

УДК 94(477+439) «2004/2013»:339.94

Т. Ф. КУЛЧАР

м. Ужгород

matea2007@yandex.ua

СПЕЦИФІКА ПЕРЕТИНУ УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКОГО КОРДОНУ

У статті розглядаються особливості транспарентності українсько-угорського кордону. Дано характеристику динаміки його перетину. Значна увага приділена процесу введення візового режиму. В ході дослідження, особлива увага була приділена аналізу лібералізації візового режиму, що має особливо важливе значення.

Ключові слова: Україна, Угорщина, Європейський Союз, кордон, транспарентність.

З часів незалежності, українсько-угорський кордон пройшов складний шлях еволюції: від жорсткого муру до лібералізації його перетину, а потім до введення візового режиму, шенгенського візового режиму. На сьогодні дії обох сторін: України та Угорщини спрямовані на мінімізацію візового режиму в форматі введення процедур спрощення його перетину, набуття кордоном європейських стандартів в контексті остаточного скасування візового режиму. Актуальність питання визначається саме транспарентністю щоденного перетину українсько-угорського кордону. Наразі важливість та актуальність проблематики визначається лібералізацією візового режиму з боку ЄС щодо України. Ефективність українсько-угорського транскордонного співробітництва в значній мірі залежить від транспарентності кордону.

Дане питання як в Україні так і в Угорщині є малодослідженим, хоча деякі аспекти дослідження виокремлені у працях українських дослідників: В. В. Гоблик [2], В. Годеський [3], М. Товт [11], С. Мітряєва [4]. Угорський вимір історіографії презентований публікаціями Б. Бараньї [17], І. Шюлі-Заккар [21], Я. Шоллої [16]. В повній мірі ілюструє національні інтереси Угорщини концептуально виважені думки Я. Шоллої: «Внаслідок приєднання Угорської Республіки до ЄС, система охорони державного кордону Угорщини постала перед великим викликом. В якійсь спосіб слід знайти вихід для поліпшення охорони зовнішніх кордонів таким чином, щоб внаслідок цього було забезпечено також добрий зв'язок з тими угорцями, які проживають за кордонами Угорщини» [16].

Метою даного дослідження є аналіз еволюції політико-правових засад та реальних проблем перетину українсько-угорського кордону. В процесі аналізу визначені наступні завдання: характеристика політико-правових засад кордону; аналіз особливостей, а саме, інституту малого прикордонного руху; визначення євростандартів на українсько-угорському кордоні.

На сьогодні існує розвинута політико-правова база дії, перетину українсько-угорського кордону [23]. Одним із базових документів є Договір про основи добросусідства та співробітництва між Україною і УР від 6 грудня 1991 року, де у статті першій, визначається *непорушність існуючих кордонів* [22]. Іншими важливими угодами є: Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про передачу і прийом осіб через спільний державний кордон; Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про пункти пропуску через державний кордон; Договір між Україною і Угорською Республікою про режим українсько-угорського державного кордону, співробітництво та взаємодопомогу з прикордонних питань; Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про взаємодію в боротьбі з організованою злочинністю; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про правила місцевого прикордонного руху; Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Головним управлінням поліції Угорської Республіки про обмін інформацією; Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорської Республіки про

уніфікацію документів, необхідних для перетинання українсько-угорського державного кордону в службових цілях; Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Поліцією Угорщини про спільне патрулювання українсько-угорського державного кордону [22].

На українсько-угорському кордоні діють вісім пунктів пропуску: «Чоп (Тиса) – Загонь», «Чоп (Дружба) – Загонь», «Лужанка – Берегшурень», «Вилок – Тисобеч», «Саловка – Еперешке», «Дзвінкове – Лонья», «Косино – Барабаш», а також пункт контролю «Батеве». На сьогодні відбуваються переговори стосовно будівництва та відкриття пункту пропуску «Велика Паладь – Кіш Паладь», а також реконструкції та розширення пункту пропуску «Саловка – Еперешке» [6].

За ініціативи Форуму угорських представників Карпатського басейну (ФУПК) Державних Зборів Угорщини в контексті розбудови автостради М-3, перспективним є відкриття нового пункту пропуску Берегдароц біля території Дейда [18].

Набуття європейських стандартів транспарентності кордону означає перш за все покращення пропускної спроможності пунктів перетину кордонів та розбудови прикордонно-митної інфраструктури. Згідно європейських міжнародних норм відстані у мережі пунктів пропуску на кордоні мають становити 25–30 км, отже, на порядок денний стають питання: розбудови нових пунктів пропусків та модернізація наявних на українсько-угорському кордоні. Покращення транспарентності українсько-угорського кордону відбувається в плані логістики інфраструктурного розвитку мережі перевезень, реконструкції в угорському регіоні Загонь широкої колії, що веде до українського кордону. Загонь – вузлова станція поблизу угорсько-українського кордону, де зустрічаються широка (з України та країн СНД) і вузька (західноєвропейська) колії, із-за цього доводиться перевантажувати контейнери на території Закарпаття. До 1990 року обсяг вантажних перевезень через кордон становив 16–18 млн тонн за рік, у наступні роки він скоротився на третину. За повідомленням угорського Національного агентства з розвитку: «Єврокомісія дала зелене

світло на фінансування з джерел Євросоюзу великого проекту з реконструкції залізниці у Загоні. Буде реконструйовано 42,6-кілометрову ділянку широкої колії коштом 112,5 млн євро, з яких 85% фінансується ЄС, 15% – Угорщиною [15].

Після 2004 року інтенсивно відбувається модернізація українсько-угорського кордону. Так, 8 грудня 2006 року урочисто відкрили після реконструкції міжнародний автомобільний пункт пропуску «Дзвінкове – Лонья». За словами міністра фінансів Угорщини Яноша Вереша, питання реконструкції пункту пропуску стало актуальним після вступу Угорщини до ЄС: «Європейська спільнота зацікавлена в реконструкції саме таких невеликих пропускних пунктів» [5]. Кошти Євросоюзу допомагають облаштовувати пункти пропуску Західного регіонального управління ДПС України сучасним оснащенням: у 2005 році отримали нові системи відео спостереження, рентгеноустановки, 115 одиниць автомобільної техніки, 1527 радіостанцій нового парку, провели роботи щодо створення цифрової первинної мережі зв'язку, встановили 7 терміналів супутникового зв'язку, відео спостереження, зчитування номерних знаків транспортних засобів [9]. Всі ці дії відбувались в контексті підвищення рівня безпеки на нових зовнішніх кордонах Європейського союзу.

На транскордонному рівні (Закарпатська область і Саболч-Сатмар – Березької область), слід відзначити підписання статуту і необхідної документації у 2006 році по Міжурядовій комісії з питань транскордонної співпраці України та Угорщини. Саме після 2004 року здійснюється спільний українсько-угорський контроль безпеки кордону. «Для підвищення ефективності прикордонного контролю, мінімізації черг та виявлення кримінальних осіб чи контрабанди, прикордонні служби України та Угорщини організували спільне патрулювання», – як зазначав голова управління Прикордонної охорони Угорщини Йозеф Бендек [10].

Після приєднання Угорщини до Шенгенської угоди з 2007 року, правила перетину кордону ускладнились. Україна та ЄС посилили співпрацю в охороні спільного кордону, підвищивши рівень безпеки та поліпшивши

обмін інформацією, згідно угоди, яку було підписано на засіданні ради з питань юстиції Україна – ЄС у Люксембурзі.

На сьогодні, з точки зору модернізації українсько-угорського кордону до європейських стандартів, спрощення процедур перетину кордону, розбудови та облаштування пунктів пропуску через кордон важливими були рішення засідань українсько-угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва протягом 2011–2013 років. Так, згідно рішень, Протоколу IV засідання Українсько-Угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва, 28–29 вересня 2011 р., одним із завдань на ближчу перспективу сторони назвали проведення переговорів щодо укладення міжурядової угоди про контроль прикордонного руху в автомобільних та залізничних пунктах пропуску та відкриття нових пунктів пропуску «Соломоново-Деречке» та «Велика Паладь-Кішпаладь» [7]. З-поміж основних пріоритетів співробітництва, 28–29 березня 2012 року у м. Вайа (Угорщина) на п'ятому засіданні українсько-угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва, головну увагу було приділено стану та перспективам розвитку інфраструктури пунктів пропуску на українсько-угорському кордоні [8]. Шосте засідання українсько-угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва відбулось 20 грудня 2013 року в селі Барвінок поблизу Ужгорода, де, зокрема, Сабо Еріка, голова Угорської частини Комісії, Державний секретар Міністерства юстиції та адміністративних питань Угорщини, відзначила, що перспективи модернізації українсько-угорського кордону сприятливі, з метою підтримки зв'язків по обидві сторони кордону необхідно збільшити кількість перетинів кордону і здійснити розбудову нових чотирьох пунктів пропуску, що скоротить на половину 27 кілометрову відстань між подорожуючими [19].

З врахуванням пропозицій та за сприяння органів місцевого самоврядування по обидва боки кордону на сьогодні намічено напрями розбудови їх дорожньої та транспортної ін-

фраструктури. Загалом пропонується на угорсько-українському кордоні мати 23 пункти пропуску різного рівня та засобів перетину кордону, включаючи існуючі та ті, які зараз розбудовуються (пішохідні, велосипедні, автомобільні та залізничні). Це створить як нові можливості для гуманітарних та економічних контактів між господарюючими суб'єктами та громадянами України та Угорщини, так і для вирівнювання рівня економічного розвитку прикордонних територій.

Транспарентність українсько-угорського кордону обумовлена і питаннями безпеки стосовно перетину людей, послуг, капіталів і товарів. Цей перелік розширюється проблемами щоденних нелегальних перетинів кордону та перевозом підакцизних товарів і контрабанди, а також торгівлю людьми тощо. Як аргументовано стверджує Годабський В. (Державна прикордонна служба України), на сьогодні питання безпеки кордонів зосереджені на контролі «зеленого» кордону та пунктів пропуску, а також на протидії організованій транскордонній злочинності. Основні загрози національним інтересам у сфері безпеки кордону, перебувають у сферах: транскордонної злочинності (незаконна міграція, щорічне зростання на 5–10%; торгівля людьми); контрабандної діяльності (незаконне переміщення зброї, наркотиків та інших небезпечних речовин, контрабанда товарів) [3]. Інша проблема, Україна як транзитна країна для нелегальних мігрантів, які прямують і через українсько-угорський кордон в країни ЄС, на сьогодні, розширила цю функцію – як країна накопичення нелегальних мігрантів: «За період 1992–2007 років кількість затриманих в Закарпатській області незаконних мігрантів сягнула понад 38,3 тисячі осіб» [11, 103]. Таким чином, на сьогодні Україні і Угорщині важливо формувати єдину систему оцінки і управління ризиками в рамках транскордонного менеджменту, зокрема і співпраці з Європейською агенцією з питань управління оперативним співробітництвом на зовнішніх кордонах ЄС (Фронтекс).

Дзеркальним відображенням транспарентності українсько-угорського кордону є його щоденний перетин, тобто визначення динаміки його перетину. Порівняльний аналіз стати-

стичних даних Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України та Державного управління охорони кордонів Угорщини за період 2004–2013 років свідчить про варіативну динаміку перетину українсько-угорського кордону, хоча кількість осіб перетину кордону з 2004 року і особливо у 2008 році зменшилась. Статистичні дані у 2013 році фіксують показник 4657396 осіб, у 2004 році цей показник дорівнював у майже у два рази більше – 8902318.

Процес лібералізації візового режиму відбувається у двох вимірах: як спрощення процедури видачі віз та власне лібералізація візового режиму, як наприклад, введення інституту місцевого прикордонного руху між Україною та Угорщиною. Угорщина вступила в ЄС 1 травня 2004 року, після цього з 1 листопада 2004 року вступили в дію зміни до Угоди про умови поїздок громадян від 26 листопада 2003 року, тобто вводилась система безоплатних віз для громадян України. Процес лібералізації візового режиму на українсько-угорському кордоні набув особливо важливого значення. По-перше на території прикордонного Закарпаття проживають етнічні меншини, угорці (12% населення, близько 150 тис.), які історично мають етнічно-родинні, культурні зв'язки з представниками «материнської» держави. По-друге, транскордонне співробітництво сусідніх регіонів України і Угорщини вже є одним з найактивніших і багатоаспектних, які і надалі слід розвивати.

Угода про правила місцевого прикордонного руху між Україною та Угорщиною була підписана 23 вересня 2007 р. в Ужгороді, де були визначені умови та перелік прикордонних населених пунктів, для яких діють умови цієї Угоди [14]. За даним документом жителям прикордонних територій України Закарпатської області, станом на 2008 рік, видали майже 20 тисяч дозволів на малий прикордонний рух для поїздок в Угорщину. Введення місцевого прикордонного руху Угорщини для жителів прикордонних територій України з Угорщиною передбачає можливість перебування в 50-кілометровій прикордонній зоні (244 угорських та 384 українських населених пунктів) [13].

Постанова Європейського парламенту та Ради ЄС від 20 грудня 2006 року [20], встановлює правила місцевого прикордонного руху через зовнішні сухопутні кордони держав-членів та вносить зміни до положень Шенгенської конвенції. Лібералізація візового режиму до України розпочалась з 1 січня 2008 р. із часу набрання чинності пакету Угод між Україною та ЄС про спрощення оформлення віз та реадмісію [12].

«Напрацьована в угорсько-українських взаєминах форма місцевого прикордонного руху наразі виявилася більш ліберальною, ніж у словацько-українських взаєминах і, власне як найбільш прогресивна і дійова, потребує нормативного закріплення та поширення її використання на інші суміжні з Україною країни ЄС», – об'єктивно констатує Мітряєва С. І. [4, 98–99].

27 грудня 2012 року Генеральне консульство Угорщини в Ужгороді урочисто відзначило видачу 20-тисячного дозволу на здійснення малого прикордонного руху в Угорщину. Пластикову картку отримали мешканки Ужгорода мама і донька Магдалина та Андріана Андрейчик. Генеральний консул Угорщини в Ужгороді Йозеф Бачкаї, виступаючи на урочистостях, відзначив, що Угорщина першою з європейських країн почала видавати дозволи на МПР у вигляді пластикової картки із занесенням до неї біометричних даних заявника. Якщо у 2011 році тільки Генконсульство в Ужгороді видало 12847 дозволів, то вже у 2012 році – відзначили тих, хто отримав 20-тисячний дозвіл, а станом на кінець 2012 р. таких дозволів видано 21300. Близько 18 тисяч заявок на малий прикордонний рух уже задовольнило у 2012-му Генконсульство Угорщини в Берегові. Загалом же за 5 років з часу підписання угоди, закарпатці отримали близько 66 тисяч дозволів саме на такий перетин кордону [1].

Узагальнюючи вищезазначене необхідно зробити наступні висновки.

Транскордонна співпраця на зовнішніх кордонах ЄС є ключовим пріоритетом як для Угорщини, яка є повноправним членом Європейського Союзу так і для України. Особливого значення набуває для прикордонних регіонів Закарпатської області та Саболч-Сатмар-Берег медье. Відзначимо, що політико-

правова база інституту українсько-угорського кордону в повній мірі відповідає європейським нормам. В українсько-угорському вимірі еволюція інституту кордону пройшла складний шлях: від його лібералізації, скасування візового режиму, введення Шенгенського візового режиму і Малого прикордонного руху. Важливою і плідною є співпраця сторін України та Угорщини з модернізації українсько-угорського кордону до євро стандартів. З метою підвищення пропускну системи кордону.

Перспективи подальших досліджень вбачаємо у аналізі українсько-польського кордону, порівняльний аналіз якого сприятиме більш об'єктивному дослідженню нового східного кордону ЄС.

Список використаних джерел

1. Бачкаї Й. За 5 років закарпатці отримали 66 тисяч дозволів на спрощений перетин кордону [Електронний ресурс] / Йозеф Бачкаї. — Режим доступу: www.transkarpatia.net.
2. Гоблик В. В. Роль транскордонного співробітництва у процесі європейської інтеграції України / В. В. Гоблик // Євро регіональне співробітництво України та його інтеграційний потенціал. Збірник наукових праць за матеріалами круглого столу експертів (м. Ужгород, 20 квітня 2012 р.). — Ужгород: ЗакДУ, 2012. — С. 25—26.
3. Гобебський В. Виступ / В. Гобебський // Малий прикордонний рух: відповідь на виклики Шенгену. — Ужгород, 2007. — С. 71—78.
4. Мітряєва С. Транскордонне співробітництво: візовий аспект / С. Мітряєва // Ефективність транскордонного співробітництва через міжнародний моніторинг та координацію діяльності національних суб'єктів. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Ужгород, 8-9 квітня 2011 року). — Ужгород, 2011. — С. 98—99.
5. На Закарпатті відновив роботу пункт пропуску Дзвінкове-Лонья на українсько-угорському кордоні [Електронний ресурс]. — 11 грудня 2006 р. — Режим доступу: <http://zik.com.ua>.
6. Паспорт Закарпаття: Статистичне видання [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Закарпатській області. - Режим доступу: <http://www.stat.uz.ua>.
7. Протокол IV засідання Українсько-Угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва,

- 28-29 вересня 2011 року // Поточний архів Закарпатської ОДА. Поточний архів Закарпатської обласної державної адміністрації. — Ужгород.
8. Протокол V засідання Українсько-Угорської міжурядової змішаної комісії з питань транскордонного та прикордонного співробітництва, 28-29 березня 2012 року // Поточний архів Закарпатської ОДА. Поточний архів Закарпатської обласної державної адміністрації. — Ужгород.
9. Прикордонники облаштовують пункти пропуску за кошти ЄС [Електронний ресурс]. — 23 травня 2006. — Режим доступу: <http://lviv.proua.com>.
10. Прикордонники України та Угорщини будуть спільно патрулювати кордон [Електронний ресурс]. — 05 грудня 2007. — Режим доступу: <http://portal.lviv.ua>.
11. Товт М. Виступ / М. Товт // Малий прикордонний рух: відповідь на виклики Шенгену. — Ужгород, 2007. — 272 с.
12. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про спрощення оформлення віз [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nre-g=994_850.
13. Угода про місцевий прикордонний рух між Україною та Угорщиною [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.mfa.gov.hu/kulkerpviselet/Beregovo/uk/ua_Konzuliinfo.
14. Угода між Україною та Угорською Республікою про місцевий прикордонний рух [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/>.
15. Угорщина й Словаччина збираються побудувати ширококоліїну залізницю й «розвантажити Закарпаття» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.zakarpatyia.net.ua.
16. Шоллої Я. Виступ / Янош Шоллої // Безпосереднє сусідство України з ЄС: закриті кордони чи нові імпульси до співпраці. — Ужгород, 2002. — С. 114.
17. Baranyi B. Új kihívások a magyar-ukrán határ menti együttműködésben. In: Tanulmányok a «Határország a minőség útján» című tudományos konferenciáról. Szerk. Hautzinger Z. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2005. — 153—165 p. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények, 4).
18. Magyar Országgyűlés Kárpát-medencei Magyar Képviselek Fóruma Gazdasági Albizottságának előterjesztése.
19. Négy új átkelő nyíthat az ukrán-magyar határon // MTI 2013. december 20.
20. Regulation (EC) No 1931/2006.
21. Suli-Zakar I. A határmentiség az euroatlanti folyamatok tükrében, különös tekintettel a Kárpátok-Európai régió működési területére, MTA RKK ATI, Debrecen 2004. — pp. 26—54.
22. www.zakon4.rada.gov.ua/laws/.
23. www.rada.kiev.ua/, www.zakon.rada.gov.ua/laws/.

T. KULCHAR
Uzhgorod

SPECIFICITY OF CROSSING UKRAINIAN-HUNGARIAN BORDER

The article considers the features of transparency Ukrainian-Hungarian border. The characteristic dynamics of its section. Much attention is paid to the process of introduction of visa regime. In the study, special attention was paid to the analysis of the liberalization of the visa regime, which is of particular importance.

Key words: Ukraine, Hungary, European Union, border, transparency.

Т. Ф. КУЛЧАР
Ужгород

СПЕЦИФИКА ПЕРЕСЕЧЕННЯ УКРАЇНСКО-ВЕНГЕРСЬКОЇ ГРАНИЦІ

В статті розглядаються особливості прозорості українсько-венгурської межі. Дана характеристика динаміки її перетину. Значущу увагу приділено процесу введення ввізового режиму. В ході дослідження, особливу увагу було приділено аналізу лібералізації ввізового режиму, що має особливе значення.

Ключові слова: Україна, Венгрія, Європейський Союз, межа, прозорість.

Стаття надійшла до редакції 01.11.2015

УДК 669.295 (09)+621.791(091)

О. П. ЛЮТИЙ

м. Запоріжжя
luty@dds.com.ua

ВНЕСОК МЕТАЛУРГІВ УКРАЇНИ У СТВОРЕННЯ МОРСЬКОЇ НАФТОДОБУВНОЇ ТЕХНІКИ

У 1960-х роках в Інституті електрозварювання імені Є. О. Патона почалася розробка електрошлакового переплаву сталей для експлуатації в морських умовах. У 1970 р. була створена спеціальна лабораторія з проектування і впровадження технологій зварювання і електрометалургії сталей у будівництво морських нафтових платформ. Результати робіт були використані на заводах в Баку, Астрахані, Северодвінську та ін. Для ледостійких конструкцій в Україні було створено технологію і організовано виробництво квазімонолітних виливків. Технологія сталевого прокату була освоєна і вдосконалена на металургійних заводах Дніпропетровська, Запоріжжя та Маріуполя.

Ключові слова: нафтова промисловість, нафтова платформа, арктична техніка, електрометалургія, зварна конструкція, історія техніки, Інститут електрозварювання імені Є. О. Патона, суднобудівельний завод.

Наприкінці XIX століття почала розвиватися індустрія нафто- і газовидобутку, створювалася відповідна інфраструктура промисловості для переробки, транспортування, зберігання цих продуктів. В кінці 1940-х років, з початком планової газифікації СРСР Інститут електрозварювання імені Є. О. Патона (ІЕЗ) приступив до комплексного виконання відповідних завдань: виготовлення високонапірних труб, будівництва трубопроводів, газоперекачувальних станцій, цистерн, резервуарів, контролю якості та ін. Завдання ці було неординарні і відповідальні – треба було забезпечити стабільно високу якість зварних споруд, які мали витримувати підвищене навантаження. Але попри широке застосування зварювання замість клепаання, питання надійності зварних конструкцій ще залишалися відкритими для дослідників і споживачів. Є. О. Патон розробив програму і організував дослідження, зокрема міцності зварних з'єд-

нань, і встановив, що причиною руйнування декількох зварних мостів в Бельгії, Німеччині та великовантажних суден в США в 1930–1940-х роках. Було з'ясовано причини руйнувань і запропоновано технології покращення якості сталей. Але на початку 1960-х років металурги і зварники отримали нове завдання – виникли проблеми будівництва морських нафтодобувних платформ (МНП). Наростаюча потреба світової економіки в вуглеводневої сировині обумовили необхідність організації видобутку під дном водного простору. Розгорталася міждержавна боротьба і боротьба між компаніями за «нафтові» шельфи. Збільшується обсяг видобутку і, відповідно, зростає можливість забруднення. Аварії на нафтогазових промислах і трубопроводах часто призводять до екологічних катастроф. Українські учені і виробничники знайшли нові технології виробництва відповідних матеріалів і будівництва надійних платформ спочатку для