

УКРАЇНСЬКО-
УГОРСЬКИЙ
СПІЛЬНИЙ КОРДОН
В ГЕОПОЛІТИЦІ
СХІДНО-
ЦЕНТРАЛЬНОЇ
ЄВРОПИ 1991-1999 РР.

Стаття присвячена значенню спільного українсько-угорського кордону в сучасних геополітичних реаліях, що склались в регіоні Східно-Центральної Європи. Висвітлюються як проблеми білатеральної українсько-угорської прикордонної взаємодії, так і контакти на рівні Карпатського Єврорегіону.

Стан безпосередніх контактів між двома державами на спільному українсько-угорському кордоні є індикатором їх взаєморозуміння та взаємоповаги. Загалом, прикордонну співпрацю між двома державами можна поділити на білатеральну та полілатеральну, транскордонну, тобто таку, що відбувається в рамках так званих єврорегіонів. У випадку українсько-угорської взаємодії прикладом транскордонного співробітництва є діяльність обох держав в рамках Карпатського Єврорегіону. Очевидно, дослідження транскордонних та прикордонних контактів між Києвом та Будапештом варто розпочати саме з цього об'єднання, оскільки це допоможе зрозуміти загальну кон'юнктуру, що склалась в регіоні з прикордонних питань.

БІЛАН В.М.,
аспірант

*Національний
університет
"Києво-Могилянська
академія"*

Карпатський Євро регіон

В лютому 1993 р. в угорському м.Дебрецен представниками органів місцевого самоврядування та місцевих адміністрацій України, Угорщини, а також Польщі та Словаччини (остання в якості асоціативного члена) було створено Асоціацію транскордонного співробітництва під назвою "Карпатський Євро регіон". Головною метою, яку переслідували організатори, проголошувалось налагодження економічних і культурних контактів між прикордонними районами.

Варто звернути увагу на те, що створення Асоціації мало під собою солідне історичне підґрунтя. Здавна народи, які заселяли Карпати торгували між собою, активно обмінювались різноманітними товарами (можна згадати, наприклад, знамениту на весь світ солотвинську сіль чи сільськогосподарську продукцію угорської області Саболч-Сатмар-Берег). Географічне переплетіння етнічних громад сприяло також активним культурним контактам (згадати, хоча б, проведення релігійних свят в угорському селі Марія-Повч).

За радянських часів контакти в регіоні не припинялись. Щоправда, здійснювались вони не на міждержавному рівні, а радше на міжпартійному і проведення їх потребувало спеціального дозволу ЦК КПРС.

Початкові кроки Асоціації "Карпатський Євро регіон" були вельми багатообіцяючими. Організацію засновано у строгій відповідності з основоположними принципами і цілями ОБСЄ та Гельсинського документу 1992 року. На церемонії підписання були присутні тогорічний Генеральний секретар Ради Європи К.Лелюм'єр та Директор американського науково-дослідницького інституту "Схід-Захід" Дж.Е.Мроз.

Інститут "Схід-Захід", який дислокується в американських містах Атланти та Нью-Йорку, а філіали якого розташовано в тому ж таки Дебрецені, а також в Празі, разом із ЄБРР і виробив концепцію створення Асоціації міждержавного співробітництва в Карпатському регіоні.

За цією концепцією робочими органами об'єднання є Рада з постійними комісіями і Секретаріат. Рада Карпатського Євро регіону збирається на свої засідання чотири рази на рік, а якщо є потреба, то й більше. На кожні два роки обирається Голова Ради (у 1993-95 рр. Генеральний секретар). Спочатку Асоціацією керувала Угорщина, а з 1995 по 1997 рр. Посаду Голови Ради Карпатського Євро регіону обіймав представник України, Голова Закарпатської обласної ради та облдержадміністрації С.Устич¹.

Подібна схема ротації і в Секретаріаті. Якщо в 1993-95 рр. місцем його розташування був Дебрецен, то з 1995 року цей орган перебрався до Ужгорода.

Слід зазначити, що саме ці три держави і є найактивнішими учасниками в діяльності Асоціації "Карпатський Євро регіон". Зокрема, від України в роботі організації беруть участь Закарпатська область (від дня створення Євро регіону), а також, з листопада 1993 р. Івано-

Франківська, Чернівецька та Львівська області. Природньо, найбільшу активність проявляє Закарпаття. Делегація цієї області стала однією з ініціаторів утворення Карпатського біосферного заповідника на території самої Закарпатської області, а також Кросненського воєводства Польщі та районів Сніна і Попрад Словаччини. За сприяння з боку Асоціації заповідник було внесено до списків ЮНЕСКО².

Також завдяки наполегливій діяльності представників Закарпаття було прискорене відкриття прикордонного переходу Малий Березний – Убля (Словаччина). Завдяки Асоціації проводилась робота по полегшенню функціонування прикордонних переходів Ужгород – Вишне Немецке (Словаччина), а також Чоп-Загонь (Угорщина).

Активну участь в діяльності Карпатського Єврорегіону беруть також Угорщина (медьє Саболч-Сатмар-Берег, Хайду Бігар, Абауй-Земплін) та Польща (Кросненське, Перемишлянське, а також Жешувське воєводства)³. А от Словацька республіка виявляє доволі стримане відношення до участі в Асоціації. Уряд Словаччини не дав згоду на постійне членство шести районам своєї держави. Словаччина протягом всього існування Єврорегіону в 90-х рр. залишалась асоційованим членом. Багато в чому така політика Братіслави пояснюється намаганням дистанціюватись від Угорщини через протиріччя, які виникали між державами стосовно дискримінації, як вважає Будапешт, угорської меншини в Словаччині.

Подібно Словацькій Республіці вела себе й Румунія. В 1993-96 рр., коли в румуно-угорських стосунках спостерігалась певна напруженість, уряд Румунії не давав згоди на бажання двох своїх повітів (Сату-Маре та Марамуреш) брати участь в Асоціації та визнавав всі документи, підписані представниками цих повітів недійсними. Мотивація румунської сторони була досить проста: румунське законодавство не надає місцевим органам влади право самостійно вирішувати питання входження до зарубіжних організацій. Щоправда, румуни не брали до уваги той факт, що таке право вже передбачено Європейською Конвенцією про транспортне співробітництво та в 1991 р. підтверджено відповідним документом ОБСЄ.

Зважаючи на вищевказані документи, делегації від повіту Сату-Маре продовжували брати участь в засіданнях Ради Асоціації, щоправда, як спостерігачі. Інколи доходило до справді колізійних моментів поміж офіційним Бухарестом і цим румунським повітом. Так, під час 18 засідання Ради Карпатського Єврорегіону, яке відбулось в березні 1997 року, префект м.Сату-Маре заявив від імені свого повіту, а також повіту Марамуреш про приєднання названих повітів до Асоціації в якості повноправних членів.

Того ж року про бажання приєднатись до Карпатського Єврорегіону заявили ще дві румунські провінції – Клуж і Орот.

Загалом ставлення Румунії до Асоціації "Карпатський Єврорегіон" наприкінці 90-х рр. змінилось на краще і Республіка навіть стала повноправним членом об'єднання. Багато в чому така трансформація відбу-

лась завдяки врегулюванню ряду спірних моментів в румуно-угорських стосунках. Та, все ж, побоювання Бухареста стосовно поширення впливу Угорщини, особливо в регіонах компактного проживання угорців в Румунії залишається, а тому особливої зацікавленості в подальшій інтеграції в рамках Асоціації румунська сторона не виявляє.

Стосовно ж України, то беручи до уваги прийняте рішення Румунії щодо повноправної участі в організації, Київ запропонував Бухаресту налагодити прикордонний перехід на кордоні України з Румунією (Шибене – Поентіле де Суб Мунте) та будівництва з цією метою автотранспортного коридору⁴.

Слід зауважити, що за час українського головування стали з'являтися ознаки того, що Карпатський Єврорегіон, як асоціація транскордонного співробітництва, почав виходити на якісно новий щабель свого існування. Був очевидним перехід від декларативності до конкретики у різноманітних сферах співробітництва, таких як туризм, охорона навколишнього середовища, налагодження прикордонних контактів.

Почали налагоджуватись контакти з іншими Єврорегіонами, зокрема, чи не найстарішим і найуспішнішим – Маас-Райн, який об'єднує прикордонні райони Німеччини, Бельгії та Нідерландів. Понад те, Генеральним Секретарем Єврорегіону Маас-Райн Нотермансом було запропоновано колегам з Карпатського Єврорегіону спільний проект з питань взаємодії в царині туризму, довілля і охорони здоров'я.

За час від дня утворення Карпатського Єврорегіону було налагоджено тісну співпрацю окрім названого Єврорегіону ще й з Базельським Єврорегіоном, а також Радою Європи, Комісією ЄС, ЮНЕСКО⁵.

Але, попри всі ці позитивні моменти, існує цілий ряд протиріч серед членів Асоціації, які в значній мірі гальмують її роботу.

Однією з головних перешкод нормальної діяльності Карпатського Єврорегіону є намагання сусідів Угорської Республіки (перш за все Румунії та Словаччини) не допустити зростання геополітичного впливу Угорщини в регіоні, оскільки, тісне зближення в рамках регіональних і транскордонних об'єднань з порівняно стабільною угорською державою може призвести до економічної експансії Будапешту, перш за все, на територіях компактного проживання угорських меншин.

Іншою перешкодою є те, що в об'єднанні часто виникають труднощі з реалізацією спільних проектів, зокрема, з їх фінансуванням, через те, що фінансова допомога Європейського Союзу Словаччині, Польщі та Угорщині здійснюється в рамках програми PHARE, а відповідна допомога Україні – за програмою TACIS.

В якійсь мірі ситуацію мало покращити реформування Секретаріату Асоціації, яке передбачало створення в країнах-членах національних секретаріатів, які координують свою діяльність з національним секретаріатом тієї держави, представник якої є головою Ради Асоціації. За такою схемою, до речі, діє більшість Європейських регіонів.

Проте, слід вказати, що це реформування поки що не здатне вивести Карпатський Єврорегіон із стану стагнації. На дуже низькому рівні торгово-економічне співробітництво, яке має тут непогані перспективи, інші сфери діяльності. Як не прикро, але потенційно один з найбагатообіцяючих регіонів Європи знаходиться нині, фактично, у стадії бездіяльності.

Білатеральне українсько-угорське прикордонне співробітництво

Варто звернути увагу на те, що між Україною та Угорською Республікою, загалом, протягом 90-х рр. склались досить плідні зв'язки, хоча не обійшлося і без ряду спірних моментів.

Відповідно до Угоди між Урядом Угорської Республіки про пункти пропуску через державний кордон від 26 лютого 1993 року на спільному кордоні було задіяно шість пунктів пропуску, які поділено на дві групи – міжнародні та пункти спрощеного пропуску⁶.

До першої групи віднесено перехід "Чоп-Загонь", через який здійснюється головний потік автомобільного, а також залізничного пасажирського і вантажного сполучення, і "Соловка-Еперьешке", головною функцією якого є залізничне вантажне сполучення.

Другу групу складає решта – чотири пункти, через які здійснюється автомобільне сполучення. Це Дзвінкове (Горонглаб) – Лонья, Вилко-Тисабеч, Косино (Косонь) – Барабаш, та Лужанка (Астей) – Берегшурань⁷. Відмітимо, що два останні стали об'єктами певних політичних колізій між обома країнами у зв'язку із проблемою реконструкції мостового переходу через р.Тиса, про що мова далі.

Окрім Угоди про пункти пропуску через державний кордон, тоді ж, в лютому 1993 року, було укладено між Україною і Угорщиною також і Угоду про спрощений порядок перетинання державного кордону громадянами, які проживають у прикордонних областях. За нею право спрощеного перетинання кордону через згадані пункти пропуску з використанням автотранспортних засобів мають лише мешканці Ужгородського, Мукачівського, Виноградівського та Берегівського районів Закарпатської області та жителі угорського медьє Саболч-Сатмар-Берег. Варто зауважити, що така редакція Угоди залишилась, фактично, незміною у порівнянні з аналогічною Угодою, укладеною між Урядами СРСР та УНР в січні 1989 року⁸.

Протягом 90-х рр. велись активні переговори щодо відкриття нових пунктів пропуску через кордон. Спочатку мова йшла про перехід "Соломонове-Дьорьочке" та "Велика Палад (Надьпаладь) – Кішпаладь (Мала Палад)", а потім до цього списку додалися й інші об'єкти. Це "Соловка-Лонья", "Вари-Тисакород", "Бобове-Уска"⁹.

Проте, через брак коштів відкриття названих пунктів постійно відкладалось. З тієї ж причини стримувалось також виконання Комплексної програми розбудови державного кордону.

На перший погляд економічними причинами було умотивоване також зволікання із реконструкцією мостового переходу через р.Тиса у пункті пропуску "Чоп-Загонь". Свою неспішність в реконструкції аварійного мосту угорська сторона пояснювала тим, що вона зацікавлена у перенесенні транспортного потоку з мостового переходу "Загонь-Чоп" на пункт "Берегшурань-Лужанка (Астей)", де, мовляв, на угорській території існує розвинена шляхова інфраструктура. Українську сторону така позиція сусіда не могла влаштувати вже хоча б в силу економічної нецільності, оскільки, з боку України така інфраструктура відсутня. А звідси, будівництво об'їзних шляхів для вантажного транспорту обходилося державі значно дорожче, аніж спорудження (не говорячи вже про реконструкцію) мостового переходу¹⁰.

Пропозиція щодо перенесення транспортного шляху саме на пункт перетину "Берегшурань-Астей" не є випадковою. І причина, напевно, тут була не в розгалуженій шляховій інфраструктурі, адже в цілому ряді інших прикордонних територій Угорської республіки вона не гірша. Очевидно, головною була саме політична мотивація, бо названий перехід з'єднує Угорщину з Берегівським районом Закарпаття, який розглядається Будапештом в контексті недекларованих планів щодо утворення угорського автономного району, а перенесення сюди транспортних потоків мало б забезпечувати майбутнє активне співробітництво Угорщини з цим адміністративно-територіальним утворенням.

Понад те, за проектом схваленим Урядом Угорщини, саме на цей пункт перетину мав вийти 256-й кілометр відрізка автомагістралі, що з'єднує Будапешт з угорсько-українським кордоном (частіше відомого трансєвропейського коридору М-5: Трієст-Любляна-Будапешт-Київ).

Звичайно, Україна не могла погодитись із такими умовами свого сусіда. Під час переговорів з Прем'єр-міністром Угорщини Д.Горном в рамках його візиту в Україну в травні 1995 року, українською стороною було наголошено на тому, що пріоритетним для нас є відновлення транспортного руху через мостовий перехід "Чоп-Загонь". На цей же пункт пропуску пропонувалось також вивести і згаданий трансєвропейський коридор.

В результаті сторони домовились про реконструкцію автомобільного мосту через р.Тису на пункті пропуску "Чоп-Загонь", яку, за відповідною Угодою від 16 січня 1996 року мусли завершити не пізніше першої половини 1997 року¹¹.

Що стосується місця перетину українсько-угорського кордону трансєвропейською автомагістраллю Трієст-Будапешт-Київ, то тут обидві сторони прийняли компромісне рішення і домовились, що цим місцем буде пункт пропуску "Косонь (Косино) – Барабаш"¹².

Іншою досить суттєвою проблемою в українсько-угорських прикордонних стосунках слід вважати питання взаємних безвізових поїздок громадян. Оскільки прагнення Угорської Республіки стати

членом Євросоюзу приносить свої плоди і, за найсміливішими прогнозами, держава вже в 2002 році може стати повноправним членом ЄС, то це логічно приведе до поширення на Угорщину стандартів Шенгенської угоди. Стосовно ж України, то її членство в Європейському Союзі поки що навіть не розглядається.

Таким чином, перед Будапештом постала необхідність змін існуючого становища на угорсько-українському кордоні: від введення жорсткого прикордонно-паспортного контролю до повного візового режиму.

Підготовку до цього Угорщина розпочала одразу по кількох напрямках.

Ще в 1998 році прем'єр-міністр Угорської Республіки Д.Горн "перевірив" реакцію сусідів, коли виступив з ініціативою про введення візового режиму із сусідніми країнами, в тому числі і з Україною¹³.

Наприкінці 90-х Угорщина проводить активну роботу по реформуванню своєї прикордонної служби. Так, в квітні 1997 року Державні Збори прийняли Закон "Про прикордонну охорону". За цим документом, окрім традиційної охорони кордону та роботі з іноземцями, за прикордонною службою закріплювалось також проведення в повному обсязі слідчої роботи відносно злочинів, що напряму пов'язані з прикордонною тематикою. Цікаво, що відповідно до Закону діяльність прикордонної охорони спрямовується Урядом через міністра внутрішніх справ. Крім того, задля підвищення ефективності в діяльності прикордонників угорці перейшли на професійний принцип комплектування підрозділів¹⁴.

Варто, однак, звернути увагу на те, що нічого нового Будапешт не придумав і за основу цієї структури було взято доволі успішний досвід прикордонної служби Німеччини.

Паралельно із реформою прикордонної сфери, угорський Уряд чимало попрацював і над забезпеченням інформаційної підтримки з боку підконтрольних ЗМІ, які спрямовували суспільну думку на те, що спільний угорсько-український кордон – це зона проникнення до Угорщини емігрантів з країн "третього світу", небезпечних злочинців та дешевої робочої сили, що погіршує ринок праці в державі.

Проте, в останні роки 90-х тон дещо змінився. Урядові кола Угорської Республіки вже почали вести мову не стільки про візовий режим, скільки про забезпечення більш тісного та ефективного співробітництва між прикордонними службами обох держав. Почала працювати модель, яка діяла наприкінці 80-х – на початку 90-х рр., коли між Угорщиною, Польщею та Чехією, з одного боку, та країнами Західної Європи, що згодом стали членами Шенгенської угоди, з іншого. Певна невизначеність із цієї проблеми з боку Угорщини зрозуміла.

Адже, із введенням візового режиму Будапешт багато чого також втрачає. Взяти хоча б питання угорської національної меншини, оскільки, в такому разі значно ускладниться можливість тісного контактування Угорщини з українськими угорцями, що суперечить зовнішньополітичним пріоритетам Угорської Республіки. Особли-

во, враховуючи те, що можливість надання угорцям, які мешкають в Україні, подвійного громадянства або ж створення автономного округу в Закарпатській області є нині надто примарною.

Але, слід все ж зазначити, що питання приєднання Угорщини до Шенгенської угоди є питанням часу. Очевидно: з більшою гострою проблема постане десь у 2002-2005 рр.

Стосовно ж України, то не варто, певно, з цього приводу панікувати. Окрім негативних моментів (ускладнення з робочою силою, бізнесом, культурними та приватними контактами) в цій ситуації є й певний позитив. Адже, за таких умов зменшиться криміногенна присутність в Угорщині нелегально прибулих в країну українських громадян, що полегшить роботу угорським правоохоронцям і зніме доволі суттєву проблему в українсько-угорських стосунках. З іншого боку, зменшиться вплив офіційного Будапешту на закарпатських угорців, що також, в принципі, мусить "розвантажити" проблеми у взаємостосунках між обома державами.

Загалом же, в Україні, попри названі спірні моменти, склались досить добрі прикордонні контакти з Угорською Республікою і вони можуть служити, до певної міри, за приклад іншим спільним сусідам як України, так і Угорщини.

ПОСИЛАННЯ

- ¹ Карпатський Єврорегіон (інформаційна довідка) // Поточний архів МЗС України. – вересень 1997. – С.1.
- ² Там же. – С.5.
- ³ Шманько Г. І кордон не в заваді // Політика і час. – №11. – 1995. – С.52.
- ⁴ Довідка про стан та перспективи українсько-угорського регіонального співробітництва // Поточний архів МЗС України. – 26 квітня 1995. – С.2.
- ⁵ Шманько Г. І кордон не в заваді // Політика і час. – №11. – 1995. – С.53.
- ⁶ Угода про пункти пропуску через державний кордон // Поточний архів МЗС України. – 26 лютого 1993. – С.1.
- ⁷ Договірні-правова база діяльності пунктів пропуску на українсько-угорському кордоні // Поточний архів МЗС України. – червень 1995. – С.3.
- ⁸ Угода про спрощений порядок перетинання державного кордону громадянами, які проживають у прикордонних областях // Поточний архів МЗС України. – 26 лютого 1993. – С.1.
- ⁹ Довідка про стан та перспективи українсько-угорського регіонального співробітництва. – С.2.
- ¹⁰ Про політичний аспект проблеми реконструкції мостового переходу через р.Тиса (інформація) // Поточний архів МЗС України. – травень 1995. – С.1.
- ¹¹ Там же. – С.3.
- ¹² Про будівництво (реконструкцію) мостового переходу у пункті пропуску "Чоп-Загонь" і перерозподіл руху транспорту з цього пункту пропуску на інші // Поточний архів МЗС України. – травень 1995. – С.1.
- ¹³ Основні напрями зовнішньої політики Угорщини (довідка) // Поточний архів МЗС України. – травень 1999. – С.4.
- ¹⁴ Хід підготовки до підписання Угоди між Україною та Угорщиною про умови взаємних безвізових поїздок громадян // Поточний архів МЗС України. – вересень 1998. – С.1.