

ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ ТА УГОРЩИНИ

Проведено аналіз ролі транскордонного співробітництва в контексті розвитку логістичної інфраструктури у 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 міжнародному транспортному коридору, формування міжнародного логістичного кластеру.

Ключові слова: Україна, Європейський Союз, Закарпаття, прикордонний регіон, транскордонне співробітництво, логістика.

Транскордонне співробітництво регіонів України та Угорщини на початку ХХІ століття визначається розвитком і застосуванням новітніх інноваційних механізмів та принципів. Одним з засобів підвищення конкурентоздатності прикордонних регіонів є застосування кластерів, власне використання кластерного підходу є одним із найоптимальніших механізмів підвищення соціально-економічного розвитку периферії сусідніх держав.

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. Більше того, це є свідченням використання Україною та Угорщиною своїх конкурентних переваг і формування європейського рівня транскордонного логістичного кластеру. 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, американський дослідник М. Портер, 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 по стандартизації, торговельних об'єднань) у певних областях, що конкурують, але при цьому ведуть спільну роботу» [7]. З-поміж вітчизняних розвідок слід відзначити роботи С.І. Соколенко [9; 10], який застосування кластерного підходу вважає альтернативою як традиційному секторному підходу, так і сучасної теорії інновацій. Цікавим є концептуальне узагальнення професора Мікули Н., стосовно транскордонного кластеру: «Транскордонні кластери можна визначити як групи незалежних компаній та асоційованих інституцій; які: географічно зосереджені у транскордонному регіоні; співпрацюють та конкурують; спеціалізуються у різних галузях, пов'язані спільними технологіями та навичками і взаємодоповнюють одна одну, що в кінцевому підсумку дає можливість отримання синергетичних та мережених ефектів, дифузії знань та навиків» [6].

Інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи вимагає як формування національної мережі транспортних коридорів в системі міжнародних, а також і розвитку логістичних центрів, формування логістичних кластерів на прикордонні, які є основними структурами системи міжнародних перевезень. Використовуючи вигідне геополітичне розташування, 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 угорської сторони тут вже знаходиться міжнародний логістичний центр Загонь, який створений 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 транспорти, важливе значення має логістика [11].

Створення на території Закарпатської області транспортно-логістичних центрів із функціями оператора потоків експортно-імпортних і транзитних вантажів щодо надання комплексних послуг із перевантаження, сортування, пакування, 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 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 [5; 8].

Більше того, українсько-угорський транскордонний регіон вже сьогодні конкурує за транзитний рух з прикордонними територіями Словаччини та Польщі, а переможцем стане той регіон, який зможе забезпечити транзит кращими послугами та матиме більшу пропускну спроможність.

Таблиця 1

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 та обсяги їх перетинів	Покращення умов перетину кордону
Кількість залізничних рейсів у випадку сполучення, між двома країнами	Зміцнення міжнародної пропускнуої ролі регіону, особливо у відношенні товарообігу
Розширення переліку торгівельних 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

Можливість формування саме транскордонного транспортно-логістичного кластеру у транскордонному регіоні - на прикордонних територіях України та Угорщини є вкрай важливою, позаяк на території Угорщини, зокрема у прикордонному регіоні Загонь вже сформовано логістичний центр і відповідно наявними є традиційно розвинуті українсько-угорські торгово-економічні, експедиційні зв'язки, що в кінцевому рахунку створює потужну основу для формування транскордонного транспортно-логістичного кластеру. Зрозуміло, що для цього перш за все, необхідним є сформуванати транспортно-логістичний кластер на території Закарпаття.

Засновниками *Західно-Українського 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 Відкрите Акціонерне Товариство «Закарпатінтерпорт», термінальна компанія, створена в 1996 році Указом Президента України з метою розвитку прикордонної транспортної інфраструктури. Співзасновники: комерційні транспортні організації, Закарпатська облдержадміністрація, Фонд Державного майна України. Другий засновник - це міжнародна експедиторська фірма «Магістраль», яка була створена у 1992 році, перша приватна фірма обслуговування зовнішньоекономічних вантажів. І по-третє, це товариство з обмеженою відповідальністю «Варіант-Логістик» - термінальна компанія, створена в 2001 році з метою розширення комплексу

і покращення якості термінально-складських послуг на Чопсько-Захоньському транспортному вузлі. Сьогодні це найбільш сучасна у 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 ЛТД» прийняло рішення про злиття цих підприємств. На сьогодні, повний комплекс транспортно-експедиторських послуг надає ТОВ «Варіант-Логістик». Західно-Український Логістичний Центр надає складські, термінальні, експедиторські, митно-брокерські послуги тощо. Компанія володіє сучасним вантажним терміналом, у 2-х км від Угорсько-Українського кордону [5;8].

Як зазначено у Державній програмі розвитку транскордонного співробітництва на 2007 – 2011 роки, 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 з метою оптимізації переміщення товарів та людей; розбудова виробничої та соціальної інфраструктури регіонів, спрямована на стимулювання їх економічного розвитку і поліпшення якості життя та добробуту громадян» [1].

Головною складовою транспортно-логістичного кластеру Закарпаття має стати міжнародний транспортно-логістичний центр (МТЛЦ). Міжнародний транспортно-логістичний центр стане оператором експортно-імпортних і транзитних потоків вантажів і, в єдиному центрі, на основі загального інформаційного простору спроможний буде забезпечити ефективне комплексне логістичне обслуговування процесу доставки та обробки вантажів, а також митно-брокерських і супутніх послуг. Фактично, міжнародний транспортно-логістичний центр (МТЛЦ) в місті Чопі (Закарпатська область, Україна) може стати об'єднаним органом для керування інтермодальними перевезеннями на західному кордоні України, представництва якого повинні бути розташовані в містах Захонь (Угорщина), Чіерна над Тисой (Словаччина), потужних міжнародних торгово-транспортних центрах перетинання транспортних потоків з Європи в Азію та зворотно [5].

В 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 даної сфери є покращення економічного потенціалу регіону в цілому. Це може бути вирішено, враховуючи дві тенденції: 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 [3].

Наявність потужного транспортного вузла Чоп-Мукачєво-Батєво-Ужгород, проходження 5-го (Критського) міжнародного транспортного коридору (Трієст-Любляна-Будапешт-Братислава-Чоп-Львів) зумовило те, що Закарпаття є одним з найбільш привабливих міжнародних транспортних прикордонних вузлів України для приходу транснаціональних компаній. Нині за кількістю транснаціональних компаній на 10 000 нас. Закарпатська область поступається лише Києву та Київській області [2].

Формування логістичного кластеру в Закарпатті може зацікавити транснаціональні компанії щодо їх участі у цьому процесі, якщо стратегія територіальних органів влади буде професійно розробленою, конкретизованою в просторі та часі і відповідати інтересам ТНК отримувати надійні, швидкі та якісні логістичні послуги, користуватися високого технічного рівня комунікаційною інфраструктурою, зокрема, міжнародним повітряним сполученням, в т.ч. шляхом використання малої авіації, і яка б забезпечувала роботу компаній без багатогодинних простоювань у пунктах перепуску через кордон, що, в свою чергу, зумовило б зниження собівартості продукції ТНК. Лише у такому випадку транснаціональні компанії візьмуть участь у формуванні логістичного кластеру на території Закарпаття, а до тих пір вони будуть

користуватися послугами власних логістичних підрозділів, витрачаючи значні кошти на їх утримання [4].

Переваги геоелекономічного 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 Транссїб на Корейський півострів).

Наявність на території Закарпатської області, що межує з чотирма європейськими державами, одного з найбільших прикордонних транспортних комплексів, 6-ти міжнародних та 4-х 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 й Азією. Основною метою розвитку даної сфери є покращення економічного потенціалу регіону в цілому. Це може бути вирішено, враховуючи дві тенденції: 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

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 значимості низки чинників:

- підвищення бар'єрної функції кордону ЄС-Україна ускладнило перетин кордону;
- регіональна політика ЄС охопила західні області України, на які стали розповсюджуватися 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, в свою чергу, сприяє втілення нових методів територіального управління, підвищенню рівня життя мешканців українських теренів тощо;
- транспортна політика ЄС зумовлює інтенсифікацію розбудови комунікаційної інфраструктури і впровадженню 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 все зростаючої конкуренції [4].

Україна, використовуючи своє вигідне геополітичне розташування, може значно збільшити обсяги транзитних вантажів, тим самим ефективно використати резерви у 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 сприяє реалізації переваг географічного розміщення прикордонного регіону Закарпаття, ефективному використанню наявного потенціалу трудових ресурсів та накопиченню досвіду транскордонного співробітництва.

Реалізація наявних резервів у сфері обертання при застосуванні логістичного підходу за деякими оцінками дозволяє фірмам більш ніж на 40% збільшити прибуток, що в свою чергу також позитивно відобразиться на надходженнях до бюджетів усіх рівнів. Наявність транспортних коридорів обумовлює 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 ефективно і 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 реальний соціально-економічний розвиток прикордонних регіонів. Провідна роль має належати транскордонним

регіонам, які формуються на основі прикордонних регіонів України та Європейського Союзу, які реально можуть досягти конкурентних переваг, включно і виробництва конкурентоздатних товарів і послуг на міжнародному світовому ринку.

Список використаних джерел та літератури:

1. Державна програма розвитку транскордонного співробітництва України на 2007-2011 роки. – Режим доступу: www.rada.kiev.ua/laws
2. Закарпаття. Головне управління статистики у Закарпатській області. www.uzez.uz.ua
3. Концепція спільного розвитку прикордонних територій України та Угорщини / Кіш Є.Б. Українсько-угорське транскордонне співробітництво: можливості та пріоритети у XXI столітті. – Ужгород: Ліра, 2003. – С.17-38.
4. Концепція створення логістичного кластеру на Закарпатті / Кіш Є., Мікула Н. – Ужгород, 2007.
5. Концепція створення Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) на території України. Європейська спілка транспортників України, 2007.
6. Мікула Н. А. Стратегія формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. (Збірник наукових праць) / НАН України. Інститут регіональних досліджень. Львів, 2008. – Випуск 5(67). - С. 129.
7. Портер М.Е. Конкуренція – М.: Видавничий дім «Вільямс», 2005. – С.258.
8. Програма створення транспортно-логістичних центрів на території Закарпатської області на 2008 рік. Затверджено рішенням Обласної ради Закарпатської області від 12 березня 2008 року № 486.
9. Соколенко С. Кластери в глобальній економіці. / С. Соколенко. – К.: Логос, 2004. – С.808.
10. Соколенко С.І. Глобалізація і економіка України. / С.І. Соколенко. - К.: Логос, 1999. – 586 с.
11. Kiss Éva Logisztikai klaszter létesítésének koncepciója Kárpátalján // Magyar-ukrán határregió. Együttműködés az Európai Unió külső határán. Magyar Tudományos Akadémia. Debrecen, 2008. – pp.173-165.

E.B. KISH

INNOVATION POTENTIAL OF TRANSBORDER COOPERATION IN THE UKRAINIAN-HUNGARIAN REGION

Conducted analysis of the role of transborder cooperation in the context of development of the logistic infrastructure in social and economic development of borders regions Ukraine and Hungary. The main priority for the development of the border region covers: implementation of the potential of favorable geographical and geopolitical location of the region, encouragement of efforts towards establishment of international transport line, formation of the international logistic cluster.

Keywords: *Ukraine, European Union, Transcarpathia, border region, transborder cooperations, logistic*

E.B. KISH

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РЕГИОНОВ УКРАИНЫ И ВЕНГРИИ

Проведен анализ роли трансграничного сотрудничества в контексте развития логистической инфраструктуры в социально-экономическом развитии приграничных регионов Украины и Венгрии. Основными направлениями развития приграничного региона определено: практическую реализацию возможностей выгодного транспортно-географического размещения региона, активизацию работы по МТК, формирование международного логистического кластера

Ключевые слова: *Украина, Европейский Союз, Закарпатье, приграничный регион, трансграничное сотрудничество, логистика*