**НАЦІОНАЛЬНІ СТРАТЕГІЇ КРАЇН-СУСІДІВ ЗАКАРПАТТЯ (УКРАЇНА) ЩОДО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ**

Наталія Габчак

ДВНЗ «Ужгородський національний університет», Ужгород, Україна

Характерною рисою нової політики Європейського Союзу є міжрегіональне співробітництво країн-сусідів вздовж ділянки державного кордону. Транскордонне співробітництво, як елемент державної політики, сприяє соціально-економічному розвитку регіонів, їхній інтеграції по обидві сторони державного кордону. Воно дозволяє усунути негативні сторони розвитку регіонів, їх депресивність та покращити умови життя місцевих жителів.

 Транскордонне співробітництво в умовах інтеграції є практичним чинником реалізації європейських планів країн-сусідів території досліджень. Стратегічний підхід в умовах безпосереднього сусідства Закарпаття з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією створює передумови для інтенсивного впровадження в практику транскордонних відносин передових моделей співробітництва.

Важливою передумовою розвитку Закарпаття є застосування узгоджених принципів просторового розвитку прикордонних територій суміжних регіонів сусідніх країн-членів ЄС з урахуванням їх транзитного потенціалу, природної, історичної та етнокультурної спадщини і рівня соціально-економічного розвитку.

Аналіз основних національних стратегій (концепцій, програм) просторового розвитку прикордонних територій Закарпаття з країнами-сусідами членами ЄС дозволив виокремити низку документів, які є важливими на даний час для розвитку прикордонних територій.

Так, для українсько-словацького транскордонного регіону це:

1. Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року (зі спрямуванням на розвиток співробітництва між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями СР та Закарпатською областю України), яка передбачає низку заходів щодо розбудови та модернізації прикордонної інфраструктури та покращення доступності кордону. Зокрема, наголошується на важливості відкриття нових пунктів пропуску: Улич – Забродь; Чієрна-над-Тисою – Соломоново та Малі Селменці – Великі Селменці (зміна виду сполучення на автомобільний).

2. Програма спільних дій Пряшівського самоврядного краю (ПСК) та Закарпатської обласної державної адміністрації (ЗОДА), Закарпатської обласної ради (ЗОР) на період з травня 2017 року по травень 2018 року передбачала низку довгострокових заходів, реалізація яких запланована до 2023 року. Головними завданнями є підготовка і розроблення проектної заявки в галузі розвитку інфраструктури – «Будівництво дороги - Львів - Самбір – Ужгород» (до пункту пропуску «Убля - Малий Березний») та ініціювання відкриття та будівництва міжнародного пункту пропуску «Уліч – Забрідь».

3. Програма економічного та соціального розвитку Кошицького самоврядного краю на 2016-2022 рокинаголошує, що його територією проходить V міжнародний коридор «Схід-Захід», який прямує через Закарпатську область України до Києва, тому облаштування дорожньої інфраструктури та покращення транспортної доступності є стратегічно важливими. Зокрема, в рамках специфічної цілі 1.4 йдеться про те, що між інфраструктурою та логістикою існує дуже тісний зв’язок. І це стосується не тільки автомагістралей, але більш широкої концепції сприяння ефективній мобільності товарів, капіталів та людей через модернізацію залізничного сполучення, централізовані склади та логістичні центри, розвинуті індустріальні парки та високотехнологічний Інтернет зв’язок. Серед конкретних заходів, запланованих задля реалізації цієї цілі, передбачається будівництво інтегрованого транспортного терміналу та глобального логістичного індустріального парку на території регіону [2].

4. Програма економічного та соціального розвитку Пряшівського самоврядного краю на 2016-2022 роки зазначає стратегічну важливість своєї території для міжнародного транспортного сполучення, оскільки тут проходять декілька мультимодальних коридорів, в тому числі сполученням Братислава-Жиліна-Пряшів/Кошице-Захор-Чієрна над Тисою-Україна. Пункт 1.5 акцентує увагу на необхідності добудови під’їзних шляхів до пункту переходу через кордон з Україною в Ублі, а також до шосе D1, що є частиною мультимодальної гілки коридору на трасі Братислава-Жиліна-Ужгород та частиною базової мережі TEN-T. Цей коридор з’єднає 8 з 10 найбільших міст Словаччини з містами прилеглих регіонів, що покращить доступність цих міст і, водночас, покращить зв'язки з Україною і забезпечить необхідні потужності в цих транспортних напрямках [3].

5. План дій щодо розвитку окресу (району) Сніна Пряшівського краю на 2019-2023 роки передбачає поліпшення умов перетину кордону з Україною [4].

1. Генеральний план транспортної інфраструктури Пряшівського краю:
* Убля-Малий Березний: розбудова швидкісної магістралі Липники-Убля та зняття обмежень по вазі товарів, що перевозяться, та перевезення за системою TIR.
* Уліч-Забрідь: реконструювання ділянки дороги Уліч - кордон з Україною, пасажирські та вантажні перевезення з обмеженням по вазі до 3,5т. [5].

Щодо українсько-угорського транскордонного регіону, то це:

1. Програма розвитку співробітництва на 2020 рік між Закарпатською обласною державною адміністрацією (Україна), Закарпатською обласною радою (Україна) та Загальними Зборами області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина) [6].
2. Угода про співробітництво між Загальними зборами області Бач-Кішкун (Угорщина), Загальними зборами області Боршод-Абауй-Земплен (Угорщина), Загальними зборами області Чонград (Угорщина), Загальними зборами області Гайду-Бігар (Угорщина), Загальними зборами області Гевеш (Угорщина), Загальними зборами області Яс-Надькун-Солнок (Угорщина), Загальними зборами Кошицького самоврядного краю (Словаччина), Закарпатською обласною радою (Україна), Повітовою радою Марамуреш (Румунія) тощо.
3. Середньострокова логістична стратегія 2014-2020:
* Рішення уряду Угорщини «Про організацію розвитку транспортної інфраструктури на угорсько-українському кордоні»;
* відкриття нового пункту пропуску Nagyhódos-Nagypalád (Велика Паладь з нашої сторони) [7].
1. Концепція національного розвитку та регіонального розвитку до 2030р.

Міжнародна співпраця на українсько-польському транскордонному регіоні регламентується такими важливими документами як:

1. Державна концепція просторового розвитку Польщі 2030 акцентує увагу на прикордонних регіонах держави, окремо на внутрішніх і зовнішніх кордонах ЄС. У контексті розвитку прикордоння на зовнішніх кордонах ЄС, пункт 2.3.3 «Подолання периферійності прикордонних територій» наголошує, що досягнути покращення проникності кордону можна шляхом спрощення візових процедур та модернізації і введення в експлуатацію нових пунктів переходу кордону з польської сторони, а зміцнити проникність кордону – шляхом модернізації та розбудови нових пунктів пропуску з іншого боку кордону [8].
2. Державна стратегія регіонального розвитку 2010-2020: регіони, міста, сільські території передбачає, що заходи регіональної політики на територіях вздовж зовнішнього кордону ЄС (з Росією, Білорусією та Україною) будуть сконцентровані на забезпеченні кращої доступності через розбудову прикордонної інфраструктури та мережі транскордонних сполучень [9].
3. Стратегія соціально-економічного розвитку східної Польщі до 2020 року.
4. Стратегії розвитку Підкарпатського воєводства 2020 зокрема пункті 3.1.1 «Покращення внутрішньої та зовнішньої просторової доступності воєводства з особливим акцентом на Жешув як надрегіонального центру росту», також стверджується необхідність розвитку нових пунктів пропуску та нових доріг, що покращать доступність до пунктів пропуску та логістичних центрів [10].

Українсько-румунський транскордонний регіон включає:

1. Стратегія розвитку жудецю (регіону) Сату Маре до 2020 року. Окремо планується модернізація дороги між містом Турда та селом Халмеу на кордоні з Україною задля підвищення швидкості пересування. Траса проходить через Клуж-Напоку, Бистрицю, Бая Маре та Сату Маре. Разом з трасою OR2 ця дорога забезпечує сполучення між півднем і центром Румунії та північно-західними регіонами і кордоном з Україною. Стратегія наголошує, що більша частина інфраструктури тут знаходиться в несприятливому стані і 89% шляху – це дорога з односмуговим рухом [11].
2. Майстер-план розвитку транспорту Румунії. У даному документі у пункті 4.5.80 також акцентується увага на модернізації дороги між Турдою і Халмеу, щоб збільшити швидкість пересування по маршруту. Тим більше, що дана траса з’єднує кордон з Україною з мережею панєвропейських коридорів, а час її проходження досить довгий, середня швидкість 70 км/год, і більша частина інфраструктури в несприятливому стані [12].

Таким чином, прикордонне співробітництво країн-сусідів по обидві сторони кордону є формою здійснення державної політики з урахуванням наддержавних інтеграційних процесів. Воно є спільною діяльністю керівних органів прикордонних регіонів сусідніх держав у здійсненні стратегічного управління цими регіонами. Реалізація даної співпраці здійснюється на основі національної політики транскордонного співробітництва та узгодження національних інтересів із загальноєвропейськими [1].

Пріоритетами національної Стратегії країн-сусідів ЄС із Закарпаттям є:

* сприяння економічному та соціальному розвитку прикордонних територій;
* розбудова транспортної інфраструктури;
* підвищення стандартів та якості життя, добробуту місцевого населення;
* створення кращих умов для забезпечення мобільності людей, товарів, капіталу тощо.

**Список використаних джерел:**

1. Овчар О. М. Розвиток транскордонного співробітництва в умовах Європейської політики сусідства : метод. рек. авт. кол. : О. М. Овчар, В. М. Кривцова, Н. І. Кадук. – К. : НАДУ, 2010. – 40 с.
2. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2016 až 2022. Košicky Samosprávny kraj [Електронний ресурс]. – Доступний з: https://web.vucke.sk/sk/uradna-tabula/rozvoj-regionu/program-hosp-socialneho-rozvoja/dokumenty-publikacie/
3. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2014 – 2020. Prešovský samosprávny kraj [Електронний ресурс]. – Доступний з: https://po-kraj.sk/sk/samosprava/projekty/rop-2007-2013/vybavenost-uzemia/program-hospodarskeho-socialneho-rozvoja-presovskeho-samospravneho-kraja-obdobie-2014-2020-2.html

Akčný plán rozvoja okresu Snina. Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu [Електронний ресурс]. – Доступний з: https://www.nro.vicepremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh\_akcneho\_planu\_najmenej\_rozvinuteho\_okresu\_snina.pdf

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja. Prešovský samosprávny kraj [Електронний ресурс]. – Доступний з: https://www.po-kraj.sk/sk/samosprava/urad/odbor-rr/dokumenty-oddelenia-up-zp/urbanisticke-studie/generel-dopravnej-infrastruktury-presovskeho-kraja-uzemna-prognoza-cistopis.html

SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE STRATÉGIAI PROGRAMJA Accessed: <http://www.terport.hu/webfm_send/4208>

Középtávú logisztikai stratégia – Government 2014-2020 Accessed: <https://2010-2014.kormany.hu/download/7/d5/e0000/IFKA_logstrat_130521.pdf>

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na Lata 2007-2013[Електронний ресурс] – Доступний з: <http://wrpo2007-2013.wielkopolskie.pl/index.php/dokumenty/dokumenty-krajowe128/koncepcja-przestrzennego-zagospodarowania-kraju-2030>

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie. Strona główna Sejmu Rzeczpospolitej Polskiej [Електронний ресурс] – Доступний з: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20110360423>

Strategia Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2020. Serwis Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego [Електронний ресурс] – Доступний з: https://rpo.podkarpackie.pl/index.php/dokumenty-strategiczne/285-strategia-rozwoju-wojewodztwa-podkarpackie-2020

Strategia de dezvoltare a Judeţului Satu Mare până în 2020. Consiliul Judetean Satu Mare [Електронний ресурс] – Доступний з: <https://www.cjsm.ro/proiecte/dezvoltare_regionala/strategii/strategia-de-dezvoltare/>

Master Plan General de Transport al Romanei. Ministerul Transporturilor [Електронний ресурс]. – Доступний з: http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport\_iulie\_2015\_vol%20I.pdf