

НАПРЯМ 12. УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКІ ВІДНОСИНИ ЗДОБУТКИ І ПЕРСПЕКТИВИ

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-478-1-62>

РОЛЬ СЛОВАЦЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ: ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ

Вдовиченко Іван Олександрович

аспірант,

Навчально-науковий інститут

«Каразінський інститут міжнародних відносин

та туристичного бізнесу»

Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна

Географічне положення України дозволяє їй, попри кризові явища, здійснювати сталу зовнішню торгівлю та використовувати відповідні транспортні ланцюжки європейського напрямку. Згідно останніх відкритих даних, за січень–липень 2024 року експорт товарів з України становив 24 157,4 млн доларів США, що на 10,1% більше порівняно з аналогічним періодом 2023 року. Імпорт склав 39 300,3 млн доларів США, також свідчить про зростання на 10,1%. Негативне сальдо зовнішньої торгівлі склало 15 142,9 млн доларів США [1]. Незважаючи на збільшення ролі морської логістики як основного каналу для експорту та імпорту, все ж, враховуючи безпекові фактори, пріоритетним логістичним маршрутом протягом останніх 2,5 років залишаються сухопутні шляхи, що особливо притаманне для західних областей України. Оптимізуються пропускна спроможність на кордоні з Польщею, Угорщиною, Румунією. Не є виключенням і Словаччина, яка має розгалужену мережу автомагістралей та швидкісних доріг, які з'єднують країну з іншими європейськими державами – з Чехією, Австрією, Угорщиною та Польщею.

Попри певні політичні розбіжності, Україна та Словаччина мають усі можливості зберігати та розвивати потенціал співробітництва у міждержавних відносинах, особливо з урахуванням важливої економічної складової. На основі багаторічної інституційної співпраці, зокрема через діяльність Українсько-Словацької міжурядової комісії з транскордонного співробітництва та Українсько-Словацької комісії з питань економічного, промислового й науково-технічного співробітництва, а також завдяки доступу України до програм підтримки від фондів ЄС та ООН (зокрема Програми розвитку ООН (ПРООН) і Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (FAO)), пріоритетними для двосторонніх

відносин стають питання продовольчої безпеки, енергетики та інтенсифікації регіональної співпраці. Однак досягнення позитивних результатів у цих сферах є неможливим без належного забезпечення логістики, підтримки та модернізації існуючої транспортної інфраструктури.

Попри всі безпекові виклики, Словаччина сприяє експорту українського врожаю автомобільним і залізничним транспортом, а також розвитку мультимодальних і інтермодальних перевезень, зокрема шляхом облаштування відповідної інфраструктури. У межах державно-приватного партнерства на регіональному рівні помітно зростає інвестиційна активність аграрних компаній, спрямована на закупівлю елеваторів і зерносховищ, а також на реалізацію спільних проєктів транскордонного співробітництва. Ці проєкти сприяють подальшому переміщенню зернових вантажів сухопутними шляхами через Закарпатську область України та Кошицький край Словаччини, із залученням міжнародної транспортної мережі TEN-T для подальшого транспортування до сусідніх із Словаччиною країн. Завдяки вигідному географічному розташуванню в Центральній Європі територію Словаччини перетинають три мережеві коридори, що значно підвищує її стратегічну роль у регіональній логістиці:

- Балтійсько-Адріатичний коридор, який простягається від польських портів Гданськ, Гдиня, Щецин та Свіноуйсьце через автомобільні, авіа – і залізничні маршрути через територію Чехії і Словаччини, частину Австрії до словенського порту Копер та до італійських портів Трієст, Венеція та Равенна;

- коридор Схід/Схід-Середземномор'я, який з'єднує німецькі порти Бремен, Гамбург і Росток через Чехію та Словаччину, з відгалуженням через Австрію, далі через Угорщину до румунського порту Констанца, болгарського порту Бургас із сполученням із Туреччиною, грецькими портами Салоніки та Пірей та «Морською магістраллю» на Кіпр;

- коридор «Рейн-Дунай», який з'єднує міста Страсбург і Мангейм через дві паралельні осі на півдні Німеччини, одну вздовж ріки Майн та Дунай, іншу – через міста Штутгарт та Мюнхен і з відгалуженням до чеської Праги та словацької Жиліни і далі до словацько-українського кордону, та через Австрію, Словаччину та Угорщину до румунських портів Констанца та Галац [2].

Коридор «Рейн-Дунай» є особливо вигідним для суб'єктів господарювання, які ведуть свою діяльність на Закарпатті та в сусідніх областях України, оскільки забезпечує ближчий доступ до ринків збуту Центральної Європи порівняно з маршрутом через дунайські порти південної частини Одеської області.

Крім того, Словаччина, як країна Дунайського басейну, володіє розвиненою портовою інфраструктурою, зокрема портами у Братиславі

та Комарно. На словацько-угорському кордоні, який пролягає по фарватеру Дунаю, функціонує шлюз і гідровузол Габчіково, що є складовою частиною словацько-угорської гідротехнічної системи Габчіково-Надьмарош. Ця інфраструктура забезпечує безперервний рух суден по річці, сприяючи ефективним вантажним перевезенням.

Тому, враховуючи ці транспортні можливості, вантажі з Закарпаття можуть транспортуватися автомобільним або залізничним транспортом до словацьких річкових портів, звідки продовжують свій шлях водними маршрутами до інших європейських країн.

Українсько-словацьке співробітництво можна зробити ще більш сталим через спільну участь обох країн в Стратегії ЄС для Дунайського регіону, в рамках якого сторони зможуть реалізувати спільні проекти, направлені на підвищення ефективності наявних потужностей у річкових портах, збільшення пропускної здатності водного транспорту, модернізацію портової інфраструктури та покращення доступу до неї як водними, так і автомобільними шляхами. Це може стати стимулом для українського бізнесу активніше використовувати словацький напрямок для виходу на ринки ЄС [3, с. 8–9].

Більш того, подальша інтенсифікація міжнародних перевезень та збереження аграрного експорту з України потребують нових альтернативних маршрутів для налагодження логістичних ланцюжків через розвиток автомобільної та залізничної інфраструктури, як от підвищення ефективності роботи двох залізничних пунктів пропуску на кордоні зі Словаччиною. Окрім цього, необхідно активізувати дипломатичні зусилля, спрямовані на адвокацію нових маршрутів і вдосконалення існуючих транспортних коридорів у межах мережі TEN-T.

Наприклад, Україна є партнером ініціативи «трьох морів», яка через Польщу займається будівництвом нового маршруту «Via Carpatia», який направлений на з'єднання балтійського та егейського регіону – від порту Клайпеда (Литва) до порту Салоніки (Греція) через територію Литви, Польщі, Словаччини, Угорщини, Хорватії, Румунії, Болгарії, Греції [4]. Словацька ділянка маршруту проходить через прикордонне з Україною місто Кошице, яке вже є своєрідним хабом для українських суб'єктів господарювання, які ведуть свою діяльність на словацькому напрямку.

Таким чином, Україна і Словаччина мають значний потенціал для зміцнення торговельно-економічного співробітництва, враховуючи спільний кордон, розмір ринку та швидкий доступ до вже існуючих транспортних мереж ЄС, які довели свою ефективність випробуванням часом.

Втім, для подальшого розвитку транспортної інфраструктури необхідно враховувати низку чинників, які можуть впливати на прогрес. Зокрема, важливою є політична воля обох сторін для збереження

добросусідських відносин, особливо щодо підтримки дружніх контактів між людьми та бізнесом із врахуванням регіональної специфіки, що історично склалася.

Ринкові чинники також відіграють важливу роль, зокрема стан інфраструктури, рівень експлуатації транспортної мережі та конкуренція серед перевізників. Ці аспекти можуть впливати на вартість фрахту, обробки та доставки вантажів для українських перевізників у Словаччині порівняно з польським, угорським чи румунським напрямками.

Окрему увагу слід приділити можливостям регіональних об'єднань, таких як Центрально-Європейська ініціатива (ЦЕІ), Вишеградська група (V4) та макрорегіональні ініціативи, зокрема Стратегії ЄС для Дунайського регіону, до яких належить Словаччина. Ефективна співпраця в межах цих платформ може сприяти розвитку двосторонніх відносин, покращенню безпеки, торгівлі, а також обміну досвідом і компетенціями.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України. Зовнішня торгівля України товарами за січень–липень 2024 року (експрес-випуск). 2024. URL: https://stat.gov.ua/uk/publications/zovnishnya-torhivlya-ukrayiny-tovaramy-za-sichen-lypen-2024-roku-ekspres-vypusk?utm_source=chatgpt.com
2. European Commission. Slovakia. 2024. URL: https://transport.ec.europa.eu/document/download/4801e984-2138-4afa-a8d6-d20db98c46d4_en?filename=slovakia_info_sheet.pdf&prefLang=mt
3. Bezpartochnyi M., & Britchenko I. Ukrainian-Slovak relations in the context of ensuring food security. *Kosice Security Revue*. 2022. № 12(2). P. 1–12. URL: <https://ssrn.com/abstract=4306308>
4. The Three Seas Initiative. Via Carpatia, submitted by Poland. 2024. URL: <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-poland>