

Є. Кіш, д. іст. н., професор, завідувач кафедри історії Угорщини та європейської інтеграції
Ужгородського національного університету

ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ ТА УГОРЩИНИ

На сьогодні транспортно-логістична діяльність, співробітництво на українсько-угорському прикордонні має визначну роль у розвитку транскордонного співробітництва. Формування кластерів на українсько-угорському прикордонні є ефективним засобом розвитку інноваційної діяльності прикордонних регіонів України та Угорщини.

Транскордонне співробітництво регіонів України та Угорщини на початку XXI ст. визначається розвитком та застосуванням новітніх інноваційних механізмів і принципів. Одним із засобів підвищення конкурентоспроможності прикордонних регіонів є застосування кластерів, власне використання кластерного підходу є одним із найоптимальніших механізмів підвищення соціально-економічного розвитку периферії сусідніх держав. Україна та Угорщина використовують свої конкурентні переваги і формують транскордонний логістичний кластер європейського рівня.

У цій статті було проаналізовано роль транскордонного співробітництва в контексті розвитку логістичної інфраструктури в соціально-економічному розвитку прикордонних регіонів України та Угорщини. Основними напрямками розвитку прикордонного регіону визначено: використання можливостей вигідного географічного та геополітичного розташування регіону, активізацію роботи по МТК, формування міжнародного логістичного кластера.

Метою дослідження є аналіз розвитку потенційних можливостей прикордонних регіонів України та Угорщини у формуванні європейського рівня транскордонного співробітництва.

Більшість зарубіжних та вітчизняних дослідників фокусує свою увагу суто на аналізі формування кластерів, насамперед, М. Портер, американський дослідник, зазначає: «Кластери — це сконцентровані за географічною

ознакою групи взаємозалежних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у споріднених галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств зі стандартизації, торговельних об'єднань) у певних областях, що конкурують, але при цьому ведуть спільну роботу». З-поміж вітчизняних розвідок слід зазначити роботи С. І. Соколенка, який застосування кластерного підходу вважає альтернативою як традиційному секторному підходу, так і сучасній теорії інновацій. Цікавим є концептуальне узагальнення професора Н. Мікули щодо транскордонного кластера: «Транскордонні кластери можна визначити як групи незалежних компаній та асоційованих інституцій, які: географічно зосереджені у транскордонному регіоні; співпрацюють та конкурують; спеціалізуються в різних галузях; пов'язані спільними технологіями та навичками і взаємодоповнюють одна одну — що в кінцевому підсумку дає можливість отримання синергетичних та мережних ефектів, дифузії знань та навичок».

Інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи вимагає як формування національної мережі транспортних коридорів у системі міжнародних зв'язків, так і розвитку логістичних центрів, формування логістичних кластерів на прикордонні, що є основними структурами системи міжнародних перевезень. Використовуючи вигідне геополітичне розташу-

вання, прикордонні регіони України та Угорщини можуть не тільки збільшити обсяги транзитних вантажів, але і сформувати нові інституційні форми та механізми для формування розгалуженої мережі складових системи міжнародних транспортних коридорів. П'ятий транспортний коридор, який з'єднує південні європейські країни та через територію України виходить на Транссибірську магістраль (Росія) і таким чином з'єднує Західну Європу з Далеким Сходом та Китаєм, перетинає держкордон України в Закарпатській області. З угорського боку тут уже знаходиться міжнародний логістичний центр Захонь, який створено за участю Росії, Угорщини та України. У транскордонному регіоні, який охоплює угорську область Саболч-Сатмар-Берег, українську Закарпатську область, словацький Кошицький край та район Сату-Маре (Румунія) і де поєднуються залізничний, автомобільний, повітряний, річковий транспорт, важливе значення має логістика.

Створення на території Закарпатської області транспортно-логістичних центрів із функціями оператора потоків експортно-імпорتنих і транзитних вантажів щодо надання комплексних послуг із перевантаження, сортування, пакетування, збереження, консигнації тощо сприятиме активізації товарообмінних операцій між країнами ЄС і СНД на напрямку МТК-5 за рахунок економічно виправданої тарифної політики центру, розширення спектра основних та супутніх послуг, збільшення номенклатури

Табл. Показники моніторингу інфраструктури українсько-угорського транскордонного регіону

Показники результативності	Показники результату
Довжина реконструйованих та нових автомобільних шляхів	Розвиток транскордонного співробітництва
Кількість реконструйованих та нових КПП й обсяги їх перетинів	Покращення умов перетину кордону
Кількість залізничних рейсів у випадку сполучення між двома країнами	Зміцнення міжнародної пропускнуої ролі регіону, особливо стосовно товарообігу
Розширення переліку торговельних та транспортних послуг, що надаються на КПП	Покращення доступності до регіону
Підвищення обсягів транспортних перевезень	Покращення транспортної безпеки
Зміна обігу транспорту / пасажирів / товару в межах визначеного часу	Збільшення доступності та привабливості регіону для інвесторів

вантажів, мінімізації строків обробки вантажів, впровадження передових технологій обробки інформації складських та оперативних робіт і, що особливо важливо, за рахунок підвищення якості виконання робіт із вантажами. Функціональна діяльність транспортно-логістичних центрів охоплює такі сфери: організація транспортних логістичних ланцюгів; контроль виконання логістичних ланцюгів. Більше того, українсько-угорський транскордонний регіон уже сьогодні конкурує за транзитний рух із прикордонними територіями Словаччини та Польщі, а переможцем стане той регіон, який зможе забезпечити транзит кращими послугами та матиме більшу пропускну спроможність.

Можливість формування саме транскордонного транспортно-логістичного кластера у транскордонному регіоні — на прикордонних територіях України та Угорщини — є вкрай важливим, оскільки на території Угорщини, зокрема у прикордонному регіоні Захонь, уже сформовано логістичний центр і відповідно наявними є традиційно розвинені українсько-угорські торгово-економічні, експедиційні зв'язки, що в кінцевому підсумку створює потужну основу для формування транскордонного транспортно-логістичного кластера (табл.). Зрозуміло, що для цього перш за все необхідним є формування транспортно-логістичного кластера на території Закарпаття.

Засновниками Західноукраїнського логістичного центру є три компанії — лідери регіональної транспортної галузі, що працюють у сфері

транспортно-експедиторських, термінальних і складських послуг на Чопсько-Захоньському транспортному вузлі. Насамперед, це АТ «Закарпат-інтерпорт», термінальна компанія, створена в 1996 році Указом Президента України з метою розвитку прикордонної транспортної інфраструктури, співзасновниками якої є комерційні транспортні організації, Закарпатська облдержадміністрація та Фонд державного майна України. Другий засновник — це міжнародна експедиторська фірма «Магістраль», що була створена в 1992 році, перша приватна фірма з обслуговування зовнішньоекономічних вантажів. І третім засновником виступило ТОВ «Варіант-Логістик» — термінальна компанія, створена у 2001 році з метою розширення комплексу й покращення якості термінально-складських послуг на Чопсько-Захоньському транспортному вузлі. Нині це найбільш сучасна в регіоні в технічному й організаційному плані термінальна компанія. Могутня матеріально-технічна база, складські термінали, що працюють у різноманітних митних режимах, та професійні співробітники компанії забезпечують якісне обслуговування зовнішньоекономічних вантажів у залізничному та інтермодальному сполученні. Керівництво компаній ТОВ «Варіант-Логістик» та ТОВ «Магістраль» прийняло рішення про злиття цих підприємств.

На сьогодні повний комплекс транспортно-експедиторських послуг надає ТОВ «Варіант-Логістик». Західноукраїнський логістичний центр надає

складські, термінальні, експедиторські, митно-брокерські послуги тощо. Компанія володіє сучасним вантажним терміналом у 2-х км від угорсько-українського кордону.

Як зазначено в Державній програмі розвитку транскордонного співробітництва на 2007–2011 рр., розвиток транскордонного співробітництва в Україні є одним із важливих аспектів формування її регіональної політики на засадах, окреслених нормативними актами Ради Європи та Європейського Союзу: «Проекти транскордонного співробітництва повинні відповідати таким пріоритетним напрямкам розвитку транскордонного співробітництва: модернізація і розвиток існуючої транскордонної транспортної мережі для збільшення її пропускнуої спроможності; збільшення кількості пунктів пропуску через державний кордон із метою оптимізації переміщення товарів та людей; розбудова виробничої та соціальної інфраструктури регіонів, спрямована на стимулювання їх економічного розвитку та поліпшення якості життя й добробуту громадян».

Головною складовою транспортно-логістичного кластера Закарпаття має стати Міжнародний транспортно-логістичний центр (МТЛЦ), що буде оператором експортно-імпорتنих і транзитних потоків вантажів і в єдиному центрі, на основі загального інформаційного простору забезпечуватиме ефективне комплексне логістичне обслуговування процесу доставки та обробку вантажів, а також митно-брокерських і супутніх послуг. Фактично МТЛЦ у м. Чопі (Закарпатська область) може стати об'єднаним органом для керування інтермодальними перевезеннями на західному кордоні України, представництва якого мають бути розташовані в містах Захонь (Угорщина), Чіерна-над-Тисоу (Словаччина), потужних міжнародних торгово-транспортних центрах перетинання транспортних потоків з Європи в Азію та зворотно.

У Концепції спільного розвитку прикордонних територій України та Угорщини третім пріоритетом визначено саме розвиток транспорту та інфраструктури, розбудову пунктів перетину українсько-угорського

кордону. Основною метою розвитку цієї сфери є покращення економічного потенціалу регіону в цілому. Це може бути вирішено з урахуванням двох тенденцій: з одного боку, використання вигідного розташування регіону, розвитку транспортних шляхів та обслуговуючої інфраструктури транзитного руху, а з іншого, — покращення економічної ситуації в регіоні шляхом розвитку місцевої інфраструктури.

Наявність потужного транспортного вузла Чоп – Мукачево – Батєво – Ужгород, проходження V (Критського) міжнародного транспортного коридору (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Чоп – Львів) зумовило те, що Закарпаття є одним із найбільш привабливих міжнародних транспортних прикордонних вузлів України для приходу транснаціональних компаній (ТНК).

Нині за кількістю транснаціональних компаній на 10 000 населення Закарпатська область поступається лише Києву та Київській області. Формування логістичного кластера в Закарпатті може зацікавити транснаціональні компанії щодо їх участі в цьому процесі, якщо стратегія територіальних органів влади буде професійно розробленою, конкретизованою в просторі та часі й відповідати інтересам ТНК, отримувати надійні, швидкі та якісні логістичні послуги, користуватися високого технічного рівня комунікаційною інфраструктурою, зокрема міжнародним повітряним сполученням, у т. ч. шляхом використання малої авіації, яка б забезпечувала роботу компаній без багатогодинних простоїв у пунктах пропуску через кордон, що у свою чергу зумовило б зниження собівартості продукції ТНК. Лише в такому випадку транснаціональні компанії візьмуть участь у формуванні логістичного кластера на території Закарпаття, а до тих пір вони будуть користуватися послугами власних логістичних підрозділів, витрачаючи значні кошти на їх утримання.

Переваги гео економічного розміщення Закарпатської області пов'язані з її близькістю до європейських та світових ринків збуту, що сприяє забезпеченню значних транзитних

торгових потоків як на захід Європи, так і на схід до Росії, Китаю, Японії та Кореї (останнє пов'язане з планами продовжити Транссиб на Корейський півострів). Наявність на території Закарпатської області, що межує з чотирма європейськими державами, одного з найбільших прикордонних транспортних комплексів, 6 міжнародних та 4 міждержавних залізничних та автомобільних переходів, міжнародного аеропорту та можливостей для розвитку ще й річкового транспорту об'єктивно визначає Закарпаття як природний транзитний міст між Європою та Азією.

Геополітичне розташування області та транспортна політика ЄС забезпечують великий потік автотранспорту та залізничних перевезень, що вимагає розширення мережі та підвищення якості технічної інфраструктури комунікацій, сервісного та інформаційного забезпечення. Розширення ЄС до кордону України та членство нових країн у Шенгенській зоні зумовили підвищення значущості низки чинників:

- підвищення бар'єрної функції кордону ЄС – Україна ускладнило перетин кордону;
- регіональна політика ЄС охопила західні області України, на які стали поширюватися нові інструменти Програми сусідства ЄС тощо;
- механізм дії регіональної політики ЄС шляхом фінансової підтримки транскордонних проектів зі структурних фондів зумовлює розробку та втілення регіональних стратегій розвитку не лише для прикордонних теренів, а й спільних концепцій розвитку транскордонних регіонів, що у свою чергу сприяє втіленню нових методів територіального управління, підвищенню рівня життя мешканців українських теренів тощо;
- транспортна політика ЄС зумовлює інтенсифікацію розбудови комунікаційної інфраструктури та впровадження нових технологій і методів у сфері транспорту;
- розміщення України між потужними ринками Заходу та Сходу створює можливості для формування потужного комплексу міжнародних перевезень, яким

потрібно скористатися в умовах усе зростаючої конкуренції.

Україна, використовуючи своє вигідне геополітичне розташування, може значно збільшити обсяги транзитних вантажів, тим самим ефективно використати резерви в системі товарообігу між країнами Азії та Європейського Союзу територією України. Активізація транскордонного співробітництва, зовнішньоекономічної діяльності в царині транспортних перевезень є надзвичайно важливим стратегічним напрямом розвитку всього господарського комплексу Закарпатської області. Воно сприятиме реалізації переваг географічного розміщення прикордонного регіону Закарпаття, ефективному використанню наявного потенціалу трудових ресурсів та накопиченню досвіду транскордонного співробітництва. Реалізація наявних резервів у сфері обігу при застосуванні логістичного підходу за деякими оцінками дозволяє фірмам більш ніж на 40% збільшити прибуток, що у свою чергу також позитивно відіб'ється на надходженнях до бюджетів усіх рівнів. Наявність транспортних коридорів зумовлює необхідність створення розгалуженої мережі національних міжнародних логістичних центрів (включно українсько-угорського МЛЦ), яка дозволить наблизити транспортний і логістичний сервіс до міжнародних стандартів. Формування системи логістичних центрів в Україні має забезпечити ефективне та якісне перевезення вантажів та людей з однієї точки в іншу, дотримуючись принципу «від дверей до дверей». Більше того, використовуючи кластерну модель розвитку транскордонного співробітництва, яка має базуватися перш за все на визначенні пріоритету економічної складової транскордонного / міжрегіонального співробітництва, можна очікувати реального соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів. Провідна роль має належати транскордонним регіонам, які формуються на основі прикордонних регіонів України та Європейського Союзу, що реально можуть досягти конкурентних переваг, у тому числі й виробництва конкурентоспроможних товарів і послуг на міжнародному світовому ринку. 