

УДК 339.5

# ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ СПІВПРАЦІ МІЖ УГОРЩИНОЮ ТА УКРАЇНОЮ

Г. В. Спаський,  
к. е. н., доцент,

Закарпатський угорський інститут ім. Ференца Ракоці II

Розширення Євросоюзу, який чотири роки тому збільшився на 10 і рік тому ще на два члени, поставило перед Україною низку питань, від ефективного і оперативного вирішення яких залежатиме подальше її місце і роль як у Європі, так і у світі загалом. Реалізація євроінтеграційних намірів України вимагає від нашої країни поглиблення співпраці з країнами Євросоюзу, зокрема з новими його членами. Де не останню роль у вдалій реалізації вказаного може відіграти вигідне геополітичне розташування західних регіонів України, у тому числі наявність спільного кордону з Європейським Союзом. У цьому контексті наявність економічних та соціально-культурних зв'язків є достатньою передумовою для ефективного втілення програми добросусідських відносин між Україною та державами ЄС, в тому числі і із Угорщиною. Це можна розглядати як вихідну позицію на шляху поступової інтеграції нашої держави до ЄС.

Окремі партнери України (Словаччина, Угорщина та Польща) після 1 травня 2004 року і Румунія після 1 січня 2007 року опинилися за "залізною завісою" митних євробар'єрів, особливої актуальності набуває проблема створення моделі подальшої співпраці із новоприйнятими, у першу чергу прикордонних областей суміжних країн та прикордонними областями нашої держави. Це в першу чергу дозволило б зменшити прогнозовані щорічні збитки від розширення ЄС для вітчизняного бюджету (350—500 млн дол. США щороку)<sup>1</sup> та залишити ті сегменти іноземних ринків, які були зайняті українським бізнесом в умовах жорсткої конкуренції після проголошення незалежності нашою державою.

Найважливішим з таких сегментів є ринок Угорської республіки, і оптимізація партнерських економічних відносин, з якою має для України особливе значення на регіональному рівні (прикордонне економічне співробітництво між Закарпатською областю та Саболч-Сатмар-Березькою областями). Угорська республіка як держава Євросою-

зу має пріоритетне значення для України ще й тому, що користується найбільшим політичним і економічним авторитетом у європейській еліті серед новоприйнятих держав ЄС, а значить могла б значною мірою сприяти реалізації євроінтеграційних напрямів Києва.

У 2003 році у розвиток Закарпатської області угорськими підприємцями було інвестовано близько 25 млн дол. США, в Україні працює понад 300 спільних українсько-угорських підприємств, з яких в Закарпатській області 129<sup>2</sup>.

Аналізуючи сучасні прикордонні торговельно-економічні зв'язки між Саболч-Сатмар-Березькою та Закар-

патської області становлять ліс, продукція деревообробної галузі, мінеральна вода, пиво, продовольство. Разом із тим існує перспектива збільшення взаємовигідного товарообігу та розвитку прикордонного співробітництва, зокрема шляхом здійснення предметної маркетингової та організаційної роботи на цьому ринку.

З урахуванням того факту, що Закарпатська область має достатньо налагоджені економічні зв'язки з Саболч-Сатмар-Березької постає питання про підтримання такого рівня та пошуку нових ефективних механізмів співпраці.

Важливим аспектом двосторонніх відносин є українсько-угорське прикордонне співробітництво, що в першу чергу пов'язано із подальшим розвитком транспортних коридорів, пунктів перетину державного кордону. Транспортно-географічне розташування українсько-угорського державного кордону, зокрема пункту перетину "ЧОП — ЗАГОНЬ", його розвинута інфраструктура в центрі європейських транспортних артерій.

У перспективі розвитку, українсько-угорського кордону з точки зору сьогодення і визначення тенденцій його подальшого розвитку, складатиметься відповідно до за-

Таблиця 1. Зонішньоекономічна діяльність прикордонних областей Угорщини та України

Експорт						Імпорт					
2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005		
65127	103285	132442	133551	135456	45868	43319	61532	64112	68775		

\* Джерело: розроблено на основі Закарпаття 2003: статистичний щорічник. — Ужгород: Закарпатське обласне управління статистики, 2003, 2004, 2005, 2006 рр.

патською областями, необхідно підкреслити, що їх характерною рисою є наявність стабільної кількості угорських середніх та великих підприємств, які тривалий час працюють в Закарпатській області, мають свої представництва, філії та спільні підприємства. Саме вони є основою прикордонних торговельних зв'язків.

До моменту вступу Угорщини до ЄС можна було стверджувати, що у прикордонних економічних стосунках з Україною мали місце стійке динамічне зростання товарообігу та стабільна тенденція розвитку торговельних та економічних зв'язків (табл. 1).

Необхідно відмітити, що за результатами 2003—2005 рр. зріс експорт товарів в прикордонному співробітництві. З числа угорських товарів, що експортуються в Закарпатську область, — це продовольство, рослини та насіння. Традицій-

гальноприйнятих європейських норм та положень шенгенської угоди, яка вступила в дію з 21 грудня 2007 року. Характер і функції українсько-угорського кордону за умов наближення кордонів ЄС впритул до кордонів України зумовлює і набуття ним статусу зовнішнього кордону Європейського Союзу. Згідно з дефініціями Конвенції про застосування шенгенської угоди від 14 червня 1985 року між урядами держав Економічного Союзу Бенелюкс, Федеративної Республіки Німеччини та Французької республіки про поступове скасування перевірок на спільних кордонах, зовнішні кордони — це "суходольні та морські кордони, а також аеропорти та морські порти Договірних Сторін, які не можуть бути віднесені до внутрішніх кордонів"<sup>3</sup>.

Шенгенська угода є втіленням в життя концепції європейської інте-

<sup>1</sup> Дюрічкю К., Старі-нові партнери на Сході // Бізнес. — 2004. — № 12. — 132 с.

<sup>2</sup> Щербаківа Т., Білінов А. Відкритий шанс закритого ЄС // Галицькі контракти. — 2003. № 47. — 64 с.

<sup>3</sup> Конвенція про застосування шенгенської угоди від 14 червня 1985 року між урядами держав Економічного Союзу, Бенілюкс, Федеративної республіки Німеччини та Французької Республіки про поступове скасування перевірок на спільних кордонах.

рації і визначає: поступове скасування контролю на спільних кордонах; дозвіл вільного перетину кордону громадянами держав, що підписали цю угоду, та країн, які не є громадянами держав — членів ЄС; умови та гарантії впровадження домовленостей про вільне пересування<sup>4</sup>.

Прагматичне об'єднання Європейський Союз із введенням шенгенських асвіз має на меті захист своїх, насамперед економічних інтересів, посилення саме економічної безпеки держав-членів Євросоюзу, що визначається у статті 2 Консолідованих Договорів Європейського Союзу: "Союз має на меті — сприяти соціально-економічному прогресу, високому рівню зайнятості, досягненню збалансованого і рівномірного розвитку шляхом створення простору без внутрішніх кордонів, ... повною мірою розвивати й утверджувати роль Союзу у сфері свободи, безпеки та справедливості, в якому забезпечується свобода пересування людей поряд з відповідними заходами по контролю за зовнішнім кордоном, наданням притулку, імміграцією, а також по запобіганню та боротьбі зі злочинністю" [10].

З метою створення внутрішнього ринку, що охоплює простір без внутрішніх кордонів, в ЄС здійснюється поступове скасування перевірок на спільних кордонах, пов'язаних із пересуванням осіб, а також полегшенням транспортних перевезень і переміщенням товарів [11]. Введення в дію Конвенції передбачає посилення контролю на зовнішніх кордонах — (стаття 7): "Договірні Сторони надаватимуть одна одній допомогу, проводитимуть тісне і постійне співробітництво з метою ефективного здійснення перевірок та спостереження. Компетентні органи з допомогою мобільних підрозділів здійснюють спостереження за ділянками зовнішніх кордонів, розташованими між прикордонними пропускними пунктами. На зовнішніх кордонах підтримується однаковий рівень контролю".

І найголовніше — це введення візового режиму: (глава 3, стаття 9): "Договірні сторони зобов'язуються проводити спільну політику в питаннях, які стосуються пересування осіб і, зокрема, візового режиму. Договірні сторони зобов'язуються на основі спільної згоди провести гармонізацію своєї візової політики стосовно третіх держав, для громадян яких у всіх Договірних Сторін на момент підписання даної Конвенції чи після цієї дати діє загальний візо-

вий режим" [12]. Відповідно до європейських вимог Угорщина ввела візовий режим для громадян України. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про умови поїздок громадян, яка набула чинності 1 листопада 2003 року, згідно з внутрішнім законодавством держав Договірних Сторін визначає втрату чинності Угоди між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Угорської Народної Республіки про умови взаємних безвізових поїздок громадян ( підписана у м. Будапешт 24 листопада 1978 року) та та Додатковий Протокол до неї ( підписаний у м. Будапешт 20 квітня 1988 року) [13].

Прийнятними є пропозиції Європейської Комісії щодо реалізації конкретних заходів стосовно спрощення "місцевих поїздок" через сухопутні кордони Євросоюзу. Та у вересні 2003 року Європейська Комісія прийняла дві пропозиції щодо Положень з "місцевих поїздок в прикордонних регіонах", тобто перетину кордонів громадянами третіх країн, що проживають на прикордонних територіях і регулярно відвідують країни — члени ЄС з поважних причин, створюючи загрозу безпеці. Перший проект положень розроблено із метою спрощення місцевих поїздок через сухопутні кордони Європейського Союзу і сусідніх третіх країн, а другий передбачає розповсюдження цих механізмів на кордони між двома країнами — членами ЄС, де ще продовжують здійснювати прикордонний контроль. Дані пропозиції передбачають практичні заходи із спрощення таких поїздок, серед них — спеціальні пропускні пункти або кордони для мешканців прикордонних територій, пропозиція передбачає впровадження спеціальної візи, що буде видаватися для конкретних цілей — здійснення місцевих поїздок в прикордонних регіонах. Потрібна віза, чия територіальна дія буде обмежена прикордонними районами країни — члена ЄС, що її видала, дозволить власникові неодноразово перетинати кордон ЄС і перебувати на території цієї країни до семи діб поспіль і не найбільше одного-п'яти років і видаватиметься така віза за 32 євро.

В контексті розвитку співробітництва з питань прикордонного менеджменту між Україною та Угорщиною особливе місце відводиться межуючим прикордонним регіонам:

Закарпатській області та області Саболч-Сатмар-Берег. Переваги прикордонних областей України та Угорщини полягають у розташуванні на перехресті трансєвропейських і євразійських виробничих, торгових, сировинних та енергетичних потоків. Реалізувати потенціал геостратегічних переваг прикордонні області можуть шляхом визначення сфер співпадання економічних та інших інтересів, їх гармонізації, формування спільних проектів і залучення інвестицій на цій основі.

Важливим та перспективним напрямом інфраструктурного розвитку прикордонних регіонів України та Угорщини є облаштування зони міжнародних транспортних коридорів. Участь у розвитку європейських транспортних коридорів розглядається Україною і Угорщиною як один з економічних та політичних пріоритетів. П'ятий транспортний коридор Трієст — Любляна — Будапешт — Львів — Київ є важливим елементом на шляху Європа — Кавказ — Азія.

В цьому зв'язку основними напрямками співробітництва в галузі розвитку інфраструктури є створення необхідних передумов для реалізації проекту по створенню П'ятого транспортного коридору в прикордонних регіонах України та Угорщини, комплексне інфраструктурне облаштування зони Коридору, вироблення спільних підходів по ефективному використанню Чопсько-Загонського транспортного вузла, створення логістичних транспортно-складських комплексів Чопсько — Загонського транспортного вузла, узгодження заходів по підвищенню обсягів перевезення вантажів у великогазових контейнерах, впровадження комбітрейлерних перевезень та відновлення курсування маршрутних поїздів у напрямках Кавказ, Азія. Далекий Схід; створення на базі аеропорту "Мукачево" сучасного центру авіаційних перевезень та міжнародного перевантажувального транспортно-логістичного вузла; спорудження в районі міста Чоп річкового порту і створення належних умов для судноплавства на р. Тиса з метою збільшення і здешевлення транспортних перевезень в напрямку Південно-Східної Європи [14].

Перспективні напрями вдосконалення нового зовнішнього кордону ЄС включають: по-перше, скоринований розвиток логістичної зони Кішварда — Загонь — Чоп — Ужгород, по-друге, розвиток транспортної інфраструктури регіону та пунктів перетину кордону, що вклю-

<sup>4</sup> Матеріали Шенгенської Угоди // Україна і Шенген: приватний вимір Європейського вибору: Інформ-аналітичне видання. — Київ, 2001.

чає в себе розвиток транспортних шляхів, відповідно до розвитку П'ятого транспортного коридору ЄС, розвиток залізної дороги, згідно з розвитком П'ятого транспортного коридору ЄС, поступове покращення умов судноплавства на річці Тиса, розбудову річкових портів.

З метою підтримки перевантажувальної діяльності, що розвивалась протягом десятиріч, на території залізничного терміналу в зоні "Чоп-Загонь" та створення системи сучасної логістичної діяльності щодо забезпечення високоякісними комплексними логістичними послугами, а також в контексті вдосконалення інфраструктури вздовж П'ятого транспортного коридору ЄС, найбільш ефективного використання міжнародних можливостей регіону вдосконалення та зміцнення транспортно-логістичного потенціалу регіону ключовим заходом розвитку прикордонної інфраструктури двох сусідніх прикордонних регіонів є скоординований розвиток логістичної зони Кішварда — Загонь-Чоп — Ужгород.

Створення єдиного для обох прикордонних регіонів України та Угорщини інформаційного та програмного забезпечення є необхідним для населених пунктів логістичного регіону, оскільки це дає можливість невеликим логістичним компаніям також брати участь в транспортно-експедиційній діяльності, сприяючи цим самим інтенсивному розвитку логістичних центрів. Головним завданням в цьому відношенні є будова автомобільної магістралі, переведення залізничного шляху П'ятого транспортного коридору ЄС на шлях Будапешт — Дебрецен — Ниредьгаза — Загонь, забезпечення водного шляху на р. Тиса і визначення його міжнародним статусом, продовження реконструкції залізничних та транспортних об'єктів.

Позитивним зрушенням є той факт, що за підтримкою ЄС здійснено реконструкцію об'єктів вантажних зон та терміналів, завдяки цьому можливою є підтримка підприємств, які надають послуги по складуванню, пакуванню, переробці товару, тобто тих, які беруть участь у логістичній діяльності, а також транспортним та залізничним товариствам.

Зміцнення транспортної інфраструктури прикордонних територій Угорщини та України сприяє покращенню вже існуючих та побудові нових транспортних сполучень, особливо увагу приділяючи розбудові якісної швидкісної автомагістралі по ходу П'ятого транспортного коридору

ЄС, а також розвитку пунктів перетину кордону та їх інфраструктури.

Основною метою розвитку прикордонної інфраструктури є покращення економічного потенціалу регіону. Це може бути досягнуто наступними шляхами: використовуючи вигідне розташування регіону, розвиток транспортних шляхів та обслуговуючої інфраструктури транзитного руху, а з іншого боку — покращення економічної ситуації в регіоні шляхом розвитку місцевої інфраструктури. Важливими заходами стосовно ефективного підключення України до розвитку П'ятого транспортного коридору ЄС є розвиток автомобільної магістралі та залізничних сполучень, відповідно до розвитку П'ятого транспортного коридору ЄС; розвиток інфраструктури вже існуючих пунктів перетину кордону та побудування нових КПП; поступове покращення умов судноплавства по р. Тиса, розвиток портів.

Розвиток транспортної інфраструктури включає і розвиток транспортних шляхів, відповідно до розвитку П'ятого транспортного коридору ЄС з метою подальшого розвитку та поповнення сприятливого інфраструктурного потенціалу регіону, використовуючи переваги П'ятого транспортного коридору ЄС, надаючи особливу увагу будівництву швидкісної автомагістралі; зміцненню сфери логістичних послуг регіону як потенційної основи розвитку регіону; розвитку транспортного сполучення прикордонних територій та їх логістичних послуг; покращення досяжності вже працюючих та запланованих КПП.

Характеризуючи нинішній стан транспортних шляхів, можна сказати, що серед них велика кількість занедбаних, потребуючих реконструкції доріг. Майже всі автомобільні шляхи мають асфальтове або бітумне покриття, але їх стан ненайкращий, особливо це стосується доріг другорядного значення. Завдяки посиленому автомобільному руху, через зменшення обсягів залізничного транспортування прогнозується подальше погіршення стану автодоріг.

Таким чином, на перший план висуваються розвиток прикордонної дорожньої мережі, ремонт пошкоджених автодоріг, будова швидкісної автомагістралі, сполучених та об'їзних доріг та розвиток тих доріг, які сполучають пункти перетину кордону та основні автомагістралі країн.

Розвиток транспортної інфраструктури включає і розвиток залізної

дороги, згідно з розвитком П'ятого транспортного коридору ЄС з метою подальшого розвитку та поповнення сприятливого інфраструктурного потенціалу регіону, використовуючи переваги П'ятого транспортного коридору, розвитку прикордонного транспортного сполучення та логістичних послуг, які стосуються останнього, покращення досяжності кордону через сполучення залізничних шляхів прикордонних територій із вже існуючими переходами (сполучення другорядних залізничних шляхів), підвищення приймальної та перевантажувальної спроможності залізниці (покращення якості та ефективного використання оснащення терміналів), збільшення кількості пасажирських рейсів, підвищення якості залізничних вокзалів, розвиток інших економічних галузей.

Потенційні можливості існуючої залізничної інфраструктури прикордонних регіонів в декілька разів перевищують фактичний рівень їх використання на сьогоднішній день, особливо це стосується Закарпаття. На міжнародній лінії розташований найбільший залізничний термінал Центральної Європи, через який і здійснюється транзит товарів у напрямку Схід—Захід, і навпаки.

Згідно зі спільною концепцією розвитку прикордонних регіонів України та Угорщини, розвиток транспортної інфраструктури включає і розвиток інфраструктури КПП та створення нових пунктів перетину з метою покращення соціальних та економічних зв'язків через покращення умов перетину та пропускної спроможності кордону. На державному кордоні між Угорщиною та Україною велике значення приділяється модернізації міжнародного пункту "Тиса" [15]. Достатня кількість пунктів переходу та їх пропускна спроможність, наявність кращих послуг транзиту матиме велике значення, адже за умов формування нового східного кордону ЄС відбувається і конкуренція за транзитний рух.

Розвиток транспортної інфраструктури включає і поступове покращення умов судноплавства на річці Тиса, розбудову річкових портів відповідно до міжнародних стандартів з метою створення умов для переправлення товарів водним транспортом; включення річки Тиси до межі міжнародного водного шляху. Створення річкових портів на Тисі дасть можливість для переправлення товарів водним шляхом Тиса — Дунай — Рейн. Таким чином, частину товарів, що перевозяться залізницею, можна буде переправляти дешевше — по воді.