

ЗВІТ

Ознайомчі візити на пункти пропуску

у рамках проєкту *Secure Borders*

(консолідована версія із зауваженнями українських експертів)

1. КПП «Чоп (Тиса) — Захонь»

01–02.10.2025 у межах проєкту *Secure Borders* (HUSKROUA/23/S/3.2/018) програми Interreg NEXT Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна 2021–2027.

Мета: оцінка стану інфраструктури пункту пропуску Чоп–Захонь, обмін досвідом між громадами, визначення спільних напрямів розвитку.

Основні тези та учасники

- У зустрічі взяли участь представники митних і прикордонних служб, партнерів проєкту, експерти з транскордонного співробітництва, місцевої влади.
- Від української сторони — **Валерій Самардак**, міський голова м. Чоп.
- Від угорської — **Ласло Гельмеці**, мер м. Захонь.
- Від партнерських організацій — **Наталія Носа** (МАІРР), **Андреа Цап** (ЄОТС «Тиса»), **Микола Ясевич** (Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області) та
- *Інші учасники (за списком)*

Ключові обговорені питання

1. **Системний підхід до розвитку кордонів.**
Представлено бачення *Secure Borders* як інтегрованого підходу до модернізації прикордонної інфраструктури — одночасне вдосконалення інфраструктурної компоненти, технологічних процесів, логістики, облаштування сервісних зон і безпеки.
2. **Транскордонна співпраця громад. Грантові можливості та роль експертів.**
Окремо згадано ініціативи ЄС, що можуть стати інструментом для підготовки спільних проєктів і залучення коштів. Наголошено на важливості експертного супроводу — підготовка аналітики, планувальних схем, проєктних пропозицій.

З другого питання порядку денного мером м. Чоп **Валерієм Самардаком** підкреслено, що співпраця між громадами триває вже багато років, але була ускладнена війною. Водночас, зараз з'явилося багато нових можливостей для спільних проєктів. Мер наголосив, що громади мають чітко формулювати свої потреби та пропозиції. Для ефективного залучення фінансування від уряду Угорщини та програм ЄС потрібно чітко показати, на що саме потрібні кошти.

Проблемні питання, озвучені мером Чопа:

Забруднення біля річки Тиса та потреба в очисних спорудах;

проблема з питною водою;

необхідність прискорення процедур перетину кордону;

створення сервісної зони перед КПП;

Мером м. Захонь **Ласло Гельмеці** наголошено, що екологічні проблеми створені не місцевими жителями, але саме громадам Угорщини доводиться їх вирішувати.

Також ним була висловлена ідея покращення транспортного сполучення та облаштування пішохідно-залізничного переходу (добудову окремої секції до існуючого моста) та облаштування рекреаційної водойми в районі дамби р. Тиса і заплави.

Візит на пункт пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Чоп — Захонь»

Загальна інформація та контекст

Пункт пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Чоп (Тиса) — Захонь» є найбільшим пунктом пропуску на українсько – угорському кордоні.

На сьогодні функціонування пункту пропуску «Чоп (Тиса) — Захонь» регламентує рішення Кабінету Міністрів України № 544-р від 19.09.02 та міжнародна Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення. (м. Київ, 4 травня 2012 р.)

Вид пропуску - автомобільний

Характер перевезень – пасажирський/вантажний

Категорія пункту пропуску, режим роботи - міжнародний/цілодобовий.

Розбудова пункту пропуску «Чоп (Тиса) — Захонь»

Актуальність розбудови пункту пропуску «Чоп (Тиса)» спрямована на:

- **Зменшення черг:** Модернізація та розширення пункту пропуску «Чоп (Тиса)» дозволить ефективніше справлятися з великими потоками автомобілів і людей, що особливо важливо в умовах збільшеного навантаження на кордон.
- **Зручність для громадян:** Спрощення та прискорення процедур перетину кордону зробить подорожі для громадян більш комфортними.
- **Безпека:** Розбудова пункту пропуску включає впровадження сучасних технічних засобів та систем контролю, що посилює безпеку та дозволить ефективніше боротися з контрабандою. Фактор війни та перенаправлення вантажо- і пасажиропотоків виступили бустером зростання актуальності розширення та оновлення інфраструктури української частини пунктів пропуску на українсько-угорському кордоні.
- **Інтеграція з ЄС:** Покращення інфраструктури на прикордонних переходах є частиною загальної стратегії України щодо інтеграції в Європейський Союз та посилення співпраці з сусідніми країнами.
- **Економічний розвиток:** Покращення інфраструктури кордону сприятиме розвитку транзитного потенціалу України та збільшенню товарообігу з країнами Європейського Союзу.

За останні роки розбудова пункту пропуску «Чоп (Тиса) — Захонь» включала модернізацію за кошти міжнародних донорів. Так, в межах проєкту USAID «Економічна підтримка України» були здійснені такі основні роботи з модернізації:

- **Митний та прикордонний контроль:** замінено 16 модульних будівель на сучасніші, оснащені меблями, кондиціонерами та обігрівачами; замінено освітлення на ділянках контролю;
- **Вантажна ділянка:** оновлено дорожнє покриття, нанесено розмітку, встановлено дорожні знаки та LED-освітлення.
- **Безпека:** встановлено автоматичні пристрої примусової зупинки транспорту для обмеження виїзду транспортних засобів.
- **Інфраструктура:** відремонтовано пішохідні доріжки, замінено дорожні плити та водоналивні бар'єри.
- **Обладнання:** надано 2 вантажні ваги, 1 автомобільний навантажувач, 2 ручні сканери та планується постачання 36 одиниць комп'ютерного обладнання.

Також в якості матеріально-технічної допомоги проведено встановлення засобів генерації та безперебійного забезпечення електроенергією адмінбудівлі на території пункту пропуску «Чоп (Тиса) – Захонь».

У грудні 2024 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1337-р затверджено ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН заходів з реалізації у 2024—2030 роках Стратегії розвитку та розбудови

прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року (далі – План).

Відповідно до п.17 Плану передбачена реконструкція української сторони пункту пропуску **«Чоп (Тиса) — Захонь»**, а саме:

2025-2027 рр. – модернізація об'єктів пункту пропуску, у тому числі системи кондиціювання та опалення; заходи з енергоефективності, автономного енергозабезпечення пункту пропуску для автомобільного сполучення – 163 млн грн (3,3 млн Євро)

2025 рік – Службою виготовлено проект на капремонт

2026 – 2027 – проведення робіт з капітального ремонту.

Концептуальна схема розвитку інфраструктури наведена у додатку 1.

Потребує вирішення проблема передачі майна та ЗД 6 га від ДП «Укрінтеравтосервіс» до Служби відновлення.

Статистичні дані по перетину кордону ТЗ у ПП з 2013 – по 2024 рік (додаток 2), вказує на можливість перетину кордону 690 вантажівок на добу замість проектної величини – 500 вантажівок.

Перебуваючи на угорській території, учасники зустрічі мали змогу ознайомитися з новим інфраструктурним об'єктом - спорудженим стаціонарним сканером на вантажному залізничному напрямку, який незабаром буде введено в експлуатацію.

Інформація від експертів:

Європа впроваджує нові стандарти безпеки перетину кордону (Entry/Exit System)— зчитування відбитків пальців та біометричних даних. На початку можливе уповільнення руху через адаптацію системи, але надалі це прискорить контроль і підвищить безпеку.

У жовтні стартує в пілотному режимі перехід на електронний облік подорожуючих — планшети на пунктах контролю замінять паперові документи.

Підсумки

Візит пройшов у конструктивному форматі, із залученням представників різних рівнів — місцевого самоврядування, експертів і служб.

Окреслено конкретні кроки для подальшої роботи:

1. Підготовка пропозицій від громад до проєкту *Secure Borders*;
2. Узгодження позицій по сервісних зонах та пішохідно-залізничному переходу;
3. Моніторинг упровадження електронної системи контролю на кордоні;
4. Формування аналітичного звіту після огляду локацій спільно зі Службою відновлення.

Межі проектування
 Концептуальна схема пункту пропуску та сербських зон "Чоп - Захонь"
 (48.41770869222138, 22.17047277461528)



№	Кадастровий номер	Площа ділянки, га	Площа для ПП, га	Власник	Призначення
1	212488620101003.0030	6,59	6,59	Державна митна служба	Для будівництва та експлуатації будівель органів державної влади та органів місцевого самоврядування
2	212488620011018.0002	6,1653	6,1653	ДП "Укрінтеравтосервіс"	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд автомобільного транспорту та дорожнього господарства
3	Державна зона на графічній території карти згідно з 1-36/2020 від 16.01.2020	0,6	0,6	ДП "Укрінтеравтосервіс"	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд автомобільного транспорту та дорожнього господарства

Додаток 2

25	Чоп																			
26	Рік	Днів	Громадяни		Легкових		Вантажних				Автобусів		Вантажі (тис.т)							
27			к-ть		сер/доба		к-ть		сер/доба		ТЗ/1СМ	ХВ/1ТЗ	к-ть		сер/доба		к-ть		сер/доба	
28	2013	365	1 987 035		5444	591 871		1 622	240 264		658	82	17	10 720		29	2088,74		5,72	
29	2014	365	2 018 756	1,60%	5531	651 000	9,99%	1 784	167 953	-30,10%	460	58	24	8 236	-23%	23	1872,98	-10,33%	5,13	
30	2015	365	2 395 687	18,67%	6564	688 285	5,73%	1 886	176 012	4,80%	482	60	23	8 394	2%	23	1652,34	-11,78%	4,53	
31	2016	366	3 011 374	25,70%	8228	881 870	28,13%	2 409	192 766	9,52%	527	66	21	10 256	22%	28	1844,26	11,61%	5,04	
32	2017	365	2 926 964	-2,80%	8019	832 978	-5,54%	2 282	251 902	30,68%	690	86	16	12 258	20%	34	2060,39	11,72%	5,64	
33	2018	365	2 749 184	-6,07%	7532	731 450	-12,19%	2 004	240 382	-4,57%	659	82	17	13 518	10%	37	2230,94	8,28%	6,11	
34	2019	365	2 368 642	-13,84%	6489	603 280	-17,52%	1 653	184 224	-23,36%	505	63	22	13 246	-2%	36	2000,33	-10,34%	5,48	
35	2020	366	1 197 187	-49,46%	3271	309 312	-48,73%	845	164 963	-10,46%	451	56	24	13 400	1%	37	2363,32	18,15%	6,46	
36	2021	365	732 823	-38,79%	2008	138 285	-55,29%	379	82 131	-50,21%	225	28	49	9 402	-30%	26	1209,91	-48,80%	3,31	
37	2022	365	2 589 503	253,36%	7095	222 938	61,22%	611	167 409	103,83%	459	57	24	16 693	78%	46	2256,77	86,52%	6,18	
38	2023	365	1 323 564	-48,89%	3626	191 027	-14,31%	523	179 419	7,17%	492	61	22	18 114	9%	50	2515,66	11,47%	6,89	
39	2024	366	1 123 685	-15,10%	3070	181 014	-5,24%	495	156 558	-12,74%	428	53	26	15 217	-16%	42	2360,57	-6,16%	6,45	
40	макс		3 011 374		8 228	881 870		2 409	251 902		690	86	49	16 693		46	2 363		6	
41	мін		732 823		2 008	138 285		379	82 131		225	28	16	8 236		23	1 210		3	
42	сер		2 064 543		5 653	526 323		1 441	177 285		503	63	24	12 455		34	2 038		6	

2. Ознайомчий візит на пункт пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Дзвінкове - Лонья»

16 жовтня 2025 року відбувся ознайомчий візит на українсько-угорський пункт пропуску Дзвінкове-Лонья за участю представників митних і прикордонних органів, партнерів та експертів проекту.

Ознайомчий візит на КПП Дзвінкове–Лонья став черговим етапом реалізації практичних заходів проекту, спрямованих на аналіз стану прикордонної інфраструктури, вивчення потреб місцевих громад та формування пропозицій щодо покращення ефективності роботи пунктів пропуску.

Захід розпочався зустріччю в селі Батьове, у якій взяли участь:

- **Дмитро Тараненко**, селищний голова Батівської селищної ради (Україна),
- **Ерне Надь**, голова громади Лонья (Угорщина),
- **Наталія Носа**, керівник проекту Secure Borders, виконавча директорка Міжнародної асоціації інституцій регіонального розвитку (MAIPP),
- **Андреа Цап**, директорка Європейського об'єднання територіального співробітництва «ТИСА» (Угорщина),
- **Микола Ясевич**, начальник відділу міжнародного співробітництва та інвестиційної роботи Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області,
- а також представники митних і прикордонних служб, експерти з транскордонного співробітництва, місцевих органів влади та громадських організацій
- *Інші учасники (за списком)*

Загальна інформація та контекст

На сьогодні функціонування пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Дзвінкове - Лонья» регламентує рішення Кабінету Міністрів України № КМУ № 544-р від 19.09.2002 (був відкритий як місцевий пасажирський) та міжнародна Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення. (м. Київ, 4 травня 2012 р.)

Вид пропуску - автомобільний (крім автобусів)

Характер перевезень – пасажирський

Категорія пункту пропуску, режим роботи - міжнародний/з 07.00 до 18.00 (за центрально європейським часом)

Розбудова пункту пропуску «Дзвінкове - Лонья»

Статтею 9, п.3 міжнародної Угоди від 04.05.2012р. зазначено, що у разі створення відповідних умов Договірні Сторони дозволяють також здійснення міжнародного руху автобусів або продовжують режим функціонування, про що дипломатичними каналами інформують одна одну.

Розробку проектно-кошторисної документації на українській стороні, з метою наближення інфраструктури пункту пропуску «Дзвінкове - Лонья» безпосередньо до кордону, оскільки від моменту відкриття і до сьогодні українська частина пункту пропуску знаходиться на відстані 1,07 км від лінії кордону, започаткували ще у 2009-2010 роках. Однак, роботи не було розпочато через відсутність відкритих асигнувань.

У грудні 2024 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1337-р затверджено ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН заходів з реалізації у 2024—2030 роках Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року (далі – План).

Відповідно до п.18 Плану передбачена реконструкція української сторони пункту пропуску «Дзвінкове - Лонья», а саме:

2025 р. – оформлення прав землекористування - 200 тис грн (4 тис Євро)

2026 р. – підготовчі роботи до реконструкції пункту пропуску та сервісної зони– 80 млн грн (1,6 млн Євро)
2025-2027рр. - реконструкції пункту пропуску та сервісної зони – 320 млн грн (6,5 млн Євро)
2027р. – встановлення стаціонарного сканера – 98 млн грн (2 млн Євро)

Показники пропускної здатності з 2013 – по 2024 вказані у файлі «UA-HU_13-24.xlsx»
Концепція розвитку ПП додається (додаток 1)

У своєму виступі **Наталія Носа** наголосила, що пункт пропуску Дзвінкове–Лоня є важливою ланкою у транспортній системі прикордонного регіону, адже саме тут відбувається активна взаємодія між прикордонними громадами. Вона підкреслила, що розвиток цього пункту пропуску має не лише інфраструктурне, а й соціально-економічне значення: «Наше завдання — не лише модернізувати пропускні пункти, а створити зручні, ефективні та безпечні умови для людей, які щодня перетинають кордон».

Проєкт Secure Borders — це крок до більш інтегрованого європейського простору, де кордони не розділяють, а поєднують громади». **Дмитро Тараненко**, селищний голова Батівської громади, наголосив на важливості тісної взаємодії між місцевими громадами та органами влади: «Для нас розвиток пункту пропуску Звінкове–Лоня — це не лише питання прикордонної та транспортної інфраструктури, це питання розвитку громади, створення нових можливостей для бізнесу, туризму та мешканців. Дмитро Тараненко також відзначив, що реалізація проєкту має не лише локальне, а й загальноєвропейське значення, адже торкається розвитку мережі TEN-T коридорів, яких загалом налічується десять, а чотири з них проходять територією України. Він підкреслив, що понад 70% товарообігу між Україною та Угорщиною здійснюється автомобільним транспортом, тому інвестиції у вдосконалення прикордонної транспортної інфраструктури є вкрай необхідними. «Наше спільне завдання — переконати уряди обох країн у тому, що цей проєкт є надзвичайно важливим. Нині час очікування на перетин кордону для вантажного транспорту становить близько 5–6 діб, що потребує системного вирішення на міждержавному рівні», — зазначив він. Ми зацікавлені в тому, щоб прикордонний рух був зручним, а співпраця між нашими громадами — сталою та результативною».

Микола Ясевич, представник Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області, презентував бачення модернізації пункту пропуску та подальші кроки у розробці необхідної документації: «Наразі ведеться робота з аналізу технічного стану пункту пропуску та підготовки документації, яка дозволить розширити його пропускну спроможність. Йдеться про створення нових транспортних смуг для вантажного транспорту, пасажирських автобусів, удосконалення логістики руху, покращення умов для пішоходів і велосипедистів, збільшення часу роботи цього пункту з денного на цілодобовий. Ми прагнемо, щоб українська інфраструктура відповідала європейським стандартам. Він наголосив, що одним із ключових об'єктів, який потребує комплексного вирішення, є пункт пропуску Дийда – Берегдароц, що має з'єднати угорський автобан **М-3** з українською трасою **«Київ – Чоп» (М-06)**. Реалізація цього проєкту відкриє новий транспортно-логістичний коридор між Україною та ЄС, проте нині існують низка викликів, серед яких – затримка з будівництвом під'їзних доріг, невизначеність у питаннях фінансування української частини об'єкта, необхідність оновлення техніко-економічного обґрунтування, а також погодження технічних стандартів між сторонами. Вирішення цих питань має стратегічне значення не лише для розвитку прикордонної інфраструктури, але й для стимулювання регіональної економіки, транскордонної торгівлі та мобільності населення.

Ерне Надь, голова громади Лоня, зі свого боку відзначив ефективність транскордонної співпраці: «Ми раді бачити прогрес у нашій спільній роботі. Участь у цьому проєкті дозволяє нам краще розуміти потреби наших партнерів з українського боку та планувати розвиток прикордонної інфраструктури з урахуванням інтересів обох громад. Разом із тим, для нашої громади існує значна проблема транспортного сполучення — відсутність мосту через річку Тиса суттєво обмежує мобільність мешканців і ускладнює доступ до регіональних центрів області Саболч-Сатмар-Берег. Це впливає не лише на щоденне життя людей, а й на економічні та

соціальні можливості регіону». На сьогодні населений пункт Лонья має паромне сполучення з функціонуванням лише у світлий час доби та зимовими обмеженнями. Існують ризики паводків на р. Тиса та, у зв'язку з цим, є недосконалою система реагування на ризики надзвичайних ситуацій через затруднену логістику.

Під час візиту сторони також обговорили можливості спільного благоустрою під'їзних доріг, покращення інфраструктури для митного і прикордонного контролю, створення зон очікування для пішоходів і велосипедистів, а також перспективи цифровізації процесів перетину кордону. Важливою частиною зустрічі стали обговорення прикладів європейських практик, зокрема організації руху мотоциклістів (байкерів) на пунктах пропуску. Учасники візиту дійшли згоди, що створення окремих смуг для мототранспорту та зон відпочинку значно підвищить комфорт та безпеку користувачів.

У селі Батьово (Берегівський район, Закарпатська область) українсько-угорська делегація відвідала будівництво технопарку «Батьово», який розглядається як перспективна інвестиційна платформа для створення транскордонного логістично-промислового хабу.

Завдяки стратегічному розташуванню — поблизу залізничного вузла Батьово та міжнародних пунктів пропуску Дзвінкове-Лоня, (в майбутньому Дийда – Берегдароц) і Лужанка – Берегшурань - територія має значний потенціал для розвитку індустріального парку, що об'єднає митно-складські, логістичні, виробничі та сервісні потужності. Технопарк «Батьово» - це ініціатива, що розглядається у межах розвитку прикордонної інфраструктури та логістичних можливостей Закарпаття, зокрема у контексті модернізації транспортних коридорів і підвищення економічної активності на українсько-угорському кордоні. Ця ініціатива спрямована на: створення умов для розвитку експорту та залучення європейських інвесторів, спрощення логістики і підвищення ефективності вантажоперевезень, стимулювання місцевої економіки та створення нових робочих місць, підтримку цифровізації та впровадження «зелених» технологій у промисловості, інтеграцію з інфраструктурними проєктами програми Interreg NEXT та розвиток Єврокоридору №5 (Трієст - Київ). Ознайомчий візит на пункт пропуску Звінкове–Лоня став важливим кроком у реалізації проєкту Secure Borders. Він сприяв зміцненню партнерських зв'язків між громадами України та Угорщини, окресленню конкретних напрямів для модернізації прикордонної інфраструктури та підвищення ефективності контролю. Учасники домовилися продовжити спільну роботу над розробкою технічних рішень і підготовкою стратегічних документів, які сприятимуть створенню безпечного, ефективного й сучасного кордону в українсько-угорському прикордонному регіоні.



3. Ознайомчий візит на пункт пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Косино - Барабаш»

24–25 вересня 2025 року відбувся ознайомчий візит на українсько-угорський пункт пропуску Косино–Барабаш за участю представників митних і прикордонних органів, партнерів та експертів міжнародного проєкту «Безпечні та ефективні кордони в Карпатському регіоні» (Secure Borders, HUSKROUA/23/S/3.2/018).

Захід розпочався зустріччю у громаді Косино, в якій взяли участь:

- **Іштван Балог**, голова громади Косино,
- **Ласло Сабо**, староста громади Барабаш.
- **Наталія Носа**, керівник проєкту Secure Borders, виконавча директорка Міжнародної асоціації інституцій регіонального розвитку (MAIPP);
- **Андреа Цап**, директорка Європейського об'єднання територіального співробітництва «ТИСА» (Угорщина);
- **Микола Ясевич**, начальник відділу міжнародного співробітництва та інвестиційної роботи Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області;
- а також представники митних і прикордонних служб, експерти з транскордонного співробітництва, місцевих органів влади та громадських організацій *Інші учасники (за списком)*

Загальна інформація та контекст

На сьогодні функціонування пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення **«Косино - Барабаш»** регламентує рішення Кабінету Міністрів України № КМУ № 544-р від 19.09.2002 (був відкритий як місцевий пасажирський) та міжнародна **Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення. (м. Київ, 4 травня 2012 р.)**

Вид пропуску - автомобільний (крім автобусів)

Характер перевезень – пасажирський

Категорія пункту пропуску, режим роботи - міжнародний/з 07.00 до 19.00 (за центрально європейським часом)

Розбудова пункту пропуску «Косино - Барабаш»

Статтею 10, п.3 міжнародної Угоди від 04.05.2012р. зазначено, що у разі створення відповідних умов Договірні Сторони дозволяють також здійснення міжнародного руху автобусів або продовжують режим функціонування, про що дипломатичними каналами інформують одна одну.

Розробку проектно-кошторисної документації на українській стороні, з метою модернізації інфраструктури та збільшення пропускнуої спроможності і зміни режиму роботи пункту пропуску **«Косино - Барабаш»**, започаткували ще у 2009-2010 роках. Однак, роботи не було розпочато через відсутність коштів.

У грудні 2024 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1337-р затверджено ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН заходів з реалізації у 2024—2030 роках Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року (далі – План).

Відповідно до п.19 Плану передбачена реконструкція української сторони пункту пропуску **«Косино - Барабаш»**, а саме:

2025 р. – оформлення прав землекористування - 200 тис грн (4 тис Євро)

2026 р. – підготовчі роботи до реконструкції пункту пропуску та сервісної зони– 80 млн грн (1,6 млн Євро)

2025-2028рр. - реконструкції пункту пропуску та сервісної зони – 320,4 млн грн (6,5 млн Євро)

2028р. – встановлення стаціонарного сканера – 98 млн грн (2 млн Євро)

Показники пропускної здатності з 2013 – по 2024 вказані у файлі «UA-HU_13-24.xlsx»

Концепція розвитку ПП додається (додаток 1)

Під час зустрічі **Наталія Носа**, керівник проекту Secure Borders і виконавча директорка Міжнародної асоціації інституцій регіонального розвитку (MAIPP), презентувала основні завдання та очікувані результати проекту. Вона наголосила на стратегічному значенні модернізації пункту пропуску Косино–Барабаш для розвитку мобільності населення, економічних зв'язків та прикордонної інфраструктури загалом.

У межах візиту було представлено техніко-економічне обґрунтування розвитку пункту пропуску. Доповідь презентував Микола Ясевич, начальник відділу міжнародного співробітництва та інвестиційної роботи Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області. Він окреслив основні напрями майбутньої модернізації — будівництво нових об'єктів інфраструктури, створення сучасної сервісної зони, впровадження систем цифрового моніторингу та управління потоками, а також підвищення комфорту й пропускної спроможності пункту пропуску.

Окрему увагу було приділено робочій зустрічі на угорській стороні, у громаді Барабаш. Українські та угорські учасники обговорили питання взаємодії прикордонної поліції та митних служб, обмінялися досвідом управління транспортними потоками та цифровими рішеннями. За результатами зустрічі сторони домовилися про синхронізацію інфраструктурних проєктів по обидва боки кордону для забезпечення комплексного підходу до розвитку прикордонної інфраструктури.

Під час візиту також було розглянуто питання організації руху мотоциклістів. Учасники обговорили можливість створення окремих смуг для двоколісного транспорту, а також облаштування безпечних зон очікування для мотоциклістів і велосипедистів, що дозволить підвищити комфорт та безпеку користувачів.

У рамках зустрічі у громаді Барабаш сторони також обговорили потреби місцевих громад, можливості залучення фінансування з фондів ЄС та перспективи розвитку транскордонного туризму. Ласло Сабо, староста громади Барабаш, підкреслив, що спільна робота над проєктом сприятиме сталому розвитку прикордонних територій, створенню нових робочих місць і підвищенню інвестиційної привабливості регіону.

Ознайомчий візит підтвердив ефективність транскордонної співпраці між громадами України та Угорщини. Учасники домовилися про спільну підготовку технічної документації, розробку стратегічних пропозицій та реалізацію узгоджених дій для створення сучасного, безпечного та ефективного пункту пропуску Косино–Барабаш, який відповідатиме європейським стандартам.

Межі проектування
 Концептуальна схема пункту пропуску "Косина – Барош"
 та автомобільних сервісних зон
 (48 24 78985884 0914, 22 44 7156482391563)



№	Найменування зони	Площа, га	Площа, га	Використання	Примітки
1	Зона 1 (Зона 1)	1,000	1,000	Зона 1 (Зона 1)	Зона 1 (Зона 1)
2	Зона 2 (Зона 2)	-	1,740	Зона 2 (Зона 2)	Зона 2 (Зона 2)
3	Зона 3 (Зона 3)	-	1,000	Зона 3 (Зона 3)	Зона 3 (Зона 3)
4	Зона 4 (Зона 4)	1,000	1,000	Зона 4 (Зона 4)	Зона 4 (Зона 4)
5	Зона 5 (Зона 5)	1,000	1,000	Зона 5 (Зона 5)	Зона 5 (Зона 5)
6	Зона 6 (Зона 6)	1,000	1,000	Зона 6 (Зона 6)	Зона 6 (Зона 6)

Загальна площа земельної ділянки проекту пропуску становить 6,5788 га

- Зона 1 (Зона 1)
- Зона 2 (Зона 2)
- Зона 3 (Зона 3)
- Зона 4 (Зона 4)
- Зона 5 (Зона 5)
- Зона 6 (Зона 6)



4. Ознайомчий візит на пункт пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення Лужанка – Берегшурань

07.11.2025 у межах проєкту *Secure Borders* (HUSKROUA/23/S/3.2/018) програми Interreg NEXT Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна 2021–2027.

Мета: оцінка стану інфраструктури пункту пропуску Лужанка – Берегшурань, обмін досвідом між громадами, визначення спільних напрямів розвитку.

07 листопада 2025 року на пункті пропуску «**Лужанка – Берегшурань**» відбувся робочий візит представників української та угорської сторін у межах проєкту *Secure Borders*.

Учасники зустрічі:

- **Нодь Ганна Андріївна**, голова Великобийганської селищної ради;
- **Наталія Носа**, керівник проєкту *Secure Borders*, виконавча директорка Міжнародної асоціації інституцій регіонального розвитку (MAIPP);
- **Андреа Цап**, директорка Європейського об'єднання територіального співробітництва «ТІСА» (Угорщина);
- **Микола Ясевич**, начальник відділу міжнародного співробітництва та інвестиційної роботи Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області;
- а також представники митних і прикордонних служб, експерти з транскордонного співробітництва, місцевих органів влади та громадських організацій.

Інші учасники (за списком)

Загальна інформація та контекст

На сьогодні функціонування пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Лужанка — Берегшурань» регламентує рішення Кабінету Міністрів України № 373-р від 31.05.1996 (№ 359-р від 07.06.2004) та міжнародна **Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення. (м. Київ, 4 травня 2012 р.)** із змінами та доповненнями від 08.04.2024р.

Вид пропуску - автомобільний

Характер перевезень – пасажирський/вантажний до 7,5 тон

Категорія пункту пропуску, режим роботи - міжнародний/цілодобовий.

Розбудова пункту пропуску «Лужанка — Берегшурань»

Статтею 11 міжнародної Угоди від 04.05.2012р. із змінами та доповненнями від 08.04.2024р. зазначено:

п1. Використання пункту пропуску поширюється на міжнародні пасажирські та вантажні перевезення з допустимою максимальною вагою до 7,5 тонн, а також порожні вантажні автомобілі, що виїжджають з України, без обмежень по вазі.

п3. У разі створення необхідних умов, Договірні Сторони дозволяють здійснення вантажних перевезень без вагових обмежень у пункті пропуску через державний кордон, про що дипломатичними каналами інформують одна одну».

п4. Договірні Сторони з метою реалізації пункту 3 цієї статті домовляються про те, що цей пункт пропуску через державний кордон буде реконструйовано на підставі прийнятих будівельних проєктів та технічної документації.

Під час зустрічі наголошувалося, що нинішня геополітична ситуація в Європі, спричинена війною в Україні, з одного боку створює серйозні труднощі, але з іншого — відкриває нові можливості для розвитку прикордонних регіонів. З огляду на блокування морських маршрутів, транспортні потоки все активніше переорієнтовуються на сухопутні коридори. Таким чином, пункти пропуску Закарпаття перетворюються на ключові логістичні вузли, через які проходитимуть оновлені маршрути європейської транспортної мережі TEN-T.

На сьогодні дозволено перетин кордону в даному пункті пропуску вантажних транспортних засобів без обмеження ваги.

Учасники нагадали, що нещодавно в Закарпатській обласній військовій адміністрації було презентовано першу версію схеми територіального розвитку області. У цьому документі вперше системно визначено основні транспортні напрями, які планується розвивати в контексті європейських коридорів. Саме в цьому руслі проєкт «Безпечні та ефективні кордони» набуває особливої актуальності — він не лише сприяє модернізації пунктів пропуску, але й допомагає формувати нову інфраструктурну політику регіону.

Розробку проектно-кошторисної документації та реконструкцію на українській стороні, з метою збільшення пропускної спроможності пункту пропуску «Лужанка — Берегшурань», започаткували ще у 2009-2010 роках. Однак, роботи були зупинені через відсутність фінансування.

У грудні 2024 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1337-р затверджено ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН заходів з реалізації у 2024—2030 роках Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року (далі – План).

Відповідно до п.21 Плану передбачена реконструкція української сторони пункту пропуску «Лужанка — Берегшурань», а саме:

2024-2026 рр. – реконструкція пункту пропуску – 486,5 млн грн (9,9 млн Євро) за рахунок коштів МТД ЄС СЕФ

2024-2026 рр. – реконструкція об'єктів інфраструктури пункту пропуску – 398,1 млн грн (8,1 млн Євро)

2026 р. – придбання мобільного сканера – 157,5 млн грн (3,2 млн Євро)

2025 р. – оформлення прав землекористування - 900 тис грн (18,4 тис Євро)

2025-2027 рр. – розширення пункту пропуску – 504 млн грн (10,3 тис Євро)

2026-2027 рр. – будівництво сервісної зони – 172 млн грн (3,5 Євро)

Показники пропускної здатності з 2013 – по 2024 вказані у файлі «UA-HU_13-24.xlsx»

Концепція розвитку ПП додається (додаток 1)

Стан і проблеми пункту пропуску

Під час ознайомчого візиту ПП «Лужанка – Берегшурань» учасники візиту детально проаналізували стан під'їзних доріг, пішохідних зон, велосипедних маршрутів та суміжної інженерної інфраструктури. Було відзначено, що обидві сторони кордону — і українська, і угорська — мають серйозні недоліки у частині облаштування території для безпечного руху пішоходів та велосипедистів.

На угорській стороні, у напрямку міста Берегшурань, повністю відсутня пішохідна доріжка. Люди, які переходять кордон, змушені рухатися узбіччям, часто — просто по смузі безпеки, поряд із проїжджою частиною, де постійно курсують вантажівки. Відсутні елементарні засоби захисту — немає бар'єрів, тротуару,

розмітки чи навіть мінімального освітлення. У темну пору доби ситуація стає небезпечною. Навіть коротка зупинка автомобіля біля дороги є порушенням, за що водії можуть отримати штраф.

Подібна ситуація і з українського боку. Від пункту пропуску до найближчих населених пунктів немає облаштованих тротуарів чи велосипедних доріжок, відсутні місця для короткочасної зупинки чи паркування транспорту, відсутнє вуличне освітлення. Один із учасників поділився досвідом, що торік отримав штраф за перехід уздовж дороги без сигнального жилета — хоча рухався лише кілька десятків метрів. Це свідчить про те, що питання пішохідної та велосипедної інфраструктури на прикордонних ділянках потребує негайного вирішення.

Необхідність розвитку велосипедної та пішохідної інфраструктури

Особливу увагу було приділено стану велосипедної доріжки, збудованої понад 15 років тому. Нині вона перебуває у занедбаному стані: частково заросла травою, у деяких місцях зруйнована, а освітлення повністю відсутнє. Учасники візиту одностайно підтримали ідею її відновлення, наголошуючи, що це має бути не просто локальна ініціатива, а частина комплексного підходу до розвитку інфраструктури.

У контексті запланованої **Берегівської об'їзної дороги** було запропоновано включити велосипедну доріжку як окремий інженерний елемент у межах загального проекту. Такий підхід дасть змогу забезпечити логічне та безпечне сполучення між населеними пунктами, а також розвантажити головну дорогу від пішоходів і велосипедистів. Експерти зазначили, що оптимально прокласти велодоріжку через населені пункти — зокрема через Астей і Лужанку, з подальшим виходом на Берегово. Це дозволить використовувати її не лише як транспортний елемент, а й як рекреаційний маршрут для місцевих мешканців та туристів.

Водночас обговорювалося, що з практичної точки зору велодоріжку слід реалізовувати у зв'язці з освітленням, оскільки на ділянках дороги, що ведуть до пункту пропуску, у вечірній час дуже темно. Це не лише питання зручності, але й безпеки. Деякі учасники наводили приклади проєктів у сусідніх громадах, де встановлено автономне освітлення на сонячних панелях. Зокрема, громада Поляна вже тестувала подібні рішення, але вони виявилися не надто ефективними через потребу постійного обслуговування. Водночас наголошувалося, що для майбутніх проєктів важливо закладати сучасні екологічні та технологічні підходи, що відповідають стандартам ЄС.

Служба відновлення та розвитку інфраструктури Закарпатської області повідомила, що під час реконструкції пункту пропуску передбачено оновлення та модернізацію всіх супутніх мереж — електричних, водопровідних, кабельних та інтернет-комунікацій. Уже зараз готується збільшення електричних потужностей, необхідних для роботи пункту після розширення. Газопостачання на території пункту не планується, але передбачено підключення до централізованих комунікацій для води, каналізації та телекомунікацій. Такий підхід дозволить уникнути дублювання робіт і створить передумови для розвитку прилеглої інфраструктури.

Під час обговорення представники Служби представили схему майбутньої **Берегівської об'їзної дороги**, яка має обійти населені пункти, забезпечивши зручний рух у напрямку Астея

та Лужанки. Вона проходитиме поблизу автозаправних станцій і виходитиме до села Остей, створюючи нову логістичну конфігурацію для вантажного транспорту. Біля об'їзної планується також облаштувати велосипедну смугу, яка поєднає прикордонні території між собою. **Дийда-Берегдароц:** офіційно розпочато відведення землі під новий ПП і

під'їзну дорогу (прибл. 240 ділянок уздовж дороги та 14 — під сам ПП). Проєкт зрушив із «довгобуду» 2012–2018 рр. і включений у обласні програми.

Підтверджується актуальність розвитку коридорів; з угорського боку планується доведення **М3 до Дейди** та **М34 до Захоні**; у Словаччині — фокус на **D1 до Вишнє Німецьке**. Обговорюється потенційна пріоритезація зв'язку **Соломоново – Чієрна над Тисоу** для розвантаження вузлів.

Європейська сторона зацікавлена профінансувати **передпроєктні роботи за CEF** у 2025–2027 рр. (через брак власних ресурсів в Україні для складної гірської інженерії можливе залучення іноземних проєктувальників).

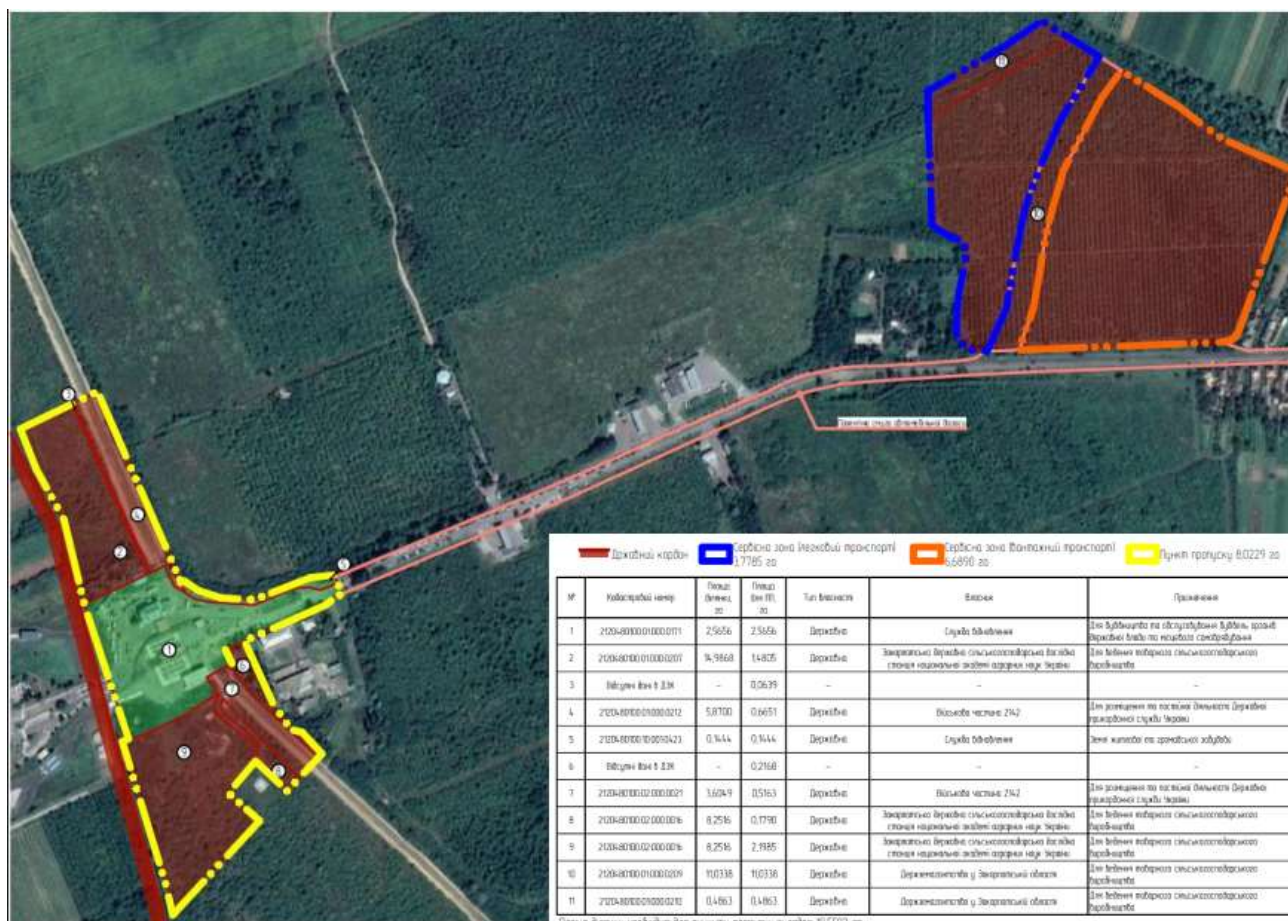
Реконструкція пункту пропуску «Лужанка – Берегшурань» здійснюється за змішаною схемою фінансування. Інфраструктурні елементи (дороги, інженерні мережі, смуги руху) фінансуються через **Connecting Europe Facility (CEF)**, а будівництво адміністративних будівель покривається коштами державного бюджету України. Підрядником виступає компанія **ПБС**, яка вже розпочала підготовчі роботи на території пункту. Згідно з графіком, основний етап реконструкції має завершитися до грудня 2026 року, а повна реалізація — до липня 2027 року.

Після завершення модернізації пункт пропуску зможе повноцінно обслуговувати всі категорії транспорту — вантажний, автобусний і легковий. Зараз через Лужанку проходять лише порожні вантажівки, але після реконструкції очікується відкриття повноцінного вантажного руху без обмежень.

Перспективи та очікувані результати

Учасники зустрічі погодилися, що **Лужанка – Берегшурань** має потенціал стати сучасним, комфортним і безпечним пунктом пропуску нового зразка. Йдеться не лише про модернізацію інфраструктури, а про створення європейської моделі прикордонної взаємодії — із пішохідними і велосипедними маршрутами, належним освітленням, зонами відпочинку, розвиненою логістикою та цифровими сервісами.

Очікується, що перша черга реконструкції пункту буде завершена навесні 2026 року. Саме тоді планується провести **підсумкову конференцію проєкту «Безпечні та ефективні кордони»** безпосередньо на оновленому пункті пропуску. Ця подія стане символом практичного результату транскордонної співпраці між Україною та Угорщиною, демонструючи, як завдяки європейському партнерству прикордонні регіони переходять від концепцій і планів до реальних, видимих змін.



5. Ознайомчий візит на пункт пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Вилок — Тісабеч» у рамках проєкту *Secure Borders*

29 жовтня 2025 року відбувся ознайомчий візит на українсько-угорський пункт пропуску «Вилок – Тісабеч» за участі представників органів місцевого самоврядування, митних і прикордонних служб, партнерів та експертів міжнародного проєкту «**Безпечні та ефективні кордони в Карпатському регіоні**» (*Secure Borders*, HUSKROUA/23/S/3.2/018). Захід організовано в рамках Програми **Interreg VI-A NEXT Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна 2021–2027** за фінансової підтримки Європейського Союзу.

Метою проєкту є вдосконалення прикордонного співробітництва між Україною та Угорщиною шляхом упровадження європейських стандартів управління кордонами, синхронізації роботи митних і прикордонних служб, модернізації пунктів пропуску та розвитку інфраструктури, що сприятиме скороченню часу проходження контролю й підвищенню рівня безпеки.

Партнери проєкту

- **Головний партнер:** Міжнародна асоціація інституцій регіонального розвитку «МАІРР» (Україна)
- **Партнер №1:** Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області (Україна)
- **Партнер №2:** Європейське об'єднання територіального співробітництва «ТІСА» (Угорщина)

Учасники візиту

У заході взяли участь:

- **Степан Карлович Ковач**, голова Вилоцької селищної ради;
- **Йосип Павлович Оросі**, голова Пийтерфолвівської сільської ради;
- **мер Тісабеча Лерінц Густав**;
- **Наталія Носа**, керівник проєкту *Secure Borders*, виконавча директорка Міжнародної асоціації інституцій регіонального розвитку (МАІРР);
- **Андреа Цап**, директорка Європейського об'єднання територіального співробітництва «ТІСА» (Угорщина);
- **Микола Ясевич**, начальник відділу міжнародного співробітництва та інвестиційної роботи Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області, а також представники **митних і прикордонних служб, експерти з транскордонного співробітництва, представники місцевих органів влади та громадських організацій**.
- *Інші учасники (за списком)*

Загальна інформація та контекст

На сьогодні функціонування пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Вилок — Тісабеч» регламентує рішення Кабінету Міністрів України № 373-р від 31.05.1996 та міжнародна **Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення. (м. Київ, 4 травня 2012 р.)**

Вид пропуску - автомобільний

Характер перевезень – пасажирський

Категорія пункту пропуску, режим роботи - міжнародний/цілодобовий.

Розбудова пункту пропуску «Вилок – Тісабеч»

Статтею.12, п.3 міжнародної Угоди від 04.05.2012р. зазначено, що у разі створення відповідних умов Договірні Сторони дозволяють здійснення вантажних перевезень загальною вагою до 3,5 тон, про що дипломатичними каналами інформують одна одну.

Розробку проектно-кошторисної документації та реконструкцію на українській стороні, з метою збільшення пропускної спроможності пункту пропуску «Вилок – Тісабеч», започаткували ще у 2009-2010 роках. Тоді також був запроєктований причал для оформлення каноїстів, які подорожують річкою Тиса. Однак, роботи були зупинені через відсутність фінансування.

Фактор війни та перенаправлення вантажо- і пасажиропотоків виступили бустером зростання актуальності розширення та оновлення інфраструктури української частини пунктів пропуску на українсько-угорському кордоні.

У грудні 2024 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1337-р затверджено ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН заходів з реалізації у 2024—2030 роках Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року (далі – План).

Відповідно до п.22 Плану передбачена реконструкція української сторони пункту пропуску «Вилок – Тісабеч», а саме:

2025 р. – оформлення прав землекористування - 2 млн грн (40,8 тис Євро)

2026-2028 рр. – реконструкція пункту пропуску – 287 млн грн (5,8 млн Євро)

2028 р. – встановлення стаціонарного сканера для легкових авто – 98 млн грн (2 млн Євро)

Показники пропускної здатності з 2013 – по 2024 вказані у файлі «UA-HU_13-24.xlsx»

Концепція розвитку ПП додається (додаток 1)

Для розширення пункту пропуску залишаються неврегульованими земельні питання, вирішення яких є наразі одним з головних завдань.

Обговорення та основні питання візиту

Під час зустрічі учасники обговорили поточний стан інфраструктури пункту пропуску «Вилок – Тісабеч» та питання його подальшого розвитку. Будівництво об'єкта розпочалося ще у 2009 році, однак роботи були зупинені через тому числі, неврегульовані **земельні питання**. На сьогодні встановлено, що ділянка, де планується розміщення пункту, поділена між двома громадами — **Вилоцькою та Пийтерфолвівською**, що потребує узгодження юридичних і планувальних аспектів.

Під час візиту учасники домовилися про **оновлення координації**, повторне опрацювання схем просторового планування та уточнення сервісних зон і транспортних під'їздів. Окремо відзначено необхідність перевірити, чи всі дані внесені до **схеми планування Закарпатської області**.

Представники Служби відновлення повідомили, що **5 листопада 2025 року** буде представлено **перший драфт документів**, що дозволить перевірити узгодженість обласних і місцевих планів розвитку.

Інфраструктурні пропозиції

Під час обговорення висунуто **пропозицію щодо покращення інфраструктури пункту пропуску з метою забезпечення можливості проходження вантажного транспорту до 5 тонн**.

Це рішення, на думку учасників, дозволить розширити функціональність переходу, підвищити його економічну привабливість і створити нові можливості для розвитку малого та середнього бізнесу, логістичних компаній і транскордонної торгівлі.

Також обговорено питання створення **сервісних зон** по обидва боки кордону, які забезпечать комфортні умови для подорожніх і водіїв, а також сприятимуть розвитку місцевої економіки.

Під час обговорення експерт по пунктам пропуску **Людмила Козловська** зауважила, що об'єкти митної інфраструктури розташовані в районі існуючої дамби річки Тиса. В 1998 та 2001 роках в результаті паводків пункт пропуску опинявся в зоні підтоплення. Це необхідно врахувати при проектуванні та здійсненні реконструкції пункту пропуску.

Угорські представники митних та прикордонних служб зауважили, що ширина існуючого мосту через р.Батор, який з'єднує українську та угорську частини пункту пропуску, не дозволить проїзд автобусів та іншого транспорту зі збільшеною вагою. Також вони висловили побажання про необхідність оновлення інфраструктури на угорській частині пункту пропуску з облаштуванням автостоянок.

На момент здійснення візиту на угорській стороні вже діяла Система в'їзду/виїзду (Entry/Exit System – EES), запроваджена Європейським Союзом з метою підвищення безпеки в країнах Шенгенського простору.

Подальші кроки

Учасники візиту домовилися:

- підготувати **аналітичну довідку** з технічними пропозиціями щодо розвитку пункту пропуску та надати її для розгляду угорській стороні до кінця листопада;
- **узгодити зміни до схем планування територій**, включно із сервісними зонами;
- провести **круглий стіл 1–3 грудня 2025 року** за участю Держмитслужби, Держприкордонслужби, представників органів місцевого самоврядування, партнерів і громадських організацій;
- підготувати до початку грудня **перший стратегічний драфт документа** із пропозиціями щодо модернізації пункту пропуску «Вилок – Тісабеч».

Значення візиту

Ознайомчий візит на пункт пропуску «Вилок – Тисабеч» став важливим етапом реалізації проєкту *Secure Borders*. Він сприяв зміцненню транскордонної співпраці, обміну досвідом між громадами двох країн, а також формуванню спільного бачення розвитку сучасної прикордонної інфраструктури, яка відповідатиме європейським стандартам безпеки, ефективності та сталого розвитку.

Межі проектування
 Концептуальна схема пункту пропуску "Вилок – Тисабеч"
 та автомобільних сервісних зон
 (48.09353136627528, 22.835251268533124)



№	Кадастровий номер	Площа ділянки, га	Площа для ПП, га	Власник	Призначення
1	2121253300000020004	1,12	1,12	Сергій Миколайчук	Для будівництва та обслуговування будівель, огорожі державної влади та місцевих самоврядувань
2	Відсутні дані в БДК	—	4,8182	На території Пиллерсфельдської сільської громади	—
3	2121284100010050002	0,55	0,55	ВАТ "Землітративнапроєкт-Миколаїв"	Для ведення повільного сільськогосподарського виробництва
4	2121284100010050003	0,55	0,55	ТОВ "ФІНАНСОВА КОМПАНІЯ "МОЛІС АНТЕ"	Землі для будівництва та обслуговування нерухомості

Площа ділянки необхідна для пункту пропуску складає 7,0382 га

6. Ознайомчий візит на пункт пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «Велика Паладь - Надьгодош»

17 жовтня 2025 року відбувся ознайомчий візит на українсько-угорський пункт пропуску Велика Паладь – Надьгодош за участі представників митних і прикордонних органів, партнерів та експертів проекту.

Очікується, що реалізація ініціативи сприятиме скороченню часу проходження контрольних процедур, підвищенню рівня безпеки та наближенню українських пунктів пропуску до стандартів Європейського Союзу.

Метою візиту було ознайомлення з поточним станом прикордонної інфраструктури, обговорення перспектив розвитку та визначення пріоритетних напрямів співпраці між українськими та угорськими партнерами для підвищення ефективності пункту пропуску Велика Паладь – Надьгодош.

Загальна інформація та контекст

На сьогодні функціонування пункту пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення «**Велика Паладь - Надьгодош**» регламентує

- рішення Кабінету Міністрів України № 397 від 08.04.2025 (відкритий як тимчасовий з тимчасовими інфраструктурними умовами для автомобільного пасажирського сполучення, крім автобусів (до завершення будівництва пункту пропуску “Велика Паладь - Надьгодош”) та
- міжнародна 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 від 08.04.2024р.

Вид пропуску - автомобільний (крім автобусів).

Характер перевезень – пасажирський.

Категорія пункту пропуску – міжнародний.

Режим роботи – постійний режимом функціонування у визначений час з 7 до 18 години

Розбудова пункту пропуску «Велика Паладь - Надьгодош»

Доданою Статтею 13А до міжнародної Угоди від 04.05.2012р. зазначено:

п. 7. У разі створення необхідних технічних та інфраструктурних умов, Договірні Сторони можуть дозволити продовження режиму функціонування та міжнародне пасажирське сполучення (**в тому числі автобусні перевезення**), про що дипломатичними каналами інформують одна одну.

п.8. У разі створення необхідних умов, Договірні Сторони дозволяють здійснення **вантажних перевезень** у пункті пропуску через державний кордон **до** максимально допустимої повної маси з навантаженням менше **3,5 тонн**, про що дипломатичними каналами інформують одна одну.

п.9. У разі створення необхідних технічних та інфраструктурних умов, Договірні Сторони можуть домовитися про здійснення прикордонного контролю у спільному пункті пропуску та про його правила та умови, про що дипломатичними каналами інформують одна одну.».

У грудні 2024 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1337-р затверджено ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН заходів з реалізації у 2024—2030 роках Стратегії розвитку та розбудови

прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року (далі – План).

Відповідно до п. 23 Плану передбачено будівництво на українській стороні пункту пропуску **«Велика Паладь - Надьгодош»**,

а саме:

2025 р. – оформлення прав землекористування - 400 тис грн (8,2 тис Євро)¹

2024 р. – будівництво контрольно-пропускного пункту – 6,6 млн грн (136 тис Євро)

2024-2025рр. - будівництво пункту пропуску та сервісної зони – 386 млн грн (7,95 млн Євро)

У 2025 році Службою відновлення забезпечено будівництво контрольно-пропускного пункту на ділянці автомобільної дороги М-26 (Під'їзд до контрольно-пропускного пункту «Велика Паладь») за наступною схемою. (додаток 1)

Заплановано:

2025 – 2026: оформлення прав землекористування;

2026 – 2027: узгодження параметрів з угорською стороною, проектування;

2027 – 2028 – будівництво ПП

Концепція розвитку інфраструктури додається (додаток 2)

Захід розпочався зустріччю в селі Пейтерфолво, у ньому взяли участь: **Йосип Павлович Оросі**, голова Пийтерфолвівської сільської ради; **Наталія Носа**, керівник проекту Secure Borders, виконавча директорка Міжнародної асоціації інституцій регіонального розвитку (MAIPP); **Андреа Цап**, директорка Європейського об'єднання територіального співробітництва «ТИСА» (Угорщина); **Микола Ясевич**, начальник відділу міжнародного співробітництва та інвестиційної роботи Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області (долучився дистанційно), а також представники митних і прикордонних служб, експерти з транскордонного співробітництва, місцевих органів влади та громадських організацій.

Під час зустрічі учасники підкреслили, що розвиток пункту пропуску Велика Паладь – Надьгодош **має стратегічне значення для прикордонних громад** та забезпечує можливість перенаправлення транспортного потоку з перевантаженого сусіднього пункту пропуску «Вилок-Тісабеч».

і може стати одним із ключових транспортних вузлів на українсько-угорському кордоні.

«Можливо, цей проїзд має бути зручнішим і кориснішим для громад.

Головне — щоб вантажівки не проходили через село. Це питання потрібно розглядати комплексно», — зазначив Йосип Оросі, наголошуючи на важливості збалансованого розвитку транспортної інфраструктури та врахування потреб місцевих жителів. Учасники погодилися, що реалізація проекту сприятиме балансуванню транспортних потоків і створенню більш безпечних, сучасних та комфортних умов для перетину кордону. За словами Наталії Носи, розвиток цього пункту пропуску має не лише інфраструктурне, а й економічне значення: «Ми бачимо у Великій Паладі великий потенціал для формування потужного прикордонного хабу, який забезпечить стабільний розвиток громад, стимулюватиме економічну активність і стане прикладом ефективного використання європейських коштів для розвитку прикордонних територій». Микола Ясевич наголосив, що зараз триває підготовка детального плану розвитку пункту пропуску та обговорення технічних аспектів із залученням місцевих громад.

Очікується, що до кінця року буде підготовлено концепцію розвитку з урахуванням сучасних вимог безпеки, екологічних стандартів і принципів «зеленого» кордону.

¹ Тут й надані для розрахунку вартісних показників використано курс євро до гривні у листопаді 2025 року = 1/48.53062 за інформацією InforEuro // https://commission.europa.eu/funding-tenders/procedures-guidelines-tenders/information-contractors-and-beneficiaries/exchange-rate-inforeuro_en

Під час проходження кордону та спілкування з представниками митних і прикордонних служб учасники звернули увагу на необхідність:

реконструкції двох мостів з угорського боку, зокрема одного з правої сторони при в'їзді в Україну, який потребує розширення або перебудови для забезпечення руху вантажного транспорту загальною масою до 3,5 тон та автобусів, що здійснюють міжнародні перевезення вантажів.

Окрему увагу під час зустрічі приділили питанням створення нової сервісної зони, удосконаленню логістики руху, розбудові інженерної інфраструктури та покращенню комунікації між українськими й угорськими партнерами.

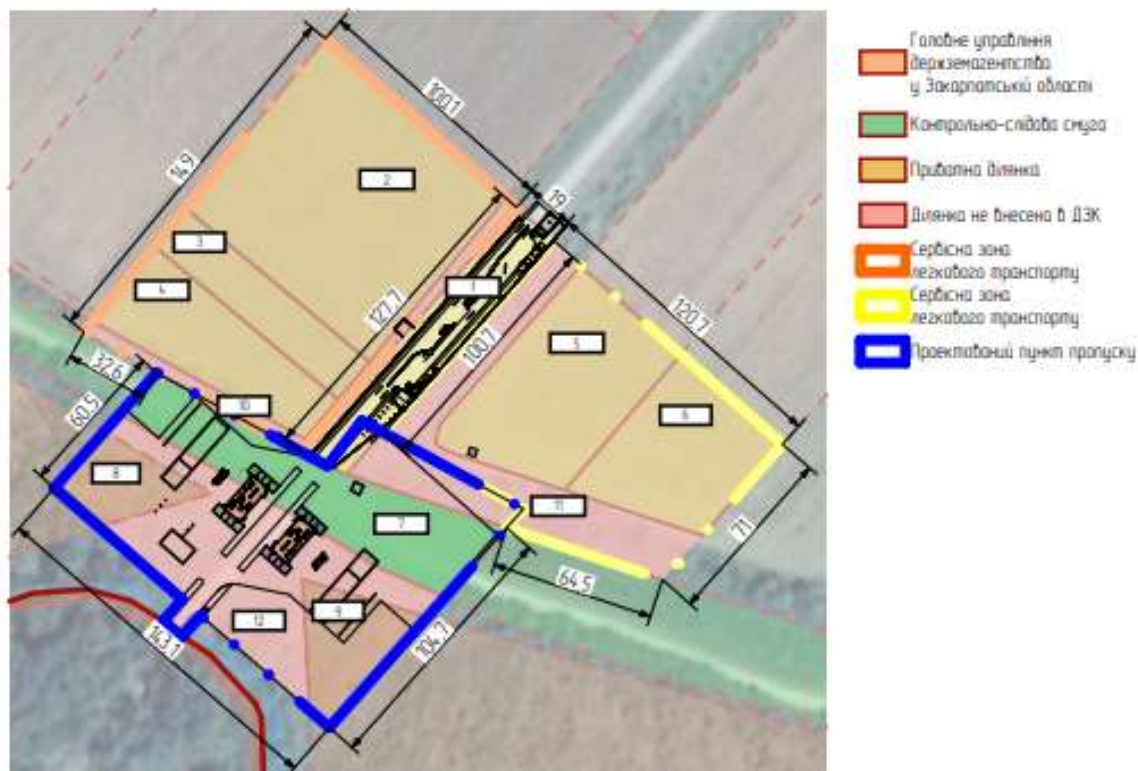
Учасники домовилися повернутися до обговорення технічних деталей проекту протягом найближчих двох тижнів.

Ознайомчий візит на пункт пропуску Велика Паладь – Надьгодош став важливим етапом реалізації проекту Secure Borders. Він сприяв зміцненню міжмуніципальної співпраці, обміну досвідом між українськими та угорськими громадами та узгодженню подальших дій для розвитку сучасної прикордонної інфраструктури, що відповідатиме європейським стандартам.



Межі проєктування

Концептуальна схема пункту пропуску "Велика Паладь – Надьгадох" (47 97846668208357, 22 86324552072199)



№	Кадасовий номер	Площа ділянки, га	Площа для ПП, га	Власник	Призначення
1	2101280000070030001	—	4,8182	Служба відновлення та розвитку інфраструктури	Для розміщення та експлуатації дубів та історичного пам'ятника природи на території заповідника
2	2101280000030050083	1,95	0,7994	На території Полтавського сільськогосподарського району	—
3	2101280000030050085	0,18	0,18	Полтавська область	Землі сільськогосподарського призначення
4	2101280000030050081	0,27	0,27	Полтавська область	Землі сільськогосподарського призначення
5	2101280000070030001	2,0	0,4327	Полтавська область	Землі сільськогосподарського призначення
6	2101280000070030003	2,0	0,3120	Полтавська область	Землі сільськогосподарського призначення
7	2101280000060050101	65,7	0,3757	ВІСЬКОВА ЧАСТИНА 2142	Для розміщення та експлуатації дубів та історичного пам'ятника природи на території заповідника
8	2101280000030050089	3,2533	0,1171	Полтавський сільськогосподарський район	Землі сільськогосподарського призначення
9	2101280000030050060	8,9069	0,1529	Полтавський сільськогосподарський район	Землі сільськогосподарського призначення
10	—	—	0,0991	—	—
11	—	—	0,4223	—	—
12	—	—	0,4910	—	—

Площа ділянки необхідна для пункту пропуску складає 3,6781 га.