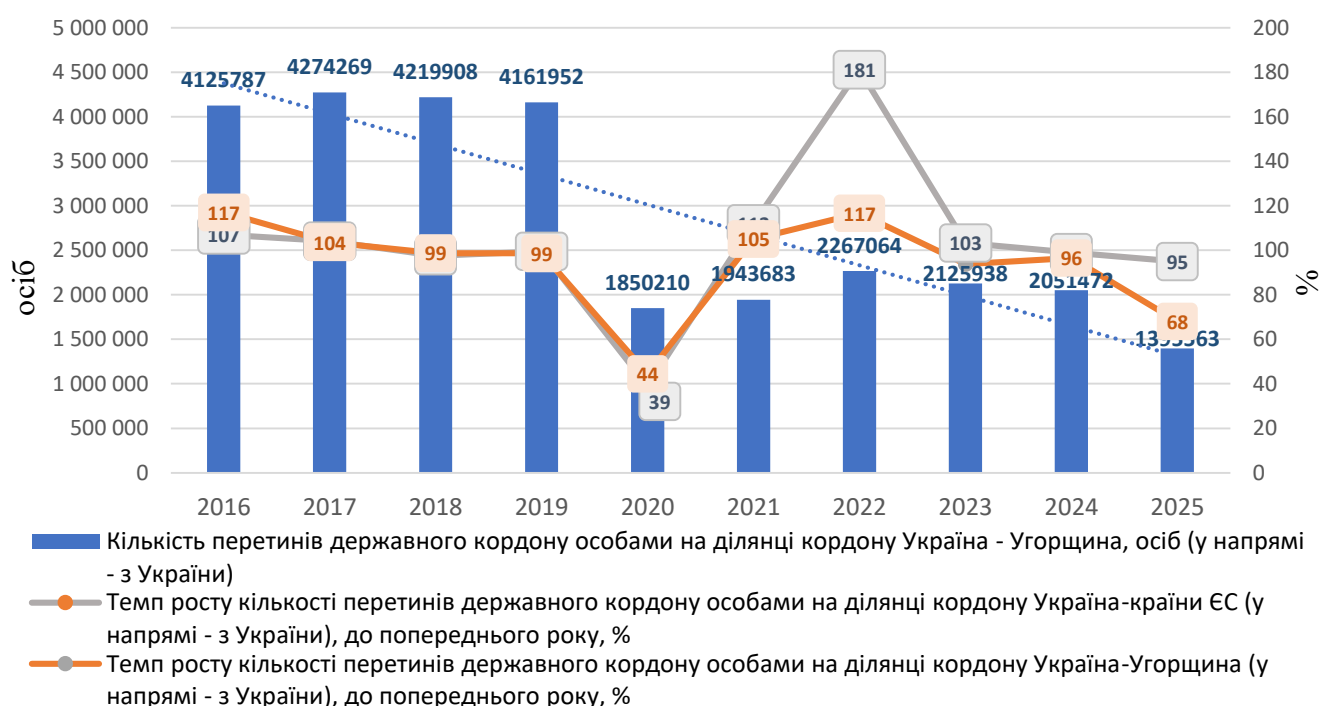


Рис. 1.1. Динаміка перетину державного кордону особами на ділянці кордону Україна-Угорщина (у напрямі - з України)³

Аналіз ролі українсько-угорської ділянки в забезпеченні транскордонної мобільності свідчить про поступову зміну її питомої ваги в структурі загальних перетинів на ділянці кордону Україна-ЄС. У період 2015–2021 років частка українсько-угорської ділянки у загальній структурі перетинів кордону особами через автомобільні пункти пропуску (АПП) була стабільною та коливалася в межах 21–26%. Починаючи з 2022 року, спостерігається виражена тенденція до

³ Державна прикордонна служба України (лист № 04.2/ЗПІ-426/436 від 18.03.2026 р.). Кількість фактів перетинання державного кордону особами у період з 01.01.2015 по 31.12.2025.

зниження цього показника. Станом на 2025 рік частка перетинів на зазначеній ділянці скоротилася до 10%, що свідчить про перерозподіл пасажиропотоків на користь інших напрямків західного кордону України. Водночас частка угорської ділянки в структурі загальних перетинів через залізничні пункти пропуску (ЗПП) між Україною та ЄС демонструє суттєву волатильність: протягом 2022–2025 років ця частка поступово зменшилася до 13,51%, відображаючи загальну тенденцію до скорочення питомої ваги угорського напрямку в залізничних перевезеннях до ЄС.

Динаміка пропуску транспортних засобів та вантажів на українсько-угорському кордоні (у напрямі з України) також зазнала помітних структурних трансформацій. Зокрема, обсяги пропуску легкових автомобілів демонструють значний спад після пікових значень 2017 року. У період 2020–2025 років цей показник стабілізувався на рівні 350 000–390 000 одиниць на рік. Натомість динаміка пропуску автобусів демонструє відмінну тенденцію: попри загальне зниження пасажиропотоку після різкого зростання кількості перетинів автобусами у 2021 році (10 555 одиниць), показники 2025 року (8 545 одиниць) залишаються суттєво вищими за рівень 2015 року (4 497 одиниць). Це свідчить про стійку зміну моделі мобільності населення - перехід від індивідуального легкового транспорту до колективного автобусного сполучення (рис. 1.2).

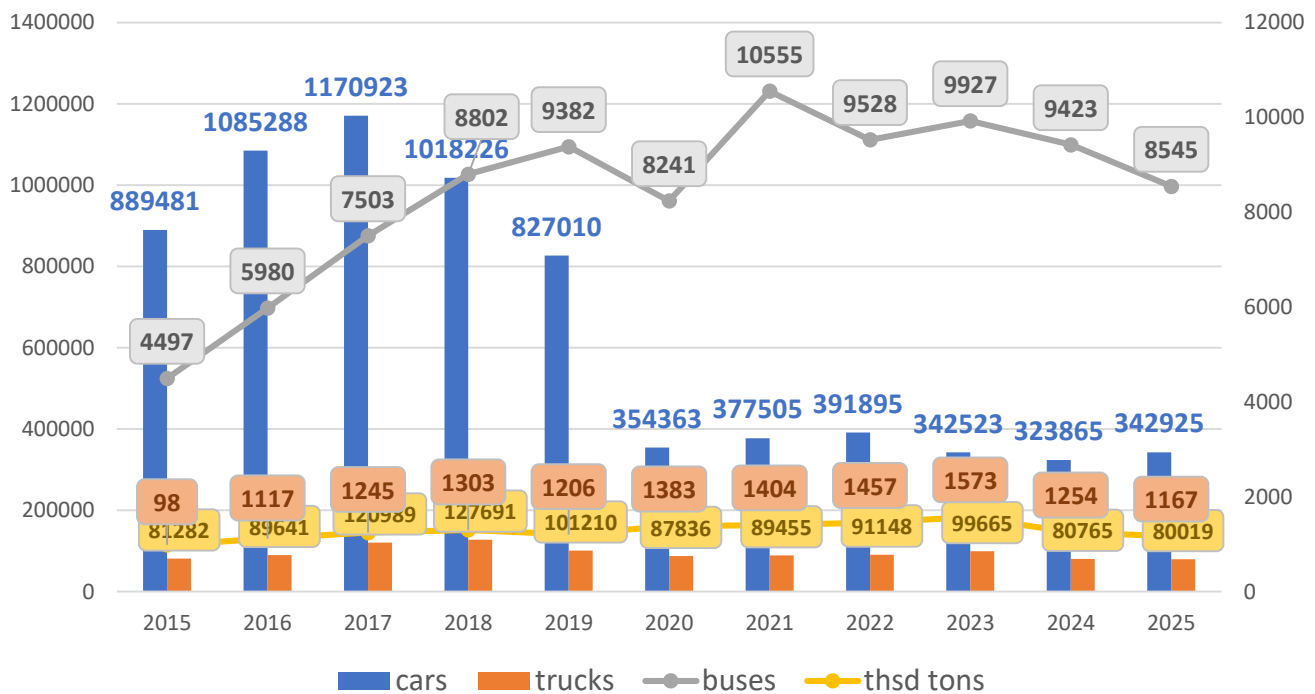


Рис. 1.2. Динаміка перетину державного кордону транспортними засобами та вантажів на ділянці кордону Україна-Угорщина (у напрямі - з України), АПП⁴

Вантажні перевезення характеризуються відносною стабільністю з поступовим спадом протягом останніх років, причому обсяги перевезених вантажів коливаються в діапазоні 1 100–1

⁴ Державна митна служба України (№19/19-02-03/14/508 від 29.01.2026). Кількість пропущених транспортних засобів і вантажів через автомобільні, залізничні, поромні пункти пропуску за 2015-2025 роки на ділянці кордону Україна-ЄС, в розрізі пунктів пропуску

500 тис. тонн, що відображає збільшення середньої вантажопідйомності транспортних засобів та зміни у номенклатурі вантажів. Загалом угорська ділянка трансформується з переважно пасажирського коридору на напрямок зі змішаною спеціалізацією, де роль автобусних перевезень та великогабаритного вантажного транспорту стає визначальною, вимагаючи від інфраструктури пунктів пропуску переходу від кількісного розширення до якісної адаптації, оптимізації митних процедур та впровадження гнучкого перерозподілу смуг руху (рис. 1.3).

Аналіз розподілу пасажиропотоку між окремими пунктами пропуску на українсько-угорській ділянці свідчить про диверсифікацію навантаження та поступове зростання ролі менших вузлів. Пункт пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь» залишається найзавантаженішим, попри поступове зниження його частки з 35,2% у 2015 році до 30,3% у 2025 році. Пункт «Лужанка (Берегшурань)» стабільно зберігає значну частку пасажиропотоку, яка у 2025 році становила 27,4%. Пункт «Вилок (Тісабеч)» також демонструє стабільно високі показники: 26,8% у 2015 році, 25,6% у 2020 році та 25,4% у 2025 році. Водночас пункти «Косино (Барабаш)» та «Дзвінкове (Лонья)» демонструють стійку позитивну динаміку зростання: частка першого збільшилася з 8,2% у 2015 році до 11,7% у 2025 році, а другого - зросла більш ніж удвічі (з 2,5% у 2015–2020 роках до 4,1% у 2025 році). Відкриття нового пункту пропуску «Велика Паладь» у квітні 2025 року дозволило йому одразу забезпечити пропуск понад 1% всього пасажиропотоку (зокрема 2,4% у сегменті легкових автомобілів). Загалом структура пасажиропотоку підтверджує поступовий перерозподіл трафіку з найбільшого вузла на інші напрямки, що сприяє диверсифікації навантаження на прикордонну інфраструктуру (рис. 1.4).

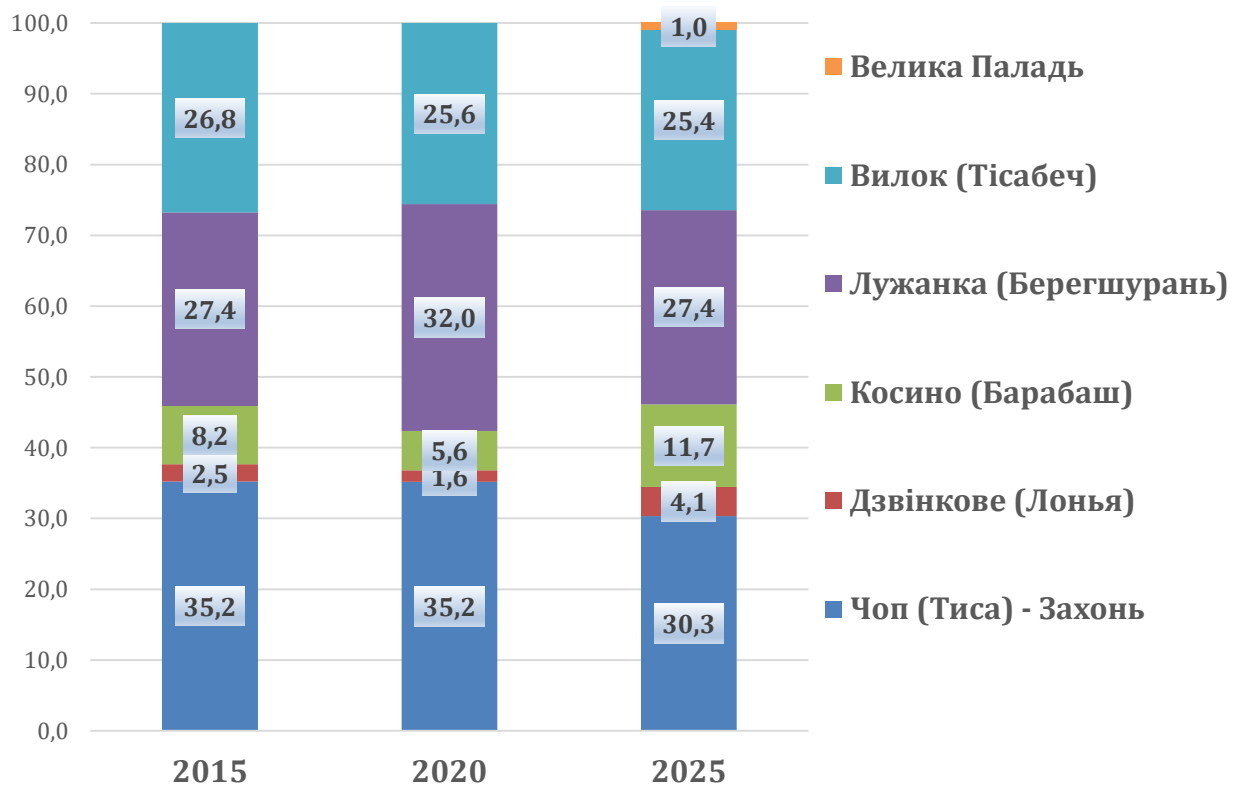
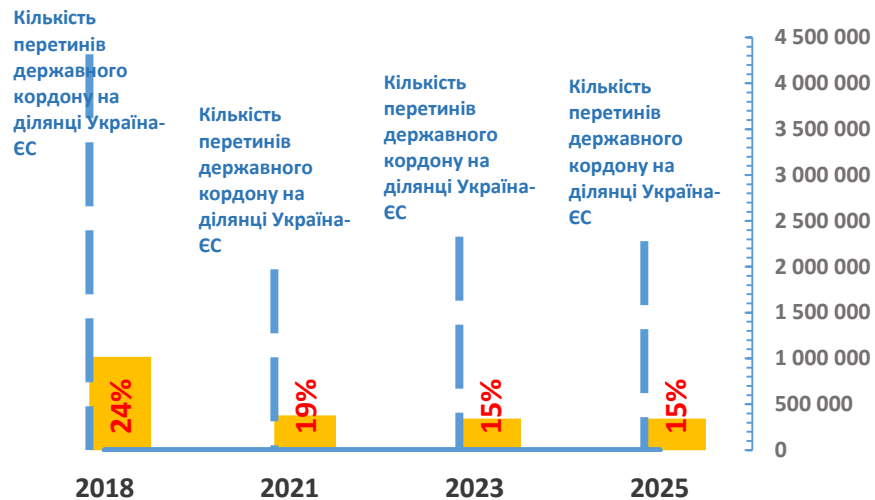
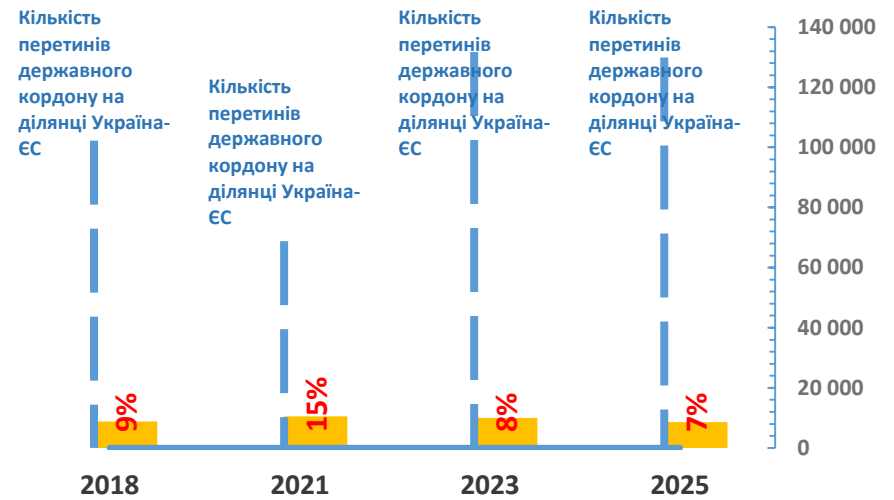


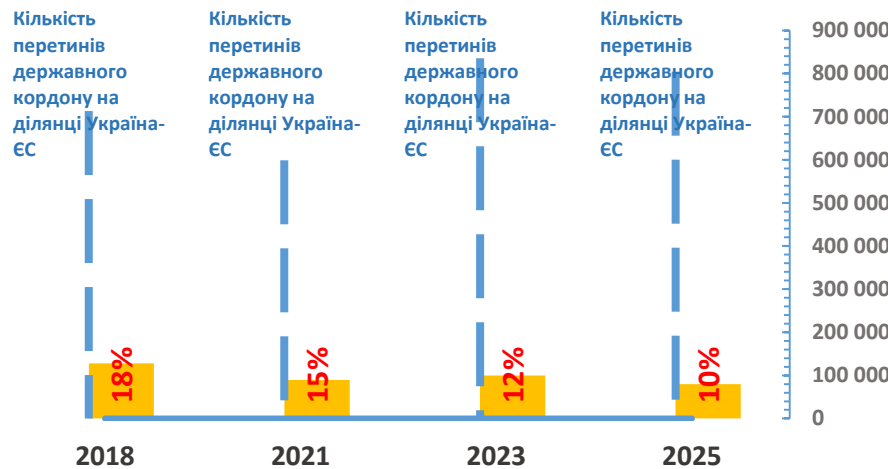
Рис. 1.4. Розподіл пасажиропотоку між пунктами пропуску на українсько-угорській ділянці кордону (у напрямі з України)



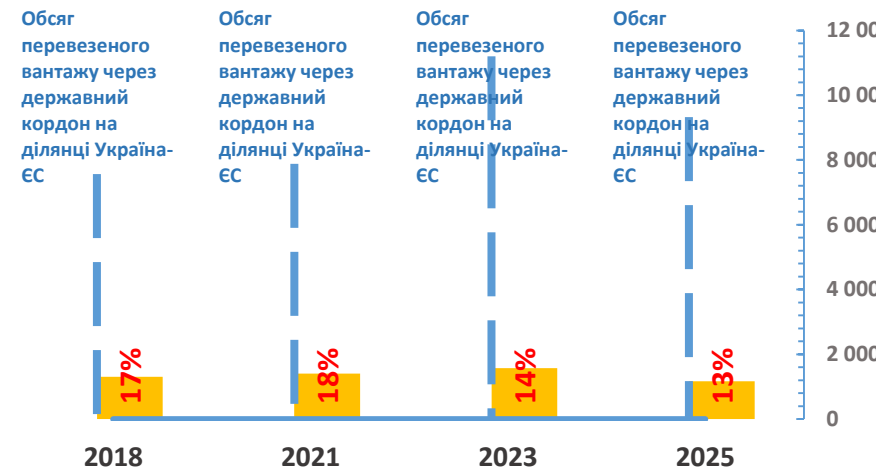
➤ Частка українсько-угорської ділянки кордону у загальному обсязі перетину державного кордону легковими автомобілями, %



➤ Частка українсько-угорської ділянки кордону у загальному обсязі перетину державного кордону автобусами, %



➤ Частка українсько-угорської ділянки кордону у загальному обсязі перетину державного кордону вантажівками, %



➤ Частка українсько-угорської ділянки кордону у загальному обсязі перетину державного кордону вантажів, %

Рис. 1.3. Динаміка частки українсько-угорської ділянки у загальних обсягах перетину державного кордону України транспортними засобами та вантажів

Подібні тенденції простежуються і в розрізі пропуску окремих видів транспортних засобів. Розподіл легкового автотранспорту у 2015–2025 роках характеризується перерозподілом потоків із найбільшого вузла на інші пункти: частка пункту пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь», після пікового значення у 40,1% у 2020 році, скоротилася до 25,3% у 2025 році. Натомість пункти «Косино (Барабаш)» та «Дзвінкове (Лонья)» суттєво наростили свої показники, тоді як «Лужанка (Берегшурань)» і «Вилок (Тісабеч)» зберігають стабільні позиції у межах 23–27%. У сегменті автобусних перевезень спостерігається домінування двох ключових вузлів, які забезпечують увесь обсяг перевезень: пункт «Чоп (Тиса) – Захонь», хоча й залишається основним, поступово зменшує свою частку з 88,8% у 2015 році до 76,9% у 2025 році, тоді як пункт «Лужанка (Берегшурань)» демонструє стабільне зростання інтенсивності, збільшивши свою частку з 11,2% до 23,1%, що сприяє більш збалансованому навантаженню на інфраструктуру регіону (рис. 1.5).

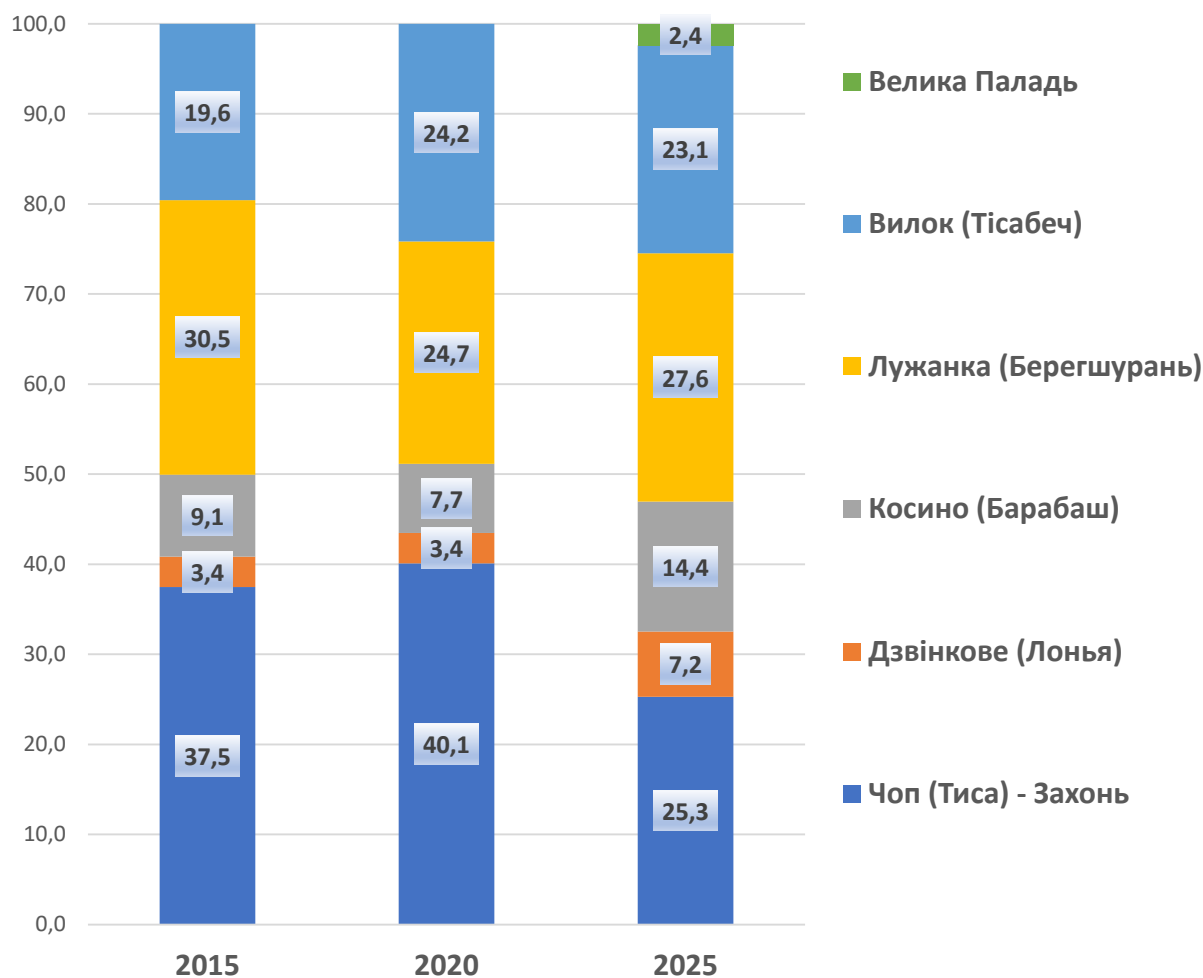


Рис. 1.5. Розподіл легкових автомобілів між пунктами пропуску на українсько-угорській ділянці кордону (у напрямі з України)

Українсько-угорська ділянка кордону трансформується з традиційного пасажирського коридору на напрямок зі змішаною спеціалізацією, де ключову роль відіграють автобусні перевезення та великогабаритний вантажний транспорт. Попри зниження частки цієї ділянки у загальних показниках перетину кордону з ЄС, вона залишається стратегічно важливою для

Закарпатського регіону та України загалом, адже Угорщина зберігає статус одного з найважливіших економічних партнерів. Зокрема, у 2024 році її частка в експорті Закарпатської області склала 43%, а протягом 2015–2025 років Угорщина забезпечила близько 19% усіх прямих іноземних інвестицій в економіку області, стабільно входячи до топ-5 інвесторів.

У сегменті легкого транспорту спостерігається вирівнювання навантаження та перерозподіл потоків на користь менших пунктів пропуску. Хоча частка угорської ділянки у перетині кордону легковими автомобілями знизилася до 15% у 2025 році проти 24% у 2018 році, вона все ще перевищує питому вагу ділянки у загальній протяжності кордону з ЄС, яка складає приблизно 10%, що вказує на вищу за середню інтенсивність використання інфраструктури. Водночас вантажний сектор демонструє поступове зниження частки трафіку до 10% автомобілів у 2025 році, але розбіжність між цим показником та часткою вантажів у тоннах, що становить 13%, свідчить про вищу вантажомісткість транспорту на цьому напрямку порівняно із загальними показниками по всій ділянці кордону з ЄС. Динаміка пасажирських автобусних перевезень відображає стійку зміну моделі мобільності населення у бік колективного сполучення, хоча частка угорського напрямку в загальних автобусних перевезеннях до ЄС поступово скоротилася до 7% у 2025 році.

Логістичне навантаження залишається жорстко прив'язаним до головного вузла «Чоп (Тиса) – Захонь», через який проходить понад 92% вантажних автомобілів та майже 100% вантажів. Проте у пасажирському секторі чітко простежується тенденція до диверсифікації завдяки розширенню мережі та відкриттю нових пунктів пропуску, зокрема «Велика Паладь - Надьгодош», а також активізації менших переходів на кшталт «Косино-Барабаш» та «Дзвінкове-Лонья», навантаження на найбільші вузли поступово зменшується, що підвищує загальну стійкість системи.

Загалом адаптація прикордонної інфраструктури регіону до сучасних безпекових викликів та трансформації структури транспортних потоків можлива виключно на основі нових підходів розвитку інфраструктури перетину кордону. Стратегічними пріоритетами в цьому напрямі є впровадження гнучкого перерозподілу смуг руху, оптимізація митних процедур, системна модернізація існуючих переходів, а також подальша диверсифікація інфраструктурної мережі. Зазначені заходи спрямовані на підвищення конкурентоспроможності економіки прикордоння, зміцнення експортного потенціалу Закарпатської області та поглиблення двостороннього економічного співробітництва з Угорщиною.

РОЗДІЛ II. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ У СФЕРІ УПРАВЛІННЯ КОРДОНОМ В УКРАЇНІ ТА ЄС

Функціонування сучасної системи прикордонного контролю та транскордонної взаємодії спирається на трирівневу ієрархічно узгоджену правову рамку. На глобальному та європейському рівнях базовими орієнтирами виступають загальноновизнані міжнародні конвенції (зокрема в галузі прав людини, статусу біженців та міжнародного транспортного сполучення) і стандарти *Schengen acquis*, що визначають єдині критерії безпеки та свободи пересування. Ці стратегічні засади конкретизуються на двосторонньому рівні через міжурядові угоди (про режим кордону, пункти пропуску, спільне патрулювання та інформаційний обмін), які адаптують європейські практики до специфіки спільної ділянки кордону двох країн. У свою чергу, на національному рівні ці положення імплементуються через профільне законодавство України, забезпечуючи чіткий розподіл повноважень між міністерствами та правоохоронними органами спеціального призначення задля балансу між відкритістю кордону та гарантуванням національної безпеки.

2.1. Законодавство ЄС у сфері прикордонного та митного контролю: імплементація європейських норм в Україні

Управління кордонами належить до сфер спільної компетенції ЄС нарівні з міграційною, візовою політикою та наданням притулку. *Законодавство ЄС у сфері управління кордонами* (*Schengen acquis*) спрямоване на досягнення головної мети Шенгенської зони - ліквідацію прикордонного контролю на внутрішніх кордонах за умови гарантування високого рівня безпеки для громадян. Досягнення цього балансу забезпечується через посилення та уніфікацію критеріїв перевірки на зовнішніх кордонах ЄС, розбудову тісної взаємодії між прикордонними, правоохоронними й судовими органами, а також завдяки використанню сучасних інформаційних систем для оперативного обміну даними⁵.

Шенгенська співпраця еволюціонувала від локальної ініціативи п'яти держав до важливого напрямку політики ЄС, що забезпечує функціонування простору без внутрішнього прикордонного контролю за умови ефективного управління зовнішніми кордонами (див. рис. 2.1). На сучасному етапі Шенгенська зона охоплює більшість держав-членів ЄС (за винятком Ірландії), а також чотири асоційовані країни: Ісландію, Ліхтенштейн, Норвегію і Швейцарію.

⁵ EUR-Lex. (n.d.). *Schengen*. European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/schengen.html>

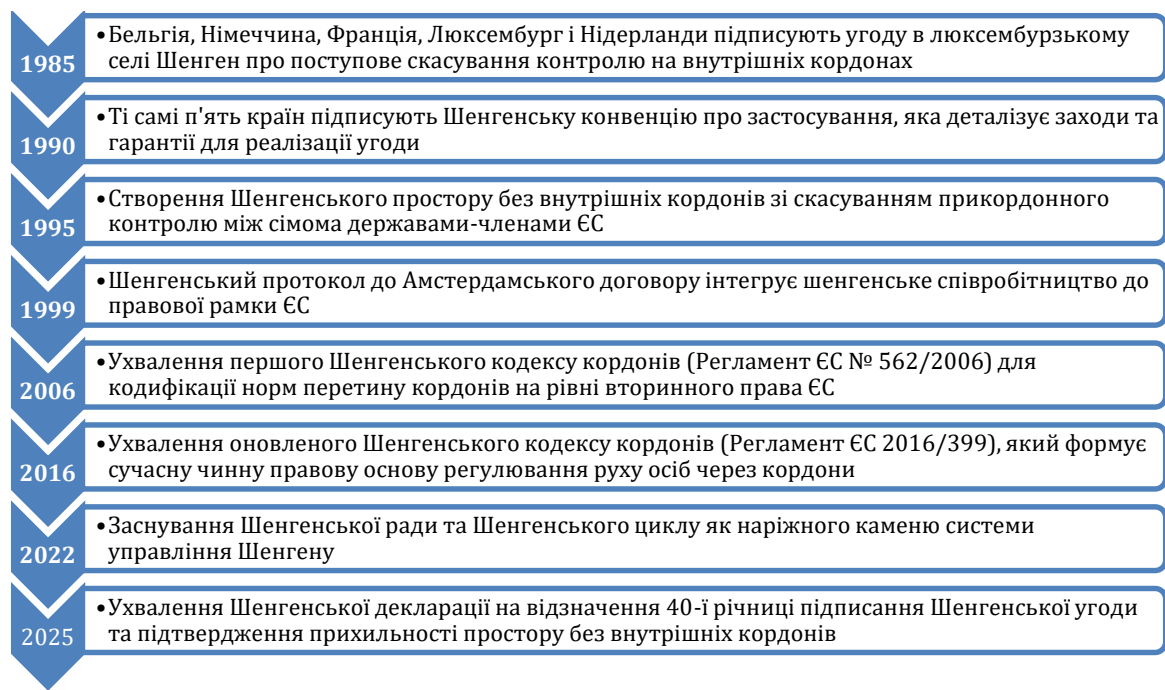


Рис. 2.1. Основні етапи розвитку Шенгенської інтеграції

Режим внутрішніх кордонів Шенгенського простору гарантує особам, які на законних підставах перебувають у його межах, право вільного перетину внутрішніх кордонів незалежно від громадянства, за умови обов'язкової наявності відповідних проїзних документів, вимоги до яких диференційовані залежно від правового статусу особи. Водночас національні служби зберігають повноваження проводити цільові поліцейські перевірки у прикордонній смузі, які ґрунтуються на оперативній інформації та не можуть перетворюватися на систематичний контроль. Крім того, держава-учасниця має виняткове право тимчасово відновлювати контрольні заходи на внутрішніх кордонах у разі серйозних загроз національній безпеці чи громадському порядку за умови попереднього інформування компетентних інституцій ЄС та громадськості, а чинні норми Шенгенського кодексу кордонів також містять спеціальні положення щодо реагування на кризові ситуації в галузі охорони здоров'я за участю Ради ЄС.

Шенгенська система безпеки базується на єдиному комплексі правил, що регламентують⁶:

- порядок проведення перевірок осіб на зовнішніх кордонах відповідно до Шенгенського кодексу кордонів;
- гармонізацію умов в'їзду згідно зі спільною візовою політикою та правилами оформлення короткострокових віз;
- поглиблення співробітництва між державами-учасницями та європейськими агенціями у сфері протидії транскордонній злочинності;
- зміцнення судового співробітництва шляхом прискорення процедур екстрадиції та взаємного визнання кримінальних вироків між юрисдикціями.

Основними централізованими інформаційними системами ЄС у сфері управління кордонами є Шенгенська інформаційна система (SIS), європейська система порівняння відбитків

⁶ EUR-Lex. (n.d.). *Schengen*. European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/schengen.html>

пальців (EURODAC) та Візова інформаційна система (VIS)⁷.

SIS - це великомасштабна інформаційна система:

- підтримує контроль на зовнішніх кордонах і співпрацю правоохоронних органів між шенгенськими державами;
- була створена у 1995 році та згодом розширена, востаннє у 2023 році, новими сигналами тривоги, оновленнями та фотографіями в рамках сигналів тривоги у світлі міграційних викликів і викликів безпеці, що розвиваються;
- містить інформацію про підозрюваних злочинців, осіб, які можуть не мати права на в'їзд чи перебування в ЄС, зниклих безвісти осіб, викрадене, неправомірно привласнене чи втрачене майно;
- використовується національними органами, відповідальними за прикордонний контроль, поліцейські та митні перевірки, державне обвинувачення у кримінальних провадженнях та судові розслідування до пред'явлення обвинувачення, візи та дозволи на проживання;
- може переглядатись Європейським агентством прикордонної та берегової охорони (Frontex), Агентством Європейського Союзу з питань співпраці у сфері кримінального правосуддя (Eurojust) та Агентством Європейського Союзу з питань співпраці правоохоронних органів (Europol).

VIS дозволяє шенгенським державам обмінюватися візовими даними, особливо щодо заяв на короткострокові візи. Подібно до Шенгенської інформаційної системи, вона управляється Агентством Європейського Союзу з оперативного управління великомасштабними ІТ-системами у просторі свободи, безпеки та правосуддя (eu-LISA).

За ініціативи Європейської Комісії на додаток до цих існуючих систем було створено четверту централізовану систему управління кордонами - Систему в'їзду/виїзду (Entry-Exit System, EES). Її поетапний запуск розпочався 12 жовтня 2025 року, а повноцінне функціонування на всіх шенгенських пунктах пропуску було досягнуте навесні 2026 року.

EES автоматизує реєстрацію даних про в'їзд та виїзд громадян третіх країн на зовнішніх кордонах, замінюючи ручні штампи в паспортах біометричними та буквено-цифровими даними. EES сприяє кращій ідентифікації осіб, які перевищили дозволений термін перебування, та випадків шахрайства з ідентифікаційними даними, водночас знижуючи адміністративне навантаження на прикордонників.

Також у найближчій перспективі планується запуск Європейської системи інформації та авторизації подорожей (ETIAS)⁸, яка здійснює попередню перевірку мандрівників із безвізових країн до їхнього прибуття в Шенгенську зону. ETIAS є цінним інструментом для завчасної оцінки потенційних ризиків для безпеки, міграції чи громадського здоров'я.

Нові держави-члени повинні узгодити свої національні системи з усіма шенгенськими правилами в межах процесу розширення ЄС. Це передбачає розбудову інституційної та операційної спроможності застосовувати шенгенські правила за найвищими стандартами через сильну національну рамку шенгенського врядування. Після вступу країни до ЄС окремі положення застосовуються на пізнішому етапі - такі як повний активний доступ до всіх

⁷ Smart Borders Package. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/memo_16_1249

⁸ European Travel Information and Authorisation System (ETIAS). URL: <https://travel-europe.europa.eu/etias/about-etias/what-is-etias>

інформаційних систем, право видавати шенгенські візи та скасування контролю на внутрішніх кордонах.

Основними документами, що визначають правовий режим Шенгенської зони, є Шенгенська угода 1985 року⁹ і Конвенція про її застосування 1990 року¹⁰, які заклали засади поступового скасування контролю на внутрішніх кордонах, а також Шенгенський кодекс кордонів¹¹, що регламентує сучасні єдині правила пересування осіб через зовнішні кордони ЄС.

Успішна реалізація європейських стандартів управління кордонами та норм Schengen acquis створює надійну нормативну основу для розбудови національної системи прикордонної безпеки. З огляду на це, практична імплементація кращих європейських практик є невіддільною складовою удосконалення державної політики України у сфері охорони кордонів, розвитку прикордонної інфраструктури та поглиблення ефективної транскордонної взаємодії.

Нормативно-правові засади охорони і захисту державного кордону України. Ефективний розвиток інфраструктури перетину кордону як стратегічна складова загальнодержавної системи забезпечення національної безпеки передбачає досягнення належного рівня прикордонної безпеки за одночасного збереження відкритості державного кордону України для законного транскордонного співробітництва та осіб, які подорожують. Правову основу державної політики у сферах охорони і захисту державного кордону України становлять Конституція України, Закон України «Про державний кордон України»¹², Закон України «Про національну безпеку України»¹³ та інші законодавчі акти, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також видані на їх виконання інші нормативно-правові акти.

Відповідно до Закону України «Про національну безпеку України», Міністерство внутрішніх справ України є центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах охорони та захисту державного кордону України, а також міграції (імміграції та еміграції), зокрема протидії нелегальній (незаконній) міграції, громадянства, реєстрації фізичних осіб, зокрема біженців та інших визначених законодавством категорій мігрантів. У свою чергу, Державна прикордонна служба України (ДПСУ) є правоохоронним органом спеціального призначення, що реалізує державну політику у сфері охорони державного кордону України. Крім того, ДПСУ координує діяльність державних органів, що здійснюють різні види контролю при перетинанні державного кордону або беруть участь у забезпеченні режиму

⁹ *The Schengen acquis* - Agreement between the Governments of the States of the Benelux Economic Union, the Federal Republic of Germany and the French Republic on the gradual abolition of checks at their common borders. (1985). *Official Journal of the European Communities*, L 239, 22–09–2000, pp. 13–18

¹⁰ *The Schengen acquis* - Convention implementing the Schengen Agreement of 14 June 1985 between the Governments of the States of the Benelux Economic Union, the Federal Republic of Germany and the French Republic on the gradual abolition of checks at their common borders. (1990). *Official Journal of the European Communities*, L 239, 22–09–2000, pp. 19–62.

¹¹ Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council of 9 March 2016 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code). (2016). *Official Journal of the European Union*, L 77, 1–52.

¹² Закон України «Про державний кордон України» № 1777-XII від 4 листопада 1991 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

¹³ Закон України «Про національну безпеку України» № 2469-VIII від 21 червня 2018 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>

державного кордону, прикордонного режиму і режиму в пунктах пропуску через державний кордон України, у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Особи, транспортні засоби, вантажі та інше майно, що перетинають державний кордон України, підлягають обов'язковому прикордонному і митному контролю. У відповідних випадках та в порядку, встановленому актами законодавства України, здійснюються також перевірки рівня іонізуючого випромінювання, фітосанітарний, ветеринарно-санітарний контроль, державний контроль за дотриманням законодавства про харчові продукти, корми, побічні продукти тваринного походження, здоров'я та благополуччя тварин, медичний (санітарний) огляд, контроль за дотриманням автомобільними перевізниками вимог законодавства щодо міжнародних автомобільних перевезень, а також контроль з метою забезпечення безпеки цивільної авіації.

Залізничне, автомобільне, морське, річкове, поромне, повітряне та пішохідне сполучення через державний кордон України здійснюється в пунктах пропуску, що встановлюються Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства і міжнародних договорів України, а також поза пунктами пропуску у випадках, прямо визначених законодавством. При цьому перелік діючих пунктів пропуску та пунктів контролю офіційно формується і ведеться Адміністрацією Державної прикордонної служби України¹⁴. Для вирішення питань, пов'язаних з підтриманням режиму державного кордону України, виконанням міжнародних договорів із цього питання, а також для створення умов мирного розв'язання прикордонних конфліктів та інцидентів на певній ділянці державного кордону, з особового складу Держприкордонслужби в установленому Кабінетом Міністрів України порядку призначаються прикордонні представники України та їх заступники.

Принцип взаємодії є ключовим під час розроблення Стратегії національної безпеки України¹⁵, оскільки він передбачає розвиток стратегічних відносин із ключовими іноземними партнерами, насамперед з Європейським Союзом і НАТО та їх державами-членами, на основі національних інтересів України. Цей базовий стратегічний документ виступає основою для розроблення Стратегії інтегрованого управління державним кордоном України. З метою підготовки пропозицій щодо впровадження компонентів європейського інтегрованого управління кордонами, розроблення проєктів необхідних нормативно-правових актів, а також актуалізації законодавства у частині правового регулювання діяльності суб'єктів інтегрованого управління в умовах нових безпекових викликів та євроінтеграції України передбачено регулярне проведення огляду стану інтегрованого управління кордонами¹⁶.

Гармонізація законодавства України до права ЄС. Попри безпекові ризики та безпрецедентні виклики повномасштабної війни, євроінтеграція залишається ключовим пріоритетом державної політики України. У межах євроінтеграційних процесів питання врегулювання процесів та розвитку інфраструктури перетину державного кордону передбачені у

¹⁴ Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 р. № 751. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2010-%D0%BF#Text>

¹⁵ Стратегія національної безпеки України, затверджена Указом Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#n12>

¹⁶ ПОРЯДОК проведення огляду стану інтегрованого управління державним кордоном затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2024 р. № 1103. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1103-2024-%D0%BF#n8>

Плані України¹⁷ та включені до Звіту Європейської комісії щодо України в межах Пакета розширення ЄС 2024 року (від 4 листопада 2025 року) (далі Звіт)¹⁸.

У рамках виконання Плану України прийнято три ключові документи: Довгостроковий національний стратегічний план цифрового розвитку, цифрової трансформації та цифровізації Державної митної служби України та її територіальних підрозділів¹⁹, Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року та Стратегію розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами-членами ЄС та Молдовою до 2030 року.

Практичним фундаментом для імплементації цих стратегічних документів виступає розбудова транскордонної мережі TEN-T. Саме вона слугуватиме просторовим каркасом, що інтегрує великі міські агломерації, пункти перетину кордону з державами-членами ЄС і Молдовою в єдиний транспортний простір. Відтак, синхронізована модернізація як залізничних, так і автомобільних коридорів TEN-T згідно з європейськими стандартами забезпечить безшовне міжрегіональне та міжнародне сполучення. Ефективній реалізації цього потенціалу сприятиме нарощування кількості сучасних логістичних центрів у західних та південних регіонах України та розширення прикордонних перевантажувальних потужностей.

Поточний етап адаптації вітчизняного законодавства до норм ЄС характеризується частковою уніфікацією стратегічної бази управління зовнішніми кордонами. З метою створення надійного фундаменту для майбутнього входження України до Шенгенського простору ключовими завданнями визначено:

- розробку та впровадження Шенгенського плану дії (*Schengen Action Plan – SAP*). Цей комплексний документ має охопити всю архітектуру шенгенського врядування.
- ухвалення додаткових нормативно-правових актів, які регламентують прикордонний контроль і забезпечують спрощення прикордонних і митних процедур перетину державного кордону. Зазначені зміни мають повністю відповідати вимогам Шенгенського прикордонного кодексу та Директиви, що доповнює положення статті 26 Конвенції про застосування Шенгенської угоди.
- повне виконання Плану дій з Інтегрованого управління кордонами на 2023–2025 роки.
- прийняття нової Стратегії Інтегрованого управління кордонами (IBM) та відповідного плану дій на період 2026–2030 років. Нова концепція має базуватися на фундаментальних принципах Європейського інтегрованого управління кордонами та містити чіткі, вимірювані індикатори оцінки ефективності виконання запланованих заходів.
- вдосконалення механізмів міжвідомчої співпраці та посилення ролі Міжвідомчої робочої групи з питань IBM. Потребує інтенсифікації робота Національного координаційного центру для

¹⁷ План України (*Інструмент реалізації фінансової підтримки від Європейського Союзу, розроблений на виконання Регламенту (ЄС) 2024/792 від 29 лютого 2024 року про створення Ukraine Facility*). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/792/oj/eng>; План для Ukraine Facility <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/>

¹⁸ Звіт Європейської комісії в межах Пакета розширення Європейського Союзу 2025 року (4 листопада 2025 року). URL: https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/17115494-8122-4d10-8a06-2cf275eecd7_en?filename=ukraine-report-2025.pdf

¹⁹ Документ розроблено у контексті підготовки України до вступу до Європейського Союзу та виконання Угоди про Асоціацію в частині гармонізації митних процесів з європейськими стандартами. Особливу увагу приділено виконанню всіх вимог щодо майбутніх інтеграцій до систем ЄС. Національний план цифровізації української митниці базується на Багаторічному стратегічному плані електронної митниці ЄС (Multi-annual strategic plan for electronic customs, MASP-C).

досягнення конкретних оперативних результатів, а також створення чітко структурованого механізму кризового реагування, який наразі відсутній.

Усі держави-члени ЄС є частиною Митного союзу ЄС і дотримуються єдиних митних правил та процедур, що вимагає приведення національного законодавства у відповідність (*апроксимації*), забезпечення належних умов для його правозастосування, а також сумісності з електронним митним середовищем ЄС.

Важливим елементом виконання Розділу 29 «Митний союз» переговорного процесу про вступ України до ЄС стало схвалення Кабінетом Міністрів 27 квітня 2026 року проєкту нового Митного кодексу України, який згодом був зареєстрований у Верховній Раді України під № 15295. 27 липня 2026 року Кабінет Міністрів повторно схвалив проєкт нового Митного кодексу та подав його до Верховної Ради. Цей проєкт повністю гармонізований із Митним кодексом ЄС.

Нормативно-правове регулювання та реформування сектора структуровано за такими ключовими напрямками:

- адаптація митного законодавства України до європейського права, зокрема у сферах митного представництва, авторизацій, поміщення товарів під митні режими, пред'явлення товарів, тимчасового зберігання та пост-митного контролю, посилення правоохоронних та антикорупційних заходів, інституційного та ІТ -розвитку, міжнародного співробітництва та підтримки бізнесу;
- транзитні процедури та митні спрощення. Україна залишається активною Договірною стороною Конвенції про процедуру спільного транзиту та забезпечила оновлення ІТ-системи до останньої фази - NCTS6;
- цифровізація митної системи. Розроблено нові технічні специфікації для Системи митного оформлення, розгорнуто еквівалент європейської *Customs Decisions System* для обробки заявок на статуси АЕО та транзитних спрощень;
- адміністративна спроможність та антикорупційні заходи.

16 березня 2026 року Урядовий офіс координації європейської та євроатлантичної інтеграції представив Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2025 рік²⁰.

Основними інтеграційними результатами звітного періоду стали:

- Завершення процесу офіційного скринінгу: повністю фіналізовано процес оцінки відповідності законодавства України до права ЄС.
- Загальний прогрес виконання Угоди: сумарний показник виконання Угоди про асоціацію за 2014–2025 роки збільшився з 81% у 2024 році до 84% у 2025 році, тобто загальний прогрес зріс на 3%.

У сфері міграції, реадмісії та управління кордонами розроблено проєкт нової Стратегії інтегрованого управління державним кордоном України та Плану заходів на 2026–2028 роки щодо її реалізації.

На постійній основі застосовується Угода між Україною та ЄС про реадмісію від 2007 року

²⁰ Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2025 рік. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/Zvit-pro-vykonannya-Ugody-pro-asotsiatsiyu-za-2025-r.pdf>

разом із двосторонніми імплементаційними протоколами, які підписані Україною більше ніж з 10 країнами-членами ЄС (зокрема, з Іспанією та Хорватією у 2026 році). Водночас імплементаційний протокол з Угорщиною наразі перебуває на завершальній стадії підготовки до підписання, будучи вже схваленим Кабінетом Міністрів України. У 2025 році розпочато роботу над новою Стратегією державної міграційної політики до 2035 року.

Нормативно та інституційно забезпечено функціонування Координаційного центру із співробітництва з Європейською міграційною мережею та Національного контактного пункту Європейської міграційної мережі в Україні. Зокрема, урядовими рішеннями затверджено персональний склад Координаційного центру та затверджено Положення, що регламентує діяльність Національного контактного пункту в Україні.

У 2025 році Координаційний центр інтегрованого управління державним кордоном розпочав роботу щодо обміну інформацією з аналогічними центрами суміжних з Україною держав. У межах цієї роботи було проведено робочі наради з представниками національних координаційних центрів Словацької Республіки та Республіки Польща. Разом із цим триває безперервний процес нормативного врегулювання організації спільного контролю безпосередньо у пунктах пропуску через державний кордон із країнами-членами ЄС.

ДПСУ розвиває тісну співпрацю з Європейською агенцією з прикордонної та берегової охорони (FRONTEX) у сфері обміну інформацією, спільного аналізу ризиків, проведення операцій і навчання персоналу. З метою підписання угоди щодо оперативної діяльності Агенції на території України утворено національну делегацію для ведення переговорів. Водночас ДПСУ продовжує системну підготовку кадрів відповідно до стандартів і навчальних програм FRONTEX.

У межах модернізації інформаційно-технічної інфраструктури прикордонного контролю здійснюється технічне оновлення національної ІТ-системи «ГАРТ-1», яке передбачає заміну автоматизованих робочих місць користувачів першої та другої ліній прикордонного контролю, доопрацювання програмного комплексу ІКС ПК «Гарт-1» у частині біометричної верифікації (ідентифікації) осіб шляхом співставлення зображення обличчя в режимі реального часу з фотокарткою з RFID-чипу та OCR-зони паспортного документа або візи, а також комплексне технічне переоснащення підсистеми «Контроль другої лінії» ІКС ПК «Гарт-1».

У сфері митних питань зобов'язання України чітко передбачені у рамках Глави 5 «Митні питання та сприяння торгівлі» розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію, а також відповідними додатками до неї. Відповідно до затвердженого плану DG TAXUD 22 червня 2026 року Україна успішно перейшла на застосування оновленої версії Нової комп'ютеризованої транзитної системи NCTS Фаза 6²¹, що використовується країнами-учасницями Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Через перехідний етап країни ЄС тимчасово застосовуватимуть різні технічні підходи до обміну даними між митними системами, що безпосередньо впливає на порядок оформлення документів при перетині кордону суб'єктами господарювання:

- *Порядок в'їзду через Румунію та Угорщину*: для в'їзду на територію ЄС через румунську або угорську ділянки кордону українським перевізникам, окрім стандартної транзитної

²¹ Державна митна служба України. Україна успішно перейшла на застосування оновленої версії Нової комп'ютеризованої транзитної системи NCTS Фаза 6. URL: <https://customs.gov.ua/en/news/ncts-26/post/ukrayina-pereishla-na-zastosuvannia-ncts-faza-6-2883>

декларації T1, потрібно обов'язково подавати окрему Загальну декларацію в'їзду (ENS) до системи ICS2 відповідно до вимог європейського законодавства. Подання здійснюється орієнтовно за одну годину до фактичного прибуття транспортного засобу до пункту пропуску.

- *Порядок в'їзду через Польщу*: подавати Загальну декларацію в'їзду (ENS) до системи ICS2 при перетині польського кордону не потрібно, за умови наявності повного обсягу безпекових даних безпосередньо всередині транзитної декларації T1. Митні системи Польщі та Словаччини забезпечують можливість використання такої єдиної комбінованої декларації для транзиту та безпекового контролю під час ввезення товарів до ЄС, оскільки їхні системи NCTS повністю інтегровані з європейською системою контролю імпорту ICS2.

Станом на червень 2026 року в Україні 126 підприємств мають офіційний статус АЕО-С (спрощення процедур), а сім підприємств успішно отримали статус АЕО-Б (підтвердження безпеки та надійності)²². Цей тип авторизації засвідчує найвищий рівень довіри, підтверджує фінансову стабільність, контроль операцій та суворе дотримання законодавства. Серед власників статусу АЕО-Б представлені компанії різних сфер: митні брокери, транспортні компанії, виробники та їхні представники, підприємства з переробки, а також експрес-перевізники. Для бізнесу це означає практичну економію часу, пріоритетне проходження формальностей та прогнозованість доставки. Авторизація типу АЕО-Б є базовою основою для укладення угод про взаємне визнання програм з іншими країнами. До початку офіційних переговорів про взаємне визнання статусів з Європейським Союзом Україні залишилося видати ще три авторизації АЕО-Б (для досягнення встановленої позначки у 10 підприємств), що відкриє українському бізнесу додаткові можливості та спрощення під час міжнародної торгівлі в країнах-партнерах.

У 2025 році Україна продовжила розбудовувати функцію пост-митного контролю в межах виконання вимог статті 344¹ «Пост-митний контроль» Митного кодексу України.

Заходи цифровізації митних процесів здійснюються за напрямками інтеграції національного домену із системами ЄС, орієнтації на прямий обмін інформацією з митними адміністраціями країн-членів ЄС, створення масштабованої архітектури на національному рівні та підготовки до інформаційної взаємодії з урахуванням моделі *EU Customs Data Model (EUCDM)*.

Основні положення Імплементативного Рішення Комісії (ЄС) 2023/2879 щодо електронних систем впроваджені у загальних принципах Довгострокового національного плану цифрового розвитку Держмитслужби²³, який базується на Багаторічному плані електронної митниці ЄС (*Multi-annual strategic plan for electronic customs, MASP-C*) (далі - Довгостроковий план).

Календарний план впровадження ключових євроінтеграційних проєктів до 2030 року (Додаток 2 Довгострокового плану) включає:

²² Державна митна служба України. Сьоме підприємство отримало статус АЕО-Б: до початку переговорів про взаємне визнання з ЄС залишилося ще три авторизації. URL: <https://customs.gov.ua/en/news/aeo-59/post/some-pidpriemstvo-otrimalo-status-aeo-b-do-pochatku-peregovoriv-pro-vzaiemne-viznannia-z-ies-zalishilosia-shche-tri-avtorizatsiyi-2854>

²³ Міністерство фінансів України затвердило оновлений Стратегічний план цифрового розвитку Державної митної служби до 2030 року ([наказ від 27.07.2026 № 406](#)). Цей документ визначає, якою має стати українська митниця вже найближчими роками, які цифрові сервіси необхідно створити або вдосконалити та як вони працюватимуть разом із митними системами країн ЄС. <https://customs.gov.ua/en/documents/pro-realizatsiiu-rishennia-komitetu-z-upravlinnia-informatsiinimi-tehnologiyami-u-sistemi-upravlinnia-derzhavnimi-finansami-709#scrollTop=0>

- Децентралізовані транс'європейські системи, які розроблені Комісією, мають значну національну складову, мають бути розроблені та впроваджені країнами-кандидатами на вступ до ЄС:

- New Computerised Transit System (NCTS) – Нова комп'ютеризована транзитна система;
- Automated Export System (AES) – Автоматизована система контролю експорту;
- UCC Centralised Clearance for Import (CCI) – Система централізованого оформлення імпорту.

- Національні системи – розробляються країнами-кандидатами на вступ до ЄС, які прагнуть впровадити процеси, визначені в UCC та законодавстві ЄС щодо єдиного вікна (SW):

- National Import System (NIS) – Національна система контролю імпорту.

- Централізовані транс'європейські системи, які розроблені Єврокомісією та можуть вимагати розробки національних компонентів/баз даних країнами-кандидатами на вступ до ЄС:

- UCC Import Control System 2 (ICS2) – Система контролю імпорту 2;
- Customs Risk Management System (CRMS2) – Система управління митними ризиками 2;
- Module TARIC (Tarif Integre Communautaire) – Інтегрований тариф ЄС та Module TQS (Tariff Quotas and Surveillance) – Модуль управління квотами;
- UCC Customs Decisions System (CDS) – Система по роботі з рішеннями митних органів та UCC Authorised Economic Operators – AEO;
- European Binding Tariff Information (EBTI) – Європейська система щодо зобов'язуючої інформації з питань класифікації товарів;
- UCC Guarantee Management (GUM) – Система управління гарантіями;
- Uniform User Management & Digital Signature System (UUM&DS) – Єдина система управління користувачами та цифрового підпису;
- UCC Economic Operator Registration and Identification System 2 (EORI2) – Підсистема реєстрації та ідентифікації економічних операторів 2;
- COunterfeit and anti-Piracy Information System (COPIS) – Система боротьби з підробкою та піратством;
- EU Customs Single Window Certificates Exchange System (EU CSW-CERTEX) – Система обміну сертифікатами через середовище єдиного вікна для митних органів ЄС.

У 2026 році розпочато роботу над розробкою Плану дій щодо Шенгенської Угоди, в рамках якої 3 березня 2026 року в Адміністрації Держприкордонслужби України відбулося перше засідання Тимчасової робочої групи №1. Учасники засідання визначили ключові вектори подальшої діяльності та затвердили графік проведення скринінгу національного законодавства²⁴.

Схвалена 1 квітня 2026 року Кабінетом Міністрів України Національна програма адаптації законодавства України до права ЄС²⁵ (acquis ЄС) заклала системну основу для нормативно-правового забезпечення євроінтеграційних реформ. Однією з її ключових складових виступає

²⁴ Міністерство внутрішніх справ України. Адміністрація Держприкордонслужби розпочала формування Національної системи Шенгенського управління. URL: <https://mvs.gov.ua/news/administraciia-derzprikordonsluzbi-rozpocala-formuvannia-nacionalnoyi-sistemi-sengenskogo-upravlinnia>

²⁵ Постанова Кабінету Міністрів України від 1 квітня 2026 р. № 438 Про затвердження Національної програми адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/438-2026-%D0%BF#Text>

Дорожня карта з питань верховенства права, затверджена урядовим розпорядженням від 14 травня 2025 р. № 475 “Деякі питання забезпечення переговорного процесу про вступ України до ЄС за кластером 1 “Основи процесу вступу до ЄС” (Офіційний вісник України, 2025 р., № 49, ст. 3399). Разом із планами заходів щодо виконання рекомендацій Європейської Комісії, представлених у звітах у межах Пакета розширення ЄС, цей документ визначає чіткі орієнтири для державних органів. Зокрема, завдання щодо впровадження стандартів Шенгенського права та забезпечення безпеки зовнішніх кордонів нормативно закріплені саме в межах реалізації заходів Розділу 4.6 «Шенген та зовнішні кордони» цієї Дорожньої карти.

У межах реалізації завдань Розділу 4.6 «Шенген та зовнішні кордони» реформи для виконання цілей Кластера 1 щодо приєднання України до європейського безпекового простору та адаптації національного законодавства до вимог *acquis* ЄС розподілено за двома ключовими результатами:

- ефективне функціонування системи управління кордонами та правового регулювання в Україні, гармонізованої зі стандартами ЄС;
- нарощування операційного потенціалу Держприкордонслужби щодо охорони кордонів у межах державного кордону України відповідно до найкращих практик ЄС.

Для ефективної координації цих процесів прийняття нової Стратегії інтегрованого управління державним кордоном України та Плану заходів на 2026–2028 роки щодо її реалізації є першочерговим завданням на цей рік.

З метою підвищення якості та ефективності процесів перетину державного кордону Європейським Союзом було ініційовано пакет «Розумні кордони» (Smart Borders package), спрямований на модернізацію управління зовнішніми кордонами Шенгенської зони. Його основними завданнями є оптимізація контролю за зростаючими потоками мандрівників без збільшення штатної чисельності прикордонного персоналу, а також сприяння безпечній мобільності між Шенгенською зоною та третіми країнами за одночасного посилення протидії тероризму й тяжким злочинам. Зазначений пакет документів охоплює: Повідомлення «Сильніші та розумніші інформаційні системи для кордонів і безпеки»²⁶; Регламент щодо запровадження Системи в'їзду-виїзду (Entry-Exit System, EES)²⁷; проєкт змін до Шенгенського прикордонного кодексу стосовно інтеграції технічних вимог, необхідних для функціонування Системи в'їзду-виїзду. З огляду на зазначене, пріоритетними кроками у межах євроінтеграційних процесів України мають стати також вивчення технічних та правових передумов для інтеграції національних інформаційних систем до європейської Системи в'їзду-виїзду (EES), а також Європейської системи інформації та авторизації подорожей (ETIAS).

18 лютого 2026 року Європейська Комісія офіційно ухвалила Повідомлення COM(2026) 82

²⁶ COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL. Stronger and Smarter Information Systems for Borders and Security. COM/2016/0205 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52016DC0205>

²⁷ Regulation (EU) 2017/2226 of the European Parliament and of the Council of 30 November 2017 establishing an Entry/Exit System (EES) to register entry and exit data and refusal of entry data of third-country nationals crossing the external borders of the Member States and determining the conditions for access to the EES for law enforcement purposes, and amending the Convention implementing the Schengen Agreement and Regulations (EC) No 767/2008 and (EU) No 1077/2011. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/2226/oj/eng>

final²⁸ - стратегічний документ, присвячений підтримці східних регіонів ЄС, що межують з росією, білоруссю та Україною, під назвою «Сильні регіони для безпечної Європи». Документ закріплює нову роль прикордонних територій як стратегічного «безпекового щита» Європи та визначає конкретні механізми їхньої підтримки. Східні кордони тут постають як єдина безпекова зона, де політика підтримки взаємопов'язана з євроінтеграцією України та Молдови. Це вимагає посилення транскордонної співпраці, ефективного реагування на виклики та забезпечення безпекового балансу й стійкого розвитку суміжних прикордонних територій.

2.2. Порівняльний аналіз нормативно-правової бази України та Угорщини у сфері митного контролю

Важливою складовою ефективного розвитку інфраструктури перетину кордону на ділянці кордону Україна-ЄС є інституційно-правове наближення у сфері безпеки кордону України та Угорщини як країни - члена ЄС. Аналіз нормативно-правових актів країн у сфері організації протидії протиправним діям на кордоні, пов'язаним із незаконним переміщенням товарів та предметів дозволив ідентифікувати основні проблемні питання та розробити пропозиції щодо адаптації українських процедур та стандартів до європейських.

Основний фокус порівняння законодавства та практики зосереджений на митних правопорушеннях та відповідальності за них. Зокрема, в обох державах законодавчо розмежовано адміністративні правопорушення та кримінальні злочини, вчинені під час переміщення товарів і предметів через кордон, а також диференційовано відповідну відповідальність.

Адміністративні правопорушення. Митні адміністрації обох країн наділені повноваженнями щодо виявлення, припинення та здійснення процедур щодо притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення.

УКРАЇНА

Митний кодекс України²⁹ (МКУ) містить вичерпний перелік порушень митних правил та видів стягнень, що можуть бути призначені за них. Види порушень та відповідальність за них визначені главою 68 МКУ. За порушення митних правил можуть бути накладені такі адміністративні стягнення як попередження; штраф; конфіскація товарів, транспортних засобів комерційного призначення (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Види адміністративних порушень та відповідальність за них в Україні

Стаття МКУ	Вид порушення	Адміністративні стягнення
468	Порушення режиму зони митного контролю	Попередження або накладення штрафу в розмірі двадцяти НМДГ (≈7 євро)
469	Неправомірні операції з товарами, митне оформлення яких не закінчено	Попередження або накладення штрафу в розмірі від двадцяти НМДГ до двох тисяч НМДГ (≈7 - 700 євро)

²⁸ European Commission (2026). Strategy for supporting EU eastern regions bordering Ukraine. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/communication/eastern-border/communication-eastern-border-2026.pdf

²⁹ Митний кодекс України (№ 4495-VI 13 березня 2012 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>

470	Перевищення строку транзитних перевезень (доставки) товарів, видача їх без дозволу митного органу або втрата	Попередження або накладення штрафу в розмірі від десяти НМДГ до дванадцяти тисяч НМДГ(≈4 – 4250 євро) або конфіскацію таких транспортних засобів.
471	Недекларування громадянами валютних цінностей, що переміщуються через кордон в сумі, що 10000 євро Недекларування товарів, що переміщуються через митний кордон України громадянами	Накладення штрафу в розмірі 20 відсотків суми, що перевищує 10000 євро. Накладення штрафу в розмірі 30 відсотків вартості цих товарів, або накладення штрафу у розмірі трьохсот НМДГ (≈110 євро) з можливістю конфіскацією таких товарів
472	Недекларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення	Накладення штрафу в розмірі від 50 до 100 відсотків вартості цих товарів, транспортних засобів з можливістю їх конфіскації
473	Пересилання у міжнародних поштових та експрес-відправленнях товарів, наявність, найменування або назва, кількість яких не відповідає даним, заявленим у митній декларації, або товарів, заборонених до такого пересилання	Накладення штрафу в розмірі від 30 до 50 відсотків вартості цих товарів з конфіскацією таких товарів або без такої
474	Перешкоджання посадовій особі митного органу в доступі до товарів, транспортних засобів, документів	Накладення штрафу в розмірі ста НМДГ (≈ 35 євро) або п'ятисот НМДГ (≈180 євро)
475	Неподання митному органу звітності щодо товарів, які перебувають під митним контролем	Накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти НМДГ(≈17 євро)
476	Переміщення товарів через митний кордон України з порушенням прав інтелектуальної власності	Накладення штрафу в розмірі від однієї тисячі НМДГ (≈350 євро) до двох тисяч НМДГ (≈700 євро) з конфіскацією таких товарів
477	Порушення порядку ввезення/вивезення товарів на територію вільної митної зони, та/або порядку проведення операцій з товарами, поміщеними в режим вільної митної зони	Накладення штрафу в розмірі однієї тисячі НМДГ(≈350 євро)
478	Порушення порядку зберігання товарів на митних складах та здійснення операцій із цими товарами	Накладення штрафу в розмірі від двадцяти НМДГ(≈7 євро) до однієї тисячі НМДГ (350 євро)
479	Порушення порядку або строків розпорядження товарами, розміщеними у магазині безмитної торгівлі	Накладення штрафу в розмірі однієї тисячі НМДГ (≈350 євро)
479 ¹	Перевищення магазином безмитної торгівлі встановлених законом обсягів реалізації тютюнових виробів та/або алкогольних напоїв одній особі протягом однієї доби	Накладення штрафу в розмірі однієї тисячі НМДГ (≈350 євро)
480	Порушення порядку здійснення операцій з переробки товарів	Накладення штрафу в розмірі однієї тисячі НМДГ (≈350 євро)
480 ¹	Неправомірні операції з товарами, митне оформлення яких не закінчено	Попередження або накладення штрафу в розмірі від двадцяти НМДГ до двох тисяч НМДГ (≈7 - 700 євро)
481	Перевищення строку тимчасового ввезення товарів, у т.ч. транспортних засобів, або строку тимчасового вивезення товарів чи втрата транспортних засобів	Попередження або накладення штрафу в розмірі від п'ятдесяти НМДГ (≈17 євро) до дванадцяти тисяч НМДГ(≈4250 євро) або конфіскацію таких транспортних засобів.
481 ¹	Невиконання обов'язку щодо вивезення за межі митної території України або поміщення в інший митний режим транспортних засобів, виданих із складу митного органу	Накладення штрафу в розмірі від десяти НМДГ (≈4 євро) до п'ятнадцяти тисяч НМДГ (≈5300 євро) або конфіскацію таких транспортних засобів

482	Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем Такі ж дії, вчинені особою, яка протягом року притягалася до відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого цією статтею або статтею 483 МКУ	Накладення штрафу в розмірі від 50 до 100 відсотків вартості предметів порушення з конфіскацією транспортних засобів, що використовувалися для їх переміщення, або з конфіскацією предметів порушення і транспортних засобів, що використовувалися для їх переміщення. Накладення штрафу в розмірі від 150 до 200 відсотків вартості предметів порушення з їх конфіскацією, і транспортних засобів, що використовувалися для їх переміщення
483	Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю Такі ж дії, вчинені особою, яка протягом року притягалася до відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого цією статтею або статтею 482 МКУ	Накладення штрафу в розмірі від 50 до 100 відсотків вартості безпосередніх предметів порушення з конфіскацією товарів, транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами, або з конфіскацією безпосередніх предметів порушення, а також товарів, транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами, що використовувалися для приховування товарів від митного контролю. Накладення штрафу в розмірі від 150 до 200 відсотків вартості безпосередніх предметів порушення з конфіскацією цих товарів, а також товарів, транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами
484	Зберігання, перевезення чи придбання товарів, транспортних засобів комерційного призначення, ввезених на митну територію України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю	Накладення штрафу в розмірі від 50 до 100 відсотків вартості цих товарів, транспортних засобів з можливістю їх конфіскації
485	Дії, спрямовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів	Накладення штрафу в розмірі від 50 до 150 відсотків несплаченої суми митних платежів

*Примітка: розміри штрафів вказано в євро для порівняння з аналогічними показниками суміжної сторони.

Документувати порушення митних правил уповноважені посадові особи митних органів, які їх виявили. Здійснення провадження у таких справах (збирання доказів та проведення всіх необхідних процесуальних дій) покладається на посадових осіб спеціалізованого підрозділу митниці з протидії митним порушенням та контрабанді.

Приймати рішення про притягнення до відповідальності, передбаченої відповідною статтею МКУ, можуть керівники митниць (у справах, за якими можливе призначення стягнення у вигляді попередження або штрафу) та суди (у справах, де передбачено застосування конфіскації).

Конфіскація, як правило, застосовується до безпосередніх предметів порушення митних правил, товарів, транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами (тайниками), а також транспортних засобів, що використовувалися для переміщення товарів - безпосередніх предметів порушення митних правил - через митний кордон України поза місцем розташування митного органу.

Відповідно до статті 456 МКУ, митні органи можуть використовувати метод контрольованої поставки наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів задля виявлення джерел і каналів їх незаконного обігу, а також причетних осіб, виключно у взаємодії з іншими державними

органами, які мають право здійснювати оперативно-розшукову діяльність.

Порядок проведення контрольованої поставки визначається Митним кодексом України та відповідним нормативно-правовим актом Міністерства фінансів України, Міністерства внутрішніх справ України, Служби безпеки України й ДПСУ, погодженим із Офісом Генерального прокурора та зареєстрованим у Міністерстві юстиції України. Станом на серпень 2026 року такий Порядок відсутній.

УГОРЩИНА

Відповідно до статті 42 (1) Регламенту Європейського Парламенту і Ради ЄС № 952/2013³⁰ про запровадження Митного кодексу Союзу, кожна держава-член повинна мати положення щодо санкцій за недотримання митного законодавства. Такі санкції мають бути ефективними, пропорційними та такими, що мають стримувальний ефект. Згідно зі статтею 42 (2) МКС, адміністративною санкцією може бути штраф або відкликання, призупинення чи зміна будь-якого дозволу, що належить відповідній особі. Обидві санкції можуть застосовуватися одночасно.

На підставі повноважень, наданих МКС, Закон Угорщини № CLII від 2017 року «Про виконання митного законодавства Європейського Союзу»³¹ деталізує систему санкцій, що застосовується в країні.

Першочерговою метою накладення штрафів є спрямування учасників митних правовідносин на правомірну поведінку в такий спосіб, щоб розміри штрафів досягали поставленої мети (реалізація превентивної функції), а отже, були придатними, необхідними та пропорційними вчиненому правопорушенню. Щодо випадків застосування митного адміністративного штрафу, пункти 84 § (1)–(7) Митного закону встановлюють відповідну класифікацію. Водночас слід зазначити, що наведені в цих пунктах переліки не є вичерпними: митний орган може накладати санкції не лише за дії чи бездіяльність, прямо зазначені у відповідній категорії, а й за будь-які інші порушення, пов'язані з невиконанням встановлених нормативних обов'язків. Окремі види адміністративних правопорушень та відповідальність за них наведено у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Види адміністративних порушень та відповідальність за них в Україні

№ з/п	Порушення законодавства	Максимальний штраф для фізичної особи	Максимальний штраф для юридичної особи
1	Неточна або неповна товарна декларація	250 000 Ft 650 Євро або 50% від суми недобору мита	500 000 Ft 1300 Євро або 50% від суми недобору мита
2	Неподання обов'язкових підтвердних документів	400 000 Ft 1040 Євро	1 000 000 Ft 2600 Євро
3	Невиконання обов'язку зі збереження документів	2 000 000 Ft 5200 Євро	2 000 000 Ft 5200 Євро

³⁰ Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code (recast). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj/eng>

³¹ Act CLII of 2017 on the implementation of the Union customs legislation. URL: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://njt.jog.gov.hu/jogszabaly/en/2017-152-00-00>

4	Відсутність підтвердних документів під час митної процедури	400 000 Ft 1040 Євро	1 000 000 Ft 2600 Євро
5	Несвоєчасне подання додаткової декларації	400 000 Ft 1040 Євро	1 000 000 Ft 2600 Євро
6	Невиконання обов'язку повідомлення або подання декларації	400 000 Ft 1040 Євро	1 000 000 Ft 2600 Євро
7	Порушення місця митного нагляду	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
8	Незаконне виведення товарів з-під митного нагляду	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
9	Видалення або пошкодження засобів ідентифікації	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
10	Приховування документів/інформації під час митної перевірки	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
11	Неподання товарів до митного органу під час в'їзду	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
12	Розвантаження/перевантаження без дозволу	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
13	Неподання товарів до митного органу під час виїзду	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
14	Незаконне набуття чи володіння товарами, що не є товарами Союзу	500 000 Ft 1300 Євро	500 000 Ft 1300 Євро
15	Невиконання обов'язку щодо завершення процедури активного вдосконалення	400 000 Ft 1040 Євро	1 000 000 Ft 2600 Євро

*Примітка: розміри штрафів вказано в євро для порівняння з аналогічними показниками суміжної сторони.

У випадках наявності недобору мита основою для розрахунку штрафу завжди є 50% суми недобору мита (окремого ліміту суми не встановлено). У випадках без недобору мита залежно від тяжкості порушення для фізичних осіб типовий верхній ліміт становить 250 000–500 000 форинтів (650-1300 Євро), а для юридичних та інших осіб - єдиний ліміт 500 000 форинтів (1300 Євро) при загальному штрафі за порушення - 1 000 000 форинтів (2600 Євро).

Фіксовані суми (400 000 – 2 000 000 форинтів (1040 – 5200 євро)) становлять нові максимальні розміри штрафів за порушення, запроваджені з 2024 року відповідно до урядової постанови³². Конкретний розмір штрафу митний орган завжди визначає з урахуванням принципів пропорційності, превентивного ефекту та поступовості.

Під час накладення штрафу, якщо накладення здійснюється згідно з пунктом 84. § (1) а), необхідно враховувати:

- внесення очевидно помилкових даних (під час перевірки доданих документів виявляється адміністративна помилка або описка) у митну декларацію на товари, якщо це не має фінансових наслідків та не впливає суттєво на митну процедуру — у такому разі можна накладати штрафи однакового розміру навіть у разі повторних випадків;
- внесення очевидно помилкових даних (помилка або описка, виявлена під час перевірки документів), що має фінансові наслідки або виправлення яких приводить до зміни коду TARIC — у такому випадку може бути накладений лише штраф у вищому розмірі, ніж попередній, із застосуванням принципу поступовості;

³² Government Decree No. 181/2024. (VII. 8.) on the different application of certain provisions of Act CL of 2017 on the Rules of Taxation. 181/2024. (VII. 8.) Korm. rendelet az adózás rendjéről szóló 2017. évi CL. törvény egyes rendelkezéseinek eltérő alkalmazásáról

- внесення таких неправильних даних, виправлення яких призводить до того, що товар підпадає під антидемпінгові заходи або потребує залучення іншого компетентного органу (захист прав споживачів, ВФКН тощо) — у такому разі, з урахуванням індивідуальних характеристик справи, доцільним є накладення підвищеного штрафу, який розраховується, виходячи з середнього значення визначених мінімальних і максимальних меж.

Якщо на підставі поданих клієнтами декларацій можна встановити, що їхня дисципліна щодо заповнення документів покращується, це враховується на їхню користь, що дає можливість накладати штраф у нижчому розмірі, ніж попередньо застосовуваний.

На користь клієнта також оцінюється ситуація, якщо заходи, вжиті для уникнення аналогічних порушень у майбутньому, виявляються ефективними, а кількість таких порушень у співвідношенні до обсягів діяльності є незначною й не може вважатися суттєвою.

Прискорена (скорочена) процедура. Якщо порушення зобов'язань, пов'язаних із митним наглядом або митною адміністративною справою, полягає у введенні на митну територію ЄС несоюзного товару, а сума недобору мита не перевищує 100 000 форинтів, митно-адміністративний штраф може бути накладений у межах прискореної процедури безпосередньо на місці. Окрім граничної суми, додатковими умовами застосування прискореної процедури є те, що власник або перевізник несоюзного товару визнає факт порушення, бере до відома інформацію про правові наслідки, відмовляється від права на оскарження та сплачує штраф на місці.

Штраф, який може бути накладений згідно з пунктами 84. § (8) або (12), становить 50% розміру, визначеного цими положеннями, але не менше 4000 форинтів, а у разі порушення, пов'язаного з підакцизним товаром — не менше 25 000 форинтів.

Відповідну особу необхідно завчасно повідомити про застосування прискореної процедури, умови її проведення та правові наслідки. Отримання цієї інформації вона засвідчує підписанням відповідної заяви. У разі згоди особи митний орган на підставі складеного протоколу приймає рішення безпосередньо на місці. Під час прискореної процедури оригінал рішення та підтвердження сплати накладеного штрафу передають особі під розпис.

Нефінансові санкції, правові наслідки. Окрім грошового штрафу, може бути застосовано й інші, нефінансові санкції - такі як призупинення, зміна або відкликання дозволу, виданого митним органом. До окремих правопорушень також можуть застосовуватися інші правові наслідки, зокрема конфіскація або вилучення незаконно ввезених несоюзних товарів, а також запровадження самостійної заборони на в'їзд і перебування щодо осіб, які є громадянами третіх країн.

Порядок застосування штрафних санкцій:

- **Виявлення порушення та встановлення фактичних обставин.** Під час перевірки митний орган виявляє порушення (наприклад, помилкову товарну декларацію, недобір мита). Цей етап формує основу для початку провадження.

- **Попереднє інформування та заслуховування.** Клієнта повідомляють про порушення та надають можливість викласти свою позицію. Може бути запитано проведення доказової процедури.

- **Прискорена процедура (якщо застосовується).** У певних випадках можливе застосування прискореної процедури, якщо виконуються всі умови її застосування.

- **Визначення розміру штрафу. Штраф за недобір мита:** на підставі суми недобору, зазвичай 50% від нього. **Штраф без недобору мита:** фіксована сума згідно з максимальною межею, визначеною законом.

- **Видання рішення.** Орган влади ухвалює офіційне рішення, яке містить розмір штрафу, можливості оскарження та строк сплати.

- **Сплата та можливе примусове стягнення.** Клієнт повинен сплатити штраф у визначений строк. У разі несплати NAV³³ може застосувати заходи примусового виконання.

- **Милосердність (пом'якшення) та поступовість.** Орган враховує принцип пропорційності, а клієнт може подати клопотання про пом'якшення або скасування штрафу (рис. 2.2).

Кримінальні правопорушення. Усі випадки контрабанди в Україні розслідуються органами досудового розслідування (Службою безпеки України, Бюро економічної безпеки, Національною поліцією). Митні органи України не є органами досудового розслідування і не мають права на проведення оперативно-розшукових заходів. Натомість митні адміністрації майже всіх європейських країн мають повноваження щодо кримінального переслідування та права на оперативно-розшукові дії, що значно підвищує ефективність боротьби з такими злочинами.

УКРАЇНА

Перелік протиправних діянь при переміщенні товарів та речовин через кордон та види відповідальності за них міститься в Кримінальному кодексі України (ККУ)³⁴ (табл. 2.3).

³³ NAV (*Nemzeti Adó- és Vámhivatal* — Національна податкова та митна адміністрація Угорщини) — це державний орган Угорщини, який об'єднує функції податкової служби та митниці й відповідає за адміністрування податків, збір мит і контроль за дотриманням митного законодавства.

³⁴ Кримінальний кодекс України № 2341-III від 5 квітня 2001 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

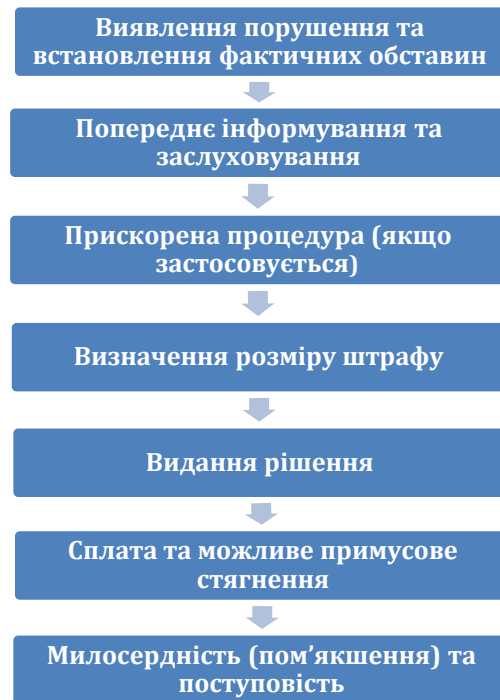


Рис. 2.2. Порядок застосування штрафних санкцій в Угорщині

Таблиця 2.3

Перелік протиправних діянь при переміщенні товарів та речовин через кордон та види відповідальності за них

Стаття ККУ	Вид злочину	Покарання
201	Контрабанда культурних цінностей та зброї	Позбавлення волі на строк від трьох до дванадцяти років з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років та з конфіскацією майна
201-1	Контрабанда лісоматеріалів та цінних порід дерев	Позбавлення волі на строк від трьох до дванадцяти років з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років та з конфіскацією майна
201-3	Контрабанда товарів	Штраф від десяти тисяч до сімдесяти п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років, з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років та з конфіскацією майна; або позбавлення волі на строк від семи до одинадцяти років з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років та з конфіскацією майна.
201-4	Контрабанда підакцизних товарів	Штраф від двадцяти тисяч до ста двадцяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення волі на строк від шести до одинадцяти років, з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років та з конфіскацією майна.
305	Контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або	Позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років з конфіскацією майна, а також позбавлення волі на строк від десяти до дванадцяти років з конфіскацією майна.

Наведений перелік кримінальних злочинів містить різновиди такого злочину як контрабанда, тобто, незаконне переміщення товарів (предметів, речовин) через митний кордон України з приховуванням від митного контролю або поза митним контролем. При цьому у всіх випадках переміщенням через митний кордон України предметів контрабанди поза митним контролем є умисне переміщення предметів контрабанди поза місцем розташування митного органу або поза робочим часом, установленим для нього, і без виконання митних формальностей або переміщення предметів контрабанди з незаконним звільненням від митного контролю.

Під переміщенням через митний кордон України предметів контрабанди з приховуванням від митного контролю слід розуміти умисне переміщення предметів контрабанди з використанням спеціально виготовлених схованок (тайників) та інших засобів чи способів, що утруднюють їх виявлення, або шляхом надання одним товарам вигляду інших, або з поданням до митного органу як підстави для переміщення товарів підроблених документів чи документів, одержаних незаконним шляхом, або таких, що містять завідомо неправдиві відомості, що підлягають обов'язковому декларуванню відповідно до законодавства з питань митної справи, та якщо зазначені документи та відомості необхідні для визначення розміру належних до сплати митних платежів та/або для підтвердження дотримання встановлених законодавством заборон та обмежень щодо переміщення товарів через митний кордон України.

Через відсутність повноважень щодо кримінального переслідування та права на оперативно-розшукову діяльність митні органи України не можуть розраховувати на повноправне партнерство. У цьому контексті доцільно звернутися до низки міжнародних документів Всесвітньої митної організації, членом якої Україна є з 1992 року. Ними передбачено рекомендації щодо нарощування інституційних спроможностей національних митних адміністрацій шляхом покладення на них максимально широкого та уніфікованого спектра правоохоронних функцій.

Зокрема у Резолюції Ради митного співробітництва щодо важливості розвідувальної інформації у забезпеченні правоохоронної діяльності митних органів (1992)³⁵ наголошується на важливості розвідувальних даних як дієвої зброї для митних адміністрацій у боротьбі проти комерційного шахрайства та незаконного обігу наркотиків, які набувають дедалі більшого міжнародного характеру, та пропонується удосконалювати обмін розвідданими на національному, регіональному та міжнародному рівнях для підвищення ефективності митних служб та забезпечення оптимального використання наявних ресурсів.

З урахуванням положень Найробіської конвенції (1977), Рекомендацій Ради митного співробітництва про взаємну адміністративну допомогу (1953), Рекомендацій щодо обміну і об'єднання інформації про митне шахрайство та незаконний обіг наркотиків (1967, 1971, 1975, 1985) країнам-членам ВМО рекомендовано забезпечити наявність необхідних адміністративних структур й відповідних процедур для активного збору інформації про всі типи шахрайства,

³⁵ WCO (1992). RESOLUTION OF THE CUSTOMS CO-OPERATION COUNCIL CONCERNING THE IMPORTANCE OF INTELLIGENCE IN SUPPORTING CUSTOMS ENFORCEMENT ACTIVITY. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/resolutions/importance_of_intelligence.pdf?la=en

включно з комерційним шахрайством і незаконним обігом наркотиків, а також прийняти законодавчі норми, які забезпечать можливість передачі такої розвідувальної інформації. У Резолюції Ради митного співробітництва щодо важливості розвідувальної інформації у забезпеченні правоохоронної діяльності митних органів наголошено на необхідності митним адміністраціям брати активну участь в обміні розвідданими як на національному, так і на регіональному рівнях і, таким чином, посилювати адміністративне та оперативне співробітництво.

Резолюція Комісії з питань політики Всесвітньої митної організації «Про роль митниці в контексті безпеки»³⁶ (також відома як Резолюція Пунта-Кана), прийнята у грудні 2015 року в Домініканській Республіці, є засадничим документом, який переосмислив функції митних органів, офіційно закріпивши за ними роль першої лінії оборони (форпосту) проти транскордонної злочинності та тероризму. Наголошено на тому, що діяльність митних адміністрацій забезпечує національне економічне процвітання (через справедливий і точний збір платежів), економічний розвиток (через сприяння торгівлі), громадське здоров'я та безпеку (через припинення незаконної торгівлі) та національну безпеку (через запобігання та виявлення контрабанди обмежених в обігу, заборонених і стратегічно важливих товарів). ВМО вважає необхідною тісну співпрацю на всіх рівнях між митними та іншими правоохоронними органами щодо обміну інформацією та проведення розслідувань з метою посилення безпеки кордону, а також закликає включити безпеку до повноважень і функцій національних митних органів з тим, щоб вони мали можливість брати активну участь у правоохоронних операціях.

У Національній стратегії доходів до 2030 року зазначається, що повноваження митних органів України порівняно з іншими правоохоронними органами є значно обмеженими. При цьому, у контексті розбудови правоохоронної функції митних органів, прогнозується, що зосередження в митному органі всього спектру повноважень, починаючи від виявлення, у тому числі шляхом здійснення оперативно-розшукових заходів, продовжуючи документуванням та здійснення досудового розслідування у кримінальному провадженні, закінчуючи направленням матеріалів справи суду, дасть змогу ефективно протидіяти кримінальним правопорушенням, пов'язаним із незаконним переміщенням товарів³⁷.

УГОРЩИНА

Боротьба зі злочинністю та запобігання злочинам у діяльності Національної податкової та митної служби. В Угорщині загальним правоохоронним органом є поліція. Вона має повноваження діяти у зв'язку з будь-яким кримінальним правопорушенням, яке законодавець прямо не відніс до компетенції іншого органу.

До виняткової компетенції інших відомств належать злочини, які суттєво загрожують безпеці бюджетів держави та ЄС, а також безперебійному функціонуванню фінансового й

³⁶ WCO (2015). RESOLUTION OF THE POLICY COMMISSION OF THE WORLD CUSTOMS ORGANIZATION ON THE ROLE OF CUSTOMS IN THE SECURITY CONTEXT. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/resolutions/resolution-of-the-wco-policy-commission-on-the-role-of-customs-in-the-security-context.pdf?la=en>

³⁷ Національна стратегія доходів до 2030 року. URL: [https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy 2030_.pdf](https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy%202030_.pdf)

економічного порядку спільноти. Завдання з попередження, запобігання та виявлення цих правопорушень покладено на фінансових інспекторів Національної податкової та митної служби (NAV).

Сфера боротьби зі злочинністю та її запобігання є комплексною й охоплює:

- *попередження злочинів*, під час якого фінансові інспектори NAV відстежують криміногенну ситуацію в Угорщині, отримують, аналізують, оцінюють і передають відповідну інформацію, виявляють ризики вчинення злочинів та наміри щодо їх учинення;
- *запобігання злочинам*, під час якого викривають злочини, що ще не завершені, плануються до вчинення в майбутньому або вже перебувають у процесі реалізації;
- *виявлення та розслідування злочинів*, під час якого збираються докази, необхідні для затримання та притягнення до відповідальності осіб, які вчинили завершені злочини.

Які саме злочини охоплює діяльність NAV у сфері боротьби зі злочинністю та запобігання злочинам, визначає Закон ХС 2017 року про кримінальне провадження (Ве.), який також регулює всі інші процесуальні правила, пов'язані з кримінальними справами (наприклад: порядок розслідування, можливості отримання та використання доказів, права й обов'язки прокуратури, судів і органів досудового слідства, права й обов'язки інших учасників провадження — таких як свідок, потерпілий, підозрюваний, експерт, а також правила судових засідань тощо). Згідно з Ве., до компетенції слідчого органу NAV на даний момент належать такі кримінальні правопорушення.

Те, які саме злочини охоплює діяльність NAV у сфері боротьби зі злочинністю та її запобігання, визначає Кримінально-процесуальний кодекс Угорщини 2017 року (Ве.). Цей кодекс також регулює всі інші процесуальні правила, пов'язані з кримінальними справами (наприклад: порядок розслідування, здобуття та використання доказів, права й обов'язки прокуратури, судів, органів досудового слідства та інших учасників провадження - свідків, потерпілих, підозрюваних, експертів, а також правила проведення судових засідань тощо).

Згідно з положеннями Ве. (34. § (1)) загальним слідчим органом є підрозділи поліції, визначені для виконання слідчих завдань в рамках органів, створених для виконання загальних поліцейських функцій. До компетенції слідчого органу NAV наразі належать такі кримінальні правопорушення (табл. 2.4):

- порушення міжнародних економічних санкцій, невиконання обов'язку повідомлення про порушення міжнародних економічних санкцій, зловживання військовою технікою або послугою, зловживання товарами подвійного призначення,,
- привласнення, порушення авторських або суміжних прав, обходження технічних засобів захисту, фальсифікація даних управління правами та порушення прав промислової власності,
- зловживання соціальними, страховими або іншими пільгами, шахрайство з бюджетними коштами, невиконання обов'язку нагляду чи контролю, пов'язаного із бюджетним шахрайством, сприяння зловживанню підакцизними товарами,
- порушення порядку бухгалтерського обліку, злочини у сфері банкрутства, міжнародна торгівля без дозволу,
- наслідування конкурента,
- у зв'язку з правопорушеннями, визначеними у вищенаведених пунктах, підроблення офіційних документів, використання підроблених приватних документів, зловживання

унікальним ідентифікаційним знаком, підроблення знаків акцизного збору, відмивання грошей та невиконання обов'язку повідомлення про відмивання грошей.

Таблиця 2.4

Злочини, що належать до компетенції NAV

Назва злочину	Опис діяння
<i>Порушення міжнародних економічних санкцій</i>	Порушення заборон та зобов'язань, що впливають із міжнародних торговельних та фінансових обмежень (так званих ембарго), які стосуються також Угорщини.
<i>Невиконання обов'язку повідомлення про порушення міжнародних економічних санкцій</i>	Невиконання обов'язку подання повідомлення у зв'язку з кримінальним правопорушенням, пов'язаним із порушенням ембарго.
<i>Зловживання військовою технікою або послугою</i>	Незаконне виробництво, використання, транспортування або надання технічної підтримки для суто військових, нацбезпекових чи правоохоронних технічних засобів (наприклад: зброя, біологічні або ядерні вибухові матеріали).
<i>Зловживання товарами подвійного призначення</i>	Виведення у зовнішню торгівлю або використання товарів (включно з програмним забезпеченням і технологією), що можуть застосовуватися як у цивільних, так і у військових цілях, без дозволу або не у дозволений спосіб.
<i>Привласнення</i>	Незаконне привласнення чужого інтелектуального продукту як власного або незаконне отримання вигоди з нього, з використанням влади чи службового становища.
<i>Порушення авторських або суміжних прав</i>	Порушення майнових авторських прав (наприклад, незаконне використання зображень казкових персонажів).
<i>Обходження технічних засобів захисту</i>	Обхід технічних засобів, що забезпечують дію авторського права, з метою отримання незаконного прибутку (наприклад, злам програмного забезпечення або декодерів).
<i>Фальсифікація даних управління правами</i>	Підроблення, зміна або видалення даних, що дозволяють ідентифікувати справжнього правовласника.
<i>Порушення прав промислової власності</i>	Підроблення, відтворення або придбання з метою продажу товарів, що перебувають під промислово-правовою охороною (наприклад, фальсифікація брендів).
<i>Зловживання соціальними, страховими або іншими соціальними виплатами</i>	Навмисне введення в оману, підтримання в омані або приховування фактичних обставин з метою незаконного отримання або збереження окремих видів підтримки, призначених фізичним особам.
<i>Бюджетне шахрайство</i>	Шахрайське - що спричиняє майнову шкоду - отримання, збереження, використання або застосування коштів та пільг, які належать державному чи бюджетові ЄС («каса»), або приховування обов'язку зі сплати внесків (наприклад, ухилення від сплати податків, контрабанда).
<i>Невиконання наглядових або контрольних обов'язків, пов'язаних із бюджетним шахрайством</i>	Порушення обов'язків членом організації, уповноваженої на перевірку суб'єктів господарювання (наприклад, аудитором), що створює умови для вчинення бюджетного шахрайства.
<i>Сприяння зловживанню підакцизними товарами</i>	Незаконне придбання, виготовлення або володіння обладнанням, сировиною або акцизною маркою, придатними для виробництва підакцизного товару.
<i>Порушення порядку бухгалтерського обліку</i>	Суттєве порушення документарної системи, встановленої законом про бухгалтерський облік, шляхом допущення помилки, яка спотворює реальний фінансовий стан або робить перевірку неможливою.
<i>Злочин у сфері банкрутства</i>	У разі неспроможності (банкрутства) господарської організації - шахрайське або зловмисне незаконне виведення майна.
<i>Міжнародна торгівля без дозволу</i>	Вивезення з країни або ввезення в країну товарів, що підлягають ліцензуванню (наприклад, військова техніка), без відповідного дозволу.

Наслідкування конкурента	Виробництво товару або придбання з метою введення в обіг товарів, які мають зовнішній вигляд, упаковку, маркування чи назву, схожі на товари іншого конкурента на ринку (наприклад, репліки).
--------------------------	---

На угорських комерційних суднах або цивільних повітряних суднах, що перебувають за кордоном, командир судна має право застосовувати процесуальні норми, що регулюють діяльність слідчих органів, щодо злочинів, які підпадають під угорську кримінальну юрисдикцію (стаття 34 Кримінально-процесуального кодексу Угорщини 2017 року, Ве.).

Крім основних категорій правопорушень, наведених у таблиці 3, до компетенції NAV також належать злочини, вчинені у зв'язку з ними. Зокрема, йдеться про підроблення офіційного документа (наприклад, виготовлення фальшивого посвідчення особи для вчинення бюджетного шахрайства), використання підробленого приватного документа (як-от фіктивного договору купівлі-продажу для незаконного отримання податкової пільги), зловживання унікальним ідентифікаційним знаком (зміну номерного знака транспортного засобу, що використовується для контрабанди), підроблення знаків акцизного збору, а також відмивання грошей і невиконання обов'язку повідомлення щодо відмивання грошей.

Унаслідок останніх змін Кримінального кодексу Угорщини склад злочину «збут краденого» було формально скасовано. Через це придбання, приховування або продаж товарів із метою неправомірного збагачення, за які не було сплачено мито, податок чи акцизний збір, наразі кваліфікується та карається відповідно до норм про відмивання грошей.

Окрім розслідування, важливим завданням NAV у сфері боротьби зі злочинністю є забезпечення повернення незаконно набутого майна (готівки, цінностей, нерухомості тощо). Це дозволяє суттєво зменшити розмір збитків, завданих державним чи європейським інтересам (зокрема, компенсувати податкові втрати).

Слід зазначити, що конфіскація та повернення майна спрямовані саме на відшкодування заподіяної шкоди, а не на пом'якшення ступеня кримінальної відповідальності правопорушника - незалежно від повернення активів, особа підлягає покаранню згідно із законом.

Проблемні питання інституційної спроможності української митної служби. На сьогодні повноваження національних митних органів порівняно з іншими правоохоронними відомствами є суттєво обмеженими (зокрема, відсутні можливості негласного збору інформації та оперативного обміну нею, зокрема з митними органами іноземних держав), що унеможливорює якісне збирання доказів правопорушень.

Поряд зі змінами до кримінального та кримінально-процесуального законодавства, які охоплюються поняттям криміналізації товарної контрабанди, планується надати митним органам право здійснювати оперативно-розшукову діяльність і досудове розслідування у справах про контрабанду товарів. Це має на меті:

- посилити безпекову функцію Держмитслужби шляхом перетворення її на повноцінний правоохоронний орган відповідно до міжнародної практики;
- забезпечити ефективну боротьбу з недобросовісними суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності;

- усунути дублювання правоохоронних функцій у митній сфері³⁸.

Міжнародне співробітництво та його розвиток також потребують вирішення низки проблем. Серед них - покращення безпекової та правоохоронної функцій Держмитслужби, підвищення ефективності митного контролю, зменшення обсягів переміщення через митний кордон заборонених предметів, налагодження обміну попередньою митною інформацією про товари і транспортні засоби задля прискорення вантажопотоків, перевірка законності зовнішньоекономічних операцій та митної вартості товарів, виявлення ризикових операцій, а також посилення боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил.

Цілком прогнозовано, що в разі набуття членства в Європейському Союзі на Україну покладатиметься завдання із захисту не лише власних митних інтересів, а й зовнішніх кордонів європейської спільноти в цілому. Попри «прозорість» кордонів всередині ЄС, митні органи країн-учасниць відіграють ключову роль у реалізації захисної функції, спрямованій на виявлення фактів незаконного переміщення зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, боєприпасів та вибухових речовин, тобто на протидію «класичній» контрабанді³⁹.

У листопаді 2023 року у своєму звіті Європейська комісія наголошувала на необхідності прийняття Україною законодавства щодо криміналізації товарної контрабанди у великих розмірах та нарощування адміністративного потенціалу для його практичного застосування. Водночас Єврокомісія вказувала на критичну важливість надання Держмитслужбі прав на здійснення ОРД та проведення слідчих дій у справах про контрабанду. Можливість виявляти протиправні діяння за допомогою оперативно-розшукових заходів дасть змогу митним органам забезпечити оперативне й якісне розслідування кримінальних правопорушень та притягнення винних до відповідальності, сприяючи виявленню не лише безпосередніх виконавців, а й організаторів злочинів.

Зосередження в митному відомстві всього спектра повноважень - починаючи від виявлення й документування (зокрема через ОРД), продовжуючи досудовим розслідуванням у кримінальному провадженні й закінчуючи направленням матеріалів справи до суду — забезпечить ефективну протидію злочинам, пов'язаним із незаконним переміщенням товарів.

Планом реформування Держмитслужби, який базується на Національній стратегії доходів до 2030 року, передбачено впродовж 2024–2027 років надати митним органам право здійснювати оперативно-розшукову діяльність та проводити досудове розслідування у справах про товарну контрабанду. Таке поєднання повноважень досліджувалося фахівцями митної справи з огляду на Стандарт 12 Митних прототипів, який відносить слідчу та оперативно-розшукову діяльність до компетенції митних адміністрацій. За результатами таких досліджень група науковців дійшла висновку, що з погляду інтересів митної безпеки наділення митної служби одночасно оперативними і слідчими повноваженнями покликане забезпечити цілісність та ефективність її правоохоронної місії⁴⁰.

³⁸ Національна стратегія доходів до 2030 року. URL: [https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy%202030 .pdf](https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy%202030.pdf)

³⁹ Звягінцев С. Навіщо митниці функції оперативно-розшукової діяльності і слідства? Економічна правда, 21 лютого 2024 року. URL : <https://www.epravda.com.ua/columns/2024/02/21/710230/>

⁴⁰ Титор В., Заяц В., Кекіш І. Організаційно-структурне забезпечення оперативно-розшукової діяльності митних органів. Світ фінансів 1(66), 2021. С. 249-263. URL: <http://sf.wunu.edu.ua/index.php/sf/article/view/1432/1438>, с.261

Пропозиції щодо адаптації українських процедур та стандартів до європейських. Митні органи України та Угорщини наділені достатніми повноваженнями за національним законодавством для забезпечення здійснення не лише митної справи, а й протидії митним правопорушенням. Обидві митні адміністрації виконують завдання з виявлення, припинення та притягнення до адміністративної відповідальності за порушення митних правил. У частині протидії цьому виду протиправної діяльності повноваження посадових осіб, процедури провадження та види стягнень є достатньо синхронізованими, щоб адекватно реагувати на сучасні загрози та виклики.

До завдань Державної митної служби України та Національної податкової та митної служби Угорщини також віднесено боротьбу з контрабандою та злочинами на кордоні. Водночас обсяги кримінальної компетенції суттєво різняться:

- **Кримінальне законодавство України** виділяє 5 складів злочинів, пов'язаних із незаконним переміщенням товарів, предметів або речовин через митний кордон, які можуть бути виявлені під час митного контролю та оформлення.
- **Кримінальне законодавство Угорщини** виділяє 17 складів злочинів, що посягають на правовідносини, контроль за якими покладено на митно-податкове відомство. Крім цього, разом із зазначеними злочинами NAV розслідує низку супутніх діянь (підробку документів, використання фальшивого маркування тощо).

При цьому повноваження митних адміністрацій у сфері кримінально-процесуальної діяльності кардинально відрізняються:

- **Державна митна служба України** обмежується виключно інформуванням правоохоронних органів, до підслідності яких віднесено той чи інший злочин, про виявлені ознаки протиправного діяння. Повноваження на проведення оперативно-розшукової діяльності (ОРД) або досудового розслідування за жодною категорією справ митним органам не надані.
- **Натомість Національна податкова та митна служба Угорщини (NAV)** є самостійним та повноправним суб'єктом кримінального процесу з повноцінними поліцейськими повноваженнями на проведення оперативно-розшукових і слідчих дій.

Яскравим прикладом є процедура проведення контрольованої поставки наркотичних засобів, психотропних речовин та прекурсорів. Митні органи України можуть використовувати цей захід для виявлення джерел і каналів незаконного обігу та причетних осіб лише спільно з іншими державними органами, що мають право на здійснення ОРД. Натомість митна адміністрація Угорщини самостійно приймає рішення та проводить заходи такого роду.

Таким чином, порівняльний аналіз повноважень митних адміністрацій України та Угорщини демонструє їхній суттєвий дисбаланс у реалізації правоохоронної функції, що ускладнює ефективне міжнародне співробітництво в боротьбі зі злочинністю на кордоні.

Для розв'язання цієї проблеми вбачається необхідним та обґрунтованим:

- **внести зміни до Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність»**, передбачивши включення митних органів до переліку суб'єктів ОРД. Пріоритетним напрямом реформ має стати підвищення безпекової функції Держмитслужби шляхом її перетворення на повноцінний правоохоронний орган відповідно до міжнародної практики та євроінтеграційних зобов'язань України.

- **внести зміни до Кримінального процесуального кодексу України**, визначивши підслідність злочинів за органами Державної митної служби. З огляду на перспективу надання митниці права на проведення досудового розслідування та з метою усунення дублювання правоохоронних функцій у митній сфері, доцільно закріпити за ДМСУ розслідування кримінальних правопорушень, передбачених такими статтями Кримінального кодексу України:
 - о ст. 201 («Контрабанда культурних цінностей та зброї»);
 - о ст. 201-1 («Контрабанда лісоматеріалів та цінних порід дерев»);
 - о ст. 201-3 («Контрабанда товарів»);
 - о ст. 201-4 («Контрабанда підакцизних товарів»);
 - о ст. 305 («Контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів»).

2.3. Договірні-правова база у сфері безпеки кордону та контролю прикордонного руху між Україною та Угорщиною

В умовах перетину державного кордону України особи, транспортні засоби, вантажі та інше майно підлягають обов'язковому прикордонному і митному контролю, а у визначених законодавством випадках - суміжним перевіркам (радіологічному, фітосанітарному, ветеринарно-санітарному, санітарному, перевіркам харчових продуктів і кормів, транспортному та авіаційній безпеці).

Базовим міжнародним документом у сфері контролю прикордонного руху є **Договір між Україною і Угорською Республікою про режим українсько-угорського державного кордону, співробітництво та взаємодопомогу з прикордонних питань**⁴¹ від 19 травня 1995 року (ратифіковано Законом № 447/95-ВР від 22.11.1995). Для реалізації його положень передбачено створення Українсько-Угорської Прикордонної Комісії, а також призначення Головних прикордонних уповноважених та прикордонних уповноважених (із відповідними заступниками).

Головні прикордонні уповноважені забезпечують виконання міжурядових угод, керують діяльністю прикордонних уповноважених, координують зусилля у сфері охорони кордону, оцінюють стан прикордонного режиму та вирішують питання, що виходять за межі компетенції прикордонних уповноважених. Вони проводять засідання не рідше одного разу на рік, а також позачергові зустрічі за взаємною згодою. Поточні питання вирішуються шляхом листування або засобів зв'язку.

Прикордонні уповноважені безпосередньо здійснюють взаємодопомогу в охороні кордону, вживають заходів для запобігання порушенням режиму, розслідують відповідні справи, організовують приймання-передачу осіб та майна, а також негайно інформують один одного про будь-які надзвичайні події (порушення кордону, стихійні лиха, несанкціоновані польоти чи роботи). Вони зустрічаються не рідше двох разів на рік, а також проводять позачергові зустрічі,

⁴¹ Договір між Україною і Угорською Республікою про режим українсько-угорського державного кордону, співробітництво та взаємодопомогу з прикордонних питань : Договір від 19.05.1995 р. Ратифіковано Законом № 447/95-ВР від 22.11.1995 р. / Україна, Угорська Республіка. URL: https://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=348_636#Text

зокрема безпосередньо на місці події для спільного розслідування інцидентів. Як і у випадку з головними уповноваженими, питання, що не потребують особистої присутності, можуть вирішуватися дистанційно.

За результатами всіх засідань, зустрічей та розслідувань складаються протоколи у двох примірниках українською та угорською мовами.

Важливим етапом у забезпеченні належного стану державного кордону стала спільна перевірка, здійснена Українсько-Угорською прикордонною комісією протягом 2009–2016 років⁴². Роботи охоплювали ділянку від прикордонного знака «Тур» (точка стику кордонів України, Угорщини та Румунії) до прикордонного знака «Тиса» (точка стику кордонів України, Угорщини та Словацької Республіки). За результатами проведеної перевірки були підготовлені додаткові прикордонні документи, що зафіксували зміни у позначенні лінії державного кордону, які відбулися за цей період.

Згідно із заключними даними, загальна протяжність українсько-угорського державного кордону склала 136 748,01 метра. Структурно ця довжина розподіляється наступним чином: 49 386,31 метра припадає на сухопутні ділянки, а 87 361,70 метра - на водні.

Документом, що визначає перелік пунктів пропуску на українсько-угорській ділянці кордону з їх характеристиками за категоріями, видами сполучення, характером транспортних перевезень, режимом та часом функціонування, є **Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення**⁴³ від 4 травня 2012 року.

Угода охоплює такі автомобільні та залізничні пункти пропуску: «Чоп - Захонь», «Дзвінкове - Лонья», «Косино - Барабаш», «Лужанка - Берегшурань», «Вилок - Тісачеч», «Чоп - Захонь» та «Саловка - Еперешке». Крім того, документ передбачає, що у разі створення необхідних умов Договірні Сторони відкриють новий міжнародний пункт пропуску для автомобільного пасажирського та вантажного сполучення на автомагістралі між населеними пунктами Дийда та Берегдароц («Дийда — Берегдароц»).

Важливим кроком до розширення пропускної спроможності кордону стало підписання у 2024 році **Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про внесення змін до Угоди про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення**⁴⁴ 8 квітня 2024 року в м. Києві.

Цим документом внесено зміни стосовно характеру транспортних перевезень на окремих пунктах пропуску, а також офіційно закріплено положення щодо відкриття нового міжнародного

⁴² Заключний протокол спільної перевірки державного кордону між Україною та Угорщиною, проведеної в період 2009–2016 років : Заключний протокол від 06.10.2017 р. / Українсько-Угорська Прикордонна Комісія. Ратифіковано Законом України № 1237-IX від 16.02.2021 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_002-17#Text

⁴³ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення : Угода від 04.05.2012 р. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 950 від 17.10.2012 р. Набрала чинності 25.11.2012 р. / Кабінет Міністрів України, Уряд Угорщини. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_083#Text

⁴⁴ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про внесення змін до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення : Угода від 08.04.2024 р. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 669 від 07.06.2024 р. Набрала чинності 29.11.2024 р. / Кабінет Міністрів України, Уряд Угорщини. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_001-24#Text

пункту пропуску для автомобільного сполучення «Велика Паладь - Надьгодош» (за умов наявності необхідних кадрових, технічних та інфраструктурних умов).

Задля організації взаємодії, обміну інформацією та координації виконання спільних заходів у питаннях охорони спільної ділянки державного кордону, а також протидії протиправній діяльності на українсько-угорському кордоні, на підставі статті 7 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення було укладено відповідний міжнародний документ. Адміністрація Державної прикордонної служби України і Поліція Угорщини підписали **Протокол про співробітництво в Спільному контактному пункті «Захонь»**⁴⁵ від 30 листопада 2016 року. Цим документом передбачено створення у пункті пропуску для автомобільного сполучення «Чоп - Захонь» на території Угорщини спільного контактного пункту, який функціонуватиме під назвою «Спільний контактний пункт "Захонь"».

З метою узгодження комплексу технічних й організаційних заходів, що забезпечують належний рівень експлуатаційної придатності й відповідний технічний стан прикордонних мостів для забезпечення безперешкодного міжнародного, двостороннього й прикордонного дорожнього руху підписано також **Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про утримання автодорожніх прикордонних мостів на українсько-угорському державному кордоні**⁴⁶, затверджену Постановою КМ [№ 503 від 12.07.2017](#).

У рамках розвитку П'ятого пан'європейського транспортного коридору (Венеція - Трієст/Копер - Любляна - Будапешт - Ужгород - Львів) підписано **Угоду 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**⁴⁷, ратифіковану Законом N 363-VI ([363-17](#)) від 03.09.2008. Розбудова даного коридору передбачатиме будівництво нової автомагістралі та модернізації існуючих ділянок доріг, а з'єднання їх відбудеться двома рівнозначними розгалуженими напрямками. Один напрям автомобільної дороги у рамках П'ятого пан'європейського транспортного коридору буде проходити за маршрутом Ніредьхаза - Вашарошнамень - Захонь - Чоп - Ужгород - Мукачеве (категорія угорської ділянки - швидкісна автодорога), місце з'єднання якого розташоване у нині діючому міжнародному пункті пропуску через державний кордон "Чоп - Захонь". Інший напрям у рамках П'ятого пан'європейського транспортного коридору буде забезпечуватися шляхом будівництва нової автомобільної дороги, для чого згідно з цією Угодою Договірні Сторони взаємно визначають безпосереднє місце з'єднання на українсько-угорському державному кордоні

⁴⁵ Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України і Поліцією Угорщини про співробітництво в Спільному контактному пункті "Захонь" : Протокол від 30.11.2016 р. Набрав чинності для України 30.12.2016 р. / Адміністрація Державної прикордонної служби України, Поліція Угорщини. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_004-16#Text

⁴⁶ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про утримання автодорожніх прикордонних мостів на українсько-угорському державному кордоні : Міжурядова угода від 24.11.2016 р. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 503 від 12.07.2017 р. Набрала чинності для України 30.08.2017 р. / Кабінет Міністрів України, Уряд Угорщини. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_003-16#Text

⁴⁷ 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 : Міжурядова угода від 21.03.2006 р. Ратифіковано Законом України № 363-VI від 03.09.2008 р. / Кабінет Міністрів України, Уряд Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_074#Text

автомагістралі Західний кордон України - Київ, що проходить територією України, та автомагістралі М3, що проходить територією Угорської Республіки.

Важливим документом для полегшення перетину кордону прикордонними жителями, враховуючи постанову Європейського парламенту та Ради ЄС від 20 грудня 2006 року (Regulation (EC) N 1931/2006)(994_919), що встановлює правила місцевого прикордонного руху через зовнішні сухопутні кордони держав-членів та вносить зміни до положень Шенгенської конвенції стало підписання **Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про правила місцевого прикордонного руху**⁴⁸, затвердженої Постановою КМ N 1316 ([1316-2007-п](#)) від 08.11.2007).

Зважаючи на те, що до 11 червня 2017 року для поїздок до більшості країн Європи громадянам України потрібно було обов'язково оформлювати Шенгенську або національну візу, норма щодо в'їзду та перебування на території прикордонної зони держави іншої Договірної Сторони за наявності дозволу на спрощений перетин кордону (далі - дозвіл) без будь-яких інших додаткових документів значно полегшувала процедуру перетину кордону. Це стосувалося прикордонних жителів - осіб, які постійно проживають принаймні три роки в населених пунктах уздовж державного кордону (прикордонній зоні), перелік яких додавався до цієї Угоди.

Важливим компонентом співробітництва у сфері безпеки кордону є реалізація положень **Угоди між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про взаємодію в боротьбі з організованою злочинністю**⁴⁹, підписаної 19 травня 1995 року. Цей документ створює надійну правову основу для координації зусиль компетентних органів обох держав, визначаючи широкий перелік напрямів взаємної допомоги.

Згідно з положеннями Угоди, Сторони зобов'язуються активно співробітничати та надавати допомогу у разі виявлення ознак організованої злочинності, зокрема при розслідуванні таких видів злочинів: наркозлочини, тероризм, тяжкі злочини проти особи, незаконне переміщення людей та незаконний перетин державного кордону, злочини, пов'язані з вогнепальною зброєю, боєприпасами, вибуховими і радіоактивними речовинами, економічні злочини (зокрема відмивання грошей, фальшування грошей та контрабанда), злочини проти власності (особливо розбійні напади), злочини, пов'язані з проституцією, підробка документів, а також злочини у сфері охорони навколишнього середовища.

Важливим механізмом практичної реалізації безпекової співпраці став **Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Поліцією Угорщини про спільне патрулювання українсько-угорського державного кордону**⁵⁰, підписаний 29 жовтня 2013 року.

⁴⁸ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про правила місцевого прикордонного руху : Міжурядова угода від 18.09.2007 р. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 1316 від 08.11.2007 р. / Кабінет Міністрів України, Уряд Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_072#Text

⁴⁹ Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про взаємодію в боротьбі з організованою злочинністю : Міжурядова угода від 19.05.1995 р. Набрала чинності 28.09.1995 р. / Уряд України, Уряд Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_066#Text

⁵⁰ Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Поліцією Угорщини про спільне патрулювання українсько-угорського державного кордону : Протокол від 29.10.2013 р. Набрал чинності 29.11.2013 р. / Адміністрація Державної прикордонної служби України, Поліція Угорщини. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_089#Text

Цей документ було укладено з метою обміну досвідом щодо охорони спільного державного кордону, координації спільних дій та протидії транскордонній злочинності. Спільне патрулювання здійснюється для забезпечення контролю за режимом кордону та запобігання його незаконному перетинанню поза пунктами пропуску, протидії організованих, незаконній міграції та пов'язаній з нею злочинності, перевірки осіб і транспортних засобів поблизу кордону для запобігання незаконному переміщенню предметів, заборонених або обмежених в обігу, протидії незаконному переміщенню через кордон транспортних засобів, спостереження за ділянками, які можуть бути використані для незаконного перетину державного кордону, забезпечення громадського порядку в пунктах пропуску та на під'їзних шляхах до них, а також обміну досвідом з питань охорони державного кордону.

Наступним важливим етапом зміцнення антикорупційної складової прикордонної співпраці став **Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Національною службою захисту Міністерства внутрішніх справ Угорщини про співробітництво у сфері запобігання та протидії корупції**⁵¹, підписаний 17 вересня 2021 року.

Відповідно до Протоколу, Сторони співпрацюють у сфері запобігання, виявлення та протидії корупційним злочинам і правопорушенням, вчиненим співробітниками відповідних відомств, шляхом обміну інформацією, реалізації спільних проєктів та обміну досвідом згідно з національним законодавством. Обсяг такої взаємодії включає обмін передовими практиками, планування та реалізацію заходів у конкретних випадках, впровадження превентивних механізмів, проведення регулярних зустрічей експертів, організацію семінарів і тренінгів, а також обмін даними, що сприяють ефективній реалізації завдань співробітництва.

Важливим етапом у розбудові ефективної системи безпеки та контролю на українсько-угорському кордоні стало налагодження постійного інформаційного обміну між прикордонними і митними відомствами двох країн. Зокрема, 11 листопада 2002 року було підписано **Протокол між Державною митною службою України та Митною і фінансовою охороною Угорської Республіки щодо організації обміну інформацією про товари та транспортні засоби, які переміщуються через митний кордон**⁵². Документ спрямований на захист економічних інтересів держав та підвищення ефективності митного контролю через розширення взаємодії як на рівні центральних митних органів, так і безпосередньо у суміжних пунктах пропуску. З метою відпрацювання технології інформаційної взаємодії було визначено пункт пропуску «Чоп - Захонь», де здійснюється обмін даними щодо товарів та транспортних засобів вантажопідйомністю понад 7,5 т.

Розвитком цієї співпраці стало укладення **Протоколу між Державною митною службою України і Службою Митної і Фінансової Охорони Угорської Республіки про порядок**

⁵¹ Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Національною службою захисту Міністерства внутрішніх справ Угорщини про співробітництво у сфері запобігання та протидії корупції : Протокол від 17.09.2021 р. / Адміністрація Державної прикордонної служби України, Національна служба захисту Міністерства внутрішніх справ Угорщини. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_002-21#Text

⁵² Протокол між Державною митною службою України та Митною і фінансовою охороною Угорської Республіки щодо організації обміну інформацією про товари та транспортні засоби, які переміщуються через митний кордон України і Угорської Республіки : Протокол від 11.11.2002 р. / Державна митна служба України, Митна і фінансова охорона Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_045#Text

взаємодії з питань обміну даними митної статистики зовнішньої торгівлі⁵³ від 8 грудня 2003 року, який набрав чинності 1 січня 2004 року. Важливість цього документа полягає в тому, що своєчасне виявлення та аналіз причин розбіжностей у даних митної статистики взаємної торгівлі сприяють не лише підвищенню її достовірності, а й суттєвому зростанню ефективності виявлення та припинення можливих порушень митного і податкового законодавств обох держав.

У рамках реалізації цього Протоколу Сторони здійснюють щоквартальний обмін (на 60-й день після закінчення попереднього кварталу) агрегованими даними митної статистики взаємної торгівлі товарами, сформованими в розрізі «країна-товар» та «митна вартість» на рівні 6 знаків Гармонізованої системи опису і кодування товарів. Такий обмін даними здійснюється без зазначення персональних даних учасників зовнішньоекономічних зв'язків, проте з огляду на графи товаросупровідних документів, які дозволяють робити обґрунтовані висновки про тенденції товарообігу, кількісні показники та глобальні економічні процеси. При цьому за ініціативою будь-якої зі Сторін структура та терміни надання таких даних можуть узгоджуватися додатково, що забезпечує гнучкість та оперативність двостороннього партнерства.

Логічним доповненням до безпекової співпраці стало налагодження міжвідомчої взаємодії у сфері прикордонного контролю, зокрема на основі **Протоколу між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Головним управлінням поліції Угорської Республіки про обмін інформацією**⁵⁴ від 25 травня 2010 року, укладений відповідно до базових двосторонніх угод про режим кордону та боротьбу з організованою злочинністю 1995 року. Налагодження такого взаємообміну має ключове значення для координації заходів із запобігання незаконному переміщенню через кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Згідно з положеннями Протоколу, Сторони здійснюють регулярний обмін інформацією про обстановку на державному кордоні, прогнози її розвитку та підсумки оперативно-службової діяльності. Зокрема, цей обмін охоплює загальні статистичні відомості щодо пропуску осіб і транспортних засобів, порушень державного кордону або спроб їх здійснення, випадків підробки документів, організації незаконного переміщення осіб, торгівлі людьми та порушень правил перебування. Крім того, відомства обмінюються даними про осіб, не пропущених через кордон, а також про виявлення і затримання контрабандних товарів, викраденого автотранспорту, зброї, боєприпасів, вибухових, радіоактивних речовин, наркотичних засобів та прекурсорів. Такий системний обмін актуальною інформацією забезпечує оперативне реагування на безпекові загрози та підвищує загальну ефективність охорони кордону.

Відповідно до **Угоди між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про взаємну допомогу в митних питаннях**⁵⁵ від 19 травня 1995 року, центральні митні відомства двох держав

⁵³ Протокол між Державною митною службою України і Службою митної і фінансової охорони Угорської Республіки про порядок взаємодії з питань обміну даними митної статистики зовнішньої торгівлі : Протокол від 08.12.2003 р. Набрав чинності 01.01.2004 р. / Державна митна служба України, Служба митної і фінансової охорони Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_046#Text

⁵⁴ Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Головним управлінням поліції Угорської Республіки про обмін інформацією : Протокол від 25.05.2010 р. / Адміністрація Державної прикордонної служби України, Головне управління поліції Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_078#Text

⁵⁵ Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про взаємну допомогу в митних питаннях : Угода від 19.05.1995 р. Набрала чинності 31.03.1996 р. / Уряд України, Уряд Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_014#Text

співпрацюють з метою попередження, розслідування і припинення порушень митного законодавства, додержання правил оподаткування, а також удосконалення пасажирського та вантажного сполучення через кордон. Документ визначає механізми надання взаємної допомоги та обміну інформацією - як за офіційними запитами щодо правильності стягнення мита, тарифної класифікації і походження товарів, так і з власної ініціативи стосовно виявлення правопорушень, підозрюваних осіб, транспортних засобів та нових методів контрабанди. При цьому передача даних може здійснюватися у формі завірених копій документів або за допомогою електронного комп'ютерного зв'язку.

Для практичної реалізації положень цієї Угоди 11 листопада 2002 року було укладено **Меморандум між Державною митною службою України і Митною і фінансовою охороною Угорської Республіки**⁵⁶. Документ спрямований на забезпечення більш ефективного контролю за переміщенням товарів, пасажирів і транспортних засобів через спільний кордон шляхом налагодження прямого зв'язку між представниками митних установ на місцях, визначеними у спеціальних додатках. З метою координації взаємодії керівники та уповноважені представники Сторін проводять регулярні робочі зустрічі (не рідше одного разу на рік), а також можуть створювати спеціальні або змішані робочі групи для оперативного вирішення актуальних завдань.

На розвиток попередніх домовленостей 8 грудня 2003 року було підписано **Протокол між Державною митною службою України та Митною і Фінансовою Охороною Угорської Республіки про співробітництво в галузі контролю митної вартості товарів**⁵⁷. Цей документ спрямований на створення сприятливих умов для зовнішньоекономічної діяльності, спрощення процедур та усунення бар'єрів у взаємній торгівлі, пов'язаних із тарифним і нетарифним регулюванням. Регулярний обмін інформацією в межах компетенції здійснюється за трьома основними напрямками: порівняння митної вартості за рекомендаціями центральних органів, аналіз первинних чинників ціноутворення, а також обмін зразками комерційних рахунків-фактур добросовісних учасників ЗЕД і товаросупровідних документів, причому конкретні регламенти, формати та терміни передачі даних узгоджуються Сторонами додатково.

Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про співробітництво у галузі карантину та захисту рослин⁵⁸ від 19 травня 1995 року спрямована на розвиток партнерства між державами у фітосанітарній сфері. Керуючись спільними інтересами, Сторони домовилися вживати необхідних заходів для запобігання занесенню на свої території карантинних шкідників, збудників захворювань рослин та бур'янів, а також створити узгоджені умови для безпечного обміну та транзиту рослинної продукції. Крім того, Угода передбачає

⁵⁶ Меморандум між Державною митною службою України і Митною і фінансовою охороною Угорської Республіки щодо практичної реалізації положень Угоди між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про взаємну допомогу в митних питаннях : Меморандум від 11.11.2002 р. / Державна митна служба України, Митна і фінансова охорона Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_081#Text

⁵⁷ Протокол між Державною митною службою України та Митною і Фінансовою Охороною Угорської Республіки про співробітництво в галузі контролю митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України та Угорської Республіки : Протокол від 08.12.2003 р. / Державна митна служба України, Митна і Фінансова Охорона Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_047#Text

⁵⁸ Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про співробітництво у галузі карантину та захисту рослин : Угода від 19.05.1995 р. / Уряд України, Уряд Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348_067#Text

поглиблення наукового співробітництва у галузі захисту рослин, спільну боротьбу з розповсюдженням шкідливих організмів та сприяння розширенню торговельних зв'язків між Україною та Угорщиною.

Наступні документи є тісно взаємопов'язані у контексті формування сучасної, екологічно збалансованої та ефективної логістичної системи в регіоні Центрально-Східної Європи, зокрема на українсько-угорському транскордонному напрямку та в Карпатському регіоні.

Протокол про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат⁵⁹ (2014) виступає рамковим стратегічним документом екологічного та просторового спрямування. Його ключовою ідеєю є узгодження транспортного розвитку Карпатського регіону з вимогами збереження вразливих гірських екосистем. Документ закріплює концепцію сталого транспорту, яка охоплює планування інфраструктури з урахуванням географічних особливостей, запобігання фрагментації природних середовищ існування, зниження викидів парникових газів, а також управління рухом задля уникнення надмірного навантаження на пропускну спроможність гірських переходів.

Зі свого боку, **Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про міжнародні комбіновані перевезення (2013)⁶⁰** є прикладом практичної реалізації завдань, окреслених у Карпатському протоколі, на двосторонньому рівні. Вона безпосередньо спрямована на переорієнтацію вантажопотоків з автошляхів (можливості яких вичерпуються) на екологічніші види транспорту - залізничний та водний. Угода чітко визначає правові рамки комбінованих перевезень із використанням інтермодальних транспортних одиниць (контейнерів, напівпричепів тощо) та спеціалізованих терміналів, де здійснюється зміна видів транспорту та необхідні види контролю.

Спільні та взаємодоповнюючі аспекти документів:

- **Екологічний пріоритет:** Обидва документи наголошують на потребі зниження негативного антропогенного та транспортного впливу на довкілля, спираючись на міжнародні екологічні стандарти.
- **Мультимодальність і розвантаження автошляхів:** Угодою про комбіновані перевезення практично втілюється визначений у Протоколі Карпатської конвенції принцип розвитку мультимодальних перевезень та зменшення навантаження на дорожню мережу гірських і прикордонних територій.
- **Інфраструктурна та правова інтеграція:** Угода між Україною та Угорщиною враховує національне законодавство сторін і зобов'язання Угорщини як члена ЄС, що сприяє гармонізації транспортних мереж та підвищенню ефективності транскордонної логістики.

Базовим двостороннім документом, який регламентує порядок перетину українсько-угорського державного кордону, умови перебування та транзиту громадян обох держав є **Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про умови поїздки**

⁵⁹ Протокол про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат : Протокол від 26.09.2014 р. Ратифіковано Законом № 1028-VIII від 16.03.2016 р. Набрав чинності для України 14.01.2019 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/998_576#Text

⁶⁰ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про міжнародні комбіновані перевезення : Угода від 28.03.2013 р. Ратифіковано Законом № 1423-VIII від 16.06.2016 р. Набрала чинності 26.09.2016 р. / Кабінет Міністрів України, Уряд Угорщини. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_502#Text

громадян⁶¹.Цей документ визначає правові засади в'їзду, виїзду, транзиту та перебування громадян обох держав із використанням затверджених проїзних документів через міжнародні пункти пропуску.

Угода встановлює порядок безвізового та візового режиму (з обмеженням строку перебування до 90 днів протягом шести місяців), а також спрощені правила перетину кордону для дипломатів, транспортних екіпажів, офіційних делегацій і рятувальних груп. Окрім цього, документ містить застереження щодо заборони здійснення трудової діяльності, механізми екстреного призупинення дії Угоди з міркувань безпеки та процедури надання допомоги у разі втрати документів.

Домовленість про виконання Угоди між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про передачу і прийом осіб через спільний державний кордон⁶² від 27.10.1994 р. визначає практичні механізми реалізації процедур реадмісії (передачі та прийому осіб), деталізуючи порядок ідентифікації громадян та осіб без громадянства на основі вичерпного переліку офіційних документів.

Угода закріплює чіткі процедурні вимоги щодо оформлення письмових запитів і строків надання відповідей, зокрема встановлює триденний термін для узгодження перевезень осіб, які потребують спеціальної охорони чи медичного догляду.

Практична реалізація документу передбачає здійснення процедур передачі виключно через визначені контрольно-пропускні пункти («Чоп – Захонь», «Лужанка – Берегшурань», «Косино – Барабаш», «Вілок – Тісачеч») із обов'язковим оформленням відповідних протоколів.

Окремі статті врегулюють фінансові зобов'язання та порядок розрахунків за супроводження й транспортування осіб, а також визначають компетентні міністерства й прикордонні органи обох держав, відповідальні за оперативну комунікацію та щорічний перегляд умов виконання домовленостей.

Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про співробітництво та надання взаємної допомоги у галузі попередження надзвичайних ситуацій та ліквідації їхніх наслідків⁶³ від 27.10.1999 р.

Цей документ визначає правові та організаційні засади взаємного реагування на надзвичайні ситуації, масштаби яких перевищують власні можливості однієї з держав, закріплюючи принципи безкоштовного надання допомоги, оперативного обміну інформацією та спільного планування превентивних заходів.

Практична реалізація допомоги охоплює направлення спеціалізованих рятувальних груп, передачу обладнання й гуманітарних вантажів, а також організацію транзитних перевезень і

⁶¹ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про умови поїздок громадян : Угода від 26.11.2003 р. Затверджено Постановою КМ № 1837 від 26.11.2003 р. Набрала чинності 16.12.2003 р. / Кабінет Міністрів України, Уряд Угорської Республіки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_039#Text

⁶² Домовленість про виконання Угоди між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про передачу і прийом осіб через спільний державний кордон : Міжнародний документ від 27.10.1994 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_055#Text

⁶³ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про співробітництво та надання взаємної допомоги у галузі попередження надзвичайних ситуацій та ліквідації їхніх наслідків : Угода від 27.10.1999 р. Затверджено Законом № 1163-XIV від 19.10.1999 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/348_320#Text

евакуацію постраждалого населення з обов'язковим відшкодуванням витрат за перебування громадян третіх країн.

Для забезпечення оперативності Угода встановлює спрощений режим перетину державного кордону для рятувальників за посвідченнями особи і спеціальними напрямками, звільняє рятувальне оснащення та вантажі від митних зборів, а також допускає використання повітряного транспорту й перетин кордону поза пунктами пропуску в термінових випадках.

Документ також врегульовує питання управління рятувальними роботами на місцях, відмову від взаємних претензій щодо відшкодування збитків чи загибелі персоналу під час виконання завдань, захист персональних даних та діяльність Спільної комісії, координуючої співробітництво профільних міністерств обох держав.

Договірною-правова база у сфері безпеки державного кордону та контролю прикордонного руху сформувала необхідні правові засади для розвитку українсько-угорської співпраці. Водночас суттєва частина чинних міжурядових угод укладалася у 1990-х роках - в історичному періоді, що передував вступу Угорщини до ЄС (2004 рік) та офіційному набуттю Україною статусу кандидата на членство в ЄС. У нових геополітичних реаліях та в умовах сучасних євроінтеграційних викликів нагальною потребою стає системна адаптація наявних правових механізмів до вимог Шенгенського аспису і європейських стандартів інтегрованого управління кордонами. Задля забезпечення ефективної співпраці доцільно зосередитися на оновленні застарілих процедур, прискоренні практичної реалізації новітніх інфраструктурних ініціатив, поглибленні цифрової інтероперабельності контролюючих органів, а також на імплементації спільних стандартів зеленої логістики й сталого транспорту.

2.4. Програмні документи розвитку інфраструктури перетину кордону на українсько-угорській ділянці

Ефективний розвиток прикордонної інфраструктури на українсько-угорській ділянці державного кордону безпосередньо спирається на систему стратегічних і програмних документів державного рівня, які визначають пріоритети модернізації логістичних мереж, удосконалення контрольних процедур та імплементацію європейських стандартів.

Ключовими стратегічними документами у сфері розвитку, будівництва, реконструкції, ремонту, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, їх утримання та експлуатації є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року⁶⁴ та Стратегія розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами ЄС та Республікою Молдова до 2030 року⁶⁵. Відновлення та розвиток конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі відповідно до політики та стандартів ЄС, визначається як стратегічна ціль 1 Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Включення заходів та інвестиційних проєктів до стратегічних і програмних

⁶⁴ НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ на період до 2030 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>

⁶⁵ Стратегія розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року, розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2024 р. № 1337-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1337-2024-%D1%80#Text>

документів, а також планів розвитку ключових суб'єктів державного сектору економіки здійснюється за принципом пріоритетності. До першої черги належать проекти, спрямовані на невідкладне подолання наслідків збройної агресії РФ, зокрема відновлення транспортної інфраструктури задля ліквідації дефіциту пропускної спроможності на критичних логістичних напрямках - до кордонів із країнами ЄС, Республікою Молдова та підконтрольних Україні морських портів.

Серед очікуваних результатів досягнення першої стратегічної цілі Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року виділяється кілька ключових напрямків. Насамперед це стосується модернізації та інтеграції фізичної інфраструктури до стандартів ЄС, що передбачає поступове наближення залізничної та автомобільної інфраструктури на основних напрямках до вимог ключової та розширеної транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та успішну інтеграцію мережі автомобільних доріг України до європейського простору. У залізничному сегменті передбачено збільшення пропускної спроможності в напрямку прикордонних переходів з країнами ЄС завдяки розбудові нової інфраструктури з шириною колії 1435 мм та поступовому впровадженню Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS), а також модернізації існуючої інфраструктури колії 1520 мм і забезпеченню синергії між ними задля уникнення фрагментації транспортної системи. Водночас розширення та модернізація автодоріг TEN-T, розбудова мережі пунктів пропуску і вдосконалення підходів до їх проектування й будівництва покликані повністю задовольнити зростаючий попит на прикордонні перевезення.

Важливим блоком перетворень є логістика, структура вантажопотоків та цифровізація. Стратегія передбачає підвищення ефективності мультимодальних перевезень і розвиток транспортно-логістичної інфраструктури в напрямку прикордонних переходів так, щоб до 2030 року частка перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях становила не менше 20% від загального обсягу. Процеси цифровізації та спрощення процедур базуються на запровадженні принципу «Єдиного вікна» відповідно до рекомендацій ЄЕК ООН та вимог *acquis* ЄС, інтеграції IT-сервісів для електронного обміну даними з європейськими партнерами, а також прискоренні обробки вантажів і скороченні часу перетину кордону. Крім того, для реалізації масштабних інвестиційних проєктів у галузі транспорту передбачено оцінку доцільності розширення використання інструментів публічно-приватного партнерства (ППП) з урахуванням успішних моделей країн - членів ЄС.

В Операційному плані заходів з реалізації у 2025–2027 роках Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року визначено низку конкретних завдань. Зокрема, передбачено удосконалення нормативно-правового регулювання щодо функціонування системи електронної черги для всіх видів автомобільного транспорту («Електронна черга перетину кордону») із забезпеченням її сумісності з аналогічними системами сусідніх країн (очікуваний результат у 2027 році - прийняття відповідних нормативно-правових актів). Також до 2027 року має бути запроваджено систему обміну інформацією для виробництва офіційної державної статистики про перевезення вантажів автомобільним транспортом шляхом подання органам статистики даних електронної товарно-транспортної накладної (e-ТТН), що необхідно для імплементації права ЄС у галузі транспортної статистики. Важливим показником моніторингу Стратегії є поступове масштабування електронної черги: якщо на початковому етапі вона

охоплювала 16 пунктів пропуску для вантажівок та 28 для автобусів, то у 2027 році цей показник має зрости до 29 пунктів пропуску для обох категорій транспортних засобів.

Стратегія розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами ЄС та Республікою Молдова до 2030 року зосереджується на реконструкції пунктів пропуску на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією, створенні розгалуженої мережі сервісних зон, а також на спрощенні процедур перетину кордону через цифровізацію та запровадження спільного контролю за стандартами ЄС. Пріоритет у цьому документі надається модернізації маршрутів, включених до мережі TEN-T, що є ключовим критерієм для отримання доступу до фінансових інструментів ЄС, зокрема програми «Механізм “Сполучення Європи”» (CEF). Удосконалення процесів перетину кордону передбачає створення міждержавних і транскордонних механізмів з інтеграцією в цифровий простір ЄС та Шенгенської зони через застосування системи спільного транзиту (NCTS), електронних накладних (e-CMR) та європейських скануючих систем. Технічне переоснащення пунктів пропуску включатиме встановлення систем відеоконтролю, зважування в русі (WIM) та сучасних сканерів, що в єдиному цифровому контурі мінімізує затримки та забезпечить безперебійний обмін даними між контролюючими органами України та суміжних держав.

Практична реалізація цілей зазначеної Стратегії спрямована на подолання системних проблем через чітко визначені завдання та результативні показники (KPI). Так, для вирішення проблеми відсутності синхронної роботи контрольних органів і дублювання процедур передбачено узгодження графіків роботи служб, організацію взаємодії фітосанітарних і ветеринарних органів із суміжними країнами, перенесення контролю на залізничні прикордонні станції з прискоренням огляду вагонів, а також впровадження механізмів прогнозування пікових навантажень для оперативного перерозподілу потоків. Усунення регуляторних розбіжностей між країнами вирішується шляхом організації контролю щодо пасажирських поїздів безпосередньо під час руху територією України на основі укладених міжнародних угод. Подолання недостатнього рівня впровадження новітніх технологій забезпечується обов'язковим застосуванням «Черги для всіх автотранспортних засобів, попереднім обробленням даних, запуском систем зворотного зв'язку для інформування громадян та встановленням сканерів на залізничних переходах (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Матриця реалізації Стратегічної цілі 3. Зменшення часу перетину кордону

Виявлена проблема	Завдання для її розв'язання	Очікуваний результативний показник (KPI)
Відсутність синхронної роботи контрольних органів і служб, повне або часткове дублювання процедур	Забезпечення узгодження графіків роботи служб прикордонного контролю, організації роботи фітосанітарних і ветеринарних державних органів із суміжними країнами в пунктах пропуску та прикордонних станціях;	Прийняття відповідних нормативних актів щодо взаємодії між контрольними органами та службами.
	перенесення контролю з лінії кордону на залізничні прикордонні станції, забезпечення скорочення часу для технічного та комерційного огляду вагонів	Запровадження механізмів для прогнозування піків товаротранспортних і пасажирських потоків та надання рекомендацій щодо необхідності збільшення складу чергової зміни та/або перенаправлення транспортних засобів до менш завантажених пунктів пропуску.

Відмінності в окремих регуляторних вимогах та стандартах між країнами, що ускладнюють організацію міжнародних перевезень	Забезпечення проведення контрольних операцій щодо пасажирських поїздів на території України під час руху поїздів з/до України.	Прийняття відповідних нормативних актів (міжнародних угод, протоколів) для легалізації контролю під час руху та визнання результатів такого контролю суміжною стороною.
Недостатній рівень впровадження новітніх технологій у пунктах пропуску через державний кордон	Застосування єЧерги для всіх автомобільних транспортних засобів та у всіх пунктах пропуску;	Прийняття відповідних нормативних актів щодо використання єЧерги.
	Впровадження механізмів завчасного оброблення даних, внесених до єЧерги, забезпечення обміну відповідними даними із контрольними органами та службами;	Запровадження системи зворотного зв'язку, яка забезпечує висвітлення поточної ситуації в пунктах пропуску та на підходах до них, здійснення ефективної комунікації з користувачами щодо змін у роботі пунктів пропуску, розкладів, правил перетину кордону тощо.
	Налагодження оперативної інтеграції на рівні пункту пропуску інформаційно-комунікаційних систем, що використовуються під час контрольних операцій і пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів та вантажів;	
	Забезпечення оснащення пунктів пропуску сучасними технічними засобами та системами контролю;	Встановлення та введення в експлуатацію сканерів на залізничних пунктах пропуску.

З метою вирішення проблеми сезонної нерівномірності руху та блокування під'їзних шляхів передбачено створення мережі сервісних зон, яке здійснюється в кілька етапів: від проведення комплексного аудиту і визначення локацій відповідно до потреб мережі TEN-T до розроблення проєктно-кошторисної документації, юридичного оформлення земельних ділянок (включаючи компенсацію лісгосподарських втрат) та безпосереднього фізичного спорудження чи реконструкції сервісних зон, які функціонуватимуть як стабілізаційні майданчики під час пікових навантажень чи блокувань (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Матриця реалізації Стратегічної цілі 4. Створення мережі сервісних зон

Виявлена проблема	Завдання для її розв'язання	Очікуваний результативний показник (KPI)
Сезонність та нерівномірність руху через державний кордон	Проведення аналізу завантаженості пунктів пропуску, наявності та стану сервісних зон на підходах до них, а також доцільності спорудження нових сервісних зон.	Проведення комплексного аудиту та визначення узгоджених місць для спорудження/реконструкції сервісних зон..
	Розроблення та погодження в установленому порядку проєктної (проєктно-кошторисної) документації для спорудження сервісних зон.	Розробка та успішне погодження проєктно-кошторисної документації, яка враховує пріоритетні потреби транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) щодо безпеки, санітарії та сервісу.
Блокування роботи пунктів пропуску та під'їзних шляхів до них	Оформлення права землекористування на земельні ділянки, в тому числі	Завершення юридичного оформлення земельних ділянок (включаючи компенсацію лісгосподарських втрат) під інфраструктурні

протестувальниками.	відшкодування втрат лісогосподарського виробництва.	об'єкти.
	Виконання робіт із спорудження сервісних зон.	Фізичне спорудження або реконструкція сервісних зон в узгоджених локаціях на підходах до пунктів пропуску, що функціонують як стабілізаційні майданчики у разі блокувань чи пікових навантажень.

Перелік заходів з реалізації у 2024–2030 роках Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами ЄС та Республікою Молдова до 2030 року на українсько-угорській ділянці кордону наведено у таблиці 2.7.

Розбудова прикордонної інфраструктури, відновлення та розвиток системи експортної логістики, а також модернізація авіаційної мережі визначені ключовими пріоритетами за напрямом «Транспортна інфраструктура» у Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки⁶⁶. Їх практична реалізація спрямована на досягнення головної стратегічної цілі - підвищення конкурентоспроможності українських регіонів та створення стійкої логістичної мережі, здатної ефективно протистояти сучасним безпековим, соціальним і економічним викликам.

Ефективна реалізація зазначених стратегічних і програмних документів України в контексті розвитку інфраструктури перетину кордону на українсько-угорській ділянці вимагає постійного діалогу та синхронізації пріоритетів із угорською стороною. Узгодження планів розвитку інфраструктури, гармонізація технічних вимог до транспортних мереж TEN-T та спільне подолання регуляторних розбіжностей створюють надійну основу для глибокої транскордонної інтеграції. Це дозволить не лише синхронізувати пропускні спроможності українсько-угорського кордону з європейськими стандартами, а й забезпечити практичну реалізацію спільних інфраструктурних ініціатив у рамках євроінтеграційного курсу України.

⁶⁶ Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки (постанова КМУ від 5 серпня 2020 р. № 695). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text>

ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН

заходів з реалізації у 2024-2030 роках Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами ЄС та Республікою Молдова до 2030 року на українсько-угорській ділянці кордону

№ з/п	Найменування завдання	Найменування заходу	Відповідальний виконавець	Прогнозний обсяг фінансування тис. гривень	Період реалізації, роки	Джерела фінансування
1	2	3	4	5	6	7
1	Модернізація, технічне переоснащення пункту пропуску для автомобільного та залізничного сполучення “Чоп”	1)модернізація об’єктів пункту пропуску, у тому числі системи кондиціювання та опалення; заходи з енергоефективності, автономного енергозабезпечення пункту пропуску для автомобільного сполучення	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	163 000	2025-2027	міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством
		2)модернізація пункту пропуску для залізничного сполучення, а також ділянок залізниці “Боржава — Виноградів” і “Батево — Дяково”	Мінрозвитку АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	879 101,01	2024-2025	проект міжнародної технічної допомоги ЄС CEF 2022, інші проекти міжнародної технічної допомоги, кошти міжнародних фінансових інститутів, інші джерела, не заборонені законодавством
		3)встановлення динамічних вагонних ваг на колії шириною 1520 мм та колії шириною 1435мм3)	Мінрозвитку АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	3 000	2024-2025	міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством
		4)проектування реконструкції споруд залізниці з впровадженням колії 1435 мм на ділянці “Ужгород — Львів”	Мінрозвитку АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	457 885,01	2025-2028	проект міжнародної технічної допомоги ЄС CEF 2023, державний бюджет, власні кошти АТ “Укрзалізниця” та інші джерела, не заборонені законодавством
2	Реконструкція пункту пропуску для автомобільного сполучення “Дзвінкове”	1)оформлення прав землекористування, у тому числі відшкодування втрат лісгосподарського виробництва	Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація) Адміністрація Держприкордон-служби, Агентство відновлення	200	2025	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством

			Служба відновлення у Закарпатській області			
1	2	3	4	5	6	7
		2) підготовчі роботи з реконструкції пункту пропуску та сервісної зони, у тому числі влаштування проїзду до об'єктів будівництва	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області, Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація), органи місцевого самоврядування (за згодою)	80 000	2026	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		3) реконструкція пункту пропуску та сервісної зони	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	320 044,73	2025-2027	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		4) придбання скануючої системи стаціонарного типу для легкових автомобілів	Держмитслужба Мінфін	98 000	2027	державний бюджет, міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством
3	Реконструкція пункту пропуску для автомобільного сполучення “Косино	1) оформлення прав землекористування, у тому числі відшкодування втрат лісгосподарського виробництва	Закарпатська облдержадміністра- ція (військова адміністрація), Адміністрація Держприкордон- служби, Агентство відновлення, Служба відновлення у Закарпатській області	200	2025	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		2) підготовчі роботи з реконструкції пункту пропуску та сервісної зони, у тому числі влаштування проїзду до об'єктів будівництва	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області, Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація), органи місцевого самоврядування (за згодою)	80 000	2026	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		3) реконструкція пункту пропуску та сервісної зони	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	320 400	2024-2028	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		4) придбання скануючої системи стаціонарного типу для легкових автомобілів	Держмитслужба Мінфін	98 000	2028	державний бюджет, міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством
4	Будівництво пункту пропуску для автомобільного сполучення “Дийда”	1) оформлення прав землекористування, у тому числі відшкодування втрат лісгосподарського виробництва	Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація) Адміністрація Держприкордонслужби, Агентство відновлення, Служба	45 500	2024-2026	державний бюджет, проект міжнародної технічної допомоги ЄС CEF, інші проекти міжнародної технічної допомоги, кошти

			відновлення у Закарпатській області			міжнародних фінансових інститутів, інші джерела, не заборонені законодавством
1	2	3	4	5	6	7
		2)будівництво пункту пропуску та сервісної зони	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація)	1 089 550	2024-2028	державний бюджет, проект міжнародної технічної допомоги ЄС CEF, інші проекти міжнародної технічної допомоги, кошти міжнародних фінансових інститутів, інші джерела, не заборонені законодавством
		3)придбання скануючої системи мобільного типу з функцією портального сканування	Держмитслужба Мінфін	157 500	2028	державний бюджет, міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством
		4)придбання скануючої системи стаціонарного типу для легкових автомобілів	Держмитслужба Мінфін	98 000	2028	державний бюджет, міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством
		5) будівництво автомобільної дороги категорії Іа на ділянці від державного кордону з Угорщиною до автомобільної дороги М-24 Велика Добронь — Мукачеве — Берегове — пункт пропуску “Лужанка”, довжиною 10,3 км	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	5 500 000	2026-2029	державний бюджет, інші джерела фінансування, не заборонені законодавством
5	Реконструкція пункту пропуску для автомобільного сполучення “Лужанка”	1)реконструкція пункту пропуску	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	486 475,03	2024-2026	проект міжнародної технічної допомоги ЄС CEF, кошти міжнародних фінансових інститутів, інші джерела, не заборонені законодавством
		2) реконструкція об’єктів інфраструктури пункту пропуску	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	398 130	2025-2026	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством

		3) придбання скануючої системи мобільного типу з функцією портального сканування	Держмитслужба Мінфін	157 500	2026	державний бюджет, міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством
1	2	3	4	5	6	7
		4) оформлення прав землекористування на земельні ділянки для розширення пункту пропуску, у тому числі відшкодування втрат лісогосподарського виробництва	Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація) Адміністрація Держприкордонслужби Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	900	2025	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		5) розширення пункту пропуску для влаштування скануючих систем, боксів огляду легкового та вантажного автотранспорту; складу для зберігання конфіскованого майна на території вантажної ділянки; реконструкція об'єктів інфраструктури пункту пропуску	Агентство відновлення, Служба відновлення у Закарпатській області Держмитслужба	504 000	2025-2027	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		6) будівництво сервісної зони	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	172 000	2026-2027	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
6	Реконструкція пункту пропуску для автомобільного сполучення "Вилок"	1) оформлення прав землекористування, у тому числі відшкодування втрат лісогосподарського виробництва	Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація) Адміністрація Держприкордонслужби Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	2 000	2025	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		2) реконструкція пункту пропуску	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	287 000	2026-2028	державний бюджет або інші джерела, не заборонені законодавством
		3) придбання скануючої системи стаціонарного типу для легкових автомобілів	Держмитслужба Мінфін	98 000	2028	державний бюджет, міжнародна технічна допомога та інші джерела, не заборонені законодавством

7	Будівництво пункту пропуску для автомобільного сполучення “Велика Паладь”	1) оформлення прав землекористування, у тому числі відшкодування втрат лісогосподарського виробництва	Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація) Адміністрація Держприкордонслужби Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області	400	2025	державний бюджет, міжнародна технічна допомога, кошти міжнародних фінансових інститутів або інші джерела, не заборонені законодавством
1	2	3	4	5	6	7
		2) будівництво контрольного пункту в’їзду-виїзду для відкриття пункту пропуску з розміщенням комплексу споруд призначених для обслуговування населення та приєднанням (підключенням) до інженерних мереж	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області, Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація) Адміністрація Держприкордонслужби	6600	2024	державний бюджет, міжнародна технічна допомога, кошти міжнародних фінансових інститутів або інші джерела, не заборонені законодавством
		3) будівництво пункту пропуску та сервісної зони	Агентство відновлення Служба відновлення у Закарпатській області, Закарпатська облдержадміністрація (військова адміністрація)	386 015	2024-2025	державний бюджет, міжнародна технічна допомога, кошти міжнародних фінансових інститутів або інші джерела, не заборонені законодавством

РОЗДІЛ III. СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ТА ПРОЄКТНІ ІНІЦІАТИВИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

3.1. Стратегічні плани щодо посилення безпеки кордону та транскордонної взаємодії

Координоване стратегічне планування та узгодження спільних дій між усіма профільними відомствами й заінтересованими сторонами є важливою передумовою для посилення безпеки, підвищення ефективності процедур перетину кордону, сталого розвитку українсько-угорського транскордонного регіону та зростання економік обох країн. Стратегічні плани посилення безпеки державного кордону та розвитку транскордонної взаємодії ґрунтуються на принципі мінімізації втручання в наявну інфраструктуру при одночасній оптимізації операційних витрат. Ключовим завданням цієї стратегії визначено перехід від екстенсивного кількісного розширення до якісної адаптації наявних ресурсів, де пріоритетним показником виступає «швидкість як вимога», що реалізується паралельно з неухильним дотриманням стандартів Шенгенського врядування.

Для досягнення успішних результатів у реалізації зазначених стратегічних планів необхідно дотримуватися структурованого поетапного підходу, який забезпечує послідовність та керованість трансформаційних процесів:

- перший етап зосереджений на всебічній оцінці існуючих процедур, налагодженні ефективного обміну даними між профільними відомствами та впровадженні швидких організаційних заходів, які не потребують капітальних інвестицій, але суттєво оптимізують поточні процеси;
- другий етап передбачає запуск локальних пілотних проєктів, які слугують випробувальним майданчиком для перевірки інноваційних технологічних рішень та нових моделей міжвідомчої співпраці в реальних умовах прикордонного контролю;
- третій етап спрямований на масштабування результатів, доведених як успішні під час пілотування, на всю ділянку державного кордону, що забезпечує системне впровадження новітніх стандартів управління та повноцінну інтеграцію оновлених механізмів у загальну логістичну мережу.

ІНСТИТУЦІЙНА СПІВПРАЦЯ

➤ НОРМАТИВНЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ СПІЛЬНОГО КОНТРОЛЮ НА КОРДОНІ УКРАЇНА-УГОРЩИНА

Відповідно до положень Шенгенського кодексу про кордони, держави-члени, які не застосовують статтю 22 (щодо можливості перетинання внутрішніх кордонів у будь-якому місці без проведення прикордонного контролю осіб) на своїх спільних сухопутних кордонах, мають право до дати застосування вказаної статті спільно здійснювати контроль на таких ділянках. Окремими правилами для різних типів кордонів і видів транспорту (підпункт 1.1.4 «Спільні пункти пропуску через кордон» Додатка VI до Кодексу) передбачено можливість утворення спільних пунктів пропуску (далі - СПП).

На сьогодні прикордонний та митний контроль в рамках концепції спільного контролю на кордоні Україна-ЄС здійснюється на українсько-польській ділянці кордону у п'яти

автомобільних пунктах пропуску, розташованих на території Республіки Польща (при цьому в пункті пропуску «Устилуг-Зосин» - лише у напрямку виїзду з України / в'їзду до Республіки Польща).

Розвиток договірно-правової бази у сфері спільного контролю потребує активізації. Триває експертиза проєкту нової Угоди між Урядами України та Республіки Польща про здійснення контролю в спільних пунктах пропуску та співпрацю контролюючих органів, на заключному етапі експертизи Європейської Комісії перебуває Угода між Урядами України та Республіки Словаччина про співробітництво під час здійснення спільного контролю.

Також триває процес напрацювання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про співробітництво під час здійснення контролю у спільних пунктах пропуску, проєкт якої у червні 2018 року було направлено на погодження до Європейської Комісії (у жовтні того ж року документ повернули на доопрацювання), проте надіслані українською стороною у 2021 році ініціативи та пропозиції щодо врегулювання спільного контролю досі залишаються без офіційної відповіді з боку Угорщини.

Основною метою спільного контролю є застосування європейських принципів «єдине вікно» та «єдина зупинка», спрощення контрольних процедур, скорочення часу проведення контрольних перевірок, створення більш комфортних умов перетину кордону, протидія протиправній діяльності персоналу контрольних органів в пунктах пропуску.

У перспективі майбутньої реформи Митного кодексу ЄС передбачається нормативне врегулювання можливості створення спільних пунктів пропуску поза межами митної території ЄС. Водночас чинне профільне законодавство ЄС у сфері офіційного контролю наразі не містить аналогічних положень, у зв'язку з чим санітарний та фітосанітарний (SPS) контроль і надалі підлягає здійсненню на митній території ЄС.

Існує дві основні схеми здійснення спільного контролю в пунктах пропуску через державний кордон:

- за наявності відповідної інфраструктури для розміщення всіх контрольних органів на території однієї зі Сторін (відпадає необхідність розбудови пункту пропуску на суміжній Стороні);
- здійснення спільного контролю на території країни в'їзду.

З метою інтенсифікації процесу запровадження спільного контролю та розвитку договірно-правової бази з угорською стороною, пропонуються наступні кроки:

- Опрацювати з профільними відомствами компромісне рішення щодо організації фітосанітарного (SPS) контролю з огляду на обмеження чинного законодавства ЄС. Це дозволить закрити останнє дискусійне питання та забезпечити правову основу для фіналізації проєкту Угоди.
- Активізувати дипломатичний та переговорний процес щодо фіналізації проєкту Угоди про співробітництво під час здійснення контролю у спільних пунктах пропуску. Як основу для правових конструкцій доцільно застосувати положення щодо юрисдикції контрольних

органів, які успішно апробовані у чинних угодах з Республікою Польща та Словацькою Республікою.

- Забезпечити системну розбудову спільного пункту пропуску «Велика Паладь – Надьгодош» на території Угорщини, що здійснюватиметься у відповідності до положень пункту 9 статті 13/А Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини від 08.04.2024.

- Ініціювати та узгодити з угорською стороною запровадження механізмів спільного контролю в автомобільному пункті пропуску «Дийда – Берегдароц» у разі укладення міжнародного договору України з Угорщиною про його відкриття та в автомобільному пункті пропуску «Дзвінкове - Лонья» у разі його реконструкції.

➤ **ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ПРИКОРДОННОГО РУХУ ЗА ТЕХНОЛОГІЄЮ «ОДНІЄЇ ЗУПИНКИ»**

На сьогодні прикордонний та митний контроль на українсько-угорському кордоні здійснюється українським та угорським персоналом роздільно - на території кожної з держав.

Водночас з угорського боку контроль прикордонного руху здійснюється поліцією у співпраці з митними органами за технологією «однієї зупинки». У її межах співробітники обох служб зупиняють транспортний засіб одночасно в одному місці та здійснюють скоординовану перевірку осіб і транспортних засобів, що суттєво скорочує час проходження контрольних процедур.

В Україні реалізація вказаної технології наразі не запроваджена. Фактично транспортний засіб змушений зупинятися двічі - спочатку біля кабіни прикордонного контролю (де водій віддає та отримує паспорт від інспектора прикордонної служби), а після переміщення до зони митного контролю - повторно зупинятися для проходження процедур у посадових осіб митного органу. Крім того, на відміну від угорської сторони, де поліція здійснює виключно паспортний та міграційний контроль, ДПСУ, згідно з пунктом 15 частини першої статті 20 Закону України «Про Державну прикордонну службу України», уповноважена проводити візуальний огляд речей, товарів та транспортних засобів. Фактичне застосування цих повноважень призводить до збільшення часу перетину кордону, що негативно впливає на пропускну спроможність пункту пропуску.

З метою усунення дублювання контрольних процедур та підвищення пропускну спроможності пунктів пропуску, доцільно ініціювати перегляд відомчих регламентів та нормативних актів щодо розмежування функцій прикордонного та митного контролю в частині огляду транспортних засобів та товарів, що створить необхідні умови для впровадження технології «однієї зупинки» за прикладом європейської практики.

➤ **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕСУРСНОЇ ТА ТЕХНІЧНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ**

Ефективність функціонування пунктів пропуску безпосередньо залежить від кадрового та

технічного забезпечення. Відповідно до положень Шенгенської конвенції (*Convention implementing the Schengen Agreement of 14 June 1985*), держави зобов'язані підтримувати належний рівень контролю на зовнішніх кордонах, який забезпечує надійність та оперативність перевірок. Виконання цієї вимоги потребує гарантування достатньої кількості персоналу та належного технічного оснащення незалежно від типу пункту пропуску (сухопутного, водного чи повітряного).

На практиці на українсько-угорській ділянці кордону однією з ключових проблем є недостатня кількість персоналу. Як наслідок, виникають черги, особливо на напрямку в'їзду на територію Угорщини, що потребує вирішення питання кадрового забезпечення для повноцінного завантаження всієї наявної інфраструктури та збільшення пропускної спроможності пунктів пропуску.

З метою подолання кадрового дефіциту та оптимізації роботи пунктів пропуску, доцільно:

- Затвердити план поетапного доукомплектування підрозділів контрольних органів на українсько-угорській ділянці кордону відповідно до фактичної проєктної потужності пунктів пропуску.
- Впровадити систему автоматизованого моніторингу навантаження на персонал, що дозволить оперативно здійснювати ротацію та перерозподіл кадрів у пікові години.
- Ініціювати впровадження комплексних інвестиційних програм, спрямованих на технічну модернізацію пунктів пропуску (включаючи автоматизацію контрольних операцій), що дозволить компенсувати кадровий дефіцит за рахунок підвищення ефективності праці персоналу.

➤ АКТИВІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИКОРДОННИХ ПРЕДСТАВНИКІВ (УПОВНОВАЖЕНИХ)

З метою забезпечення ефективного контролю перетину кордону, виконанням міжнародних договорів із цього питання, а також для створення умов мирного розв'язання прикордонних конфліктів та інцидентів на певній ділянці державного кордону відповідно до норм Закону України «Про державний кордон України» № 1777-ХІІ від 4 листопада 1991 року «... *призначаються прикордонні представники України та їх заступники*». Посилення ролі прикордонних представників України дозволить забезпечити оперативніше вирішення прикордонних інцидентів та ефективнішу координацію заходів щодо підтримання режиму державного кордону.

Згідно з Договором між Україною і Угорською Республікою про режим українсько-угорського державного кордону, співробітництво та взаємодопомогу з прикордонних питань від 19.05.1995, двосторонню взаємодію забезпечують **головні прикордонні уповноважені** (проводять засідання щорічно); **прикордонні уповноважені** (зустрічаються не рідше двох разів на рік для

розслідування інцидентів та взаємодопомоги в охороні кордону); **Українсько-Угорська Прикордонна Комісія** (проводить щорічні засідання та здійснює спільні контрольні огляди прикордонних знаків і просік один раз на п'ять років).

Відповідно до чинного законодавства України⁶⁷, прикордонними представниками України є Головний прикордонний уповноважений України (Голова ДПСУ), його заступники (перший заступник Голови та начальники регіональних управлінь), прикордонні уповноважені (начальники прикордонних загонів та керівники відповідного рівня), їх заступники (зокрема з питань міжнародного співробітництва), а також помічники прикордонних уповноважених (начальники підрозділів охорони кордону, оперативно-розшукових та інших визначених структурних підрозділів).

Для забезпечення постійного діалогу та оперативного реагування на безпекові виклики на українсько-угорському кордоні доцільно:

- Забезпечити проведення щорічних засідань Українсько-Угорської Прикордонної Комісії та Головних прикордонних уповноважених.
- Гарантувати регулярність робочих зустрічей прикордонних уповноважених (не рідше двох разів на рік) для локального врегулювання інцидентів.
- Здійснити планові спільні контрольні огляди прикордонних знаків і просік відповідно до міжнародних зобов'язань.

➤ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ МІЖВІДОМЧОЇ СПІВПРАЦІ ТА ОБМІНУ ІНФОРМАЦІЄЮ

Поточний етап адаптації українського законодавства до норм ЄС свідчить про часткову уніфікацію стратегічної бази управління зовнішніми кордонами. З метою створення надійного фундаменту для майбутнього входження України до Шенгенського простору ключовими завданнями визначено посилення ролі Міжвідомчої робочої групи з питань ІУК та інтенсифікацію роботи Національного координаційного центру для досягнення конкретних оперативних результатів.

Практична реалізація цього напрямку у взаємодії з країнами-членами ЄС та Республікою Молдова охоплює розгортання діяльності Координаційного центру інтегрованого управління кордонами, організацію прямого інформаційного обміну з аналогічними центрами держав-партнерів та проведення спільних робочих нарад.

Для підвищення ефективності інтегрованого управління кордонами та імплементації безпекових стандартів ЄС доцільно:

- Активізувати діяльність Міжвідомчої робочої групи (ІВМ) та Національного координаційного центру задля переходу до практичних оперативних результатів.

⁶⁷ ПОЛОЖЕННЯ про прикордонних представників України та їх апарат (затверджено наказом Міністерства внутрішніх справ України 12.01.2016 № 6). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0185-16#Text>

- Завершити організаційне й технічне розгортання Координаційного центру ІУК для налагодження систематичного обміну інформацією з центрами суміжних держав.
- Розробити та уточнити спільні плани реагування на надзвичайні ситуації, запровадити регулярний ситуаційний аналіз і створити чітко структурований механізм кризового управління на кордоні.

➤ РОЗВИТОК ДВОСТОРОННЬОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТА ПРИКОРДОННОЇ ВЗАЄМОДІЇ

Ефективний контроль прикордонного руху потребує сталої взаємодії та постійного обміну інформацією між країнами-партнерами. Для цього необхідна готовність сторін до конструктивного діалогу, націленого на результат, безумовне дотримання європейських правил та гармонізація національного законодавства. Позитивним орієнтиром у цьому процесі є досвід функціонування Спільного контактного службового пункту в Загоні, створеного відповідно до Протоколу про співробітництво в Спільному контактному пункті «Захонь» від 30 листопада 2016 року.

Поряд із цим, необхідно робити пряме співробітництво між пунктами пропуску простішим та здійснити неминучий перегляд чинної дозвільної системи. Важливим елементом такої взаємодії є обмін офіцерами зв'язку - направлення профільних посадових осіб до інших держав для надання практичної допомоги колегам у справах, що становлять взаємний інтерес або вимагають застосування правил держави, яка їх делегує.

Для підвищення ефективності двосторонньої прикордонної взаємодії доцільно:

- Використати позитивний досвід функціонування Спільного контактного службового пункту в Загоні для розширення подібних форматів співпраці.
- Спростити пряме співробітництво між суміжними пунктами пропуску та здійснити перегляд чинної дозвільної системи.
- Активізувати практику обміну офіцерами зв'язку задля надання практичної допомоги колегам та оперативнішого вирішення питань, що становлять взаємний інтерес.

➤ РОЗВИТОК ДВОСТОРОННЬОЇ ДОГОВІРНОЇ БАЗИ

Розвиток двосторонніх міжнародних угод у сфері контролю прикордонного руху є невіддільною складовою забезпечення спільних інтересів сторін. Зокрема, актуальним завданням є закріплення стратегічних планів розвитку (включно з участю в європейській транспортній мережі TEN-T) у спільних документах та техніко-економічних обґрунтуваннях, що базуються на принципах прозорості та сталого розвитку. Невіддільною частиною цього процесу також має стати уніфікація методів контролю, інструкцій і дозвільних систем шляхом планового оновлення чинних двосторонніх міжнародних договорів.

➤ РОЗРОБКА ТА ЗАПРОВАДЖЕННЯ СПІЛЬНОЇ СИСТЕМИ НАВЧАННЯ

Створення та реалізація єдиної уніфікованої системи підготовки, спрямованої на вивчення передових практик і опанування регуляторних положень контролю прикордонного руху відповідно до європейських і шенгенських стандартів. Впровадження такої системи є ключем до ефективної інтеграції європейських досягнень у практичну діяльність вітчизняних органів, гармонізації окремих методик, інструкцій, а також уніфікації підготовки й підвищення кваліфікації контролюючого персоналу за єдиними високими стандартами.

Ключовим практичним фокусом у межах спільних освітніх і тренінгових ініціатив для персоналу прикордонних та митних органів визначено такі пріоритетні напрями:

- **Кінологічне забезпечення:** проведення спільних практичних заходів на базі міжнародного пункту пропуску «Чоп - Захонь», «Лужанка – Берегшурень» за участю фахівців профільних підрозділів і кінологічних команд задля розвитку професійної взаємодії, обміну передовим досвідом та спільного відпрацювання комплексних вправ із пошуку заборонених предметів і речовин.

- **Неінтрузивні методи митного контролю:** організація спеціалізованих практичних занять у пункті пропуску «Чоп - Захонь» для операторів скануючих систем та експертів митних відомств з метою обміну найкращими практиками використання інспекційно-оглядових комплексів, вдосконалення методик підготовки операторів та аналізу рентгенівських зображень.

- **Комплексне застосування кінологічних команд та скануючих систем:** моделювання реальних сценаріїв митного контролю транспортних засобів, товарів і багажу із застосуванням ризик-орієнтованого підходу для відпрацювання алгоритмів сумісної роботи службових собак і сучасних технічних засобів, покращення міжвідомчої взаємодії та суттєвого посилення спроможностей у протидії транскордонній злочинності.

- **Використання безпілотних літальних апаратів (БПЛА) та наземних роботизованих комплексів (НРК) для охорони державного кордону:** презентація передового досвіду.

Рекомендується розробити регулярні, спільні або скоординовані навчальні програми для фахівців обох країн, де особливу увагу приділяти ситуаційним тренінгам, взаємним візитам експертів та аналізу тематичних досліджень, що сприяє не лише професійному розвитку, а й зміцненню особистих контактів.

➤ **УЗГОДЖЕННЯ ПРАВООХОРОННИХ ПОВНОВАЖЕНЬ МИТНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ УКРАЇНИ ТА УГОРЩИНИ З МЕТОЮ ОПТИМІЗАЦІЇ ЇХНЬОЇ ВЗАЄМОДІЇ ТА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОТИДІЇ ПРАВОПОРУШЕННЯМ НА СПІЛЬНІЙ ДІЛЯНЦІ КОРДОНУ**

Усі випадки контрабанди в Україні розслідуються органами досудового розслідування (Службою безпеки України, Бюро економічної безпеки, Національною поліцією). Митні органи України не є органами досудового розслідування і не мають права на проведення оперативно-

розшукових заходів. Натомість митні адміністрації майже всіх європейських країн мають повноваження щодо кримінального переслідування та права на оперативно-розшукові дії, що значно підвищує ефективність боротьби з такими злочинами. Таким чином, порівняльний аналіз повноважень митних адміністрацій України та Угорщини демонструє їхній суттєвий дисбаланс у реалізації правоохоронної функції, що ускладнює ефективне міжнародне співробітництво в боротьбі зі злочинністю на кордоні.

У **новому проєкті Митного кодексу України** (реєстр. № 15450 від 28.07.2026) запропоновано низку новацій щодо посилення правоохоронної складової митної служби:

- Стаття 737. Спеціалізований митний орган, установа: Передбачає створення спеціалізованих митних органів та установ для виконання окремих завдань центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну митну політику.
- Стаття 738. Спеціалізований правоохоронний підрозділ: Визначає спеціалізований правоохоронний підрозділ як митний орган, уповноважений на здійснення заходів щодо запобігання, виявлення, припинення та розслідування кримінальних правопорушень, віднесених законом до підслідності митних органів. Цей підрозділ має здійснювати гласні і негласні оперативно-розшукові дії, слідчі (розшукові) дії тощо.

Під час розгляду законопроекту (висновок від 5 серпня 2026 року, протокол № 223) Комітетом Верховної Ради України з питань фінансів, податкової та митної політики звернув увагу на низку дискусійних положень і зауважень від інших правоохоронних органів:

- **Служба безпеки України (вих. № 99/16/4-4234 від 25.06.2026 р.):** Вважає неприйнятним наділення митниць повноваженнями на здійснення ОРД та досудового розслідування справ про контрабанду, оскільки це суперечить чинному законодавству та стратегічним документам реформування правоохоронної системи, а також призведе до дублювання функцій із СБУ.
- **Державне бюро розслідувань (вих. № 10-8-01-14366 від 10.06.2026 р.):** Зазначає, що чинні склади кримінальних правопорушень за контрабандою чітко розподілені між БЕБ (лісоматеріали, товари, підакцизні товари) та СБУ (зброя, вибухівка, наркотики). Дублювання функцій створить ризики колізій у КПК України та зниження ефективності розслідувань. Також ДБР розкритикувало норми щодо обов'язку правоохоронних органів надавати оперативну інформацію митниці на запит, оскільки це суперечить вимогам Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» щодо негласності.

19 серпня 2026 року Верховна Рада України підтримала в першому читанні проєкт Митного кодексу. Норми щодо наділення митних органів оперативними та слідчими повноваженнями – не виключено. Водночас ці норми не набудуть чинності одночасно з ухваленням Кодексу: критерії та межі повноважень працівників митної служби будуть окремо визначені у змінах до Кримінального процесуального кодексу та інших законів після консультацій з прокуратурою, бізнесом і експертами.

Поглиблення євроінтеграційних процесів та необхідність ефективної протидії транскордонній злочинності вимагають подальшого наближення національної моделі до загальноєвропейських стандартів, а тому питання наділення митниці відповідними

правоохоронними функціями має бути комплексно опрацьоване на наступних етапах реформування. У розрізі загальної реформи контролюючих і перевіряючих органів це має забезпечуватися не шляхом збільшення кількості перевірок, а через їхню оптимізацію та підвищення результативності.

➤ ОНОВЛЕННЯ ТА РОЗРОБКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ БАЗИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Чинне законодавство України у сфері розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК) є застарілим. Основні нормативно-правові документи ухвалювалися ще в середині 1990-х років задля імплементації положень декларацій Другої та Третьої Пан'європейських транспортних конференцій. Зокрема, базовими документами свого часу стали постанови Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 1996 року № 1324 «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» та від 16 грудня 1996 року № 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів». Згодом постановою Уряду від 4 серпня 1997 року № 821 було затверджено Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2015 року. Стратегічні рамки доповнював і Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках», спрямований на інтеграцію національної економіки у світову систему.

На часі є розробка та прийняття нового базового закону щодо формування й реалізації стратегії розвитку України як транзитної держави з урахуванням сучасних геополітичних реалій, євроінтеграційних процесів та вимог мережі TEN-T. У цьому контексті стратегічним орієнтиром має стати положення розділу 21 «Транс'європейські мережі» Національної програми адаптації законодавства України до права ЄС (*acquis* ЄС), який визначає правові та технічні стандарти для формування єдиної, ефективної і безпечної інфраструктури, інтеграції національних мереж у загальноєвропейський простір та розвитку мереж TEN-T.

У межах оновлення нормативно-правової бази першочерговими завданнями є:

- Чітке визначення та законодавче закріплення оновленого переліку міжнародних транспортних коридорів, інтегрованих до національної транспортної мережі.
- Приведення у відповідність із новими реаліями всіх чинних актів, що регулюють процеси формування та функціонування МТК.
- Детальне уточнення безпосередніх маршрутів міжнародних транспортних коридорів відповідно до поточних логістичних викликів і проєктів відновлення інфраструктури.

➤ РОЗРОБКА ТА ПРИЙНЯТТЯ СПЕЦІАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО СПРОЩЕНОГО ЗЕМЛЕВІДВЕДЕННЯ ДЛЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ОБ'ЄКТІВ

З огляду на масштабні завдання з відновлення та модернізації транспортної інфраструктури, євроінтеграційні пріоритети (розбудова європейської мережі TEN-T) та необхідність виконання жорстких інвестиційних дедлайнів, на часі є розробка та прийняття принципово нового

спеціального закону України. Цей акт має запровадити дієві механізми прискореного вилучення земельних ділянок та усунення бюрократичних перепон під час реалізації критично важливих інфраструктурних проєктів (автомагістралей, залізниць, прикордонних терміналів і пунктів пропуску) в суспільних інтересах.

Згідно з **Національною програмою адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЕС)**, на 2027 рік заплановано імплементацію Директиви (ЕС) 2021/1187. Вона передбачає нормативне визначення "проєктів спільного інтересу" (PCI), запровадження інституту "єдиного вікна" для дозвільних процедур та встановлення граничного чотирирічного терміну для їхнього схвалення.

Разом з тим, для повноцінного функціонування цих механізмів на практиці та ефективного вирішення проблеми землевідведення доцільно адаптувати передові практики сусідніх держав-членів ЄС (Словаччини, Польщі, Угорщини, Румунії), які успішно інтегрували відповідні європейські стандарти:

- **Консолідований дозвіл та єдиний коридор:** запровадження інституту єдиного комплексного рішення (за прикладом польського ZRID чи румунського «експропріаційного коридору»), яке одночасно об'єднує питання містобудування, зонування, поділу ділянок та дозволу на будівництво в рамках функціонування «єдиного вікна».
- **Принцип «Спочатку будуємо - суди та компенсації потім»:** розмежування процесу фізичної реалізації стратегічних робіт та майнових спорів. Надання державі чи інвестору можливості розпочинати будівництво одразу після внесення базової оціночної вартості землі на спеціальний депозитний рахунок, виключаючи ризики блокування проєктів через судові позови щодо розміру компенсацій та гарантуючи дотримання європейських дедлайнів.
- **Усунення колізій із місцевим зонуванням:** встановлення вищої юридичної сили рішень Уряду чи спеціальних інвестиційних актів над місцевими планами просторового розвитку (за аналогією з угорською та польською практикою), що дозволяє оперативно змінювати цільове призначення земель (наприклад, із земель сільськогосподарського призначення на землі промисловості, транспорту, електронних комунікацій, енергетики, оборони та іншого призначення) без тривалих муніципальних процедур.

АВТОМАТИЗАЦІЯ ТА «РОЗУМНІ» ТЕХНОЛОГІЇ

➤ ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЧНИХ РІШЕНЬ ТА СПІЛЬНИХ РОЗРОБОК

Застосування інтелектуальних систем у сфері контролю прикордонного руху має базуватися на інтеграції досягнень у галузі біометрії, автоматизації, штучного інтелекту та робототехніки. Наріжним каменем цієї співпраці є просування спільних розробок, що забезпечується шляхом системного обміну досвідом та технологіями (*know-how*) у межах діяльності спільних дослідницьких лабораторій.

З метою ефективної та поетапної реалізації технологічної стратегії доцільно дотримуватися диференційованого підходу, що враховує рівень юридичних ризиків - під якими у даному контексті розуміється ймовірність виникнення правових суперечностей, пов'язаних із відповідальністю за прийняття рішень, захистом персональних даних та дотриманням фундаментальних прав людини.

- На першому етапі доцільно впроваджувати технологічні рішення з низьким рівнем юридичного ризику, які виконують допоміжні функції та не потребують прийняття самостійних владних рішень (адміністративних актів). До них належать: прогнозування очікуваного часу очікування, цифрова обробка інформації про пасажирів, попереднє онлайн-декларування, динамічне управління смугами руху та пришвидшена автоматизована ідентифікація номерних знаків.
- На пізнішому етапі можливе випробування на пілотній основі систем ранжування сигналів ризику на базі штучного інтелекту або автоматизованої попередньої фільтрації зображень, отриманих із тестового обладнання. Повноцінна інтеграція таких систем вимагає наявності законодавчо врегульованого порядку обміну даними, гарантування їх належної якості та кібербезпеки.

Обов'язковою умовою застосування інтелектуальних систем залишається неухильне дотримання принципу пріоритету людського контролю (*human-in-the-loop*). Штучний інтелект у митному та прикордонному контролі має виступати виключно інструментом підтримки прийняття рішень, а не суб'єктом, що їх приймає. Відповідно, впровадження таких інструментів повинно суворо відповідати Регламенту ЄС про штучний інтелект для систем високого ризику, гарантувати прозорість алгоритмів та підлягати постійному нагляду з боку уповноважених посадових осіб.

➤ **ЗАСТОСУВАННЯ АВТОМАТИЗОВАНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПРИКОРДОННОГО КОНТРОЛЮ**

З огляду на значну частку осіб, які подорожують у межах малого прикордонного руху, доцільно активно залучати їх до автоматизованого контролю. Використання технологій на кшталт автоматичних воріт (*e-gate*, за прикладом автомобільного пункту пропуску ПП «Берегшурань» на угорській стороні) є пріоритетним як для автобусних, так і для залізничних терміналів. Ідентифікація за біометричними даними підвищує рівень безпеки та суттєво полегшує прийняття рішень персоналом.

Як більш передовий приклад варто запровадити систему автоматизованих (самообслуговувальних) модулів під дистанційним наглядом (аналогічно до практики Естонії на кордоні з РФ) у всіх пунктах пропуску, де передбачено пішохідне сполучення. Це рішення є особливо актуальним для маятникових трудових мігрантів із високим рівнем надійності.

➤ **ЗАПРОВАДЖЕННЯ СПЕЦІАЛЬНОЇ СИСТЕМИ КОНТРОЛЮ ТА ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН ОСІБ**

З метою оптимізації процедур перетину державного кордону для осіб, які дотримуються правил перетину кордону, доцільно впровадити спеціальні алгоритми контролю, орієнтовані на окремі категорії мандрівників. Зокрема, йдеться про застосування спрощених процедур пропуску для маятникових мігрантів та учасників малого прикордонного руху, що дозволить значно пришвидшити щоденні перетини на визначених пунктах пропуску.

Як позитивний орієнтир для адаптації такого досвіду можна розглядати успішну практику, застосовану на угорсько-сербському державному кордоні. Впровадження подібних механізмів забезпечить диференціацію потоків, дозволяючи зосередити основні ресурси контролю на об'єктах з вищим ступенем ризику, водночас максимально полегшуючи пересування осіб, чий правовий статус та мета поїздки є прогнозованими та сталими.

Загалом, будь-який технологічний чи організаційний розвиток у цій сфері вважається стратегічно ефективним лише за умови, що він забезпечує комплексне покращення адміністрування кордонів. Йдеться не лише про зростання швидкості операцій, а й про підвищення рівня прозорості процедур, їх повну відповідність нормам чинного законодавства та створення можливостей для постійного моніторингу процесів на всіх етапах контролю.

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ ТА РЕЖИМІВ РОБОТИ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

➤ ОПТИМІЗАЦІЯ РЕЖИМУ РОБОТИ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

У середньо- та довгостроковій перспективі — з огляду на перспективи промислового розвитку суміжних прикордонних територій та зростання інтенсивності регулярних поїздок - слід опрацювати питання збільшення часу роботи пунктів пропуску «Дзвінкове-Лонья» та «Косино-Барабаш». Зміну режиму їх функціонування необхідно підкріпити комплексною оцінкою впливу з урахуванням положень Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення від 4 травня 2012 року.

➤ МОДЕРНІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА СТАЛІЙ ПІДХІД

Пріоритетним напрямом просторового розвитку є продовження та успішне завершення масштабної модернізації залізничної лінії, що реалізується у тісній інституційній та технічній взаємодії з угорською стороною. Ключовим завданням цього етапу є розбудова сучасної залізничної інфраструктури на українській території, зокрема будівництво залізничної колії європейського стандарту (1435 мм).

Реалізація цього проєкту спрямована на усунення технологічних бар'єрів, забезпечення безшовного сполучення з транскордонними мережами ЄС та суттєве нарощування обсягів пасажирських і вантажних перевезень у післявоєнний період. Водночас це слугує практичній

реалізації сталого підходу, де головним вектором транспортної політики стає послідовне стимулювання екологічно дружнього залізничного сполучення та інтермодальних перевезень на противагу подальшому зростанню автомобільного навантаження на прикордонну інфраструктуру.

➤ БУДІВНИЦТВО СПІЛЬНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТЕРМІНАЛУ

Доцільно опрацювати перспективний проєкт спорудження спеціалізованого термінала на території пункту пропуску «Чоп (Дружба)», організувавши його за аналогією з сучасними аеропортовими комплексами для здійснення контролю пасажирів за принципом єдиної локації. Це передбачатиме:

- впровадження передових технологій перевірки (зокрема автоматизованих воріт *e-gate* та процедур зняття біометричних даних) у комфортних для мандрівників умовах;
- синхронізацію часу проходження контрольних процедур із залізнично-технологічною стоянкою рухомого складу та наданням якісних супутніх сервісів для пасажирів, що дозволить уникнути зайвих зупинок і втрат часу.

У разі реалізації подібного інфраструктурного проєкту безпосередньо з угорського боку необхідно - шляхом формування міцної та дієвої договірно-правової бази - чітко гарантувати уповноваженим органам України законну можливість виконувати свої службові обов'язки щодо прикордонного та митного контролю на території пункту пропуску. Незважаючи на те, що пріоритетним форматом залишається спільний контроль, стратегія має обов'язково передбачати альтернативну можливість здійснення контрольних процедур кожною із договірних сторін окремо у разі виникнення такої необхідності.

➤ ОРГАНІЗАЦІЯ МИТНОГО ТА ПРИКОРДОННОГО КОНТРОЛЮ НА ТЕРИТОРІЇ ТЕРМІНАЛУ EWMLK

Одним із ключових інвестиційних проєктів Угорщини є будівництво та запуск термінала EWMLK. З огляду на прогнозоване стрімке зростання вантажопотоку в умовах післявоєнного відновлення України, доцільно розглянути перенесення діяльності прикордонних і митних органів безпосередньо на територію EWMLK для здійснення комплексного контролю кордону та вантажних перевезень.

Цей спеціально виділений пункт контролю функціонуватиме за умови збереження та подальшого використання наявних технічних систем на ПП «Чоп (Дружба)»:

- спеціалізований рентген-контроль і надалі здійснюватиметься безпосередньо під час перетину кордону (із залученням існуючих потужностей у пункті пропуску «Соловка - Еперешке» або шляхом встановлення аналогічного технічного пристрою безпосередньо на пункті пропуску «Чоп (Дружба)»);
- подальший рух та виїзд поїзда супроводжуватимуться сучасним режимом дистанційного нагляду (на основі перевірених міжнародних технологій, зокрема GPS-

відстеження рухомого складу в поєднанні з огороженими коліями та стаціонарними системами відеоспостереження).

Повноцінна реалізація цього підходу вимагає проведення комплексної модернізації пункту пропуску «Чоп (Дружба)», зокрема забезпечення повного відокремлення вантажного та пасажирського потоків, починаючи від пункту в'їзду в єдиний закритий системі. Для оптимізації загального часу контролю вантажного руху доцільно запровадити спеціалізовані зони обробки та автоматизовані системи дистанційного сенсорного контролю, що дозволить здійснювати перевірку поїздів і обслуговуючого персоналу безпосередньо під час руху рухомого складу.

➤ НАРОЩУВАННЯ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЩОДО ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЗОНІ ТРАНСКОРДОННОГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА «ЧОП - ЗАГОНЬ»

Питання нарощування пропускної спроможності в транскордонних транспортних вузлах потребує комплексного стратегічного підходу з огляду на перспективу повноправного членства України в Європейському Союзі та необхідність інтеграції вітчизняної транспортної мережі до європейської транспортної системи. Першочерговим завданням є просторове проєктування магістральних шляхів сполучення, і лише після цього - оптимізація та прив'язка пунктів пропуску. Такий підхід гарантує, що в майбутньому - навіть за умови потенційного скасування прикордонного контролю чи зміни режимів його функціонування - транспортна мережа регіону збереже здатність обслуговувати зростаючі обсяги перевезень та повноцінно задовольняти потреби відповідних транспортних коридорів ЄС.

Водночас розвиток транскордонного транспортного вузла «Чоп - Загонь» безпосередньо обумовлений двома ключовими чинниками: потенціалом Ужгородського промислового вузла як потужного залізничного хабу та можливостями вже збудованого, але ще не введенного на повну потужність Східно-Західного мультимодального логістичного центру (EWMLK).

З огляду на це, під час розбудови та модернізації систем прикордонного контролю необхідно сформувати таку пропускну спроможність пунктів пропуску, яка здатна повністю забезпечити прогнозовані обсяги вантажопотоків.

Будівництво моста в районі ПП «Чоп-Загонь». Одним із можливих напрямів нарощення пропускної спроможності даного транскордонного вузла є будівництво нового мосту. Водночас вітчизняна практика та чинне міжнародно-правове регулювання свідчать, що реалізація проєктів будівництва мостів, які перетинають державний кордон або розташовані на прикордонних водотоках і формують нове міжнародне транспортне сполучення, здійснюється виключно на підставі відповідних двосторонніх міжнародних угод. Подальше опрацювання цього питання потребує проведення ґрунтовного комплексного дослідження: аналізу перспективних транспортних потоків, оцінки технічних можливостей, соціально-економічної доцільності, а також підготовки обґрунтувань щодо оптимального варіанта реалізації.

Оскільки існують певні застереження щодо доцільності та фізичної можливості розміщення

мосту безпосередньо в районі діючого пункту пропуску «Чоп – Загонь», як альтернативний варіант, що потребує окремого вивчення та порівняльного аналізу, доцільно розглянути можливість продовження автомобільної дороги М-34 на території Угорщини у напрямку Словацької Республіки з облаштуванням відповідного транскордонного з'єднання через перспективний пункт пропуску «Соломоново - Чіерна».

Зазначені населені пункти у радіусі 6 км мають спільні межі та узгоджені плани розвитку прикордонної інфраструктури. Це обґрунтовує необхідність проведення тристоронніх консультацій та зустрічей для визначення найефективніших шляхів розбудови транспортної мережі, у тому числі точки з'єднання ключових європейських транспортних коридорів TEN-T через такі автомагістралі:

- D1 (Словаччина) - Рейн-Дунайського коридору;
- M3 (Угорщина) - Середземноморського коридору;
- M-06 (Україна) - магістралі, через яку обидва зазначені маршрути проходять територією України.

Збільшення пропускної спроможності потребує значних додаткових інфраструктурних умов, зокрема розвитку дорожньої мережі. На даний час Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області розробляє ТЕО реконструкції ПП «Дзвінкове – Лонья» та розбудови під'їзних і об'їзних шляхів з урахуванням перспектив функціонування пункту пропуску як вантажного та цілодобового.

Очевидно, що в разі приведення ПП «Дзвінкове – Лонья» у стан, придатний для вантажного руху, та обґрунтованого розширення режиму його роботи виникне потреба у скороченні часу й відстані перевезень, а також у мінімізації навантаження на транспортну інфраструктуру регіону шляхом будівництва нового мосту через річку Тису в районі існуючої поромної переправи біля населеного пункту Тісамодьорош. Необхідність зведення нового мосту в цьому регіоні зумовлена тим, що наразі з території Берегівського району виїзд на західний берег Тиси можливий лише значно північніше — поблизу населених пунктів Вашарошнамень та Тиводар.

Розвиток швидкісної дорожньої мережі. На часі є практична реалізація концепції транскордонної швидкісної дорожньої мережі, яка насамперед базувалася б на прикордонній точці Берегдароц–Дийда, з продовженням автомагістралі M3, що наразі закінчується у Вашарошнамені, до державного кордону, а також із будівництвом автомобільної дороги в напрямку Загоня, що приєднувалася б до цієї мережі. Це водночас вимагало б створення абсолютно нового автомагістрального пункту пропуску, який значною мірою відвів би вантажний рух від нинішнього вузла в Загоні, а в довгостроковій перспективі навіть міг би повністю його замінити за умови паралельного розвитку дорожньої мережі з українського боку.

Північний напрям цієї автомагістралі слугував би для спрямування вантажного руху з Лоньї, а також для забезпечення належного маршруту для вантажів, що перетинають кордон автомобільним транспортом з Ужгородського вузла або після перевантаження із залізниці в EWMLK. Вторинною, але не менш важливою функцією було б забезпечення культурного, безпечного та швидкого руху транзитного пасажирського потоку через автомобільний пункт пропуску Загонь.

Створення нового пункту пропуску та розділення пасажирського і вантажного рухів. Прогнозоване часткове перенаправлення загониського вантажного руху на новий швидкісний автомагістральний пункт пропуску призвело б також до переосмислення нинішньої системи прикордонного контролю на перевантаженому автомобільному пункті пропуску Загонь.

У разі якщо EWMLK функціонуватиме насамперед як термінал перевантаження з подальшим збереженням основного напрямку руху через Загонь, виникне потреба у створенні нового пункту пропуску з великою вантажною пропускнуою спроможністю, відкритого та призначеного виключно для вантажного руху, що однозначно можливе лише разом із будівництвом нового мосту та розвитком наявної дорожньої мережі. У такому випадку прикордонний контроль повністю орієнтувався б на технології перевірки вантажного руху (огляд, сканування та перевірка транспортних засобів).

Доцільно переглянути нинішній принцип «один пункт пропуску — кілька функцій» і запровадити спеціалізовані пункти пропуску з функцією «одна категорія руху»:

- Діючий АПП «Чоп (Тиса) - Захонь» міг би залишатися виключно для пасажирського руху (посилення пішохідного, велосипедного та маятникового руху, впровадження автоматизованих методів контролю для автобусів і легкових автомобілів).
- У районі нового мосту через Тису було б створено окремий пункт пропуску, зосереджений на контролі та обслуговуванні вантажного руху, паралельно з модернізацією залізничних пунктів пропуску.

Водночас необхідною є модернізація залізничного ПП «Чоп (Дружба)» у частині пасажирських і вантажних перевезень та реформування системи регулювання руху, оскільки діяльність EWMLK значною мірою ґрунтується на вантажному потоці, що надходить саме через цей залізничний вузол. Також слід і надалі аналізувати пропускну спроможність існуючого автодорожнього мосту через Тису в Загоні.

Розвантаження суміжних пунктів пропуску. Створення нового пункту пропуску, ймовірно, призвело б до зменшення навантаження на діючі автомобільні пункти пропуску «Лужанка-Берегшурань» і «Вилок-Тісабеч». Вивільнені потужності цих переходів могли б бути спрямовані на обслуговування маятникового, туристичного та малого прикордонного руху, зокрема з використанням автоматизованого (або автономного, із дистанційним наглядом і без постійної присутності персоналу) прикордонного контролю.

Відповідно до урядових концепцій Угорщини, модернізація та первинна інфраструктурна реконструкція торкнеться кількох пунктів пропуску з угорського боку. Детальне опрацювання цих заходів триває, однак їх дозвільна процедура та реалізація, ймовірно, потребуватимуть ще багатьох років або навіть десятиліть.

➤ **РОЗВИТОК ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ПРИКОРДОННОГО КОНТРОЛЮ**

Забезпечити необхідні інфраструктурні умови для безперешкодного розвороту та руху автобусів, що здійснюють міжнародні пасажирські перевезення, на українській частині автомобільного пункту пропуску «Вилок–Тісабеч».

Опрацювати питання будівництва мосту з достатньою вантажопідйомністю через річку Батар (орієнтовно за 300 метрів від виїзного вузла з угорського боку), що є обов'язковою інфраструктурною передумовою для подальшого розвитку пасажирського та вантажного сполучення через зазначений пункт пропуску.

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ТА ОПЕРАТИВНА ВЗАЄМОДІЯ

➤ ІНТЕГРОВАНІ СИСТЕМИ ДАНИХ

Забезпечення повної технічної інтероперабельності між митними та прикордонними службами України та держав-членів ЄС є критично важливим завданням для оптимізації контрольних процедур. Основною умовою ефективності ІТ-систем митниці та правоохоронних органів є використання точних, актуальних та належним чином структурованих масивів даних.

При цьому розробка спільних цифрових інструментів не повинна передбачати надмірної або необмеженої інтеграції всіх наявних інформаційних ресурсів. Прийнятною та правомірною є лише та обробка даних, яка є суворо необхідною для виконання конкретних службових завдань та має відповідну правову основу. Відтак, забезпечення сумісності систем (зокрема CIS, FIDE, SIS, TARIC) має здійснюватися паралельно з впровадженням суворих протоколів захисту персональної інформації та високих стандартів кібербезпеки.

Такий підхід дозволить створити надійний інформаційний фундамент для прийняття обґрунтованих управлінських рішень, зберігаючи при цьому баланс між швидкістю проходження контролю та дотриманням міжнародних норм захисту даних.

➤ РОЗВИТОК ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СУМІСНОСТІ СИСТЕМИ «ЕЛЕКТРОННА ЧЕРГА ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ»

Операційний план заходів з реалізації у 2025-2027 роках Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року передбачає низку конкретних завдань. Зокрема, визначено необхідність удосконалення нормативно-правового регулювання щодо функціонування системи «Електронна черга перетину кордону» для всіх видів автомобільного транспорту (з очікуваним прийняттям відповідних актів у 2027 році).

Ключовим пріоритетом є забезпечення сумісності української системи з аналогічними платформами сусідніх країн для ефективної мінімізації заторів і прискорення процесу перетину державного кордону. Необхідно розробити та впровадити аналогічну електронну систему черг на угорській стороні з їхньою подальшою повною синхронізацією, що дозволить гармонізувати транскордонні потоки та забезпечити ефективне управління перетином кордону у пунктах пропуску.

➤ РОЗРОБКА МОБІЛЬНОГО ДОДАТКУ ПОПЕРЕДНЬОЇ ВЕРИФІКАЦІЇ

Доцільно розробити спеціалізоване цифрове рішення або інтегрувати відповідний верифікаційний модуль у чинну систему перетину кордону - «Чергу». Цей інструмент дозволить користувачеві під час бронювання слоту дистанційно пройти процедуру попередньої ідентифікації: зчитати параметри обличчя та інші біометричні дані за допомогою власного смартфона.

Такий підхід забезпечить прискорення проходження контролю безпосередньо в пункті пропуску, оскільки первинна перевірка та звірка даних здійснюватимуться в режимі попереднього оформлення до прибуття транспортного засобу до державного кордону.

➤ **БОРОТЬБА ЗІ ЗЛОЧИННІСТЮ ТА КОНТРОЛЬ НА ОСНОВІ РИЗИКІВ**

Пріоритетним завданням є гармонізація прискорення прикордонного руху з вимогами національної та регіональної безпеки. Це досягається через впровадження інтегрованої системи управління ризиками, що відповідає стандартам Митного кодексу ЄС.

- Впровадження ризик-орієнтованого підходу із застосуванням диференційованого контролю: легальний та низькоризиковий трафік проходить за прискореними стандартизованими процедурами, тоді як обставини, що вказують на потенційні загрози, вимагають цілеспрямованого та детального вивчення. Аспекти ризику підлягають регулярному перегляду на основі аналізу повторюваних моделей порушень, типових маршрутів контрабанди, методів модифікації транспортних засобів та нових загроз безпеці.

- Ефективна міжвідомча взаємодія та обмін інформацією. Інформація, що розкривається під час митного контролю, часто виходить за рамки стандартних адміністративних процедур і має важливе значення для запобігання злочинам чи їх розслідування. З огляду на це, між фахівцями митної служби та органів кримінального правосуддя має підтримуватися швидка, задокументована система взаємодії, особливо у випадках підозри на шахрайство з бюджетними коштами, організовану контрабанду, відмивання грошей та порушення міжнародних заборон. Раннє виявлення та забезпечення безпеки активів, отриманих злочинним шляхом, є необхідними для успіху кримінального провадження, тому доцільно розпочинати перевірку фінансових рухів, ділових зв'язків, транспортних засобів, товарів та інших активів уже на початковому етапі розслідування.

➤ **ВСТАНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ БОКСІВ ШВИДКОГО ПРОЇЗДУ (DRIVE-THROUGH VERIFICATION)**

Облаштування в пунктах пропуску спеціалізованих терміналів-боксів. Транспортний засіб разом із пасажиром та багажем здійснює рух транзитом через бокс, де відбувається миттєве підтверджуюче сканування та звіряння біометричних даних із попередньо задекларованим цифровим профілем без необхідності виходу з машини чи тривалого очікування в кабінах оформлення.

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ТА ІНКЛЮЗИВНІСТЬ

➤ КОМПЛЕКСНИЙ АНАЛІЗ ТА МОНІТОРИНГ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

Будь-які інфраструктурні чи організаційні кроки у сфері розвитку інфраструктури перетину кордону потребують ґрунтового аналітичного підґрунтя для ухвалення управлінських та інвестиційних рішень. Регулярний моніторинг має охоплювати не лише транспортні потоки, а й географічні особливості та соціально-економічний розвиток прикордонних регіонів. Під час планування майбутніх заходів доцільно зважати на приклад автомобільного пункту пропуску «Велика Паладь - Надьгодош», який наразі перебуває на перехідному етапі функціонування. Цей досвід показує, що від ідеї до реалізації минуло майже 10 років, а витрати є значними і можуть сягати або навіть перевищувати 5 мільйонів євро, попри те, що він функціонує у скороченому режимі роботи.

Саме тому будівництву кожного пункту пропуску мають передувати ґрунтовні оцінки впливу. Створення об'єкта та забезпечення роботи прикордонних і контролюючих служб є лише першим кроком - ключовою передумовою успіху стає створення або модернізація суміжної комплексної інфраструктури.

У зв'язку з цим необхідно комплексно оцінювати:

- Пропускну спроможність існуючої дорожньої мережі та потенціал прокладання нових доріг.
- Будівництво, реконструкцію та вантажопідйомність мостів.
- Реалізацію захисних інженерних споруд на водних прикордонних ділянках (зокрема, підвищення дамб).
- Необхідність природоохоронних інвестицій.

Оцінка впливу повинна охоплювати структуру пасажиропотоку, а також звички та потреби мандрівників. Наприклад, прикордонні маятникові мігранти користуються перетином переважно для поїздок на роботу, навчання чи за покупками, тому час їхнього прибуття є фіксованим, а вимоги до швидкості перетину кордону - максимальними.

Водночас показники інфраструктурної ефективності не повинні розглядатися ізольовано від питань законності, дотримання прав громадян та загальної безпеки прикордонного перетину. Нарощування швидкості та обсягів перевезень не може вважатися успіхом, якщо це досягається за рахунок зниження якості контролю чи створення додаткових ризиків для пасажирів.

➤ БЕЗБАР'ЄРНІСТЬ ТА ІНКЛЮЗИВНІСТЬ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Забезпечення рівного доступу до послуг та створення інклюзивного середовища на державному кордоні є невіддільною складовою євроінтеграційних реформ України та дотримання європейських стандартів прав людини. У цьому контексті ключовими пріоритетами є:

- Впровадження сучасних технологічних рішень для мобільності (із врахуванням досвіду угорської сторони, яка презентувала спеціалізоване обладнання: драбинні

ліфти/модифікації для подолання перепадів висот, програмовані автономні крісла-коляски та екзоскелети, використання яких доцільно передбачити як на кордоні, так і в прилеглих туристично-рекреаційних зонах).

- Забезпечення попереднього інформування громадян та перевізників про можливі складні ділянки маршруту та рівень їх доступності.
- Оснащення пунктів пропуску спеціалізованими технічними засобами для швидкого, комфортного та безбар'єрного проходження державного кордону особами з інвалідністю та маломобільними групами населення.

Державний кордон між Україною та Угорщиною є водночас східним рубежем ЄС, а реалізовані тут спільні інфраструктурні заходи створюють сприятливі передумови для розширення економічних і транзитних можливостей як для обох держав, так і для європейського співтовариства загалом. Об'єктивна необхідність розвитку інфраструктури перетину кордону існувала ще у довоєнний період, а в умовах післявоєнного відновлення вона набуває стратегічного значення. Перетин державного кордону супроводжуватиметься інтенсивним розвитком пасажирських і вантажних перевезень, що вимагає від обох сторін створення відповідної сучасної інфраструктури, здатної підтримувати стійке якісне та кількісне зростання інтенсивності прикордонного руху.

Задля формування ефективної, орієнтованої на стратегічний розвиток співпраці, слід спиратися на міцну договірно-правову базу, поглиблення двосторонньої кооперації та практичне використання позитивного досвіду партнерства, започаткованого ще у 2004 році. З метою обґрунтування реалізації майбутніх ініціатив необхідно виконати комплекс взаємопов'язаних завдань: здійснити всебічний аналіз транспортних потоків, суміжної інфраструктури та потенціалу регіонального розвитку, створити єдину інформаційну базу даних, а також розробити узгоджені транспортно-розвиткові концепції.

Центральною метою розвитку угорсько-української ділянки кордону є створення балансу між безпекою та пропускнуою здатністю. Це вимагає тісної координації між органами влади, застосування контролю на основі ризиків, залучення достатньої кількості висококваліфікованого персоналу, використання сучасної ІТ-підтримки та ефективної співпраці у сфері протидії транскордонній кримінальній діяльності. Важливо розуміти, що технологічний розвиток - це не панацея; результати досягаються лише за умови, що технічні системи супроводжуються чіткими процедурами, правилами підзвітності, відповідним навчанням та постійною професійною оцінкою.

Пріоритетними напрямками залишаються спільний пошук джерел фінансування, підвищення інституційної готовності органів влади, закріплення домовленостей на рівні міжнародних договорів та забезпечення повної імплементації норм ЄС, зокрема вимог *Schengen acquis*. Реалізація цих ініціатив має відбуватися з дотриманням принципів сталого розвитку, акцентуючи увагу на екологічно збалансованому залізничному сполученні як стратегічній альтернативі зростанню автомобільного навантаження.

У сфері прикордонного контролю необхідно впроваджувати передові цифрові інструменти, штучний інтелект, біометрію та автоматизацію, підтримуючи взаємний обмін досвідом (*know-how*) між компетентними структурами. Практичну діяльність слід зосередити на модернізації існуючих пунктів пропуску, інтегруючи їх із регіональними логістичними хабами та узгоджуючи заходи в межах мереж TEN-T і тристороннього формату Угорщина–Словаччина–Україна, спираючись на результати актуального SWOT-аналізу.

Довгострокова мета полягає у створенні моделі управління кордонами, яка забезпечує швидке та передбачуване керування легальним потоком, водночас ефективно відсіюючи об'єкти та осіб із високим рівнем ризику. Ця стратегія є не одноразовою інвестицією, а безперервним процесом інституційного розвитку, що служить інтересам безпеки зовнішніх кордонів ЄС, зміцненню економічних відносин між Угорщиною та Україною та соціально-економічному зростанню суміжних прикордонних регіонів.

3.2. Пріоритетні проєкти вдосконалення процесів перетину державного кордону на період до 2030 року

Переформатування глобальних ланцюгів вартості, розвиток міжнародних транспортних коридорів (зокрема мережі TEN-T) та нові безпекові виклики визначають динаміку й структуру вантажо- та пасажиропотоків, яким наявна пропускна спроможність пунктів пропуску вже не відповідає. Це, спільно зі стратегічними вимогами української євроінтеграції, вимагає якісно нового підходу до організації перетину угорсько-української ділянки кордону. Транскордонне сполучення має адаптуватися до нових логістичних реалій та відповідати найвищим європейським стандартам безпеки, прозорості й стійкості до кризових викликів.

Ефективність функціонування українсько-угорського транскордонного регіону визначається ступенем збалансованості розвитку та взаємодоповнюваності його інфраструктурних елементів. Наразі ключовою системною перешкодою є глибока десинхронізація таких процесів - як на міждержавному рівні (між Україною та Угорщиною), так і на внутрішньонаціональному рівні в межах кожної з країн. Для подолання цього розриву пропонується застосовувати ієрархічний підхід до планування, який базується на трьох взаємопов'язаних рівнях:

- Дорожня та опорна інфраструктура: дороги, мости та сервісні зони. Це основа просторової зв'язності, яка повинна відповідати вимогам TEN-T та забезпечувати альтернативну мобільність і стабільність логістики навіть у разі пікових навантажень або тимчасової зупинки роботи окремих пунктів пропуску.
- Інфраструктура пунктів пропуску та логістичних вузлів: фізичне розширення та модернізація пропускних потужностей, будівництво нових об'єктів, оснащення стаціонарними скануючими системами й сучасним ваговим обладнанням, а також створення належної технічної бази безпосередньо на лініях перетину кордону для забезпечення безперебійної та швидкої обробки пасажирських і вантажних потоків.
- Інституційно-технологічний рівень (операційна діяльність та безпековий контур): управлінські процедури, цифрові інструменти, системи управління ризиками та безпекові механізми. Навіть у довгостроковій перспективі (в умовах подальшої євроінтеграції та

спрощення режимів перетину) цей рівень виконує функцію надійного регуляторного й безпекового фундаменту.

Представлені проєктні пропозиції спрямовані на покращення безпеки, пропускну здатності та інституційної співпраці на цій ділянці кордону. Вони охоплюють взаємопов'язані заходи, які можуть впроваджуватися як окремо, так і у складі єдиного пакету. Ключовим принципом реалізації цих ініціатив є забезпечення швидкого і законного обміну інформацією між компетентними органами влади України та Угорщини, спільна розробка методологій (аналізу ризиків, моніторингу трафіку тощо), а також тестування ідей розвитку у форматі пілотних проєктів з подальшою вимірюваною оцінкою результатів. Водночас прискорення прикордонного руху можливе лише за умови збереження високих стандартів безпеки, поглибленого вторинного контролю та впровадження ефективних ІТ-рішень.

Для забезпечення системного та збалансованого підходу до реалізації зазначених цілей усі наведені проєкти нижче структуровано у розрізі інфраструктурних та «м'яких» (soft) заходів.

ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЄКТИ

➤ Капітальний ремонт об'єктів інфраструктури автомобільного пункту пропуску «Чоп – Захонь» (DREAM-UA-170825-80F529A6)

Актуальність: Інфраструктура найбільшого автомобільного пункту пропуску на кордоні з Угорщиною є застарілою: наявні значні тепловтрати, нестабільне водопостачання, проблеми з водовідведенням та відсутність належного кондиціонування, що потребує термінової модернізації.

Мета проєкту: Виконати капітальний ремонт об'єктів інфраструктури, виготовити проєктно-кошторисну документацію, модернізувати інженерні мережі, системи опалення й кондиціонування, реалізувати заходи з енергоефективності та автономного енергозабезпечення (з окремим плануванням реконструкції сервісної зони перед пунктом пропуску на площі понад 6 га).

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації, проведення будівельно-монтажних і ремонтно-відновлювальних робіт, модернізація інженерних мереж, систем опалення, кондиціонування, водопостачання та водовідведення, впровадження енергоефективних і автономних енергетичних рішень у поетапному режимі без зупинки роботи пункту пропуску.

Місце реалізації: Закарпатська область, Ужгородський район, с. Соломоново, дорога М-06, автомобільний пункт пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь» (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Комплексна модернізація інфраструктури ключового переходу підвищує пропускну спроможність та стійкість міжнародної логістики, забезпечуючи безперервне сполучення між Україною та Угорщиною.

Очікувані результати: Надійні інженерні системи, зменшення енергоспоживання, стабільне водопостачання і водовідведення, підвищення якості обслуговування осіб та перевізників.

Основні виконавці: Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України.

Цільові групи: Пасажири, міжнародні автоперевізники, працівники митних і прикордонних органів, представники бізнесу.

Орієнтовний бюджет: 332 600 000 UAH (у системі DREAM зазначалося 23 млн грн затверджених та очікуваних коштів).

Період реалізації: 2025–2027 роки (введення в експлуатацію заплановано до кінця 2027 року).

Готовність до реалізації: Проєкт реалізується. Управління ризиками фінансування, закупівель і виконання робіт здійснюється через забезпечення поетапності робіт та технічний нагляд без припинення функціонування пункту пропуску.

➤ **Підготовка спільного українсько-угорського проєкту реконструкції мосту через річку Тиса у пункті пропуску «Чоп – Захонь»**

Актуальність: Діючий мостовий перехід через річку Тиса є важливим елементом міжнародного автомобільного сполучення на українсько-угорському кордоні та потребує невідкладної реконструкції для забезпечення безпечного, стабільного та безперебійного руху транспортних потоків.

Мета проєкту: Підготувати спільний проєкт реконструкції мосту, узгодити технічні проєктні рішення між українською та угорською сторонами й спільно залучити необхідне міжнародне фінансування.

Основні заходи проєкту: Проведення спільних технічних обстежень мостового переходу, розробка та міжурядове узгодження проєктно-кошторисної документації, координація дій між профільними відомствами двох країн, підготовка спільних заявок на фінансування та синхронізація графіків реалізації будівельних робіт.

Місце реалізації: Закарпатська область, Україна; Угорщина; мостовий перехід через річку Тиса у складі автомобільного пункту пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь».

Транскордонний вплив: Усунення інфраструктурного «вузького місця» на головному автомобільному переході між Україною та Угорщиною, що підвищує стійкість транс'європейських транспортних мереж та покращує двосторонню логістику.

Очікувані результати: Підготовлена узгоджена проєктна документація, залучене міжнародне фінансування, суттєве підвищення безпеки, надійності та пропускнуєї спроможності мостового переходу.

Основні виконавці: Мінрозвитку; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; компетентні органи та профільні відомства України й Угорщини.

Цільові групи: Пасажири, міжнародні автоперевізники, логістичні оператори, прикордонні громади та контрольні служби обох країн.

Орієнтовний бюджет: Не визначено (фінансування формується на основі спільного пошуку та залучення коштів українською та угорською сторонами).

Період реалізації: Підготовка розпочата з 2025 року; реалізація (будівельна фаза) планується до 2030 року.

Готовність до реалізації: Українська та угорська сторони принципово узгодили подальшу підготовку спільного проєкту та спільний пошук фінансування; подальші етапи потребують фінального міждержавного погодження та дотримання синхронного графіку виконання робіт.

➤ **Модернізація і технічне переоснащення залізничного пункту пропуску «Чоп»**

Актуальність: Залізнична прикордонна інфраструктура та обладнання потребують модернізації для швидшого оформлення вантажів, точного вагового контролю, забезпечення енергоефективної роботи та створення стійкого автономного енергозабезпечення.

Мета проєкту: Модернізувати залізничний пункт пропуску та пов'язані ділянки інфраструктури, оновити інженерні системи, реалізувати заходи з енергоефективності та

встановити сучасні динамічні вагонні ваги для колій різної ширини задля оптимізації вантажних перевезень.

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації, проведення будівельно-монтажних і ремонтно-відновлювальних робіт, модернізація систем опалення, кондиціонування й енергозабезпечення, встановлення динамічних вагонних вагів для колій 1520 мм та 1435 мм, а також інтеграція цифрових рішень контролю.

Місце реалізації: Закарпатська область, Україна; Угорщина; залізничний пункт пропуску та станція Чоп (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Розвиток залізничного вантажного коридору між Україною та Угорщиною, розширення інтермодальних перевезень та синхронізація стандартів обробки транзитних вантажів на кордоні з ЄС.

Очікувані результати: Підвищення пропускної спроможності та енергетичної стійкості залізничного переходу, скорочення часу обробки вагонів, точний ваговий контроль і надійніша вантажна логістика.

Основні виконавці: Мінрозвитку; АТ «Укрзалізниця» у партнерстві з профільними відомствами.

Цільові групи: Залізничні оператори, вантажовласники, експортери, логістичні компанії та контрольні служби обох країн.

Орієнтовний бюджет: 882 101 010 UAH.

Період реалізації: 2024–2026 роки.

Готовність до реалізації: Модернізація включена до державного операційного плану; реалізація заходів технічного переоснащення активно триває відповідно до затверджених графіків за підтримки міжнародної технічної допомоги (CEF).

➤ **Проектування реконструкції залізничних споруд із впровадженням колії 1435 мм на ділянці «Ужгород – Львів»**

Актуальність: Відсутність безперервної європейської колії (1435 мм) на магістральних залізничних напрямках обмежує повноцінну інтеграцію регіону до міжнародної залізничної системи Транс'європейської мережі (TEN-T) та суттєво ускладнює вантажні й пасажирські перевезення.

Мета проєкту: Розробити якісну та погоджену проєктну документацію для реконструкції залізничних споруд і впровадження євроколії 1435 мм на стратегічній ділянці від Ужгорода в напрямку Львова (із фокусом на закарпатську частину маршруту) задля забезпечення прямого залізничного сполучення з Європою.

Основні заходи проєкту: Виконання комплексних інженерно-технічних вишукувань, розробка проєктно-кошторисної документації на реконструкцію залізничної інфраструктури, штучних споруд і колійного господарства, а також узгодження технічних рішень з європейськими стандартами.

Місце реалізації: Закарпатська область; Україна; залізнична ділянка від Ужгорода в напрямку Львова.

Транскордонний вплив: Створення магістральної інфраструктури європейського стандарту колії для інтеграції транспортних мереж Закарпатської області у міжнародні транспортні коридори, усунення перевалочних бар'єрів та суттєве зменшення логістичних витрат.

Очікувані результати: Підготовлена та затверджена проєктна документація, створена надійна технічна основа для подальшого будівельного етапу впровадження колії 1435 мм і запуску прямих пасажирських та вантажних маршрутів до країн ЄС.

Основні виконавці: Мінрозвитку; АТ «Укрзалізниця».

Цільові групи: Пасажири, міжнародні залізничні оператори, експортери, логістичні

компанії та прикордонні громади.

Орієнтовний бюджет: 457 885 010 UAH.

Період реалізації: 2025–2028 роки.

Готовність до реалізації: Захід включено до державного операційного плану; передбачено поетапне фінансування та виконання проєктно-вишукувальних робіт із залученням міжнародної технічної допомоги (CEF 2023) і державного бюджету.

➤ **Модернізація пункту пропуску «Дзвінкове - Лонья» для вантажного руху та продовження годин роботи**

Актуальність: Наявна інфраструктура пункту пропуску має обмежений режим роботи (з 7:00 до 18:00) і орієнтована переважно на пасажирське сполучення. Водночас об'єкт потребує повномасштабної реконструкції, створення сучасної сервісної зони, належного оформлення прав землекористування та дообладнання сучасними технічними засобами контролю. Наявні під'їзні шляхи (протяжністю близько 45 км до магістральних трас) та недостатня пропускна здатність наявних потужностей стримують розвиток прикордонної інфраструктури і перерозподіл міжнародних транспортних потоків.

Мета проєкту: Оформити права землекористування, виконати проєктно-вишукувальні та будівельні роботи, здійснити комплексну реконструкцію пункту пропуску і прилеглої сервісної зони, створити повноцінну інфраструктуру для вантажного й митного оформлення, а також придбати та встановити спеціалізовані стаціонарні скануючі системи задля забезпечення цілодобового режиму роботи.

Основні заходи проєкту: Основні заходи проєкту передбачають оформлення прав землекористування та підготовку дозвільної документації, виконання проєктно-вишукувальних і будівельно-монтажних робіт із реконструкції інфраструктури пункту пропуску та сервісної зони, а також будівництво й облаштування профільних майданчиків для вантажного транспорту й зон митного огляду. Комплекс робіт також охоплює реконструкцію та капітальний ремонт під'їзних і об'їзних автомобільних шляхів, розширення кількості смуг руху та спеціалізованих майданчиків для вторинного (поглибленого) огляду транспортних засобів, закупівлю, постачання й монтаж сучасного стаціонарного сканувального обладнання, а також міжвідомче та міждержавне узгодження щодо переведення пункту пропуску на подовжений або цілодобовий графік функціонування.

Місце реалізації: Україна, Закарпатська область, Берегівський район, автомобільний пункт пропуску «Дзвінкове – Лонья» (українсько-угорська ділянка державного кордону: Україна, с. Дзвінкове / Угорщина, медье Саболч-Сатмар-Берег, с. Лонья / Гаранглаб).

Транскордонний вплив: Створення альтернативного маршруту для вантажних перевезень, розвантаження суміжних прикордонних переходів (зокрема вузла «Чоп – Загонь»), підвищення рівня транскордонної мобільності, скорочення часу простою на кордоні та оптимізація логістичних ланцюгів.

Очікувані результати: створення багатофункціонального пункту пропуску для пасажирського та вантажного сполучення, збільшення загальної пропускної спроможності переходу та впровадження цілодобового режиму роботи. Крім того, очікується підвищення ефективності, точності й безпеки державного контролю, а також суттєве покращення умов перетину державного кордону для пасажирів і міжнародних перевізників.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; Закарпатська обласна державна адміністрація; Адміністрація Державної прикордонної служби України; Державна

митна служба України; Міністерство фінансів України; компетентні відомства Угорщини; органи місцевого самоврядування.

Цільові групи: Міжнародні та вітчизняні автомобільні перевізники, суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, пасажирів, мешканці прикордонних територіальних громад, туристи, а також працівники контролюючих органів.

Орієнтовний бюджет: 498 244 730 UAH (на етап першочергових та базових робіт з подальшим коригуванням і залученням додаткових коштів для повноцінного розвитку вантажної інфраструктури).

Джерела фінансування: Державні бюджети України та Угорщини, кошти міжнародних програм технічної допомоги та фонди ЄС.

Період реалізації: 2025–2027 роки (перший етап) із подальшим переходом у довгострокову перспективу для повного розгортання вантажних потужностей.

Готовність до реалізації: Проєкт базової реконструкції включено до державного операційного плану; наразі розробляється техніко-економічне обґрунтування (ТЕО) з урахуванням перспектив вантажного та цілодобового функціонування. Управління ризиками землекористування та фінансування здійснюється шляхом завчасного погодження проєктної документації та підготовки проєктів двосторонніх міждержавних угод.

➤ Реконструкція автомобільного пункту пропуску «Косино» та сервісної зони

Актуальність: Інфраструктура пункту пропуску та прилегла сервісна зона потребують повномасштабної реконструкції, а процедури контролю легкових автомобілів — впровадження сучасного скануючого обладнання для прискорення перетину кордону.

Мета проєкту: Оформити права землекористування, виконати підготовчі роботи, реконструювати пункт пропуску, збудувати нові об'єкти інфраструктури та сучасну сервісну зону безпосередньо перед пунктом пропуску, а також придбати стаціонарну скануючу систему для легкових автомобілів.

Основні заходи проєкту: Оформлення прав землекористування, виконання проєктно-вишукувальних і будівельно-монтажних робіт з реконструкції та будівництва інфраструктури пункту пропуску і сервісної зони, закупівля та встановлення спеціалізованого контрольного обладнання.

Місце реалізації: Закарпатська область, Берегівський район, автомобільний пункт пропуску «Косино – Барабаш» (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Збалансований розподіл пасажиропотоку між переходами, покращення транскордонної мобільності та підвищення доступності українсько-угорського кордону.

Очікувані результати: Збільшення пропускної спроможності, комфортніші умови для пасажирів, сучасний рівень контролю та зменшення навантаження на сусідні пункти пропуску.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; Закарпатська ОВА; Адміністрація Державної прикордонної служби України; Державна митна служба України; Міністерство фінансів України; органи місцевого самоврядування.

Цільові групи: Пасажирів, туристи, мешканці прикордонних громад, працівники контрольних служб.

Орієнтовний бюджет: 498 600 000 UAH.

Період реалізації: 2024–2028 роки.

Готовність до реалізації: Проєкт включено до державного операційного плану; Служба відновлення підтвердила реконструкцію, будівництво нових об'єктів і сервісної зони як актуальні заходи.

➤ **Будівництво автомобільного пункту пропуску «Дийда», сервісної зони та встановлення систем сканування**

Актуальність: На українсько-угорській ділянці державного кордону існує потреба у створенні нового сучасного пункту пропуску задля перерозподілу транспортних потоків та суттєвого підвищення загальної пропускної спроможності транспортних коридорів.

Мета проєкту: Оформити земельні права, збудувати новий повноцінний пункт пропуску і сервісну зону, облаштувати смуги руху для різних видів транспорту (зокрема пішоходів, легкових автомобілів, автобусів і вантажівок), а також придбати мобільну систему портального сканування та стаціонарну систему для легкових авто.

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації та оформлення земельних прав, проведення підготовчих та масштабних будівельних робіт, зведення об'єктів інфраструктури пункту пропуску і сервісної зони, облаштування смуг руху, закупівля та монтаж сучасних скануючих систем.

Місце реалізації: Закарпатська область, Берегівський район, район с. Дийда, новий автомобільний пункт пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону.

Транскордонний вплив: Створення нового потужного транспортного вузла, розвантаження діючих переходів, посилення міжнародної логістики та розширення економічних зв'язків між Україною та країнами ЄС.

Очікувані результати: Розрахункова спроможність: 1 000 пішоходів і велосипедистів на добу (365 000 на рік); 800 легкових автомобілів на добу (292 000 на рік); 30 автобусів і 1 500 пасажирів на добу; 500 вантажівок на добу (182 500 на рік). Подвоєння вантажної та автобусної пропускної здатності ділянки й суттєве збільшення пропуску легкового транспорту.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; Закарпатська ОВА; Адміністрація Державної прикордонної служби України; Державна митна служба України; Міністерство фінансів України.

Цільові групи: Пасажири, вантажні та автобусні перевізники, представники бізнесу, прикордонні громади й працівники контрольних служб.

Орієнтовний бюджет: 1 390 550 000 UAH.

Період реалізації: 2024–2030 роки (введення в експлуатацію заплановано до 31.12.2030 року).

Готовність до реалізації: Перспективний інвестиційний проєкт включено до офіційного портфеля; передбачено комплекс земельних, підготовчих, будівельних заходів та закупівлю необхідних скануючих систем.

➤ **Будівництво автомобільної дороги категорії Іа від державного кордону з Угорщиною до автомобільної дороги М-24**

Актуальність: Запуск пункту пропуску «Дийда» формує запит на розвиток транспортної інфраструктури, зокрема на побудову якісного дорожнього сполучення, яке інтегрує новий перехід з основною дорожньою мережею Закарпатської області.

Мета проєкту: Збудувати нову сучасну автомобільну дорогу категорії Іа протяжністю 10,3 км від державного кордону з Угорщиною до автомобільної дороги М-24 (на ділянці Велика Добронь – Мукачево – Берегове – ПП «Лужанка») задля забезпечення швидкого й безпечного

транзитного сполучення.

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації, проведення необхідних вишукувань, комплекс масштабних будівельно-монтажних робіт зі зведення швидкісної дороги категорії Іа довжиною 10,3 км із повною інфраструктурною інтеграцією до транспортної мережі ТЕН-Т.

Місце реалізації: Закарпатська область, Берегівський район, Україна; прикордонна зона на межі з Угорщиною в напрямку траси М-24.

Транскордонний вплив: Формування нового транспортного під'їзду до державного кордону, безшовна інтеграція майбутнього пункту пропуску «Дийда» в європейську та українську транспортні мережі, а також розвантаження місцевих шляхів від транзитних вантажів.

Очікувані результати: Введення в експлуатацію 10,3 км нової дороги категорії Іа; створення якісного прямого підключення нового пункту пропуску до траси М-24; помітне скорочення часу руху транспортних засобів та розвантаження місцевої дорожньої мережі.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області.

Цільові групи: Пасажири, міжнародні вантажні та пасажирські перевізники, представники бізнесу, мешканці Берегівського району та користувачі дороги М-24.

Орієнтовний бюджет: 5 500 000 000 UAH.

Період реалізації: 2026–2029 роки.

Готовність до реалізації: Проєкт реалізується як ключовий елемент інфраструктурного забезпечення перспективного ПП «Дийда»; передбачено виконання всього комплексу будівельних робіт на 10,3-кілометровій ділянці з дотриманням стандартів дороги категорії Іа та інтеграцією до мережі ТЕН-Т.

➤ Реконструкція, розширення та облаштування сервісної зони автомобільного пункту пропуску «Лужанка»

Актуальність: Існуюча інфраструктура пункту пропуску не відповідає перспективним обсягам пасажирського та вантажного руху, що зумовлює гостру потребу в повномасштабній реконструкції, розширенні території, впровадженні сучасних скануючих систем та облаштуванні повноцінної сервісної зони.

Мета проєкту: Реконструювати пункт пропуску та його інфраструктуру; забезпечити повноцінне вантажне сполучення без обмеження ваги; розширити пропускну здатність із додаванням смуг для різних видів транспорту й пішоходів; встановити сучасні скануючі системи та бокси огляду.

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації, проведення будівельно-монтажних і ремонтно-відновлювальних робіт з розширення території пункту пропуску, облаштування нових смуг руху (по дві додаткові смуги для легкових автомобілів, автобусів, вантажівок, а також для пішоходів і велосипедистів), будівництво сервісної зони, закупівля та монтаж скануючих систем і боксів глибокого огляду.

Місце реалізації: Закарпатська область, Берегівський район, автомобільний пункт пропуску «Лужанка – Берегшурень» (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Збільшення пропускнуої спроможності інфраструктури для вантажного транспорту на кордоні з Угорщиною, ліквідація черг, прискорення логістичних процесів та підтримка міжнародної торгівлі.

Очікувані результати: Забезпечення вантажного сполучення без обмеження ваги, поява додаткових смуг для всіх основних категорій руху, швидший і безпечніший прикордонний контроль. Планова добова спроможність після модернізації — до 240 вантажівок, 30 автобусів, 1

000 легкових автомобілів і 1 000 пішоходів.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; Закарпатська ОВА; Адміністрація Державної прикордонної служби України; Державна митна служба України; Міністерство фінансів України.

Цільові групи: Пасажири, пішоходи, велосипедисти, автобусні й вантажні перевізники, представники бізнесу та працівники контрольних служб.

Орієнтовний бюджет: 1 719 005 030 UAH.

Період реалізації: 2024–2027 роки (активні проєктні та будівельні роботи тривають; завершення основної реконструкції заплановано у 2026 році).

Готовність до реалізації: Реконструкція успішно реалізується; проєктні та підготовчі роботи розпочато.

➤ Реконструкція автомобільного пункту пропуску «Вилок» та придбання стаціонарної скануючої системи

Актуальність: Інфраструктура пункту пропуску потребує повномасштабної реконструкції, належного оформлення прав землекористування та впровадження сучасного контрольного обладнання. Крім того, попри правові та угорські технічні умови, поточне планування української сторони не забезпечує умов для безпечного проходження та розвороту великих автобусів, що обмежує розвиток регулярного пасажирського сполучення.

Мета проєкту: Оформити права землекористування, виконати комплекс будівельних і ремонтно-відновлювальних робіт із реконструкції пункту пропуску; у т.ч. для повноцінного обслуговування автобусного руху; придбати та ввести в експлуатацію сучасну стаціонарну скануючу систему.

Основні заходи проєкту: Оформлення прав землекористування; розробка проєктно-кошторисної документації; проведення будівельно-монтажних і ремонтно-відновлювальних робіт із модернізації інфраструктури; оцінка стану та за потреби підсилення мосту через річку Батар біля угорського виїзду; закупівля та монтаж стаціонарної скануючої системи.

Місце реалізації: Закарпатська область, Берегівський район, автомобільний пункт пропуску «Вилок – Тісачеч» (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Покращення транскордонної мобільності, доступності громадського транспорту у Верхньотисянському регіоні, збалансований розподіл пасажиропотоків між переходами, оптимізація часу очікування та розширення функціональних можливостей пункту пропуску.

Очікувані результати: Модернізований пункт пропуску, придатний для регулярного автобусного руху; підвищення рівня безпеки й швидкості прикордонного та митного контролю; покращений розподіл пасажиропотоку та кращі зв'язки громадського транспорту.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; Закарпатська ОВА; Адміністрація Державної прикордонної служби України; Державна митна служба України; Міністерство фінансів України; угорські та українські транспортні, прикордонні й митні органи, оператори доріг і мостів.

Цільові групи: Мешканці прикордонних громад, туристи, надавачі туристичних й транспортних послуг, працівники контрольних служб.

Орієнтовний бюджет: 387 000 000 UAH (базові кошти на реконструкцію; потреба у фінансуванні розширення для автобусного руху та мосту визначається додатково).

Джерела фінансування: Державні кошти України й Угорщини, а також кошти ЄС на

розвиток прикордонної інфраструктури і транспорту.

Період реалізації: 2025–2028 роки (довгостроковий розвиток автобусного напрямку охоплює період 5–15 років).

Готовність до реалізації: Проект реконструкції інфраструктури діючого пункту пропуску включено до державного операційного плану як пріоритетний захід; для повноцінного запуску автобусного руху необхідні двостороннє технічне проектування, розвиток української території, оцінка мосту та затвердження остаточного фінансування.

➤ **Будівництво та подальший розвиток автомобільного пункту пропуску «Велика Паладь – Надьгодош»**

Актуальність: Зростання навантаження на діючі пункти пропуску та необхідність покращення транскордонної мобільності громадян зумовлюють потребу в розширенні інфраструктури пасажирського сполучення на українсько-угорській ділянці кордону. Пункт пропуску було відкрито у 2025 році, проте він наразі працює зі зменшеною та частково тимчасовою інфраструктурою, що вимагає завершення постійних будівельних робіт і створення повноцінних систем контролю.

Мета проекту: Завершити повномасштабне будівництво сучасного пункту пропуску і супутньої сервісної зони; для збільшення пропускної спроможності додатково облаштувати чотири смуги для легкових автомобілів та дві смуги для пасажирських автобусів.

Основні заходи проекту: Виготовлення проектно-кошторисної документації, проведення будівельно-монтажних робіт із зведення повноцінної інфраструктури пункту пропуску і сервісної зони, облаштування додаткових смуг руху для легкового та автобусного транспорту, а також інтеграція необхідних систем контролю. Забезпечення поетапного розвитку об'єкта відповідно до фактичного трафіку.

Місце реалізації: Закарпатська область, Берегівський район, автомобільний пункт пропуску «Велика Паладь – Надьгодош» (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Створення нового маршруту між Україною та Угорщиною, розвантаження інших прикордонних переходів і стимулювання соціально-економічного розвитку прикордонних територій.

Очікувані результати: Реалізований етап - пункт пропуску відкрито 8 квітня 2025 року з тимчасовою плановою спроможністю 200 легкових автомобілів і 600 пішоходів на добу. Перспективний етап — розширення інфраструктури за рахунок чотирьох додаткових смуг для легкових авто та двох смуг для автобусів.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; Закарпатська ОВА; Адміністрація Державної прикордонної служби України; Мінрозвитку; Поліція Угорщини; Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); компетентні транспортні та прикордонні органи Угорщини.

Цільові групи: Туристи, маятникові мігранти, мешканці прикордонних громад, працівники прикордонних і митних служб.

Орієнтовний бюджет: 393 015 000 UAH (згідно з національними розрахунками; за окремими дослідженнями та комплексним оцінюванням загальна вартість постійного розвитку може досягати або перевищувати 5 млн євро).

Джерела фінансування: Державні кошти України та Угорщини, а також кошти ЄС або інші джерела.

Період реалізації: 2024–2028 роки (тимчасову інфраструктуру відкрито 08.04.2025 року, повне будівництво заплановано завершити до кінця 2028 року).

Готовність до реалізації: Тимчасовий пункт пропуску успішно функціонує з 08.04.2025 року; наступним етапом є практична реалізація робіт із будівництва повноцінного комплексу пункту пропуску та сервісної зони на основі результатів дослідження впливу, аналізу трафіку, тісної двосторонньої взаємодії та наявності фінансування.

➤ **Реконструкція сервісної зони перед міжнародним автомобільним пунктом пропуску «Чоп – Захонь» (Тиса)**

Актуальність: Перед міжнародним автомобільним пунктом пропуску існує потреба у створенні сучасної сервісної зони задля впорядкування під'їзного руху, усунення хаотичного скупчення транспортних засобів та покращення умов очікування.

Мета проєкту: Виконати комплексні роботи з реконструкції сервісної зони безпосередньо перед пунктом пропуску на земельній ділянці площею понад 6 га для впорядкування транспортних потоків.

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації, проведення будівельно-монтажних і ремонтно-відновлювальних робіт з облаштування інфраструктури сервісної зони площею понад 6 га, організація систем під'їзного руху, накопичення та очікування транспортних засобів.

Місце реалізації: Закарпатська область, Ужгородський район, Україна; прикордонна територія безпосередньо перед автомобільним пунктом пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь» (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Підвищення рівня безпеки, організованості та пропускної спроможності на головному автомобільному переході між Україною та Угорщиною, а також зниження навантаження на прилеглу дорожню мережу.

Очікувані результати: Повністю реконструйована сервісна зона площею понад 6 га, значно покращені умови очікування для учасників руху та впорядкована логістика під'їзду до пункту пропуску.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області.

Цільові групи: Пасажири, міжнародні автоперевізники, працівники контрольних служб і мешканці прикордонних громад.

Орієнтовний бюджет: Технічно та фінансово пов'язаний із загальним проєктом капітального ремонту ПП «Чоп – Захонь».

Період реалізації: Заплановано реалізувати до 2030 року.

Готовність до реалізації: Запланований інфраструктурний проєкт; параметри фінансування та детальний графік виконання робіт потребують фінального уточнення.

➤ **Будівництво об'їзної автомобільної дороги м. Берегове та с. Астей до МАПП «Лужанка» разом із сервісною зоною**

Актуальність: Існуючий під'їзний маршрут до міжнародного автомобільного пункту пропуску «Лужанка» проходить через населені пункти, створює надмірне транспортне навантаження на м. Берегове та с. Астей, тому потребує будівництва окремої об'їзної дороги.

Мета проєкту: Збудувати нову об'їзну автомобільну дорогу до МАПП «Лужанка» разом із сервісною зоною задля виведення транзитних потоків за межі житлової забудови, а також виконати необхідне коригування проєктної документації.

Основні заходи проєкту: Коригування чинної проєктно-кошторисної документації, проведення комплексу будівельно-монтажних робіт зі зведення об'їзної автомобільної дороги та облаштування сучасної сервісної зони.

Місце реалізації: Закарпатська область, Берегівський район, Україна; транспортний коридор м. Берегове – с. Астей – МАПП «Лужанка – Берегшурань» (українсько-угорська ділянка державного кордону).

Транскордонний вплив: Покращення логістичного сполучення з Угорщиною, оптимізація міжнародних перевезень та суттєве зменшення транспортного навантаження на прикордонні населені пункти.

Очікувані результати: Виведення транзитного транспорту за межі Берегова й Астея, покращення умов під'їзду до МАПП «Лужанка», забезпечення безперешкоднішого руху пасажирського та вантажного транспорту.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області.

Цільові групи: Мешканці м. Берегове та с. Астей, пасажери, міжнародні вантажні та пасажирські перевізники, представники бізнесу й працівники контрольних служб.

Орієнтовний бюджет:.

Період реалізації: Заплановано та реалізується у період до 2030 року.

Готовність до реалізації: Проєкт заплановано до реалізації; на поточному етапі передбачено коригування проєктної документації для подальшого виконання будівельних робіт.

➤ **Реконструкція автомобільної дороги М-25 на ділянці км 0+000 – км 3+740 від ПП «Соломоново» – Велика Добронь – Яноші та будівництво сервісної зони**

Актуальність: Прикордонна ділянка автомобільної дороги державного значення М-25 потребує повномасштабної реконструкції задля більш рівномірного розподілу міжнародних транспортних потоків між пунктами пропуску у Закарпатській області.

Мета проєкту: Виконати реконструкцію 3,740 км автомобільної дороги державного значення М-25 на ділянці від пункту пропуску «Соломоново» у напрямку Великої Доброни та Яноші, а також збудувати сучасну сервісну зону.

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації, проведення комплексу будівельно-монтажних і ремонтно-відновлювальних робіт із реконструкції дорожнього покриття та супутньої інфраструктури на ділянці км 0+000 – км 3+740, зведення об'єктів сервісної зони.

Місце реалізації: Закарпатська область, Ужгородський та Берегівський райони, Україна; транспортний коридор на ділянці автомобільної дороги М-25 (км 0+000 – км 3+740) у напрямку державного кордону.

Транскордонний вплив: Покращення транспортного зв'язку між магістральними напрямками до Угорщини та Словаччини, оптимізація міжнародних перевезень та розвантаження транспортного вузла м. Чоп.

Очікувані результати: Введення в експлуатацію модернізованої ділянки дороги М-25 довжиною 3,740 км, покращений транспортний доступ до прикордонної дорожньої мережі та функціонування нової сервісної зони.

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області.

Цільові групи: Пасажири, міжнародні вантажні та пасажирські перевізники, мешканці Ужгородського й Берегівського районів, представники логістичного бізнесу.

Орієнтовний бюджет:

Період реалізації: Заплановано та реалізується у період до 2030 року.

Готовність до реалізації: Проєкт заплановано до реалізації; параметри фінансування та детальний календарний графік уточнюються на підставі проєктної документації.

➤ **Будівництво нового автомобільного пункту пропуску «Соломоново» для перерозподілу потоків у прикордонному вузлі Чоп**

Актуальність: Існуюча інфраструктура прикордонного вузла потребує створення нового автомобільного пункту пропуску на відстані близько 6,5 км від МАПП «Чоп (Тиса)» задля збільшення пропускної спроможності та перерозподілу інтенсивних міжнародних транспортних потоків.

Мета проєкту: Збудувати новий сучасний автомобільний пункт пропуску «Соломоново» та забезпечити його повноцінне транспортне підключення до регіональної дорожньої мережі.

Основні заходи проєкту: Виготовлення проєктно-кошторисної документації, проведення комплексу підготовчих і будівельно-монтажних робіт зі зведення інфраструктури нового пункту пропуску, а також облаштування під'їзних шляхів та систем контролю.

Місце реалізації: Закарпатська область, Ужгородський район, район с. Соломоново, орієнтовно за 6,5 км від МАПП «Чоп (Тиса)» (прикордонний вузол на стику українсько-угорської та українсько-словацької ділянок).

Транскордонний вплив: Збільшення пропускної спроможності у прикордонному вузлі м. Чоп, оптимізація перевезень, перерозподіл вантажо- та пасажиропотоків, що прямують до та з Угорщини й Словаччини.

Очікувані результати: Збільшення обсягів переміщення вантажів і пасажирів, зокрема на маршрутах до та з Угорщини; суттєве розвантаження діючого пункту пропуску «Чоп (Тиса)».

Основні виконавці: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України; Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області; компетентні прикордонні та митні органи.

Цільові групи: Пасажири, міжнародні вантажні та пасажирські перевізники, представники логістичного бізнесу, прикордонні громади й працівники контрольних служб.

Орієнтовний бюджет: 800 000 000 UAH.

Період реалізації: Заплановано завершити до 31.12.2028 року.

Готовність до реалізації: Перспективний інфраструктурний проєкт нового будівництва; очікувана кошторисна вартість становить близько 800 млн грн.

➤ **Облаштування інфраструктурних боксів швидкого проїзду для неінтрузивного контролю пасажирів у транспортних засобах**

Актуальність: Тривале очікування в традиційних кабінах оформлення та необхідність виходу пасажирів із транспортного засобу значно уповільнюють перетин українсько-угорського кордону.

Мета проєкту: Облаштування у пунктах пропуску спеціальних інфраструктурних терміналів-боксів для транзитного проїзду транспортного засобу з пасажиром та багажем, що забезпечує миттєве сканування та звіряння біометричних даних без виходу з автомобіля.

Основні заходи проєкту: Проєктування та будівництво спеціалізованих інфраструктурних боксів швидкого проїзду, встановлення систем інтегрованого сканування і дистанційної біометричної верифікації, облаштування захищених каналів зв'язку та проведення тестових випробувань для забезпечення безперебійного контролю.

Транскордонний вплив: Створення сучасних інфраструктурних рішень для швидкого проїзду на суміжних пунктах пропуску гармонізує стандарти обслуговування пасажирів, усуває фізичні бар'єри та скорочує час перебування транспортних засобів у зоні контролю з обох боків кордону.

Очікувані результати: Підтвердження цифрового профілю пасажирів без виходу з

автомобіля, усунення тривалого очікування, суттєве скорочення часу проходження прикордонного контролю та підвищення загальної пропускної спроможності переправ.

Основні виконавці: Відповідні інфраструктурні та контрольні (прикордонні і митні) відомства України та Угорщини.

Цільові групи: Водії, пасажирів транспортних засобів та персонал контрольних служб обох країн.

➤ **Комплексне облаштування пунктів пропуску засобами безбар'єрного проходження та інноваційними технологіями мобільності**

Актуальність: Пункти пропуску на українсько-угорській ділянці кордону мають складні висотні перепади та інфраструктурні бар'єри, які ускладнюють або унеможливають комфортне проходження особами з інвалідністю, на візках, милицях та іншими маломобільними групами населення (МГН), що потребує впровадження спеціалізованих технічних і технологічних рішень.

Мета проєкту: Усунення інфраструктурних бар'єрів на пішохідних напрямках та оснащення пунктів пропуску сучасними технічними засобами й інклюзивними рішеннями для швидкого, комфортного й безбар'єрного перетину кордону особами з обмеженнями життєдіяльності.

Основні заходи проєкту: Проєктування та облаштування доступних пішохідних маршрутів, ліквідація висотних перепадів, встановлення драбинних ліфтів, забезпечення пунктів пропуску програмованими автономними кріслами-колясками, екзоскелетами та іншими спеціалізованими технічними засобами для безперешкодного пересування пасажирів.

Транскордонний вплив: Створення єдиної інклюзивної інфраструктури на суміжних пунктах пропуску забезпечує високі європейські стандарти безбар'єрності, гармонізує умови перетину кордону та інтегрує принципи доступності до загальної логістичної мережі регіону.

Очікувані результати: Гарантоване безбар'єрне проходження державного кордону для осіб з інвалідністю та маломобільних груп, доступніші й безпечніші пішохідні маршрути, покращення мобільності, самостійності та якості обслуговування пасажирів.

Основні виконавці: Служби, відповідальні за утримання та балансоутримання пунктів пропуску, профільні відомства та органи місцевого самоврядування України й Угорщини.

Цільові групи: Особи з інвалідністю, маломобільні групи населення, особи з обмеженнями життєдіяльності та персонал прикордонних служб.

➤ **Будівництво нового мосту через Тису в районі Тісамодьороша**

Актуальність: Наявність природної перешкоди у вигляді річки Тиса, слабка регіональна дорожня мережа та обмеженість існуючих переходів (або залежність від поромної переправи) суттєво обмежують розвиток альтернативних угорсько-українських автомобільних сполучень та транскордонної мобільності.

Мета проєкту: Провести комплексні техніко-економічні, транспортні, гідрологічні та екологічні дослідження; спроектувати новий автомобільний міст через річку Тиса та під'їзну мережу в районі Тісамодьороша; сформувати новий безпечний прикордонний зв'язок та необхідну інфраструктуру контролю.

Основні заходи проєкту: Проведення інженерних, транспортних, гідрологічних та екологічних досліджень; розробка проєктно-кошторисної документації для будівництва нового автомобільного мосту та під'їзних доріг; проєктування та створення інфраструктури прикордонного й митного контролю; укладання необхідних двосторонніх міждержавних угод.

Місце реалізації: Угорщина, медье Саболч-Сатмар-Берег, район Тісамодьороша; Україна, суміжні прикордонні території; українсько-угорська ділянка державного кордону.

Транскордонний вплив: Створення альтернативного автомобільного сполучення між країнами, покращення транскордонної мобільності, розвантаження діючих прикордонних переходів та стимулювання соціально-економічного розвитку прикордонних громад.

Очікувані результати: Збудований новий міст і під'їзні дороги, забезпечення додаткової пропускної спроможності для пасажирського та вантажного руху.

Основні виконавці: Міністерства транспорту та інфраструктури Угорщини й України; державні оператори доріг і мостів; прикордонні та митні органи обох країн.

Цільові групи: Прикордонні громади, подорожуючі особи, міжнародні перевізники, представники бізнесу та органи місцевої й державної влади.

Джерела фінансування: Державні бюджети Угорщини та України, кошти ЄС.

Період реалізації: Довгостроковий період (5–15 років).

Готовність до реалізації: Стратегічна проєктна ідея, що наразі потребує проведення детальних досліджень впливу, інтенсивності руху, екологічних та інженерних параметрів, а також укладання офіційної двосторонньої міждержавної угоди.

➤ **Будівництво ділянки швидкісної дороги М3 від Вашарошнаменя до Берегдароца (державного кордону) і пункту пропуску «Берегдароц – Дийда»**

Актуальність: Наразі не завершено будівництво прикордонної ділянки угорської автостради М3 до кордону з Україною (Берегдароц), через що ключовий транскордонний напрямок між Центральною Європою та Україною не має повноцінного швидкісного зв'язку на підході до державного кордону.

Мета проєкту: Збудувати близько 23–25 км швидкісної дороги конфігурацією 2х2 смуги від Вашарошнаменя до Берегдароца з перспективою подальшого вдосконалення до повноцінної автомагістралі; збудувати новий міст через річку Тиса, новий автомобільний пункт пропуску «Берегдароц – Дийда» та супутню інфраструктуру.

Основні заходи проєкту: Проведення проєктно-вишукувальних робіт і робоче проєктування; проходження екологічних погоджень; будівництво ділянки дороги (2х2 смуги) протяжністю близько 23–25 км; спорудження нового мосту через річку Тиса; будівництво інфраструктури пункту пропуску «Берегдароц – Дийда» та супутніх логістичних елементів; забезпечення двосторонньої координації з українською стороною.

Місце реалізації: Угорщина, медье Саболч-Satмар-Берег, Вашарошнамень, Берегдароц; Україна, Берегівський район, Дийда (Берегдеда); українсько-угорська ділянка державного кордону.

Транскордонний вплив: Інтеграція дорожньої мережі Закарпатського регіону в європейську транспортну інфраструктуру, пряме сполучення області з магістральними автобанами ЄС, розвантаження існуючих пунктів пропуску, прискорення міжнародного вантажного транзиту та оптимізація логістики.

Очікувані результати: Прямий швидкісний зв'язок транспортної мережі TEN-T із транспортною мережею Закарпатської області, швидший транзит «схід – захід», покращена регіональна доступність та новий потужний канал перетину кордону..

Основні виконавці: Міністерство будівництва і транспорту Угорщини; угорські й українські транспортні, дорожні та прикордонні органи.

Цільові групи: Міжнародні та регіональні подорожуючі особи, комерційні перевізники, логістичні компанії, прикордонні населені пункти та органи влади.

Джерела фінансування: Державні бюджети Угорщини та фінансові інструменти ЄС для розвитку транскордонної транспортної інфраструктури.

Період реалізації: Підготовчий етап триває; практична реалізація передбачена у середньо-

та довгостроковій перспективі.

Готовність до реалізації: Наразі розпочато екологічне погодження та робоче проектування дорожньої частини; для зведення мосту та повноцінного запуску пункту пропуску необхідна активна двостороння інженерна і правова підготовка.

➤ Будівництво швидкісної дороги М34 між М3 і Захонем

Актуальність: Ключовий прикордонний вузол Захоні та розташована там потужна логістична зона досі не мають прямого швидкісного зв'язку з національною мережею автомагістралей (зокрема з магістраллю М3), що стримує розвиток транзитного потенціалу.

Мета проєкту: Збудувати сучасну швидкісну дорогу конфігурацією 2х2 смуги (протяжністю близько 39,3 км) від транспортної розв'язки М3 / дороги 41 до підключення до дороги 4 у районі Захоні задля забезпечення швидкого й безпечного сполучення.

Основні заходи проєкту: Будівництво швидкісної дороги (2х2 смуги) довжиною приблизно 39,3 км; спорудження транспортних розв'язок, штучних споруд, мостів і естакад; облаштування зон відпочинку та спеціалізованих експлуатаційних об'єктів; інтеграція дорожньої інфраструктури з логістичними вузлами регіону.

Місце реалізації: Угорщина, медьє Саболч-Сатмар-Берег (район Вашарошнаменя, район Кішварди, Захонь); підключення до транспортної мережі вздовж угорсько-українського прикордоння.

Транскордонний вплив: Надійне з'єднання прикордонного логістичного вузла Захоні з національною та європейською швидкісною мережею, значне посилення конкурентоспроможності логістичного сектору (зокрема інтермодального терміналу у Феньєшлітке) та прискорення міжнародного прикордонного руху.

Очікувані результати: Швидший і безпечніший доступ до Захоні, Феньєшлітке та всієї прикордонної логістичної зони..

Основні виконавці: Міністерство будівництва і транспорту Угорщини; організації-правонаступники NIF Zrt.; державні та регіональні оператори автомобільних доріг.

Цільові групи: Міжнародні та регіональні подорожуючі особи, вантажні перевізники, логістичні оператори Захоні й Феньєшлітке, а також прикордонні населені пункти та громади.

Орієнтовний бюджет: ≈1,593 млрд HUF (повна кошторисна вартість будівництва визначається етапом реалізації).

Джерела фінансування: Державні бюджети Угорщини; додаткові інвестиційні джерела розвитку транспорту - відповідно до остаточного рішення про практичну реалізацію.

Період реалізації: Підготовчий етап завершено; конкретний період будівельної фази наразі очікує на затвердження.

Готовність до реалізації: Високий рівень готовності - розроблено техніко-економічне обґрунтування, зібрано повну екологічну та дозвільну документацію, а також отримано чинний будівельний дозвіл.

➤ Будівництво нового вантажного автомобільного пункту пропуску й мосту через Тису в районі Захоні

Актуальність: Спільне обслуговування пасажирського й вантажного руху на одному існуючому переході створює значні затори, тоді як розвиток інфраструктури EWMLK та регіональної логістики вимагає створення окремого високопропускного вантажного сполучення.

Мета проєкту: Збудувати новий міст через річку Тиса та окремий вантажний автомобільний пункт пропуску; забезпечити під'їзні дороги й сучасні технології огляду, сканування та перевірки вантажівок; повністю відокремити вантажний потік від пасажирського

на чинному переході в районі Захоні.

Основні заходи проєкту: Проведення досліджень ринку, попиту та технічної здійсненності; вибір нового місця розташування мостового переходу; розробка екологічної оцінки та проєктно-кошторисної документації; будівництво нового мосту через річку Тиса; спорудження вантажного пункту пропуску з під'їзними дорогами та інфраструктурою контролю (системи сканування, оглядові майданчики); укладання двосторонньої міждержавної угоди.

Місце реалізації: Угорщина, медьє Саболч-Сатмар-Берег, район Захоня; Україна, район Чопа; українсько-угорська ділянка державного кордону.

Транскордонний вплив: Поділ пасажирського та вантажного трафіку, усунення інфраструктурних «вузьких місць» на українсько-угорському кордоні, зростання загальної пропускної спроможності вузла Захонь–Чоп, скорочення часу очікування та підвищення надійності міжнародних ланцюгів постачання.

Очікувані результати: Повністю відокремлені пасажирські й вантажні потоки, більша вантажна пропускна спроможність, скорочення часу очікування та прогнозованість логістичних ланцюгів.

Основні виконавці: Угорські та українські транспортні, прикордонні й митні органи; оператори інтермодальних терміналів (зокрема EWMLK / East-West Gate); державні оператори доріг і мостів.

Цільові групи: Міжнародні автомобільні перевізники, логістичні термінали та компанії, бізнес-спільнота, пасажирів та органи державної влади.

Джерела фінансування: Державні бюджети Угорщини та України, а також кошти ЄС на розвиток транспортної і прикордонної інфраструктури.

Період реалізації: Довгостроковий період (5–15 років).

Готовність до реалізації: Проєкт перебуває на початковій стадії - для переходу до практичної реалізації необхідні детальні дослідження попиту й здійсненності, вибір нового місця розташування мосту, проведення комплексної екологічної оцінки та укладання офіційної двосторонньої угоди.

➤ **Модернізація залізничного пункту пропуску «Захонь» і створення пасажирського термінала**

Актуальність: Залізнична прикордонна станція одночасно обслуговує внутрішній, міжнародний пасажирський та вантажний рух, при цьому стикування європейської (стандартної) та широкої колії створює складні контрольні й логістичні процеси, що потребують оптимізації.

Мета проєкту: Повністю модернізувати залізничний перехід; створити сучасні пасажирські термінальні об'єкти; фізично розділити пасажирський і вантажний рух; оновити прикордонні й митні технології, системи керування рухом і безпеки.

Основні заходи проєкту: Комплексна модернізація залізничної інфраструктури та прикордонного переходу; будівництво та облаштування нових пасажирських термінальних об'єктів; роботи з фізичного розділення пасажирських і вантажних потоків; впровадження новітніх прикордонних і митних технологій, систем управління залізничним рухом та безпеки.

Місце реалізації: Угорщина, медьє Саболч-Сатмар-Берег, Захонь; Україна, Чоп; українсько-угорська ділянка державного кордону.

Транскордонний вплив: Посилення стратегічної ролі залізничного вузла Захоні як ключового вузла між європейською та українською залізничними мережами, підвищення ефективності інтермодальних перевезень і забезпечення сталого транзиту.

Очікувані результати: Швидший, безпечніший і комфортніший залізничний перетин кордону, чітко розділені пасажирські й вантажні потоки та збільшення пропускної

спроможності.

Основні виконавці: Група MÁV; АТ «Укрзалізниця» (UZ); Поліція Угорщини; Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); профільні українські та угорські органи влади.

Цільові групи: Залізничні пасажери, міжнародні вантажні оператори, логістичні термінали, залізничні компанії, працівники прикордонних і митних органів.

Джерела фінансування: Державні бюджети Угорщини та України, європейські інструменти фінансування розвитку транспорту (CEF / TEN-T) та інші спеціалізовані залізничні фонди ЄС.

Період реалізації: Довгостроковий період (5–15 років).

Готовність до реалізації: Підготовка та практичний запуск мають базуватися на спільному плані розділення пасажирського й вантажного руху, успішній інтеграції інфраструктури EWMLK та злагодженій взаємодії двох типів колій.

➤ **Модернізація залізничних пунктів пропуску, терміналів перевантаження та розвиток інтермодальних перевезень**

Актуальність: Наявні залізничні переходи та перевантажувальні потужності потребують модернізації, а стрімке зростання автомобільного навантаження на українсько-угорському кордоні створює серйозні транспортні та екологічні виклики.

Мета проєкту: Модернізація залізничних пунктів пропуску, розвиток терміналів перевантаження у контексті запуску проєкту EWMLK із наданням пріоритету екологічно дружньому залізничному транспорту та інтермодальним перевезенням.

Основні види діяльності: Проведення інфраструктурної модернізації залізничних пунктів пропуску і терміналів перевантаження, розвиток мережі мультимодальних сполучень, узгодження технічних і логістичних процедур між залізничними операторами та профільними відомствами України й Угорщини.

Місце реалізації: Українсько-угорський державний кордон, ключові залізничні переходи та логістичні термінали.

Транскордонний вплив: Розвиток залізничної інфраструктури та перехід на сталі види транспорту синхронізують пропускні можливості суміжних територій, зменшують навантаження на автошляхи та формують єдину стійку ланцюгів постачання між двома країнами.

Очікувані результати: Зростання ефективності залізничних і мультимодальних перевезень, збільшення частки сталих видів транспорту та суттєве зменшення автомобільного навантаження на кордоні.

Основні виконавці: Профільні міністерства, залізничні оператори та перевізники України й Угорщини.

Цільові групи: Залізничні оператори, вантажовласники, логістичні компанії, контрольні служби та прикордонні громади.

Орієнтовний бюджет: Точна сума кошторису в джерелі не вказана.

Джерела фінансування: Державні бюджети України та Угорщини, кошти міжнародних фінансових організацій, європейські інструменти підтримки розвитку транспорту та інфраструктури (CEF / TEN-T).

Період реалізації: Середньостроковий / довгостроковий період (3–7 років).

Готовність до реалізації: Наявність діючих залізничних магістралей та окремих термінальних комплексів; передумовами для повного розгортання є узгодження інвестиційних планів залізниць обох країн та залучення фінансування.

➤ **Створення інтегрованої мережі злітно-посадкових смуг та аеродромів із запровадженням системи митного та прикордонного контролю мобільними групами з виїздом на малі аеропорти**

Актуальність: Ініціатива щодо розвитку інфраструктури малої авіації в межах Саболч-Сатмар-Берег та прикордонному регіоні відкриває можливості для покращення транспортної доступності, проте вона вимагає масштабних інвестицій у митний, прикордонний контроль та авіаційну безпеку, які недоцільно розгортати стаціонарно на кожному майданчику.

Мета проєкту: Створити інтегровану мережу злітно-посадкових смуг та аеродромів із запровадженням гнучкої системи митного й прикордонного контролю силами спеціально оснащених мобільних груп із виїздом на малі аеропорти.

Основні заходи проєкту: Аналіз прогнозованого пасажиро- та рейсопотоку; оцінка економічної та регіональної доцільності з урахуванням близькості діючого міжнародного аеропорту Дебрецена; розрахунок інвестиційних і поточних експлуатаційних витрат; визначення завдань та розподілу повноважень між контролюючими органами та операторами аеродромів; розробка стандартних операційних процедур для виїзних мобільних груп контролю та вимог до безпекової інфраструктури.

Місце реалізації: Угорщина, межах Саболч-Сатмар-Берег; прикордонний регіон.

Транскордонний вплив: Забезпечення спільного розуміння безпекових ризиків, оптимізація використання наявних потужностей та уникнення створення неефективних пунктів пропуску з надмірним адміністративним і фінансовим навантаженням завдяки мобільним форматам контролю.

Очікувані результати: Об'єктивна основа для прийняття зважених рішень; уникнення невиправданих витрат на утримання малозавантаженої стаціонарної інфраструктури; гнучке забезпечення авіаційної доступності регіону за рахунок мобільних підрозділів контролю.

Основні виконавці: Поліція Угорщини; Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); профільні авіаційні органи та оператори аеродромів малої авіації.

Цільові групи: Регіональні економічні й туристичні суб'єкти, пасажирів малої авіації, органи влади та місцеві громади.

Орієнтовний бюджет: Не визначено; потребує попереднього техніко-економічного дослідження та залучення спеціалізованих джерел.

Джерела фінансування: Державні та донорські програми розвитку регіональної транспортної інфраструктури і дослідницькі фонди.

Період реалізації: Середньо- та довгостроковий період (потребує попередньої фази дослідження).

Готовність до реалізації: Ініціатива перебуває на етапі оцінки доцільності; для її реалізації необхідне детальне дослідження попиту, розробка правових і технічних умов виїзду мобільних груп контролю.

М'ЯГКІ ПРОЄКТИ

➤ **Пілотний проєкт зі створення спільних контактних центрів для посилення оперативної координації та безпеки на українсько-угорському кордоні**

Актуальність: Недостатня оперативність обміну даними та міжвідомчої координації між компетентними органами України та Угорщини в реальному часі під час здійснення контролю на кордоні.

Мета проєкту: Підвищення оперативності обміну даними, інституційне зближення та пришвидшення транскордонної взаємодії шляхом створення спільних контактних центрів (за успішним досвідом пункту Захонь) та розширення практики обміну офіцерами зв'язку.

Основні заходи проєкту: Проєктування та розгортання спільних контактних центрів, узгодження правових та організаційних протоколів міжвідомчої взаємодії, запровадження елементів пілотного тестування взаємозв'язку, розширення інституційної практики обміну офіцерами зв'язку та проведення спільних координаційних заходів.

Транскордонний вплив: Створення постійних каналів прямого зв'язку та спільних операційних структур усуває інформаційні бар'єри між службами двох країн, забезпечуючи синергію контрольних процедур та вищий рівень безпеки й довіри на спільному кордоні.

Очікувані результати: Оперативний обмін даними між прикордонними та митними службами України й Угорщини, налагодження сталої міжвідомчої координації, зменшення часу реагування на безпекові ризики.

Основні виконавці: Прикордонні та митні органи України та Угорщини, профільні відомства й міністерства обох країн.

Цільові групи: Прикордонні та митні органи України та Угорщини, офіцери зв'язку, оперативний склад контрольних служб.

➤ **Посилення взаємодії та обмін досвідом кінологічних підрозділів на українсько-угорському кордоні**

Актуальність: Необхідність реагування на глобальні виклики та вдосконалення практичних навичок кінологічних підрозділів митних органів у боротьбі з незаконним переміщенням заборонених предметів і речовин.

Мета проєкту: Розвиток професійної взаємодії, обмін досвідом та підвищення майстерності кінологічних команд України та Угорщини через спільне відпрацювання ситуаційних завдань.

Основні заходи проєкту: Проведення практичних воркшопів в міжнародному пункті пропуску «Чоп – Захонь», виконання комплексу вправ із пошуку заборонених предметів і речовин службовими собаками в різних умовах та на різних об'єктах, розробка спільних навчальних програм.

Транскордонний вплив: Спільне відпрацювання практичних навичок зближує процедури та стандарти роботи кінологічних підрозділів обох країн, що забезпечує однаковий рівень безпеки та ефективності протидії контрабанді по обидва боки кордону.

Очікувані результати: Поглиблення двостороннього професійного співробітництва, обмін передовими практиками застосування службових собак, підвищення професійної майстерності кінологічних команд.

Основні виконавці: Посадові особи Департаменту спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення Держмитслужби / РКНЦ ВМО, Закарпатська митниця, митна адміністрація Угорщини / РКНЦ ВМО.

Цільові групи: Кінологічні команди та посадові особи митних органів України та Угорщини.

➤ **Вивчення кращих практик використання неінтрузивних методів митного контролю**

Актуальність: Потреба у підвищенні ефективності використання сучасних скануючих систем та аналізу рентгенівських зображень у митному контролі.

Мета проєкту: Удосконалення навичок роботи зі скануючими системами та гармонізація практик митного контролю за допомогою неінтрузивних методів.

Основні заходи проєкту: Проведення спільних воркшопів в міжнародному пункті пропуску «Чоп – Захонь», експертних дискусій та робочих сесій.

Транскордонний вплив: Синхронізація підходів до аналізу рентгенівських зображень та використання технічних засобів формує спільну операційну культуру, що пришвидшує

проходження митних процедур без зниження рівня безпеки на суміжних переходах.

Очікувані результати: Обмін кращими практиками використання скануючих систем та інших технічних засобів митного контролю, обмін досвідом за напрямком підготовки операторів скануючих систем.

Основні виконавці: Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення Держмитслужби, Закарпатська митниця, митна адміністрація Угорщини.

Цільові групи: Посадові особи митних органів, які залучаються до митних формальностей із застосуванням скануючих систем та аналізу рентгенівських зображень.

➤ **Посилення координації спільних дій: комплексне застосування кінологічних команд та скануючих систем у пунктах пропуску**

Актуальність: Необхідність синергії сучасних технічних засобів та кінологічного забезпечення для виявлення прихованих ризиків під час митного контролю.

Мета проєкту: Відпрацювання алгоритмів спільного застосування кінологічних команд та інспекційно-оглядових комплексів (скануючих систем) під час митного контролю транспортних засобів, товарів і багажу.

Основні заходи проєкту: Проведення практичних воркшопів в пункті пропуску «Чоп – Захонь», моделювання реальних сценаріїв митного контролю із застосуванням ризик-орієнтованого підходу.

Транскордонний вплив: Поєднання неінтрузивних технологій та кінологічного потенціалу в єдиний алгоритм дій створює надійний двосторонній механізм контролю, який мінімізує прогалини в безпеці на спільному кордоні.

Очікувані результати: Підвищення ефективності комплексного використання кінологічних команд і скануючих систем, удосконалення алгоритмів взаємодії посадових осіб, впровадження кращих європейських практик.

Основні виконавці: Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення Держмитслужби, Закарпатська митниця, Регіональний кінологічний навчальний центр ВМО, митна адміністрація Угорщини.

Цільові групи: Кінологічні команди, оператори інспекційно-оглядових комплексів (скануючих систем) митних органів України та Угорщини.

➤ **Спільні навчальні програми для прикордонних і митних органів України та Угорщини**

Актуальність: Дві країни частково застосовують різні процедури, технічні засоби та практичні методи, хоча прикордонні й контрабандні ризики є спільними; існує нагальна потреба у спільному вивченні європейських стандартів і принципів Шенгенського контролю задля ефективного реагування на виклики транскордонного руху.

Мета проєкту: Розробити спільні навчальні програми, зблизити професійні компетенції та зміцнити спільну процедурну культуру персоналу прикордонних і митних органів України та Угорщини.

Основні заходи проєкту: Розробка спільних навчальних модулів і тримовної цифрової навчальної програми; проведення ситуаційних вправ з огляду транспортних засобів та багажу; організація тренінгів з питань безпеки документів, аналізу ризиків та ІТ-технологій; здійснення взаємного обміну експертами й проведення навчальних поїздок; розробка єдиного методичного посібника.

Місце реалізації: Україна, Угорщина; угорсько-український прикордонний регіон, профільні навчальні центри та прикордонні переходи.

Транскордонний вплив: Навчання безпосередньо базується на двосторонній співпраці та формує уніфіковану професійну практику, що посилює інституційну довіру, підвищує оперативність взаємодії між органами влади обох країн і забезпечує однаковий рівень готовності до виявлення нових методів контрабанди та загроз.

Очікувані результати: Підвищення професійної спроможності персоналу, узгоджене застосування європейських стандартів, більш уніфікована професійна практика, швидша співпраця між органами влади та краща підготовка до виявлення загроз.

Основні виконавці: Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); Поліція Угорщини; прикордонні та митні відомства України (із залученням профільних навчальних центрів і департаментів).

Цільові групи: Працівники митних і прикордонних органів України та Угорщини, слідчі, викладачі; опосередковано — подорожуючі особи та міжнародні перевізники.

Період реалізації: Короткостроковий період.

Готовність до реалізації: Навчальну програму та розподіл ролей партнерів можна швидко підготувати; ключовою передумовою є створення спільної мовної та методичної рамок.

➤ **Вивчення досвіду впровадження систем самообслуговування, електронних воріт і біометричної ідентифікації на кордоні**

Актуальність: Традиційні процедури контролю потребують автоматизації для прискорення перетину кордону, проте перехід до таких технологій вимагає попереднього глибокого аналізу найкращих європейських практик, регуляторних обмежень та умов технічної інтеграції.

Мета проєкту: Дослідження передового міжнародного досвіду впровадження систем самообслуговування, електронних воріт (e-gates) та біометричної ідентифікації для розробки обґрунтованих рекомендацій щодо їх застосування на українсько-угорському кордоні.

Основні заходи проєкту: Збір та аналіз передового європейського досвіду, вивчення нормативно-правової бази та безпекових вимог, проведення експертних опитувань і консультацій, підготовка аналітичного звіту та методичних рекомендацій для прикордонних і митних відомств.

Транскордонний вплив: Синхронізація підходів та вивчення спільних стандартів цифрового контролю закладає надійну аналітичну базу для майбутнього технічного зближення процедур оформлення пасажирів на суміжних пунктах пропуску.

Очікувані результати: Підготовка комплексної аналітичної довідки (звіту), виявлення найкращих практик і бар'єрів впровадження, формування обґрунтованих рекомендацій для зниження ручного навантаження на персонал та прискорення оформлення осіб.

Основні виконавці: Дослідницькі інститути, профільні експерти, академічні партнери спільно з представниками прикордонних та міграційних служб України й Угорщини.

Цільові групи: Персонал прикордонних та міграційних служб, особи, які перетинають кордон, розробники державних політик у сфері управління кордонами.

➤ **Впровадження автоматизованих кіосків із дистанційним наглядом та спрощених систем контролю для окремих категорій громадян**

Актуальність: Пішохідний і м'ягкий рух (включаючи учасників малого прикордонного руху) потребує швидких процедур перетину кордону з можливістю централізованого контролю, оскільки традиційні методи не справляються з щоденними навантаженнями.

Мета проєкту: Впровадження автоматизованих кіосків для пішохідного та м'ягкого

руху з дистанційним моніторингом із чергових центрів (за естонським досвідом) та розробка спрощених систем контролю для прискорення щоденних перетинів кордону.

Основні заходи проєкту: Проєктування та встановлення автоматизованих кіосків самообслуговування для пішохідних переходів, розробка і впровадження спрощених алгоритмів і систем контролю для маятникових мігрантів і учасників малого прикордонного руху, налаштування інфраструктури дистанційного моніторингу та управління з чергових центрів.

Транскордонний вплив: Використання технологічних рішень із дистанційним наглядом та гармонізація спрощених процедур контролю забезпечують швидкий і безпечний пропуск щоденного пасажиропотоку, підтримуючи мобільність населення, трудову міграцію в прикордонних районах та міжособистісні транскордонні контакти на рівні обох країн.

Очікувані результати: Прискорення пішохідного та маятникового руху, скорочення часу щоденних перетинів державного кордону, забезпечення дистанційного контролю операцій та підвищення доступності й ефективності послуг перетину кордону.

Основні виконавці: Прикордонні та міграційні служби України й Угорщини, профільні міністерства та відомства обох країн.

Цільові групи: Пішоходи, маятникові мігранти, учасники малого прикордонного руху та персонал чергових центрів і прикордонних служб.

➤ **Вивчення досвіду впровадження інформаційних систем ЄС у сфері управління кордонами**

Актуальність: Інформаційні системи митних і прикордонних служб потребують повної технічної інтероперабельності та адаптації до європейських вимог під час підготовки до імплементації Шенгенського кодексу кордонів.

Мета проєкту: Вивчення передового європейського досвіду впровадження інформаційних систем ЄС у сфері управління кордонами та розробка рекомендацій щодо забезпечення повної технічної інтероперабельності між митними й прикордонними службами України та Угорщини.

Основні заходи проєкту: Збір і системний аналіз європейських практик функціонування інформаційних систем контролю, вивчення вимог Шенгенського acquis щодо обміну даними, проведення експертних консультацій із профільними інституціями ЄС, підготовка аналітичного звіту та методичних рекомендацій для відомств.

Транскордонний вплив: Дослідження та адаптація найкращих практик суміжних країн ЄС створюють спільну аналітичну базу та передумови для синхронізації цифрових архітектур, що дозволить уникнути дублювання процедур і забезпечить гармонізований прикордонний контроль.

Очікувані результати: Підготовка комплексної аналітичної бази щодо інтероперабельності систем, визначення оптимальних шляхів безперервного оперативного обміну даними та підвищення рівня безпеки згідно з європейськими стандартами.

Основні виконавці: Науково-дослідні установи, профільні експерти у співпраці з прикордонними та митними службами України й Угорщини.

Цільові групи: Митні та прикордонні служби України, Угорщини та відповідні інституції ЄС.

➤ **Вивчення можливостей забезпечення технічної сумісності систем електронної черги на українсько-угорській ділянці кордону**

Актуальність: Національна система «eЧерга» вже функціонує на пунктах пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь» та «Лужанка – Берегшурань», проте стратегічним завданням залишається забезпечення повної технічної сумісності та обміну даними з відповідними системами угорської

сторони.

Мета проєкту: Вивчення можливостей, забезпечення стабільної роботи системи «ЄЧерга» на українсько-угорській ділянці, налагодження прямого обміну даними між контрольними службами та досягнення подальшої технічної синхронізації систем бронювання і управління потоками.

Основні заходи проєкту: Проведення спільних технічних консультацій та експертних досліджень щодо сумісності цифрових платформ, розробка протоколів для захищеного обміну даними між «ЄЧергою» та суміжними угорськими системами управління рухом, проведення пілотного тестування синхронізації броні на ключових автомобільних пунктах пропуску.

Транскордонний вплив: Технічна інтеграція та синхронізація систем електронної черги з обох боків кордону усувають інформаційні розриви між службами, дозволяють спільно прогнозувати транспортні потоки та запобігають утворенню скупчень транспорту на підходах до переправ.

Очікувані результати: Зменшення затворів і часу очікування, забезпечення прозорого планування прибуття перевізників, охоплення системою ключових автомобільних пунктів пропуску та створення узгодженого механізму управління чергами на українсько-угорському кордоні.

Основні виконавці: Контрольні служби (прикордонні та митні відомства) України та Угорщини, профільні міністерства й розробники цифрових платформ.

Цільові групи: Перевізники, пасажирів та персонал контрольних служб обох країн.

➤ Розробка мобільного додатка попередньої біометричної верифікації

Актуальність: Традиційне оформлення безпосередньо у пункті пропуску забирає багато часу, тому попередня дистанційна перевірка даних і біометрична ідентифікація пасажирів є необхідними для оптимізації прикордонного руху.

Мета проєкту: Розробка спеціалізованого цифрового рішення або інтегрованого модуля в системі «ЄЧерга» для дистанційного зчитування параметрів обличчя та біометричних даних за допомогою смартфона задля прискорення контролю.

Основні заходи проєкту: Проєктування та розробка мобільного додатка або модуля попередньої верифікації, інтеграція цифрового рішення із системою «ЄЧерга» та базами даних контрольних служб, проведення захищеного тестування передачі біометричних даних, а також налаштування протоколів безпеки і захисту інформації.

Транскордонний вплив: Попередня дистанційна верифікація пасажирів ще до їх прибуття до пункту пропуску дозволяє контрольним службам обох країн заздалегідь оцінювати ризики, гармонізувати процедури перевірки та суттєво скорочувати час очікування на українсько-угорському кордоні.

Очікувані результати: Здійснення попередньої верифікації користувачів під час бронювання слоту в «ЄЧерзі», прискорення процедур оформлення безпосередньо на переправі, зменшення черг та підвищення якості попередньої перевірки.

Основні виконавці: Компетентні контрольні служби (прикордонні та митні відомства) України та Угорщини, розробники державних цифрових платформ.

Цільові групи: Особи, які бронюють перетин кордону через систему «ЄЧерга», та персональні склади контрольних служб обох країн.

➤ Вивчення досвіду впровадження системи спільного контролю

Актуальність: Послідовне проходження окремих контрольних пунктів на українсько-угорському кордоні збільшує кількість зупинок і час оформлення, при цьому реалізація технічних

заходів залежить від ратифікації міждержавних угод про «спільні пункти пропуску» та надходження відповідних запитів від контрольних органів.

Мета проєкту: Вивчення передового міжнародного досвіду та створення аналітичних передумов для впровадження системи спільного контролю, де контроль обох сторін здійснюється скоординовано в одному місці.

Основні заходи проєкту: Збір і аналіз міжнародного досвіду організації спільних пунктів пропуску, підготовка експертних пропозицій щодо правових і організаційних умов реалізації, взаємодія з контрольними відомствами щодо формування технічних вимог та узгодження кроків для подальшого впровадження після ратифікації міждержавних угод.

Транскордонний вплив: Вивчення та адаптація найкращих практик спільного контролю усувають адміністративні бар'єри, синхронізують процедури оформлення на суміжних переходах і створюють основу для прямого обміну інформацією між службами у реальному часі.

Очікувані результати: Підготовка комплексної аналітичної бази та обґрунтувань, зменшення кількості зупинок під час перетину кордону, прискорення руху та поглиблення операційної співпраці між контролюючими органами обох країн.

Основні виконавці: Прикордонні та митні органи України й Угорщини, профільні міністерства та відомства (з урахуванням ролі інфраструктурних підрозділів за наявності технічних вимог).

Цільові групи: Особи, перевізники та персонал контрольних служб України й Угорщини.

➤ **Просторове планування та моніторинг розвитку українсько-угорського транскордонного регіону**

Актуальність: Стратегічне планування розвитку прикордонних територій має комплексно враховувати не лише транспортні потоки, а й географічні, просторові та соціально-економічні особливості регіонів з обох боків кордону.

Мета проєкту: Запровадження регулярного комплексного моніторингу транспортних, географічних і соціально-економічних чинників задля забезпечення збалансованого просторового розвитку українсько-угорського транскордонного регіону.

Основні заходи проєкту: Проведення спільних досліджень та збору статистичних даних, розробка методології просторового моніторингу, картографування соціально-економічних і транспортних показників, проведення експертних консультацій та підготовка аналітичних звітів для підтримки прийняття рішень.

Транскордонний вплив: Створення єдиної системи моніторингу та спільного просторового аналізу забезпечує узгоджене бачення розвитку прикордонних територій України та Угорщини, сприяючи синергії регіональної політики та зменшенню диспропорцій на суміжних зприкордонних територіях.

Очікувані результати: Формування актуальної аналітичної основи для стратегічного планування розвитку прикордонної інфраструктури, підвищення обґрунтованості управлінських рішень та збалансований розвиток прикордонних територій.

Основні виконавці: Органи державної влади, органи місцевого самоврядування та інституції регіонального розвитку України й Угорщини.

Цільові групи: Органи державної влади, місцевого самоврядування, інституції регіонального розвитку, науковці та профільні експерти обох країн.

➤ **Моніторинг та адаптація договірно-правової бази українсько-угорського співробітництва до нових безпекових викликів і євроінтеграційних процесів**

Актуальність: Стратегічні плани розвитку інфраструктури та транскордонної логістики

потребують узгодженого міжурядового закріплення, проте чинна договірно-правова база містить механізми, які не повною мірою відповідають новим безпековим викликам та вимогам євроінтеграційних процесів.

Мета проєкту: Здійснення комплексного моніторингу реалізації чинних двосторонніх угод, виявлення проблемних зон і застарілих норм задля правового закріплення нових стратегічних планів розвитку, інтеграції до мережі TEN-T та гармонізації зі стандартами ЄС.

Основні заходи проєкту: Проведення ревізії та правового аналізу міжурядових документів у сфері транспорту і прикордонного співробітництва, оцінка їхньої ефективності в умовах сучасних безпекових загроз, підготовка експертних висновків і пакету пропозицій щодо оновлення договірної бази та закріплення стратегічних пріоритетів у спільних документах і ТЕО.

Транскордонний вплив: Системний моніторинг і правове оновлення усувають адміністративні бар'єри, гармонізують зобов'язання сторін відповідно до євроінтеграційних пріоритетів та створюють міцний міждержавний фундамент для безпечної і стабільної реалізації інфраструктурних проєктів на українсько-угорському кордоні.

Очікувані результати: Підготовка аналітичного звіту щодо стану договірно-правової бази, формалізовані спільні міжурядові зобов'язання, оновлені правові механізми з урахуванням безпекових реалій та чітко закріплені стратегічні плани (включно з мережею TEN-T), засновані на принципах прозорості та сталого розвитку.

Основні виконавці: Уряди, профільні міністерства та відомства України й Угорщини у співпраці з експертними та науковими інституціями.

Цільові групи: Органи державної влади, профільні міністерства України та Угорщини, учасники транспортного ринку і профільні експерти.

➤ Розвиток мобільної системи поглибленого контролю та технічної інфраструктури

Актуальність: Первинний контроль у пункті пропуску здійснюється в обмежений час та з обмеженими можливостями. Ризики безпеки пришвидшеного перетину кордону можна мінімізувати шляхом розгортання сучасних мобільних систем вторинного контролю.

Мета проєкту: Забезпечити поглиблений мобільний контроль шляхом оснащення спеціалізованою технікою, впровадження захищеного зв'язку, розробки спільного протоколу взаємодії та проведення пілотних перевірок задля посилення поглиблених перевірок як другого фільтра безпеки для прикордонного руху з метою цільового виявлення ризикованих предметів, які оминули первинний контроль осіб, транспортних засобів та товарів.

Основні заходи проєкту: Закупівля мобільних офісних автобусів і службових автомобілів; забезпечення захищеного зв'язку та фіксації результатів на місці; придбання мобільних засобів перевірки документів, транспортних засобів, вантажів і відбору проб; розробка спільного протоколу між NAV та Поліцією Угорщини з проведенням пілотних перевірок.

Місце реалізації: Угорщина, медье Саболч-Сатмар-Берег; угорсько-український прикордонний регіон.

Транскордонний вплив: Посилення безпеки для прискореного перетину кордону, підвищення ефективності виявлення правопорушень, контрабанди та оптимізація прикордонної взаємодії. Набутий досвід доцільно запровадити в практику спільного контролю.

Очікувані результати: Розширення охоплення мобільним контролем, швидший оперативний доступ до даних і документування на місці, вищий рівень виявлення порушень, посилення безпеки пришвидшеного перетину кордону.

Основні виконавці: Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); Поліція Угорщини; українські митні та прикордонно-правоохоронні органи.

Цільові групи: Працівники NAV і Поліції, українські партнерські органи, пасажери, міжнародні перевізники та прикордонні громади.

Період реалізації: Короткостроковий період.

Готовність до реалізації: Проєкт може бути підготовлений як пілотна ініціатива; необхідна детальна оцінка потреб у транспортних засобах, обладнанні, персоналі та захищених каналах зв'язку.

➤ **Безпекова система підтримки прискореного перетину кордону**

Актуальність: Скорочення часу очікування на кордоні не може бути самоціллю, якщо якість перевірки погіршується; прискорені процедури є сталими лише за умови збереження високої якості контролю, належного аналізу ризиків та детальної перевірки випадків підвищеного ризику.

Мета проєкту: Забезпечити прискорену обробку пасажирів і транспортних засобів із низьким рівнем ризику із одночасним зосередженням контрольних ресурсів на поглибленому скринінгу випадків із вищим ризиком.

Основні заходи проєкту: Розробка єдиних категорій ризику та критеріїв відбору; фізичне або організаційне розділення смуг прискореного і поглибленого контролю; узгодження місць проведення вторинного огляду з можливостями поглибленого контролю; пілотне тестування системи у визначеному пункті пропуску; постійне вимірювання часу очікування, рівня виявлення порушень та інцидентів безпеки.

Місце реалізації: Україна, Угорщина; угорсько-українські пункти пропуску на спільному державному кордоні.

Транскордонний вплив: Застосування спільної методології зближує контрольні процедури двох країн, сприяє встановленню взаємоприйнятної рівня безпеки, скорочує час перетину кордону та підвищує ймовірність виявлення правопорушень.

Очікувані результати: Коротший час очікування для низькоризикового руху й глибша перевірка ризикових випадків; прозора та вимірювана модель прискореної процедури.

Основні виконавці: Поліція Угорщини; Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); українські прикордонні та митні органи.

Цільові групи: Подорожуючі особи, міжнародні перевізники, працівники прикордонних і митних органів.

Період реалізації: Середньостроковий період.

Готовність до реалізації: Ініціатива придатна для пілотного тестування; ключовими передумовами для реалізації є розробка спільної методології оцінки ризиків та наявність належної спроможності для проведення вторинного контролю.

➤ **Система попереднього електронного декларування товарів та подачі даних про поїздки**

Актуальність: Збір даних та оформлення декларацій безпосередньо в пункті пропуску через державний кордон вимагають значних витрат часу, особливо в періоди пікових транспортних навантажень.

Мета проєкту: Створити зручний багатомовний цифровий інтерфейс для пасажирів задля попереднього введення основних даних про подорожі та товари, що підлягають декларуванню.

Основні заходи проєкту: Розробка тримовного цифрового інтерфейсу (угорською, українською та англійською мовами) для попереднього збору та інтеграції інформації про поїздки; впровадження системи підтвердження за допомогою QR-коду або унікального ідентифікатора; розробка спеціалізованого модуля попередньої перевірки й аналізу ризиків для контрольних органів; проведення комплексної оцінки впливу на захист персональних даних та забезпечення інформаційної безпеки.

Місце реалізації: Україна, Угорщина; угорсько-українські пункти пропуску на спільному

державному кордоні.

Транскордонний вплив: Уніфікація полів даних та спільні інформаційні рішення покращують процедурну узгодженість між двома сторонами, мінімізують непорозуміння та суттєво прискорюють процеси прикордонного контролю.

Очікувані результати: Значне прискорення збору даних на кордоні; зменшення кількості помилкових або неповних декларацій; покращення попередньої підготовки контрольних служб до проведення цільових перевірок.

Основні виконавці: Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); Поліція Угорщини; українські митні та прикордонні органи.

Цільові групи: Подорожуючі особи, міжнародні перевізники, працівники митних і прикордонних органів.

Період реалізації: Середньостроковий період.

Готовність до реалізації: Ініціатива на стадії підготовки; ключовими умовами є визначення функціональних і правових вимог, розробка плану інтероперабельності систем та виконання оцінки впливу на захист даних.

➤ Система інформування про прикордонний рух у режимі реального часу та прогнозування часу очікування

Актуальність: Подорожуючі не завжди мають узгоджену й достовірну інформацію про графік роботи, обмеження, поточне завантаження і час очікування на пунктах пропуску, що створює дисбаланс у транспортних потоках.

Мета проєкту: Створити єдину інтерактивну цифрову платформу для надання актуальних даних про рух, прогнозування часу очікування та пропонування альтернативних маршрутів перетину кордону.

Основні заходи проєкту: Створення інтерактивної карти та інформаційних карток переходів; інтеграція автентичних офіційних джерел даних від профільних органів; оцінка та прогнозування часу очікування на основі поточних даних про дорожній рух і історичних показників; впровадження функцій сповіщень та рекомендацій альтернативних маршрутів; розробка зручного та доступного мобільного інтерфейсу.

Місце реалізації: Україна, Угорщина; угорсько-українські пункти пропуску на спільному державному кордоні.

Транскордонний вплив: Спільне управління інформацією та координація даних на двосторонній основі усувають інформаційні прогалини, покращують організацію прикордонного руху та забезпечують ефективніше використання пропускнуої спроможності переходів.

Очікувані результати: Зменшення заторів, краще планування подорожей, більш рівномірний розподіл трафіку та зростання довіри користувачів.

Основні виконавці: Угорські та українські прикордонні й митні органи; оператори автомобільних доріг; розробники та оператори ІТ-систем.

Цільові групи: Подорожуючі особи, міжнародні перевізники, суб'єкти туристичної діяльності, органи влади та прикордонні громади.

Період реалізації: Середньостроковий період.

Готовність до реалізації: Ініціатива потребує укладення офіційних угод про обмін даними між сторонами, забезпечення надійних каналів зв'язку та розробки спільної моделі даних.

➤ Спільна система аналізу ризиків і раннього попередження

Актуальність: Транскордонні правопорушення, методи та маршрути контрабанди швидко змінюються, тоді як важлива інформація збирається та зберігається окремо у різних відомствах і

установах.

Мета проєкту: Сприяти швидшому обміну легально доступною інформацією про ризики, розробити спільні індикатори загроз та створити ефективну систему раннього попередження.

Основні заходи проєкту: Розробка спільного каталогу індикаторів ризику та типів подій; встановлення протоколів контактів і раннього оповіщення; проведення регулярних спільних оцінок ризиків; обмін анонімізованими даними про інциденти та передовим досвідом; визначення правових правил захисту даних, доступу та розмежування відповідальності.

Місце реалізації: Україна, Угорщина; угорсько-український прикордонний регіон.

Транскордонний вплив: Фокус на двосторонньому обміні інформацією, посиленні узгодженої реакції контролюючих органів на однакові безпекові ризики та проведенні скоординованих регуляторних заходів.

Очікувані результати: Швидші попередження, точніший цільовий контроль і моніторинг, усунення паралельних, дубльованих чи затриманих дій.

Основні виконавці: Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); Поліція Угорщини; українські митні, прикордонні та правоохоронні органи.

Цільові групи: Митні, прикордонні та правоохоронні органи; опосередковано — подорожуючі особи, міжнародні перевізники й населення прикордонних громад.

Період реалізації: Короткостроковий період.

Готовність до реалізації: Мережу контактних осіб та базовий каталог індикаторів можна підготувати у короткі строки; ключовою умовою є наявність чіткої правової рамки для захисту та обміну даними.

➤ Технічне оснащення мобільних підрозділів для огляду транспортних засобів і товарів

Актуальність: Виявлення прихованих товарів, конструктивних модифікацій і переобладнаних частин транспортних засобів потребує спеціалізованого обладнання та кваліфікованого персоналу, які наявні не на всіх пунктах пропуску та контрольних точках.

Мета проєкту: Створити швидко розгорнутий технічний потенціал для підтримки дорожніх і поглиблених перевірок задля ефективної протидії контрабанді.

Основні заходи проєкту: Закупівля мобільного обладнання для огляду та візуалізації важкодоступних порожнин; розвиток кінологічного потенціалу (службових собак); надання обладнання для відбору проб та експрес-тестування на місці; проведення спеціалізованого навчання з огляду транспортних засобів; запровадження спільної системи розгортання та технічного обслуговування обладнання.

Місце реалізації: Угорщина, медье Саболч-Сатмар-Берег; Україна; угорсько-український прикордонний регіон.

Транскордонний вплив: Мобільні інструменти та обладнання можуть використовуватися у спільних навчаннях і скоординованих операціях із застосуванням двостороннього досвіду, що посилює технічну спроможність протидіяти контрабанді й організованій транскордонній злочинності.

Очікувані результати: Розширення розвідувальних і технічних можливостей, оперативна перевірка безпосередньо на місці, вища спроможність виявлення та підвищення ефективності заходів із протидії контрабанді.

Основні виконавці: Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); Поліція Угорщини; українські партнерські органи.

Цільові групи: Митні й правоохоронні органи, міжнародні перевізники, добросовісний бізнес і населення прикордонних громад.

Період реалізації: Середньостроковий період.

Готовність до реалізації: Необхідно детально визначити потреби в обладнанні, розробити модель спільного застосування і програму підготовки персоналу; саму концепцію можна випробувати за допомогою спільних пілотних вправ.

➤ Розвиток інформаційних систем і кібербезпеки пунктів пропуску

Актуальність: Безперебійне функціонування прикордонного контролю залежить від стабільних, захищених каналів передачі даних та ІТ-систем; збої або кібератаки можуть безпосередньо зупинити рух, перевірки та паралізувати роботу переправ.

Мета проєкту: Підвищити рівень стійкості ІТ-інфраструктури, безпеки даних та забезпечити неперервність бізнес-процесів і двостороннього прикордонного руху в пунктах пропуску.

Основні заходи проєкту: Проведення комплексної оцінки стану ІТ та кібербезпеки (повна інвентаризація систем, каналів і сфер відповідальності); створення резервних каналів передачі даних та автономного електроживлення; розробка системи управління доступом, авторизацією та ведення системних журналів (журналювання); затвердження процедур управління інцидентами, реагування на збої та простій; організація регулярного навчання користувачів із питань кібергігієни.

Місце реалізації: Україна, Угорщина; угорсько-українські пункти пропуску на спільному державному кордоні.

Транскордонний вплив: Надійність прикордонного руху безпосередньо залежить від спільної стійкості цифрових систем і координації дій, що підвищує загальну операційну стійкість, захист даних та робить скоординоване управління інцидентами життєво необхідним.

Очікувані результати: Скорочення кількості збоїв в роботі ІТ-систем, підвищення безпеки даних та швидке відновлення працездатності в надзвичайних ситуаціях.

Основні виконавці: Угорські та українські прикордонні й митні органи; оператори ІТ-систем.

Цільові групи: Прикордонні та митні органи, подорожуючі особи, міжнародні перевізники й оператори ІТ-систем.

Період реалізації: Короткостроковий період.

Готовність до реалізації: Роботу можна розпочати з первинного оцінювання та повної інвентаризації існуючих систем, каналів зв'язку і зон відповідальності сторін.

➤ Пілотний проєкт аналізу трафіку та ризиків на основі штучного інтелекту

Актуальність: Прикордонний рух генерує великі масиви даних, ручний аналіз яких є тривалим і повільним, що не дозволяє оперативно виявляти приховані закономірності та вчасно реагувати на ризики.

Мета проєкту: Протестувати інноваційні рішення на базі штучного інтелекту для підтримки прийняття управлінських рішень, аналізу даних руху та ризиків під постійним наглядом людини й із гарантіями захисту прав.

Основні заходи проєкту: Аналіз статистичних даних про дорожній рух та час очікування; пілотне тестування алгоритмів ранжування й пріоритезації сигналів ризику; автоматична попередня фільтрація та перегляд зображень із контрольно-вимірювального (оглядового) обладнання; регулярний моніторинг хибнопозитивних результатів (помилкових спрацювань), мінімізація системних упереджень; імплементація чітких гарантій захисту персональних даних, прав людини та документованого людського нагляду.

Місце реалізації: Україна, Угорщина; угорсько-українська ділянка та пункти пропуску на спільному державному кордоні.

Транскордонний вплив: Спільне впровадження пілотного проєкту дозволяє обом сторонам порівняти результати, забезпечити технологічну підтримку ризик-орієнтованого контролю й планування руху, а також виробити єдині стандарти етичного, безпечного та законного застосування штучного інтелекту зі збереженням людської відповідальності за рішення.

Очікувані результати: Прискорене виявлення ризиків, якісніше планування пропускових потужностей та перевірюваний практичний досвід безпечного використання штучного інтелекту в управлінні кордонами.

Основні виконавці: Угорські та українські прикордонні й митні органи; експерти із захисту даних та IT-фахівці.

Цільові групи: Прикордонні й митні органи, подорожуючі особи, міжнародні перевізники та фахівці з планування пропускової спроможності.

Період реалізації: Середньо- та довгостроковий період.

Готовність до реалізації: Ініціатива може розпочатися лише за умови забезпечення належної якості даних, наявності правової підстави, проведення оцінки впливу на захист даних та документованого запровадження людського нагляду.

➤ **Розвиток пропускової спроможності й технологій контролю автомобільного пункту пропуску «Захонь»**

Актуальність: Час очікування на найбільш завантаженому угорсько-українському автомобільному переході («Захонь – Чоп») може значно перевищувати дві години, при цьому фізичне розширення території обмежене існуючою інфраструктурою (зокрема мостом через річку Тиса) та чинною схемою прикордонного й митного контролю.

Мета проєкту: Перебудувати та оптимізувати технологію контролю з угорського боку, розвинути процедури, смуги руху й майданчики вторинного огляду задля прискорення оформлення та збільшення загальної пропускової спроможності переходу.

Основні заходи проєкту: Перебудова і вдосконалення технології контролю; розширення та модернізація смуг руху і майданчиків вторинного (поглибленого) огляду; оптимізація прикордонних і митних процедур для прискорення оформлення; проведення оцінки несучої спроможності мосту через річку Тиса та координація двосторонньої системи дорожнього руху.

Місце реалізації: Угорщина, медье Саболч-Сатмар-Берег, Захонь; Україна, Чоп; угорсько-українська ділянка державного кордону.

Транскордонний вплив: Збільшення пропускової спроможності та операційної безпеки головного угорсько-українського автомобільного шлюзу, забезпечення злагодженої взаємодії контролюючих органів обох країн та зменшення затворів на ключовому транспортному коридорі.

Очікувані результати: Скорочення часу обробки транспортних засобів та очікування в чергах, забезпечення більшої і безпечнішої пропускової спроможності для пасажирського, автобусного та вантажного руху.

Основні виконавці: Поліція Угорщини; Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); угорські оператори інфраструктури; українські партнерські прикордонні та митні органи.

Цільові групи: Подорожуючі особи, автобусні й вантажні міжнародні перевізники, логістичний бізнес та працівники контрольних органів.

Джерела фінансування: Державні кошти Угорщини та кошти ЄС на розвиток прикордонної інфраструктури й транспортних мереж.

Період реалізації: Триває (середньостроковий період).

Готовність до реалізації: Практичний розвиток з угорського боку вже триває; подальше

масштабне розширення безпосередньо залежить від результатів оцінки мосту через річку Тиса та тісної двосторонньої координації організації дорожнього руху.

➤ Вивчення перспектив збільшення пропускної спроможності автомобільного мосту «Захонь – Чоп» через Тису

Актуальність: Технічний стан і обмежена пропускна спроможність наявного мосту через річку Тиса на найбільшому угорсько-українському автомобільному переході («Захонь – Чоп») створюють «вузьке місце», яке стримує подальше розширення пасажирського й вантажного руху та викликає тривалі затори.

Мета проєкту: Провести комплексне структурне й транспортне дослідження існуючого мосту; розробити технічні варіанти його посилення, реконструкції або розширення смуг руху; узгодити проєкт розвитку мостового переходів зі загальною схемою руху та інфраструктурою пункту пропуску.

Основні заходи проєкту: Проведення детальної інженерної оцінки стану та несучої спроможності мосту через річку Тиса; розробка проєктно-технічної документації щодо посилення, реконструкції чи розширення мостових смуг; узгодження технічних рішень зі схемами організації дорожнього руху пункту пропуску; укладання необхідних двосторонніх міждержавних домовленостей.

Місце реалізації: Угорщина, медьє Саболч-Сатмар-Берег, Захонь; Україна, Чоп; українсько-угорська ділянка державного кордону.

Транскордонний вплив: Усунення ключового «вузького місця» на головному угорсько-українському автомобільному транспортному коридорі, збільшення загальної прикордонної пропускної спроможності та забезпечення безперебійного транзиту.

Очікувані результати: Забезпечення більшої та безпечнішої пропускної спроможності мосту, скорочення заторів і підвищення надійності пасажирського й вантажного сполучення.

Основні виконавці: Угорські та українські державні оператори доріг і мостів; міністерства транспорту та інфраструктури обох країн; прикордонні та митні органи.

Цільові групи: Подорожуючі особи, міжнародні та регіональні перевізники, логістичний бізнес, працівники прикордонних і митних органів.

Джерела фінансування: Державні бюджети Угорщини та України, а також кошти ЄС на розвиток мостової, транспортної та прикордонної інфраструктури.

Період реалізації: Довгостроковий період (5–15 років).

Готовність до реалізації: Для вибору оптимального технічного варіанта та переходу до практичної реалізації необхідна детальна інженерна оцінка поточного стану й несучої спроможності мосту.

➤ Створення спеціалізованого центру контролю вантажного руху та закритої системи моніторингу на території EWMLK

Актуальність: Зростання обсягів залізничних перевезень через логістичний вузол Захонь - Феньєшлітке та потребують оптимізації процесів державного нагляду. Традиційні процедури контролю на кордоні часто затримують рух поїздів, тому виникла потреба перенести чи інтегрувати елементи митного та прикордонного огляду безпосередньо на території сучасного приватного термінала (East-West Gate / EWMLK) із використанням захищених цифрових коридорів, що прискорить логістику без шкоди для безпеки..

Мета проєкту: Створити на території EWMLK сучасний спеціалізований центр прикордонного й митного контролю вантажів; сформувати закритий моніторинговий коридор між логістичним терміналом і державним кордоном; запровадити автоматизовані та дистанційні

системи перевірки.

Основні заходи проєкту: Облаштування центру прикордонного й митного контролю вантажів безпосередньо на території EWMLK; формування та технічне оснащення закритого моніторингового коридору між терміналом і кордоном; впровадження інтелектуальних автоматизованих і дистанційних систем, зокрема технологій для можливого сканування та огляду поїздів у русі.

Місце реалізації: Угорщина, медье Саболч-Сатмар-Берег, Феньєшлітке, Захонь; угорсько-український державний кордон.

Транскордонний вплив: Посилення конкурентоспроможності, надійності й безпеки логістичного вузла Захоні, створення ефективних умов для безперебійного інтермодального сполучення за маршрутом «Азія – Європа» та мінімізація ризиків контрабанди.

Очікувані результати: Коротший час проходження державного контролю, функціонування закритого та відстежуваного залізничного коридору, більша вантажна пропускна спроможність і надійний захист да Скорочення часу проходження митних і прикордонних процедур для залізничних вантажів завдяки їх виконанню безпосередньо на терміналі, функціонування захищеного цифрового та фізичного коридору моніторингу між терміналом і державним кордоном, підвищення пропускної спроможності залізничного вузла, а також мінімізація ризиків завдяки сучасним автоматизованим системам сканування й дистанційного контролю.

Основні виконавці: Оператор терміналу EWMLK (East-West Gate); Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); Поліція Угорщини; Група MÁV; АТ «Укрзалізниця» (UZ); компетентні українські органи влади.

Цільові групи: Залізничні перевізники, логістичні оператори, компанії експортери й імпортери, працівники митних та прикордонних органів.

Орієнтовний бюджет: Точна сума кошторису в джерелі не вказана.

Джерела фінансування: Державні бюджети, приватні інвестиції логістичного сектору, а також можливі європейські інструменти фінансування розвитку транспорту (CEF / TEN-T) та інші фонди ЄС.

Період реалізації: Довгостроковий період (5–15 років).

Готовність до реалізації: Проєкт може спиратися на інфраструктуру вже діючого терміналу EWMLK; головними передумовами для повноцінного запуску є модернізація залізничного переходу «Захонь», розробка узгодженої правової моделі роботи та налагодження захищених каналів передачі даних між органами влади двох країн.

➤ **Дослідження європейської практики землевідведення для великих інфраструктурних об'єктів**

Актуальність: Тривалі та бюрократизовані процедури виділення землі під прикордонну, дорожню та інженерну інфраструктуру суттєво сповільнюють реалізацію стратегічних проєктів розвитку, створюючи регуляторні бар'єри для євроінтеграційних процесів.

Мета проєкту: Гармонізація українського законодавства з європейською практикою шляхом запровадження спеціальних прискорених процедур землевідведення для об'єктів критичної та прикордонної інфраструктури.

Основні заходи проєкту: аналіз чинних обмежень та бар'єрів у земельній і містобудівній документації України, вивчення найкращих практик держав-членів ЄС щодо швидкого відведення земель під транскордонні магістралі та пункти пропуску, підготовка пропозицій щодо

спрощених процедур вилучення та зміни цільового призначення земель, проведення експертних консультацій із залученням профільних міністерств, громад та європейських партнерів, підготовка методичних рекомендацій для реалізації нововведень на практиці.

Місце реалізації: Україна (національний рівень із фокусом на прикордонні регіони та прикордонну інфраструктуру).

Транскордонний вплив: Усунення регуляторних розривів між Україною та ЄС у сфері реалізації інфраструктурних проєктів, прискорення євроінтеграційних процесів та синхронізація розвитку транспортних коридорів.

Очікувані результати: Скорочення часу на підготовку та старт інфраструктурних будівництв, підвищення інвестиційної привабливості прикордонних територій, а також забезпечення прозорої та правово захищеної процедури землевідведення для суспільних потреб.

Основні виконавці: Профільні міністерства України (з питань розвитку громад та територій, аграрної політики), Державна служба України з питань геодезії, картографії та кадастру, профільні наукові та експертні організації, європейські партнери.

Цільові групи: Державні органи влади, органи місцевого самоврядування у прикордонних регіонах, інвестори, оператори інфраструктурних проєктів, місцеві громади.

Джерела фінансування: Державний бюджет України, кошти міжнародної технічної допомоги, програми ЄС (у т.ч. інструменти підтримки реформ та регіонального розвитку).

Період реалізації: Короткостроковий / середньостроковий період (1–3 роки).

Готовність до реалізації: Наявність попереднього аналізу регуляторних перешкод; головними передумовами для успішного запуску є політична воля до законодавчих змін та залучення експертного середовища до напрацювання правових рішень.

➤ Автоматизація наявних пунктів пропуску та створення спільного прикордонного й митного контролю в одному місці

Актуальність: Угорські та українські контрольні служби традиційно проводять окремі перевірки на території своїх держав, що призводить до дублювання процесів, збільшення часу перетину кордону та ускладнення логістичних процедур.

Мета проєкту: Запровадити сучасні автоматизовані системи самообслуговування й електронні ворота (e-gates); створити інтероперабельні канали обміну даними; забезпечити проведення послідовних виїзних, в'їзних та митних перевірок в одному місці (спільний контроль); випробувати цю модель у межах пілотного впровадження на одному або кількох прикордонних переходах.

Основні заходи проєкту: Розробка та впровадження автоматизованих систем самообслуговування й електронних воріт; побудова інтероперабельних цифрових каналів передачі даних між контролюючими органами двох країн; узгодження процедур для здійснення послідовних перевірок в одному місці; реалізація пілотного проєкту на вибраних пунктах пропуску; гармонізація протоколів захисту та обробки інформації.

Місце реалізації: Угорщина, Україна; прикордонні регіони та чинні угорсько-українські пункти пропуску.

Транскордонний вплив: Забезпечення швидшого й краще скоординованого двостороннього управління державним кордоном, наближення стандартів прикордонного контролю до вимог ЄС та Шенгенського acquis.

Очікувані результати: Скорочення часу перетину кордону, збільшення пропускної

спроможності перепусків, узгоджені контрольні процедури та висока якість даних.

Основні виконавці: Поліція Угорщини; Національна податкова та митна адміністрація Угорщини (NAV); профільні прикордонні й митні органи України; спеціалізовані оператори ІТ-систем та цифрових інфраструктур.

Цільові групи: Подорожуючі особи, міжнародні та регіональні перевізники, працівники прикордонних і митних органів, логістичні й туристичні суб'єкти.

Джерела фінансування: Кошти ЄС, національні джерела фінансування цифровізації, розвитку прикордонної, митної та Шенгенської інфраструктури.

Період реалізації: Довгостроковий період (5–15 років).

Готовність до реалізації: Для успішного запуску необхідне укладання нових двосторонніх правових угод, розробка спільної моделі даних, проведення комплексної оцінки захисту персональних даних та забезпечення повного технічного рівня інтероперабельності; практичне впровадження доцільно розпочинати з пілотного проєкту.

➤ **Туристичний проєкт «Мала залізниця» через залізничний міст річки Тиса (Салока / Соловка – Тисасентмартон)**

Актуальність: Наявна залізнична інфраструктура колишнього вантажного мосту через річку Тиса (відкритого у 1964 році) та під'їзні колії на ділянці Салока (Соловка, Україна) – Тисасентмартон (Угорщина) наразі не використовуються за прямим призначенням, хоча становлять цінну промислово-залізничну спадщину, яка може стати основою для унікальної транскордонної атракції.

Мета проєкту: Залучити недіючу залізничну інфраструктуру для реалізації унікального транскордонного туристично-рекреаційного проєкту; провести комплексне інженерне, технічне й туристичне дослідження здійсненності та безпеки мосту й колій; розробити модель спеціальної експлуатації та перетину кордону для сімейних, дитячих, шкільних і рекреаційних програм.

Основні заходи проєкту: Проведення спільної технічної інспекції та оцінки стану залізничного мосту й колійного господарства; розробка концепції відновлення та адаптації інфраструктури (включно з ідеями вузькоколісного сполучення або спеціальних туристичних рухомих составів); узгодження правових, організаційних умов та процедур перетину кордону між залізничними відомствами, прикордонними органами та місцевим самоврядуванням обох країн; проєктування сімейних, освітніх і дитячих маршрутів вихідного дня; розробка детального бізнес-плану та промоція унікального досвіду перетину кордону рекреаційним потягом над прикордонною річкою.

Місце реалізації: Угорщина, медьє Саболч-Сатмар-Берег, Тисасентмартон; Україна, Ужгородський район, Соловка (Салока); українсько-угорська ділянка державного кордону.

Транскордонний вплив: Створення першої в регіоні транскордонної туристичної залізниці, розширення спільної угорсько-української туристичної пропозиції, посилення культурних і соціальних зв'язків, креативне використання історичної спадщини та пожвавлення місцевої економіки.

Очікувані результати: Диверсифікація транскордонного співробітництва через рекреаційні ініціативи, залучення додаткового туристичного потоку до прикордонних громад, зростання доходів місцевих надавачів послуг та повторне ефективне використання незадіяної інфраструктури.

Основні виконавці: Угорські та українські залізничні компанії й оператори; зацікавлені органи місцевого самоврядування та регіональні адміністрації; профільні туристичні організації; державні прикордонні та митні органи.

Цільові групи: Сім'ї, дитячі та шкільні групи, туристи, місцевий туристичний та готельний

бізнес, а також прикордонні населені пункти й громади.

Орієнтовний бюджет: Не вказано в джерелі (потребує окремих розрахунків на основі технічної оцінки).

Джерела фінансування: Не визначено остаточно; потенційні джерела включають грантові програми Interreg, спеціалізовані туристичні та залізничні фонди, а також місцеві бюджети розвитку.

Період реалізації: Проектна ідея на етапі ініціації; конкретний період будівельної чи впроваджувальної фази наразі не визначено.

Готовність до реалізації: Для переходу до практичних кроків необхідні детальна інженерна оцінка стану мосту й колій, врегулювання питань власності та угод про експлуатацію, затвердження спеціальної процедури перетину кордону та фіналізація бізнес-плану.

➤ **Розвиток військового («темного») туризму та координація безпечних меморіальних маршрутів**

Актуальність: Зростаючий інтерес до регіонів, що постраждали від воєнних дій, створює попит на мілітарний («темний») туризм, який водночас несе значні безпекові, етичні, психологічні та меморіальні ризики, вимагаючи чіткого державного регулювання.

Мета проєкту: Спрямувати потоки мілітарного туризму в цивілізоване, безпечне та етичне русло задля збереження історичної пам'яті, підтримки регіонального відновлення й місцевої економіки за умови пріоритету безпекових і етичних обмежень.

Основні заходи проєкту: Розробка безпечних та етичних туристичних і меморіальних маршрутів; проведення комплексної інспекції безпеки (зокрема щодо мінної та загальної безпеки) і залучення профільних органів влади; залучення місцевих громад до планування та супроводу ініціатив; створення інформаційних та освітніх матеріалів, що виключають романтизацію трагедій та забезпечують повагу до гідності жертв і пам'яті постраждалих; моніторинг соціально-економічного впливу туризму на регіон.

Місце реалізації: Україна та прикордонні регіони (зокрема потенційна транскордонна координація з Угорщиною для європейського партнерства); безпечні уражені війною території.

Транскордонний вплив: Формування спільного європейського підходу до документування наслідків воєнних конфліктів, підтримка відновлення туризму та розробка єдиної методології етичного паломництва й туризму.

Очікувані результати: Підвищення рівня безпеки відвідувачів, підтримка відновлення регіонів через легальний і контрольований потік відвідувачів, дотримання високих етичних стандартів у представленні наслідків війни та отримання місцевої економічної користі.

Основні виконавці: Українські туристичні та місцеві державні органи; зацікавлені органи місцевого самоврядування; експерти з політики пам'яті та безпеки; профільні туристичні асоціації й організації.

Цільові групи: Місцеві громади, професійні гідни, туристичний бізнес, музеї та меморіали, а також відвідувачі й подорожуючі.

Орієнтовний бюджет: Не вказано в джерелі.

Джерела фінансування: Не визначено остаточно; потенційні джерела включають українські туристичні, відновлювальні та культурні фонди, а також програми міжнародної співпраці.

Період реалізації: Залежить від поточної безпекової ситуації, реалізації заходів повоєнного відновлення та очищення територій.

Готовність до реалізації: Проєкт може розпочатися виключно після офіційної безпекової оцінки компетентних органів влади, повного розмінування та очищення територій, ухвалення

чітких етичних правил, отримання згоди громад і затвердження контрольованих маршрутів.

➤ **Дослідження географічних центрів Європи та створення міжнародної мережі (Ділове – Теребесфейєрпатак та європейські партнери)**

Актуальність: Кілька локацій у різних країнах Європи (зокрема історичний геодезичний пункт 1887 року в селі Ділове / Теребесфейєрпатак на Закарпатті) претендують на статус географічного центру континенту і мають величезний туристичний потенціал, який наразі не об'єднаний в єдиний спільно популяризований міжнародний продукт та потребує сучасного переосмислення й інфраструктурного розвитку.

Мета проєкту: Популяризація, комплексне дослідження та інтеграція географічних центрів Європи в єдину міжнародну туристично-просвітницьку мережу задля формування спільного європейського бренду, цифрової карти та паспорта відвідувача.

Основні заходи проєкту: Проведення інвентаризації та благоустрою території навколо історичного пам'ятника в селі Ділове; розвиток міжнародного партнерства з іншими європейськими локаціями (у Словаччині, Німеччині, Польщі, Литві та Угорщині), що претендують на статус географічного центру; розробка єдиного спільного бренду, цифрових навігаційних матеріалів та тримовних описів; створення сучасних інформаційних центрів; розробка спільних туристичних маршрутів, освітніх програм для молоді та проведення спільних промоційних подій з урахуванням різних наукових методик розрахунку центру Європи.

Місце реалізації: Україна (Закарпатська область, с. Ділове); Угорщина та інші країни-партнери (Словаччина, Німеччина, Польща, Литва).

Транскордонний вплив: Зміцнення культурно-туристичних зв'язків України з країнами ЄС на основі спільної європейської спадщини, посилення єдиної європейської ідентичності та підвищення видимості маловідомих сільських і прикордонних локацій.

Очікувані результати: Зростання туристичної привабливості прикордонного регіону, створення якісного міжнародного туристичного продукту, покращення інфраструктури навколо історичних пам'яток, збільшення потоку відвідувачів та поглиблення міжнародної співпраці між муніципалітетами й організаціями.

Основні виконавці: Зацікавлені органи місцевого самоврядування, регіональні адміністрації та туристичні організації України, Словаччини, Німеччини, Польщі, Литви; угорський координаційний партнер; профільні культурні та освітні установи.

Цільові групи: Туристи всіх вікових груп, місцеві надавачі послуг і готельний бізнес, муніципалітети, освітні та культурні установи, прикордонні громади.

Джерела фінансування: Не визначено остаточно; потенційні джерела включають грантові програми Interreg та європейські фонди культурної і туристичної співпраці.

Період реалізації: Проєктна ідея на етапі ініціації; конкретний період практичної реалізації наразі не визначено.

Готовність до реалізації: Для успішного запуску необхідна документальна готовність міжнародних партнерів, прозоре представлення кожної локації та методологій розрахунку географічного центру, розробка спільного бренду та створення дієвої координаційної структури.

ВИСНОВКИ ТА ВІЗІЯ МАЙБУТНЬОГО

Спільний стратегічний план посилення безпеки кордону та транскордонної взаємодії на українсько-угорській ділянці відображає сучасну європейську парадигму інтегрованого управління кордонами (IBM), яка спирається на масштабну цифровізацію, інтероперабельність та передові IT-архітектури. Успішна реалізація цього потенціалу вимагає не лише технічного оснащення пунктів пропуску, а й глибокої трансформації адміністративних процедур, правового узгодження та операційної адаптації всіх залучених відомств і суб'єктів господарювання відповідно до оновлених пріоритетів безпекової політики ЄС.

Впровадження ініціативи «Розумні кордони» через Систему в'їзду/виїзду (EES) та Європейську систему інформації та авторизації подорожей (ETIAS) докорінно змінює логіку прикордонного контролю. Заміна ручних паспортних штампів на автоматизовану реєстрацію біометричних і алюфавивітних даних дозволяє ефективно виявляти порушників термінів перебування, боротися з ідентифікаційним шахрайством та суттєво спростувати процедури для добросовісних мандрівників і перевізників.

Справжній якісний прорив забезпечується не окремими програмами, а їх об'єднанням у єдине взаємосумісне середовище під егідою європейських інституцій та агентства eu-LISA. Використання таких інструментів, як Спільна служба зіставлення біометричних даних (sBMS), Уніфікований Європейський пошуковий портал, Спільне сховище даних про особу (CIR) та Центральне сховище звітів і статистики (CRRS), усуває відомчі бар'єри та дублювання інформації. Це дає змогу національним органам влади отримувати повні, точні й своєчасні дані для прикордонного контролю, видачі віз, міграційного управління та розслідувань у сфері внутрішньої безпеки.

Особливою складовою сучасних стратегій ЄС (зокрема в контексті Регламенту про штучний інтелект — EU AI Act) стає інтеграція інструментів штучного інтелекту та передової предиктивної аналітики. Алгоритми ШІ дедалі ширше застосовуються для автоматизованої оцінки ризиків, аналізу поведінкових патернів і прогнозування навантажень на транспортні коридори, що дозволяє оптимізувати роботу контролюючих органів за умови дотримання суворих стандартів захисту фундаментальних прав.

Досвід гармонізації митних систем на рівні ЄС (NCTS, AES, AIS) доводить критичну важливість перенесення акценту на попереднє подання документації та цифрову верифікацію до фізичного прибуття транспортних засобів до кордону. Це забезпечує прозорість логістичних ланцюгів, пришвидшує митне оформлення у вантажних і пасажирських перевезеннях та знижує навантаження на інфраструктуру пунктів пропуску. Масштабна цифровізація водночас вимагає паралельного вирішення організаційних і кадрових завдань, суттєвого розширення програм навчання персоналу та активного залучення комерційних перевізників до перевірки дозволів перед поїздкою.

Стратегічна візія розвитку українсько-угорського прикордонного простору полягає у

створенні повністю цифрового, високобезпечного та безшовного середовища перетину кордону, яке гармонійно інтегроване в європейський цифровий простір та відповідає технологічним і безпековим викликам 21-го століття. У середньостроковій перспективі цей процес охоплюватиме повний перехід до електронних віз, цифрових дозволів на поїздки та сквозного онлайн-оформлення супровідної документації для всіх видів перевезень.

Нарощування потенціалу за рахунок удосконаленого обміну даними про пасажирів (PNR та API) спільно з інтелектуальними системами безпеки забезпечить високий рівень ситуаційної обізнаності та проактивного управління ризиками, закладаючи фундамент для впровадження безконтактної біометричної ідентифікації на переходах. У результаті синхронізація дій контролюючих служб України та Угорщини на основі єдиної інформаційної екосистеми гарантуватиме оптимальний баланс між жорсткими стандартами безпеки ЄС та комфортними, швидкими умовами для пересування громадян і розвитку економічної кооперації.