

Hospodársky potenciál Zakarpatskej oblasti a potenciál liberalizácie pohraničného styku pre (východné) Slovensko

Rámec zapojenia Slovenskej republiky do obnovy Ukrajiny

Autori:

Bibiana Depešová

Kristína Gardoňová

Juraj Hajko

Matúš Kolesár

Katarína Rimegová

Inštitút pre stratégie a analýzy

Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky

pre plán obnovy a využívanie eurofondov

Jún 2024



Úvod

Zámerom tohto dokumentu je ponúknuť informácie o susediacej Zakarpatskej oblasti na Ukrajine ako aj o možnostiach potenciálneho ekonomického prepojenia so Slovenskom po ukončení vojnového konfliktu. V prvých častiach dokumentu ponúkame prehľad základných informácií o občanoch a ekonomike územia. Podčiarkujeme jazykovú a kultúrnu blízkosť s obyvateľstvom východného Slovenska. Následne identifikujeme potenciál Zakarpatskej oblasti pre hospodársky rozvoj, či už z pohľadu ľudského kapitálu, alebo aj z pohľadu existujúcich segmentov daných historicky a vyplývajúcich z prírodných podmienok. Snažíme sa tiež identifikovať možnosti prínosných prepojení ekonomík tohto územia s Prešovským a Košickým krajom. Pri definovaní potenciálu rovnako aj jeho limitov je veľmi dôležitým aspektom existujúca infraštruktúra. Každý jeden z vyššie identifikovaných potenciálov môže byť do veľkej miery blokovaný nedostatočnou kvalitou infraštruktúry. Túto časť preto uvádzame ako samostatnú kapitolu. V závere dokumentu predkladáme odporúčania, ktorými by sa mohlo zefektívniť vzájomne prospešné cezhraničné hospodárske prepojenie medzi Zakarpatskom a východnými krajinami Slovenska.

1 Obyvateľstvo Zakarpatska

Zakarpatská oblasť je jedna z najmenej vojnou zasiahnutých oblastí Ukrajiny.¹ Podľa údajov z roku 2023 sa v nej uchýlilo cez 300 tisíc vnútorne presídlených občanov². V decembri 2023 bolo vo svete cez 6,3 milióna utečencov z Ukrajiny (UNHCR, 2024), z čoho cez 5,9 milióna zostalo v Európe³. Ľudia sa však v dôsledku bojov presúvajú aj v rámci krajiny (ďalej už len „IDP“ - internally displaced people). Podľa prieskumu Medzinárodnej organizácie pre migráciu (IOM, 2023, ďalej už len „prieskum IOM“ bolo v novembri 2022⁴ najviac ľudí v Zakarpatsku koncentrovaných v západnej a strednej časti krajiny. Počet miestneho obyvateľstva bol v Zakarpatsku odhadovaný nad 1,24 milióna ľudí⁵. Pre porovnanie, v Košickom kraji žije 780-tisíc obyvateľov a v Prešovskom 809-tisíc.

Oblasť hraničí so 4 štátmi a je možné poukázať na kultúrnu blízkosť s Východným Slovenskom. Okrem Slovenska susedí Zakarpatsko aj s Maďarskom, Poľskom a Rumunskom. Lokálne obyvateľstvo má ukrajinský pôvod z 90,3 %⁶. Počas vojny sa do Zakarpatska presunulo obyvateľstvo ukrajinského pôvodu z 93,4 % registrovaných IDP a z 87,9 % neregistrovaných IDP. Podčiarkujeme kultúrnu a jazykovú blízkosť so Slovenskom. Počas optácie (medzinárodne organizovanej výmeny obyvateľstva ČSR a ZSSR) zo Zakarpatska do ČSR v rokoch 1945 – 1947 bolo na Slovensko presunutých 1551 rodín zo Zakarpatska. Dnes na Slovensku žije okolo 64 tisíc⁷ občanov ukrajinského pôvodu (Rusíni) s najväčšou koncentráciou v Prešovskom kraji.

Najviac IDP prišlo z oblastí významných bojových ohnísk, alebo z najviac ohrozených oblastí. Nie všetci majú rovnaký predpoklad stabilizácie. Podľa výsledkov prieskumu IOM, do Zakarpatska prišli ľudia prevažne z oblastí Charkovská (23 %), Donecká (17 %) a Záporožská (11 %). Taktiež sú tu presídlení z Chersonska (9 %), z Kyjevskej oblasti (8 %), Mykolajovska (7 %), či Luhanska (6 %) a ďalších. Pri IDP prichádzajúcich z oblastí Charkovská a Donecká je väčšia pravdepodobnosť registrácie. Pri IDP z Kyjeva je v Zakarpatsku viac neregistrovaných (16 % z celkových neregistrovaných IDP) ako registrovaných (6 %). Pri neregistrovaných je väčšia

¹ V Zakarpatsku došlo v roku 2023 iba k jednej explózií s jednou mŕtvou obeťou a 26 zranenými. Zdroj: [Medzinárodná organizácia pre migráciu \(IOM\)](#)

² Podľa prevádzkových údajov mobilných operátorov sa v regióne Zakarpatska k 10.12.2023 nachádzalo 302 600 IDP. Oficiálne boli k 18.01.2024 relevantnými orgánmi UA (orgány sociálnej ochrany obyvateľstva, okresnými vojenskými administráciami, výkonnými orgánmi územných samosprávnych celkov a zamestnancami Stredísk poskytovania správnych služieb) v rámci tzv. Jednotnej informačnej databázy o vnútorne presídlených osobách registrovaných celkovo 133 964 osôb (vrátane 43 058 detí, 4 570 osôb so zdravotným postihnutím a 18 041 starších osôb).

³ Pozri tiež údaje od IOM <https://www.migrationdataportal.org/ukraine/crisis-movements>

⁴ Rovnako aj respondenti prieskumu Medzinárodnej organizácie pre migráciu (ďalej už len IOM) z novembra 2022, na ktorých sa v tomto dokumente často odvolávame, žili prevažne v Užhorodskej oblasti (23 %), čo je na hranici so Slovenskom.

⁵ Podľa údajov zverejnených na oficiálnej webovej stránke Hlavného štatistického úradu Zakarpatskej oblasti bolo k 1. februáru 2022 evidovaných 1 240 888 osôb s trvalým pobytom v Zakarpatskej oblasti.

⁶ Druhá majoritná skupina lokálneho obyvateľstva sú ľudia maďarsko-ukrajinského pôvodu (1,4 %). Medzi druhú majoritnú skupinu pri registrovaných patria občania maďarského pôvodu (3,8 %) a pri neregistrovaných zas miešaného pôvodu rusko-ukrajinského. Medzi ďalšie tu zatiaľ nespomenuté národnosti žijúce v oblasti patria Rusi (2,4 % registrovaných IDP, 2,7 % neregistrovaných IDP a 0,7 % lokálnej populácie), Rómovia (0,6 % lokálnej populácie a 0,5 % neregistrovaných IDP a 0,2 % registrovaných IDP) a Židia (0,8 % registrovaných IDP a 0,1 % pre lokálnych a neregistrovaných), ako aj Židia-Ukrajinci (0,8 % registrovaných IDP a 0,1 % neregistrovaných ako aj lokálnej populácie). Zdroj: IOM, 2023

⁷ Údaje zo Sčítania obyvateľstva SR z roku 2021.

pravdepodobnosť nestability, resp. odchodu⁸. Podľa výsledkov prieskumu bola väčšina IDP (51 %) veľmi spokojná a 44 % boli čiastočne spokojní s ich životom v Zakarpatsku, ale relatívne málo z nich plánuje v oblasti zostať.

V Zakarpatsku je väčší predpoklad stabilizácie občanov, ako je priemer na Ukrajine. Až 22 % nevysídlených obyvateľov na Ukrajine zvažuje odchod do inej krajiny. V Zakarpatsku odchod zvažuje iba 10 % pôvodných obyvateľov. Z hľadiska trvalého riešenia najpreferovanejšou možnosťou pre väčšinu IDP (registrovaných aj neregistrovaných) je vrátiť sa na obvyklé miesto bydliska (58 %)⁹. Výsledky prieskumu IOM ukazujú, že 10 % IDP má v úmysle integrovať sa tam, kde v súčasnosti bývajú alebo sa presídliť inde v rámci Zakarpatskej oblasti (2 %)¹⁰. Desiat percent IDP žijúcich v Zakarpatskej oblasti tam v čase prieskumu plánovalo kúpiť pozemok alebo nehnuteľnosť, alebo už boli v tomto procese¹¹.

2 Ekonomická situácia v Zakarpatsku a finančné zdroje obyvateľstva

Hrubý domáci produkt (HDP) Zakarpatskej oblasti v roku 2022 dosahoval zhruba pätinu HDP Košického kraja. Zakarpatsko podobne ako zvyšok krajiny prechádza recesiou. Inflácia na Ukrajine spomalila z 20,2 % v roku 2022 na 12,9 % v roku 2023, kedy Slovensko zaznamenalo infláciu 10,5 %. HDP Zakarpatskej oblasti bol v spomínanom roku zhruba 2 870 eur na osobu v porovnaní s 15 288 eur na osobu v Košickom kraji alebo 11 100 eur na osobu v kraji Prešovskom. Dôležitým sektorom hospodárstva regiónu je poľnohospodárstvo, hoci cestovný ruch a tieňové sektory, ako je pašovanie, sú tiež dôležité. Na začiatku vojny lokálny obchod podporil príchod IDP, časom vplyv ich kúpnej sily ustúpil. Situáciu sťažil aj 50-percentný nárast účtov za vodu (Open Democracy, 2023).

Pred vojnou mala domáca populácia nižšie príjmy v priemere ako tí, čo do oblasti prišli z dôvodu vojny, pričom najlepšie finančné zázemie mali neregistrovaní IDP. Podľa prieskumu IOM, priemerná mesačná mzda zamestnancov na plný úväzok za január 2022 na Ukrajine bola 14 577 UAH (čo bolo v tom čase zhruba 470 eur), v Zakarpatsku to bolo 12 115 UAH (zhruba 393 eur). Pre Doneckú oblasť to bolo 15 480 UAH (502 eur) a Charkovskú 12 510 UAH (405 eur). Približne 34 % miestneho obyvateľstva v Zakarpatskej oblasti malo predvojnový mesačný príjem domácností nižší ako 10 000 UAH (320 eur) v porovnaní s 26 % registrovanými IDP a 19 % neregistrovanými IDP. Podiel miestneho obyvateľstva s nižším príjmom než 10 000 UAH sa počas vojny zvýšil o niekoľko percent (na 39 %), pričom medzi registrovanými IDP sa zdvojnásobil na 51 % a u neregistrovaných stúpol na 36 %¹².

⁸ Dôvody pre voľbu neregistrovať sa, ktoré neregistrovaní respondenti prieskumu IOM uviedli, sú obavy o bezpečnosť (24 %) obavy z brannej povinnosti (22 %), neschopnosť registrovať sa pri predvolaní (20 %) a byrokratické prekážky (14 %). Najväčšia časť respondentov (38 %) uviedla ako odpoveď „ostatné dôvody“, medzi ktoré patrí plánovanie opustiť oblasť (a príp. krajinu) alebo tiež že nevidia zmysel v registrácii alebo na to nemajú čas.

⁹ Krátkodobo 43 % IDP plánuje opustiť svoje súčasné miesto a 33 % má v úmysle zostať.

¹⁰ Rozdiely medzi pohlaviami v ich špecifických zámeroch mobility nie sú významné. Pre bližšie informácie o subregionálnom rozdelení obyvateľstva so záujmom zostať v Zakarpatsku alebo informácie o ich záujme sa usídlieť a kúpiť pozemok/nehnuteľnosť v tejto oblasti pozri IOM, 2023.

¹¹ Registrovaní IDP bývajú hlavne v prenájme (41 %), pričom to isté platí len pre 27 % neregistrovaných IDP. Naopak, 42 % z neregistrovaných IDP bývajú v domácnostiach rodiny alebo priateľov, čo je prípad pre 26 % registrovaných IDP. Tento výsledok prieskumu naznačuje, že jednou z kľúčových motivácií pre registráciu môže byť potreba úhrady nákladov na bývanie.

¹² Veľa respondentov na túto otázku dotazníka neodpovedalo, čo môže skresľovať výsledok a znižovať vypovedaciu hodnotu.

Z platov momentálne žije iba tretina IDP. Zdroje príjmov registrovaných a neregistrovaných IDP sa výrazne líšia. Celkovo sa javí, že neregistrovaní IDP sú ekonomicky nezávislejší. Podľa prieskumu IOM je pre takmer 63 % domácností registrovaných IDP primárnym zdrojom príjmu mesačný príspevok na živobytie pre IDP¹³, zatiaľ čo pri neregistrovaných z tohto príspevku žije iba 11 %. Zhruba 39 % neregistrovaných IDP sa spolieha na platy, 19 % na dôchodky a 11 % na sociálne dávky ako primárny zdroj príjmu. Neregistrovaní IDP závisia viac aj od finančných prostriedkov od priateľov a príbuzných v rámci Ukrajiny (24 %) a v zahraničí (14 %), ako registrovaní (14 % a 6 %). Medzi neregistrovanými je väčší podiel tých, ktorí menovali medzi hlavnými zdrojmi ich príjmov aj príjmy z majetku, ktorý vlastní, alebo zisk zo súkromného podnikania (10 %), pričom u registrovaných je toto percento zanedbateľné¹⁴.

3 Ľudský kapitál, zamestnanosť, a štruktúra hospodárstva v Zakarpatsku

Percento populácie v produktívnom veku je v Zakarpatsku vysoké, pričom miestna populácia je relatívne rovnomerne rozložená medzi pohlavia. Ľudia vo vekovej kategórii 18 až 65 rokov tvoria 77 % pôvodného obyvateľstva Zakarpatska a 80 % IDP. Pre porovnanie, populácia v produktívnom veku od 15 do 65 rokov tvorí 66 % celkového obyvateľstva Košického a rovnako tak Prešovského kraja. Podiel populácie vo veku 18 až 55 rokov v Zakarpatsku je o niečo väčší medzi IDP (58 %) v porovnaní s miestnym obyvateľstvom (53 %). Naopak, ľudí nad 56 rokov je proporčne viac medzi lokálnou populáciou v porovnaní s IDP. V Zakarpatskej oblasti žije viac registrovaných IDP žien (65 %) ako mužov. Ak ide o neregistrovaných IDP, tak 55 % tvoria muži (IOM, 2023). Lokálna populácia v oblasti je rozložená takmer úplne rovnomerne medzi pohlaviami (51 % ženy).

V Zakarpatskej oblasti bolo v novembri 2022 zamestnaných 32 % IDP na plný alebo čiastočný úväzok v porovnaní so 60 % miestneho obyvateľstva. Podľa výsledkov prieskumu IOM, neregistrovaní IDP sú zamestnaní s väčšou pravdepodobnosťou ako registrovaní, a to najmä v zamestnaniach, ktoré zahŕňajú prácu na diaľku, ale aj v takých, ktoré nie. Celkovo 34 % IDP nebolo v čase prieskumu IOM zamestnaných v porovnaní s 18 % miestneho obyvateľstva¹⁵. Miera nezamestnanosti pred vojnou na Ukrajine (pre rok 2021) v percentách pracovnej sily v produktívnom veku bola na Ukrajine 10,3 %. Pre Zakarpatsko to bolo 11,5 % a pre hlavné zdrojové oblasti IDP v Zakarpatsku to bolo 15,9 % pre Donecko a 6,9 % pre Charkivsko. Pre porovnanie, Prešovský kraj v roku 2021 zaznamenal nezamestnanosť 10,6 % a Košický 10 %.

Miestni obyvatelia Zakarpatska sú zamestnaní najmä v oblastiach ako poľnohospodárstvo, obchod, ale tiež služby, vzdelanie a verejná správa. Pre porovnanie, obyvatelia Košického kraja

¹³ Ďalších 31 % registrovaných IDP žije primárne z dôchodkov a 24 % zo sociálnych dávok, pričom iba 28 % uviedlo, že ich plat bol primárnym zdrojom mesačných príjmov.

¹⁴ Obe skupiny IDP sa spoliehajú na dávky pre osoby so zdravotným postihnutím v približne rovnakých pomeroch (len cez 4 %).

¹⁵ Medzi IDP, ktorí nie sú v súčasnosti v zamestnaní (hľadajú aj nehľadajú prácu), 72 % prišlo o prácu kvôli vojne, pričom rovnaký dôvod straty práce má 13 % domáceho obyvateľstva. Zatiaľ čo 19 % IDP nebolo v ten čas zamestnaných, ale hľadalo si prácu, ďalších 15 % nezamestnaných si zamestnanie nehľadalo. Okrem toho 15 % IDP boli v čase prieskumu dôchodcovia v porovnaní s 13 % miestneho obyvateľstva. O niečo väčší podiel nezamestnaných žien si aktívne hľadalo zamestnanie (21 %) ako nezamestnaní muži (18 %). Ďalších 9 % IDP uviedlo, že sú v súčasnosti dočasne nezamestnaní, ale plánujú sa vrátiť do práce, keď ich odvolá zamestnávateľ (1 %). Podiel nezamestnaných IDP, ktorí plánovali začať vlastné podnikanie bolo asi 1 %.

sú najviac zamestnaní v priemyselnej výrobe, obchode alebo v zdravotníctve¹⁶, zatiaľ čo v Prešovskom kraji ľudia najviac pracujú v priemyselnej výrobe, obchode alebo v stavebníctve (oba pre rok 2021). Hlavné sektory hospodárstva, v ktorých boli IDP v čase prieskumu vyškolení/vzdelaní (a bežne zamestnaní) sú služby a obchod, pričom významný podiel z nich má skúsenosti v oblasti IT/telekomunikácií, zdravotnej starostlivosti a podnikaní. IDP z hlavných oblastí ich príchodu (Donecko a Charkovsko) majú častokrát vlastné podnikanie alebo pracujú v ťažkom priemysle. Pre tých IDP, ktorí už majú fungujúce podnikanie, sú prevládajúce odvetvia v poskytovaní služieb, po ktorých nasleduje maloobchod a poľnohospodárstvo.

Hlavné sektory, v ktorých IDP hľadajú pracovné príležitosti a/alebo by boli ochotní pracovať, sú obchod (25 %), služby (17 %), doprava (12 %), výroba (11 %), vzdelávanie (11 %), stavebníctvo (10 %) a zdravotníctvo (9 %). Významný je aj záujem o pracovné príležitosti v sektoroch IT/telekomunikácie a ťažkom priemysle. Podľa výsledkov analýzy Profesia Sk, z hľadiska štruktúry pracovných ponúk je Košický kraj jediným regiónom Slovenska, kde sú jednotkou v počte pracovných príležitostí informačné technológie (5188). V ponukách nasledujú obchod (3950), výroba (2898), manažment (2094) a doprava, špedícia a logistika (1666). IT je silne prítomné najmä v Košiciach. V okresoch mimo nich sú najčastejšie ponúkané pozície vo výrobe a obchode. V niektorých odvetviach môže vznikáť vysoká konkurencia medzi uchádzačmi. Hlavné typy školiacich kurzov, o ktorých si IDP myslia, že by zlepšili ich zamestnanosť v Zakarpatsku, sú v cudzích jazykoch, IT zručnostiach a obchodných zručnostiach (IOM, 2023).

4 Ďalšie hospodárske podmienky v Zakarpatskej oblasti a ich potenciál

Najdôležitejším sektorom hospodárstva regiónu je poľnohospodárstvo (Krajská štátna správa Zakarpatská, 2023). Poľnohospodárska pôda zaberá 388-tisíc ha (z toho 192-tisíc hektárov ornej pôdy)¹⁷. Pre porovnanie, Košický kraj má takejto pôdy 333-tisíc ha a Prešovský 372-tisíc ha. Typická črta krajiny je rozdelenie do troch súvislých úrovní nadmorskej výšky s vlastným potenciálom - roviny, úpätia a horské vrchy. Úpätia sú vhodné na pestovanie určitých druhov ovocia a pahorkatiny a vrchy sú vhodné na chov zvierat, či pestovanie zemiakov. V porovnaní s inými regiónmi Ukrajiny je zrenie týchto produktov v regióne rýchlejšie v priemere o 2-3 týždne, čo umožňuje stanoviť konkurenčné ceny. Poľnohospodárstvu sa venuje 1446 registrovaných poľnohospodárskych firiem, z čoho je 1381 fariem.

Zakarpatsko má dobré predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu, ktorý bol európskymi krajinami identifikovaný ako potenciálne kľúčový po ukončení bojov. Sieť zdravia, rekreácie a turistických zariadení na území Zakarpatska zahŕňa 706 objektov, z čoho je 23 zdravotníckych. Je tu takmer 600 vidieckych usadlostí, ktoré sú pripravené poskytovať turistické služby a 20

¹⁶ Avšak z hľadiska štruktúry pracovných ponúk je podľa analýzy pracovných miest od Profesia sk, Košický kraj jediným regiónom Slovenska, kde sú jednotkou v počte pracovných príležitostí informačné technológie (5188). V ponukách nasledujú obchod (3950), výroba (2898), manažment (2094) a doprava, špedícia a logistika (1666). IT je záležitosťou hlavne Košíc. V okresoch mimo Košíc sú najčastejšie ponúkané pozície vo výrobe a obchode. V niektorých odvetviach môže vznikáť vysoká konkurencia medzi uchádzačmi.

¹⁷ V roku 2022 boli vypestované následne uvedené plodiny: Obilniny (90-tisíc ton), jačmeň (5,7-tisíc ton), ovos (3,3-tisíc ton), pohánka (0,6tisíc ton), kukurica (203,7-tisíc ton), zelenina (2,4-tisíc ton), jablká (83,9-tisíc ton), jahody (1,7-tisíc ton), orechové plodiny (7,8-tisíc ton), hrozno (30,8-tisíc ton). Od 01.10.2023 boli schválené granty pre 24 subjektov z poľnohospodárskeho sektora v kraji v hodnote 140 602,0 tisíc UAH, čo je 19,3 % z celkového množstva na Ukrajinu. Vďaka tomu bude okrem iného možné vytvoriť nové bobuľové sady v kraji na výmere 376,6 ha (Krajská štátna správa Zakarpatská, 2023).

informačných centier. Na území je 15 turistických zaujímavostí, na ktoré sa dá poukázať, čo zahŕňa hrady, významné kostoly, jazerá, termálne kúpalisko, vodopády, ale aj ďalšie, ako napríklad pole narcisov, dedina desiatich múzeí, jelenia farma, pštosia farma, či centrum pletenia prútia. V oblasti sa nachádzajú minerálne pramene. Projekt Ukrajina – miestne posilnenie, zodpovednosť a rozvoj, v skratke U-LEAD s Európou¹⁸, zadefinovali rozvoj jasnej stratégie tvorby a podpory ekologického klastra v Synevyr (U-LEAD, 2022).

Zakarpatsko je najlesnatejším regiónom krajiny s až 50,8 % lesov, čo dáva potenciál pre rozvoj drevo-spracovateľského priemyslu. Na Ukrajine je 13,7 % lesov zákonom chránených. Ročne sa z lesov vyťaží 50 % ročného prírastku. Takmer 3,5 milióna ha lesov na Ukrajine trpí následkami Černobyľskej katastrofy (rádioaktívna kontaminácia). V súčasnosti na Ukrajine existujú 3 formy vlastníctva lesov. Drvivú väčšinu lesov vlastní štát (98 %), malú časť obce (2 %) a v súkromných rukách je 0,1 % (len pozemky s rozlohou do 5 ha) (Forest Portal, 2021). V regióne by mal v rámci projektu U-LEAD vzniknúť výrobný a prekladací priemyselný park, ktorý v obci Baťovo pomôže vytvoriť takmer 3 000 pracovných miest (U-LEAD, 2023).

Zakarpatská oblasť je bohatá na nerastné suroviny, nachádza sa v nej 285 ložísk, kde sa ťaží 27 druhov rôznych minerálov¹⁹, z ktorých 2 druhy sú horľavé, 3 kovové, 4 bansko-chemické, 4 ťažobné, 11 stavebných nerastov a 3 sú z podzemnej vody (Krajská štátna správa Zakarpatská, 2023). Druhy minerálov ako zeolit a mramor sú ťažené iba na Zakarpatsku a ich produkcia je 100 % z celkového objemu na Ukrajine. Zakarpatská oblasť má dobre rozvinutú základňu surových materiálov a stavebných materiálov, z ktorých je 179 ložísk nerastných surovín vhodných na stavby. Zakarpatsko je tiež jediným dodávateľom surového perlitu na Ukrajine. Preskúmané boli 3 ložiská so zásobami 47,6 milióna metrov kubických. V Zakarpatskej oblasti je tiež viac ako 360 zdrojov minerálnych vôd s rôznymi chemickými a liečivými vlastnosťami²⁰.

Do Zakarpatska bolo počas vojny relokovaných mnoho podnikov, pričom región podnikanie podporuje. K 1. januáru 2024 bolo do kraja presťahovaných cez 230 podnikov rôznych foriem vlastníctva a profilu (z čoho približne 24 % vo výrobe odevov a obuvi, 16 % vo výrobe hotových kovových výrobkov, 11 % vo výrobe strojov a zariadení a 8 % v spracovaní dreva). Podľa údajov Národnej banky Ukrajiny k 1. januáru 2023 Zakarpatsko prilákalo 457 miliónov USD (87 % v priemysle - z toho 53 % v dodávke elektriny, plynu, pary a klimatizovaného vzduchu a 33 % v spracovateľskom priemysle). V regióne je 5 industriálnych parkov²¹ s rozlohou spolu 148 hektárov. Štát ponúka výhody pre priemyselné parky a veľké investičné projekty (Krajská štátna správa Zakarpatská, 2023).

¹⁸ ktorí sú partnerom Ukrajinskej vlády a Európskej únie a jej členských štátov Nemecka, Poľska, Dánska a Slovinska, na podporu zavedenia efektívneho riadenia/vládnutia (governance) na viacerých úrovniach, ktoré je transparentné, zodpovedné a reaguje na potreby obyvateľov Ukrajiny.

¹⁹ Konkrétne ide o: Zemný plyn, uhlie, rudy neželezných kovov, drahé kovy, suroviny na vápnenie kyslých pôd, stolová soľ, suroviny na minerálne farby, bentonitové íly, kaolín, surovina živca, zeolity, vápenec na pálenie vápnom, hlina, stavebný kameň, obkladový kameň, pílený kameň, keramzitové betónové suroviny, surovina z perál, stavebný piesok, zmes piesku a štrku, sklárske suroviny, surovina na tehly a dlaždice a podzemné vody, s využitím ako termálna energia, pitná a technická a minerálna.

²⁰ Je tu zhruba 60 ložísk minerálnych vôd, ktoré je možné použiť na terapeutické účely. Z celkovo 205 hlavných ložísk minerálnej vody na Ukrajine sa nachádza 38 v Zakarpatsku. Minerálne vody sa používajú na liečebné účely a priemyselné plnenie do fľaš.

²¹ Solomonovo, Maramures, Western Industrial, Uzhhorod, Friendly Windtechnology.

Okrem vyššie uvedených odvetví s potenciálom je potrebné identifikovať aj medzery na ukrajinskom trhu. Príkladom je plná závislosť Ukrajiny na dovoze pohonných hmôt (IEA, 2020). Ukrajina nemá vlastné rafinérie (buď sú zničené alebo výrazne zastarané) a ropu, a zemný plyn vo veľkom dováža. Pred vojnou boli hlavnými ukrajinskými importérmi Rusko a Bielorusko, ktoré tvorili približne polovicu dovezenej hodnoty ropných produktov. Podľa údajov z Trend Economy sa v roku 2022 tento podiel znížil na 16,5 % a dodávky boli výrazne diverzifikované napríklad z Poľska (9 %), Indie a Litvy (po 8 %), Bulharska (7 %) a Rumunska (6 %). Pre spoluprácu so Slovenskom je potrebné identifikovať podobné medzery na trhu ako aj ich potenciál.

5 Potenciálne efekty liberalizácie pohraničného styku so Zakarpatskom pre (východné) Slovensko

Pozitívne efekty otvorenia hraníc možno očakávať hlavne v dlhodobom hľadisku. Členské štáty EÚ sa zdráhajú v niektorých oblastiach liberalizovať trh, príkladom je dovoz ukrajinských obilnín a reakcie štátov na východe EÚ vrátane Slovenska na jeseň 2023. Lacnejšia konkurencia môže ohroziť pozíciu poľnohospodárov v EÚ. Empirické dôkazy však zároveň poukazujú na negatívny vplyv hraníc (Brühlhart a kol., 2019). Ekonomická aktivita je v oblasti hraníc menšia ako vo vnútrozemí. Liberalizácia pohraničného styku najviac prospieva prihraničným regiónom, ktoré hranica obmedzuje v ekonomickej aktivite. Ak existujú rozdiely v úrovni rozvoja medzi dvoma prihraničnými regiónmi, uvoľnením bariér môže dôjsť k pozitívnemu šoku ponuky práce v bohatšom regióne (Buettner a Rincke, 2007, alebo Poehnlein, 2023). Viaceré štúdie poukazujú, že efekt otvorenia hraníc je pozitívny až v strednodobom alebo dlhodobom horizonte, kým sa inštitucionalizuje cezhraničná spolupráca.

Príchod obyvateľov Ukrajiny na východné Slovensko má potenciál zvrátiť negatívne migračné saldo Košického a Prešovského kraja. Podľa údajov Štatistického úradu SR (ďalej už len „ŠÚSR“), Prešovský kraj má dlhodobo jedno z najnižších migračných sald z všetkých krajov Slovenska. Až na výnimku roku 2020 s minimálnym pozitívnym migračným saldom v Košickom kraji majú oba východoslovenské regióny chronicky negatívne migračné saldo, pričom z regiónov odchádzajú do iných regiónov alebo do zahraničia hlavne ľudia v produktívnom veku (ŠÚSR, 2023). Obyvatelia Zakarpatska majú vzdelanie v oblastiach ako sú IT, alebo obchod či služby. Spolu 8 % IDP majú vzdelanie v zdravotníctve, čo v prepočte znamená približne 24-tisíc osôb (IOM, 2023). Pre porovnanie, Košický kraj má takýchto ľudí iba do 15-tisíc a Prešovský do 12-tisíc (údaje z Národného centra zdravotníckych informácií, NCZI).

Pozícia veľkých miest na hranici so Slovenskom má potenciál zintenzívniť vzájomnú spoluprácu a prílev ľudského kapitálu. Rovnako tak veľké mestá znižujú predpoklad ekonomických šokov po otvorení hranice (Camagni a kol., 2020, alebo Redding a Sturm, 2008). Užhorod s populáciou cez 100-tisíc ľudí sa nachádza takmer na hranici so Slovenskom. Mukačevo s len o niečo menšou veľkosťou sa nachádza zhruba 40 km od hraníc. Aktuálne je vzdialenosť Užhorod - Košice (95 km) 1 hodinu a 45 minút autom a 3 hodiny a 10 minút autobusom, železničné spojenie neexistuje. Geografické prekážky, ktoré by bránili plynulej premávke na spojenie miest a dochádzanie ľudí, však neexistujú. Historicky má Slovensko opačnú skúsenosť, kedy Bratislava na hranici s východným Rakúskom (Burgenland) podporila

rozmach regiónu, do ktorého dnes mnoho Slovákov nielen dochádza, ale v ňom aj žije a podporuje tým aj rozvoj malých miest a ich hospodársky význam.

Otvorenie hranice môže viesť, popri zvýšení potenciálu pre pohyb ľudského kapitálu, aj k zníženiu cezhraničných transakčných nákladov, a teda aj k zvýšeniu pohybu kapitálu a tovaru (Petračos a kol., 2008, alebo McCallum, 1995). Od roku 2019 je saldo obchodu Slovenska s Ukrajinou pozitívne. Podľa údajov Štatistického úradu SR²², z hľadiska štruktúry vývozu Slovenska na Ukrajinu mali v rokoch 2019 – 2022 najväčší podiel elektrina (približne 20 % hodnoty exportu), osobné automobily (10 %) a rôzne mechanické a elektrické zariadenia a elektrické spotrebiče (16 %), medzi nimi najmä monitory a projektory, kotly na ústredné kúrenie, ale napríklad aj lisy alebo obrábacie stroje. Dôležitými vývoznými komoditami²³ boli aj metalurgické polotovary a výrobky (10 %), plasty a pneumatiky (6 %), a papierenské výrobky, najmä kancelársky papier (4 %). Znížiť bariéry pre obchod môže byť výhodné pre tieto priemyselné odvetvia, ako aj pre odvetvia využívajúce dovezené suroviny z Ukrajiny²⁴.

Dôležité je identifikovať a rozvíjať oblasti s potenciálom synergického rastu na oboch stranách hranice, napríklad pri vertikálne prepojených firmách (Niebuhr a kol., 2002). Preskúmať je vhodné napríklad spracovateľský priemysel ťažby (dreva alebo nerastov) alebo poľnohospodárskej výroby na Ukrajine, ako aj prepojenia v oblastiach, ktoré už dnes tvoria významnú časť terajšieho obchodu, ako je obchod s energiou. Potenciál na rozvoj ponúkajú aj investície do infraštruktúry, vrátane využitia Košického letiska (paralela so Schwechatom).

6 Infraštruktúra v Zakarpatsku a kvalita prepojenia so Slovenskom

V medzinárodnej preprave tovarov Ukrajiny hrá významnú rolu námorná preprava, ktorá v roku 2022 mala 48 %-ný podiel. Železničná doprava tvorila 34 %-ný podiel a cestná doprava 18 %-ný podiel. Najvýznamnejšími prepravovanými komoditami sú obilniny a olejiny. V roku 2022 tvorili približne polovicu celkového ukrajinského exportu. Tamojšie čiernomorské prístavy zabezpečovali až 97 % exportu týchto komodít. Vojenský konflikt s Ruskom významne obmedzil námorné prepravné kapacity prakticky iba na prístavy v Odeskej a Mykolajivskej oblasti. Počas roka 2023 sa podarilo 7-násobne rozšíriť prepravné kapacity aj v prístavoch v delte Dunaja, ktoré tak dokázali obslúžiť 56 % ukrajinskej medzinárodnej prepravy v Čiernom mori (GMK Center, 2023). Napriek tomuto pozitívu sa nepodarilo úplne obnoviť výpadok námornej

²² https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/vbd_sk_win2/zo1825ms/v_zo1825ms_00_00_00_sk

²³ V rokoch 2022-2023 sa do exportnej štruktúry Slovenska zaradili aj zbrane a strelivo, ktoré tvorili vyše 11 % celkového exportu na Ukrajinu. Prakticky z nuly na takmer 10 % vzrástol vývoz pohonných hmôt a v roku 2023 aj vývoz smartfónov (6,5 %). Dôležitou položkou, ktorá bola v roku 2023 zarátaná do exportu boli lietadlá MIG-29 s príslušenstvom v hodnote vyše 400 miliónov eur, ktoré sa na celkovom vývoze podieľali vyše 21 %. Okrem jednorazových položiek mali na rast hodnoty exportu vplyv aj ceny. Napríklad, kým v roku 2019 sa 1 MWh elektriny vyviezla na Ukrajinu v priemere za 46 eur, v roku 2022 to bolo 145 eur a v roku 2023 120 eur.

²⁴ Najvyšší podiel na importe z Ukrajiny má železná ruda (vyše 45 %) a spomedzi nerastných surovín naberá od roku 2022 na význame aj dovoz koksovateľného uhlia (vyše 8 %). Dlhodobou kľúčovou pre automobilový priemysel je dovoz káblových zväzkov (10 %) a pre železničný priemysel dovoz náprav (2 %). Postupne klesá význam dovozu metalurgických polotovarov a výrobkov (pokles z 8,5 % v rokoch 2019-2022 na 3 % v roku 2023). Naopak, po začiatku vojny v roku 2022 výrazne vzrástol dovoz rastlinných výrobkov, najmä kukurice, pšenice, ale aj semien repky a slnečnice (9 %). Z ďalších potravinárskych komodít je významný dovoz výrobkov z hydiny a slnečnicového oleja. Dlhodobou stabilnou je dovoz drevárskych komodít (4 %) a textilných výrobkov, najmä odevov (2 %).

prepravy v Čiernom mori a Ukrajina tak musí hľadať alternatívne prepravné koridory smerom na západ²⁵.

Cestné prepojenie s Ukrajinou je obmedzené kvalitou ciest na oboch stranách hranice. Hustota cestnej siete na Ukrajine je vzhľadom na rozlohu približne päťtinová oproti hustote cestnej siete EÚ. Jej dĺžka je približne 169-tisíc km. Z dôvodu obmedzených finančných prostriedkov nebolo viac ako 30 rokov opravených približne 90 % ciest. Tie nespĺňajú moderné požiadavky na pevnosť (39,2 %) ani na rovnosť (51,1 %) (Ministerstvo rozvoja spoločenských a územia Ukrajiny, 2024). Plynulý prejazd z Ukrajiny na Slovensko a ďalej do EÚ²⁶ komplikujú chýbajúce úseky diaľnic na slovenskej strane²⁷ (Rusíni Slovenska, 2023). Z hľadiska tranzitu je dostavba a prevádzka slovenskej vetvy diaľničného koridoru z Ukrajiny na západ menej výhodná ako poľská, či maďarská²⁸. Vybudovanie cesty diaľničného typu na Zemplíne má však lokálny význam v rýchlom napojení blízkych okresných miest na medzinárodnú diaľničnú sieť a prepojení ukrajinských zakarpatských centier Užhorodu, a Mukačeva s Prešovom, a Košicami²⁹ (UHP, 2021).

Aj napriek dlhodobému klesajúcemu trendu ostávajú železnice na Ukrajine kľúčovým aktérom vo vnútroštátnej nákladnej doprave s objemom prepravy 3-5 krát vyšším (v t/km) ako v ostatných európskych krajinách (Ministerstvo rozvoja spoločenských a územia Ukrajiny, 2024). Podľa údajov databázy CEIC³⁰, bol v roku 2021 podiel objemu železničnej prepravy (v tonách) na celkovej vnútroštátnej nákladnej preprave 51 %. Cestná preprava predstavovala 32 %, potrubná 16 %, riečna a letecká spolu tvorili 1 %. Ukrajina má hustú železničnú sieť s dĺžkou približne 20 tisíc kilometrov, z čoho 47 % trati je elektrifikovaných. Časť železničnej siete je výrazne poškodená konfliktom s Ruskom, väčšinou však vo východnej časti krajiny. Dôležitou výhodou železničnej prepravy oproti cestnej je plynulejší prejazd cez hraničné priechody, väčšia prepravná kapacita a nižšia záťaž na životné prostredie. Cestná nákladná doprava však pomaly vytlačá železničnú dopravu, hlavne na kratších vzdialenostiach (priemerne 209 km v roku 2021), ale aj pri preprave poľnohospodárskych produktov do prístavov. Železničná doprava obsluhuje dlhšie vzdialenosti, pričom priemerná dĺžka trasy sa zvýšila z 501 km v roku 2009 na 574 km v roku 2021 (BRDO, 2022).

²⁵ Vzniknuté obmedzenia v dôsledku invázie Ruska prinútili Ukrajinu presmerovať významnú časť svojich exportných tokov hlavne na západ. V spolupráci s EÚ vznikli takzvané koridory solidarity, ktoré majú potenciál stať sa hlavnými prepravnými trasami smerom do EÚ. Prvým z nich je južný koridor cez Rumunsko a Moldavsko do prístavov na Dunaji (Izmail, Reni a Konstanca v Rumunsku), a druhým západný koridor do prístavov v Baltskom mori, (najmä Gdaňsk v Poľsku a Klaipėda v Litve). Perspektívu využitia majú aj prístavy v oblasti Jadrana (Taliansko, Chorvátsko). Hlavným logistickým uzlom pre západný smer je mesto Lvov.

²⁶ Slovensko je súčasťou severnej vetvy paneurópskeho cestného dopravného koridoru Rýn-Dunaj prechádzajúcej do Nemecka.

²⁷ Ide najmä o úseky pri Ružomberku, pri Žiline, na Zemplíne a chýbajúce diaľničné napojenie na Ostravu.

²⁸ V Poľsku je dokončená diaľnica A4 od ukrajinských po nemecké hranice. Navyše pri Katoviciach je možné odbočiť na Ostravu a odtiaľ priamo pokračovať diaľnicou do Prahy a ďalej na západ. V Maďarsku na diaľničné prepojenie Rakúska a Chorvátska s Ukrajinou chýba dobudovať posledný 30km úsek pred ukrajinskou hranicou. Poľsko a Maďarsko má výraznú výhodu v rovinnom teréne. Výstavba a údržba cestnej infraštruktúry je oproti Slovensku ekonomicky a časovo efektívnejšia.

²⁹ Útvar hodnoty za peniaze zaradil úseky diaľnice D1 od Bidoviec po Sobrance na 12., 13. a 15. miesto medzi prioritnými cestnými projektami na Slovensku - Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry. V zozname pred nimi je dobudovanie diaľnice D1 na Liptove, diaľnica D3 a opravy ciest 1. triedy. Výzvou môže byť prekonanie Dargovského priesmyku a otázky z hľadiska voľby profilu je úsek od Sobraniec (resp. Michaloviec) po štátnu hranicu, ktorý je s predpokladaným 20% naplnením kapacity v zozname priorít na 67. mieste.

³⁰ <https://www.ceicdata.com/en/ukraine/cargo-transport-ytd>

Podobne ako cestná infraštruktúra sú aj železnice súčasťou TEN-T koridoru Rýn-Dunaj. Hlavnou prekážkou zintenzívnenia objemu vlakovej prepravy medzi Ukrajinou a EÚ je odlišný rozchod koľajníc. Železničné trate sú z veľkej časti vybudované. Nárastu potenciálu prepravnej kapacity medzi centrálnou Ukrajinou a Zakarpatskou oblasťou pomohlo v roku 2018 dokončenie dvojkolažového železničného tunela Beskydy, ktorý umožnil zdvojnásobenie dennej kapacity vlakov na trati (Zakarpattia online, 2024). Problémom zostáva rozchod ukrajinských železníc 1520 mm, zatiaľ čo štandard v EÚ je 1435 mm. Ukrajina deklaruje prestavbu svojich železníc na štandardný európsky rozchod. Toto je v súčasnosti z viacerých dôvodov ťažko realizovateľné. V dohľadnej dobe je pri prechode na iný rozchod nutné prekladať vagóny na vhodné podvozky, prípadne priamo prekladať prepravovaný náklad. Na Slovensku existujú dve trate širokorozchodnej železnice, pri ktorých sa nachádzajú prekládkové terminály vedúce cez hraničný priechod Čierna nad Tisou a Maťovské Vojkovce. Na železničný hraničný priechod Čierna nad Tisou je z Košíc privedená dvojkolažová štandardná trať 1. triedy.

Okolie Čopu pri slovenskej hranici má predpoklad stať sa jednou z významných ukrajinských brán na trhy v západnej Európe a na Balkáne. Čop je so Slovenskom prepojený železničným hraničným priechodom Čierna nad Tisou. Prekladisko v Čiernej nad Tisou dokáže preložiť 4,8 milióna ton sypkých komodít a iných rôznych tovarových komodít ročne. V blízkosti Čiernej nad Tisou sa nachádza aj terminál kombinovanej dopravy Dobrá. Ten má maximálnu ročnú kapacitu prekládky 650 tisíc ton sypkých komodít, jedlých olejov a hutníckych polovýrobov a 150 tisíc kontajnerov (TEU³¹).³² Na širokorozchodnej trati do Košíc sa pri Maťovských Vojkoviach nachádza multimodálny prekládkový terminál s ročnou kapacitou 1,35 milióna ton rôznych druhov tovarov. V neďalekých Vojanoch sú prekládkové terminály obilnín s ročnou kapacitou do 360 tisíc ton a ropné produkty s kapacitou 260 tisíc ton³³. Ďalšie prekladisko na tejto trati v Haniske pri Košiciach má ročnú kapacitu 720 tisíc ton rôznych tovarov vrátane kontajnerov a automobilov. Najväčšími výzvami pre rozvoj nákladnej železničnej prepravy ostávajú nedostatočné investície do rekonštrukcií existujúcich tratí, ktorých kapacita je pre zlý stav významne obmedzená a vysoké železničné poplatky v porovnaní s cestnými (UHP, 2021). Zlepšeniu nákladovosti na železniciach by mohla pomôcť aj postupná dispečerizácia tratí (automatizácia výhybiek a pod.).

Plynulej preprave tovarov a osôb medzi Slovenskom a Ukrajinou bráni obmedzená kapacita hraničných priechodov. Na slovensko-ukrajinskej hranici je 5 oficiálnych hraničných priechodov³⁴. V severnej polovici hranice sa, aj vzhľadom na krajinný reliéf, nachádza iba 1 cestný hraničný priechod pri obci Ubľa. Hraničný priechod Vyšné Nemecké – Užhorod je jediným cestným hraničným priechodom Slovenska s Ukrajinou pre cestnú nákladnú dopravu

³¹ TEU - twenty-foot equivalent unit, alebo ekvivalent dvadsaťstopového kontajnera

³² Pre porovnanie, v tesnom susedstve SK/HU/UA trojhraničia sa nachádzajú prekládkové terminály v ukrajinskom Čope a v maďarskej obci Zahony. V blízkej obci Fényeslitke buduje Maďarsko moderný intermodálny terminál na prekládku poľnohospodárskych produktov s predpokladanou ročnou kapacitou 7 miliónov ton obilnín a 3,9 miliónov m³ jedlých olejov (Cech, 2023).

³³ Ďalšia potenciálne vhodná prekládková kapacita by mohla byť v ponuke po ukončení činnosti blízkej elektrárne.

³⁴ Ide o priechody: Ubľa/Malyj Bereznyj, Vyšné Nemecké/Užhorod, Maťovské Vojkovce/Pavlovo, Veľké Slemence/Mali Slemenci a Čierna nad Tisou/Čop

motorovými vozidlami s hmotnosťou nad 3,5 t, pričom jeho kapacita je v súčasnosti naplnená³⁵.

Nevýhodou pre plynulú prepravu osôb je aj neexistencia priameho osobného vlakového spojenia Užhorodu so Slovenskom. Aktuálne zabezpečujú priame osobné vlakové spojenie s Ukrajinou dva rýchliky denne z Košíc do Mukačeva a späť so zastávkami v Čiernej nad Tisou a v Čope, a taktiež dva rýchliky súkromnej spoločnosti na trase Praha - Čop. Pri prvej menovanej trase trvá cesta okolo 4 hodín. Vlak jazdí po štandardnej trati. Do Kyjeva je potrebné prestupovať v Mukačeve a celá cesta z Košíc trvá v najlepšom prípade 16 a pol hodiny³⁶. Od roku 2017 neexistuje priame vlakové spojenie Prahy a Bratislavy s Kyjevom/Ľvovom. Najbližšie priame vlakové spojenia sú z Przemyslu a Varšavy, a priamy vlak z Viedne cez Budapešť. Ten však stráca na hraniciach s Ukrajinou kvôli hraničným kontrolám a prevážovaniu vozňov na opačný rozchod 4 hodiny. Trať so štandardným rozchodom končí na hraniciach pred Užhorodom a širokorozchodná trať momentálne nie je určená pre osobnú prepravu.

Jedným z troch kľúčových projektov, ktorých realizácia sa dohodla na stretnutí premiérov Slovenska a Ukrajiny 21. januára 2024 je aj vytvorenie nového železničného spojenia pre osobnú dopravu po existujúcej širokorozchodnej trati z Kyjeva do Hanisky pri Košiciach ako konečnej stanice s prepojením na medzinárodné letisko Košice. Hraničné kontroly by sa vykonávali na existujúcom železničnom hraničnom priechode Pavlovo - Maťovské Vojkovce, ktorý aktuálne slúži výlučne pre nákladnú dopravu.

Odporúčania

- Podporovať cezhraničnú spoluprácu a znižovať pracovné bariéry s cieľom zvýšiť intenzitu vzájomného obchodu a postupne tiež počet pracovných príležitostí a miezd pre obyvateľov regiónov v blízkosti ukrajinskej hranice.
- Modernizovať logistické prekladiská tovarov a terminály kombinovanej dopravy v Dobrej a Čiernej nad Tisou s cieľom zvyšovať kapacitu pre tranzit tovaru z a na Ukrajinu v rámci tzv. koridorov solidarity. Vhodným sa javí preskúmať aj možnosti modernizácie prístavov v Bratislave a Komárne.
- Podľa uznesenia vlády č. 188 z 27. marca 2024 realizovať osobnú dopravu železničnú dopravu využitím širokorozchodnej trate z Užhorodu do Haniskej pri Košiciach cez pohraničný priechod Pavlovo - Maťovské Vojkovce.
- Požiadajte Útvár hodnoty za peniaze (ÚHP) o vypracovanie resp. aktualizáciu prepočtu nákladov a prínosov investičných priorít v blízkosti ukrajinských hraníc, vrátane projektov cestnej infraštruktúry. V závislosti od posudku ÚHP:
 - vybudovať cestu diaľničného typu D1 na Zemplíne s cieľom navzájom prepojiť lokálne centrá na Zakarpatsku a na východe Slovenska,
 - vybudovať slovenský úsek severojužného paneurópskeho koridoru R4 ako alternatívu k trase Ľvov-Mukačevo-Debrecín,

³⁵ Realizácia posilnenia kapacity pracoviska nákladnej prepravy bola dohodnutá 21. januára 2024 v spoločnom vyhlásení premiérov Slovenska a Ukrajiny. Aktuálne už prebieha modernizácia hraničného priechodu s ohľadom na cestnú dopravu a prechod pre peších a cyklistov s plánovaným ukončením do konca roku 2025. Súčasný hraničný priechod bol v októbri 2022 určený aj ako definitívny bod napojenia diaľnice D1 na ukrajinskú hranicu.

³⁶ Rýchlosť vlakových spojení komplikuje aj zlý až katastrofálny stav infraštruktúry na ukrajinskej strane.

- prioritovať projekty rekonštrukcií a dispečerizácií (automatické výhybky a pod.) železničných tratí s cieľom odstrániť rýchlostné a kapacitné obmedzenia a zlepšiť nákladovosť prevádzky tratí,
- v rámci severojužného cestného prepojenia preskúmať možnosti dobudovania doplnkového paneurópskeho koridoru Via Carpathia na Slovensku tvoreného rýchlostnou cestou R4 a diaľnicou D1. Cesta z Lvova do Debrecína cez Rzeszów a Košice by mala po dobudovaní trvať podobne ako trasa Lvov-Mukačevo-Berehovo-Debrecín, okolo 5 hodín.
- Zvýšiť spoluprácu rozvíjajúceho sa IT sektora na Slovensku s potenciálnymi partnermi v Zakarpatsku, s týmto cieľom podporiť aj vzdelávanie ľudí zo Zakarpatska v IT zručnostiach.
- Podporiť vytvorenie partnerstva medzi veľkými univerzitami na oboch stranách (potenciál využiť už vybudovaný vedecký park Užhorodskej univerzity - Uzhhorod National University Science Park).
- Podporiť vzdelávanie v cudzom (anglickom) jazyku na slovenských vysokých školách a informovať študentov zo Zakarpatska o tejto možnosti s cieľom prilákať ich na štúdium.
- Zrealizovať prieskum medzi slovenskými vysokými školami s cieľom identifikovať hlavné bariéry a možnosti intenzívnejšej spolupráce so školami v Zakarpatsku ako aj pri lákaní študentov.
- Vypracovať analýzu komparatívnych výhod východného Slovenska a Zakarpatska s cieľom preveriť komplementárnosť sektorových štruktúr regiónov na oboch stranách hranice: ak sú firmy na oboch stranách hranice vertikálne prepojené, ekonomická aktivita by sa mohla sústrediť v týchto oblastiach.
- Vypracovať analýzu možných dopadov v relevantných sektoroch, napríklad:
 - potenciál väčšieho využitia Košického letiska,
 - potenciál pre drevospracujúci priemysel,
 - potenciál pre spracovateľský priemysel poľnohospodárskej výroby na Ukrajine,
 - potenciál pre nárast obchodu s energiou,
 - potenciál vývozu pohonných hmôt zo Slovenska na Ukrajinu (napr. Slovnaft).
- Preveriť možnosti a možné kompatibility v ďalších oblastiach, ktoré boli uvedené v časti 4 a 5 tohto dokumentu, hlbšie spoznať každú jednu oblasť s potenciálom a zanalyzovať reálne možnosti ako aj bariéry. Pre zber dát zrealizovať prieskum medzi slovenskými firmami pôsobiacimi v Zakarpatsku s cieľom identifikovať hlavné bariéry intenzívnejšej spolupráce a možnosti riešenia.
- Analyzovať trh práce s cieľom podporiť imigráciu pre vybrané odvetvia.
- Analyzovať možnosti negatívnych dopadov (napríklad na trh práce a tlak na mzdy, alebo nekalá konkurencia napríklad v poľnohospodárstve) s cieľom navrhnúť relevantné politiky.
- Identifikovať medzery na ukrajinskom trhu. Ako príklad môžeme uviesť plnú závislosť Ukrajiny na dovoze pohonných hmôt. Ukrajina nemá vlastné rafinérie na spracovanie ropy (buď sú zničené alebo výrazne zastarané).

- Prehodnotiť nastavenie schém železničných poplatkov aj vzhľadom na zlepšenie konkurencieschopnosti oproti cestnej preprave.

Porovnanie regiónov

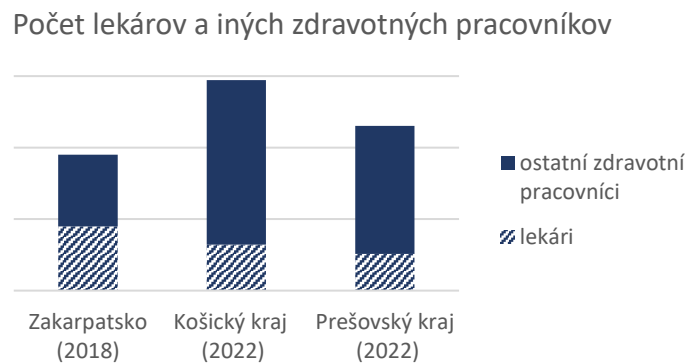
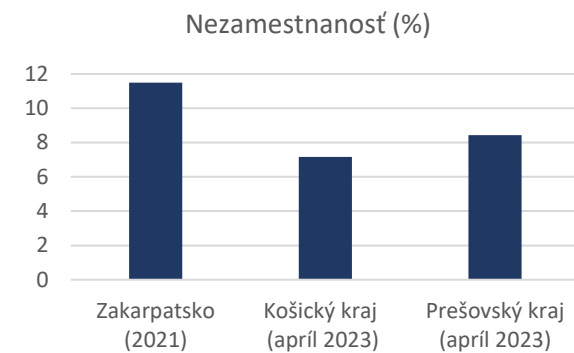
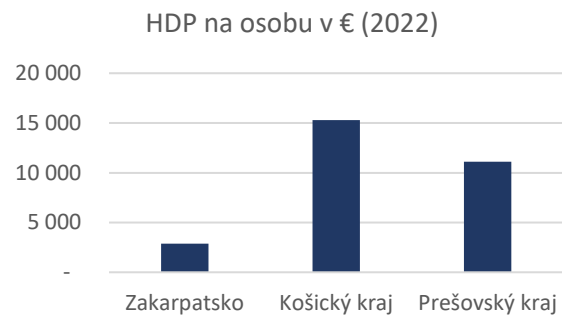
Zakarpatský región	Košický kraj	Prešovský kraj
Základné ukazovatele		
<ul style="list-style-type: none"> Počet obyvateľov: 1,24 milióna ob. Podľa prevádzkových údajov mobilných operátorov je odhadovaný počet IDP v Zakarpatsku 303-tisíc osôb HDP: cca 2870 €/osobu (v roku 2022) Inflácia UA: 12,9 % (2023) Nezamestnanosť: 11,5 % (2021) 	<ul style="list-style-type: none"> Počet obyvateľov: 780 tisíc ob. HDP: 15 288 €/osobu (2022, s.c.) Inflácia SR: 10,5% (2023) Nezamestnanosť: 7,16 % (apríl 2023) 	<ul style="list-style-type: none"> Počet obyvateľov: 809 tisíc ob. HDP: 11 100 €/osobu (2022, s.c.) Inflácia SR: 10,5 % (2023) Nezamestnanosť: 8,44 % (apríl 2023)
Ľudský kapitál		
<ul style="list-style-type: none"> Percento populácie v produktívnom veku (18 – 65): 77 % miestni ob.; 80 % IDP Miestni obyvatelia sú hlavne zamestnaní v oblastiach ako poľnohospodárstvo a obchod. Hlavné sektory, v ktorých IDP hľadajú pracovné príležitosti a/alebo by boli ochotní pracovať je obchod (25 %), služby (17 %), doprava (12 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Populácia v produktívnom veku (15 – 65): 512 tisíc (66 %) - 2023 Vzdelanostná štruktúra: <ul style="list-style-type: none"> bez ukončeného vzdelania (0-14 rokov): 12,7 % základné vzdelanie: 19,6 % stredné bez maturity: 16,7 % stredné s maturitou: 23,8 % vyššie odborné: 4,5 % vysokoškolské: 16,7 % bez vzdelania: 0,4 % nezistené: 5,6 % 	<ul style="list-style-type: none"> Populácia v produktívnom veku (15 – 65): 532 tisíc (66 %) - 2023 Vzdelanostná štruktúra: <ul style="list-style-type: none"> bez ukončeného vzdelania (0-14 rokov): 13,2 % základné vzdelanie: 20,3 % stredné bez maturity: 18,8 % stredné s maturitou: 23,7 % vyššie odborné: 4,5 % vysokoškolské: 15,8 % bez vzdelania: 0,4 % nezistené: 3,4 %

	<ul style="list-style-type: none"> Obyvatelia sú najviac zamestnaní v priemyselnej výrobe, obchode alebo v zdravotníctve (2021) 	<ul style="list-style-type: none"> Obyvatelia sú najviac zamestnaní v priemyselnej výrobe, obchode alebo v stavebníctve (2021)
Štruktúra hospodárstva		
<ul style="list-style-type: none"> Dôležité sektory hospodárstva: poľnohospodárstvo a cestovný ruch + pašovanie (Plodiny sú: obilniny, kukurica, jablka, hrozno (vinice), zemiaky + chov dobytky) Priemysel: spracovateľský priemysel (65 %) a dodávka elektriny, plynu, pary a klimatizovaného vzduchu (32 %). Počet relokovaných firiem kvôli vojne: 231 (z toho 24 % vo výrobe odevov a obuvi, 16 % vo výrobe hotových kovových výrobkov, 11 % vo výrobe strojov a zariadení a 8 % v spracovaní dreva) Objem FDI per capita: 457 USD, z čoho 87 % v priemysle (z toho 53 % v dodávke elektriny, plynu, pary a klimatizovaného vzduchu a 33 % v spracovateľskom priemysle). Poľnohospodárska pôda zaberá 388-tisíc ha (z toho 192-tisíc hektárov ornej pôdy) Sieť zdravia, rekreácie a turistických zariadení na území Zakarpatska zahŕňa 706 objektov (z toho 23 zdravotníckych) / región pojme asi 30 000 turistov / je tu takmer 600 vidieckych usadlostí, ktoré sú pripravené poskytovať turistické služby a 20 turistických informačných centier 	<ul style="list-style-type: none"> Ťažiskovými priemyselnými odvetvami sú hutnícky, strojársky, potravinársky, elektrotechnický a ťažobný priemysel, výroba stavebných hmôt, palív a energetika. Z pohľadu priemyselnej štruktúry sú najvýznamnejšími sektormi v kraji hutnícky, chemický a elektrotechnický priemysel. Z územného hľadiska rozhodujúcu časť tržieb v kraji vyprodukovali podniky situované v krajskom meste. Poľnohospodárska pôda zaberá 333 tisíc ha, čo je takmer polovica výmery kraja. 	<ul style="list-style-type: none"> Najvýznamnejším odvetvím hospodárstva je obchodná činnosť. Dôležité sektory hospodárstva: spracovateľský priemysel (predovšetkým potravinársky, založený na poľnohospodárskej produkcii, odevný, textilný, drevospracujúci, strojársky, ale aj elektrotechnický, chemický a farmaceutický priemysel) V priemysle je zamestnaných približne tretina ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Priemysel je koncentrovaný hlavne do okresných miest. Poľnohospodárska pôda zaberá 41,5 % (372 tisíc ha) z celkovej výmery a najväčšie plochy lesných pozemkov. Vzhľadom na obrovský potenciál kraja v oblasti rozvoja cestovného ruchu, sa prejavujú aj značné rezervy v poskytovaní ubytovacích a stravovacích služieb.

Infraštruktúra		
<ul style="list-style-type: none"> • Dĺžka siete verejných cestných komunikácií kraja je 3360,7 km (hustota: 0,26 km/km²; 2,7 km/1000 obyvateľov) vrátane 363,6 km medzinárodných ciest a 295,2 km vnútroštátnych ciest • približne 90 % ciest nespĺňa moderné požiadavky na pevnosť (39,2 %) ani na rovnosť (51,1 %) • Železnice - dĺžka 604 km <ul style="list-style-type: none"> - nekompatibilné so železnicami EÚ - Elektrifikované trate využívajú 3 kV priamy prúd • Jedno letisko v Užhorode 	<ul style="list-style-type: none"> • Dĺžka siete verejných cestných komunikácií kraja je 2395,056 km (hustota: 0,355 km/km²; 3,07 km/1000 obyvateľov) vrátane 37 km diaľnic a 314 km ciest 1. triedy. • Približne štvrtina ciest v kraji je v nevyhovujúcom alebo havarijnom stave (SSC, 2021) • Železnice – dĺžka tratí 259 km • Jedno letisko v Košiciach 	<ul style="list-style-type: none"> • Dĺžka siete verejných cestných komunikácií kraja je 3185,821 km (hustota: 0,355 km/km²; 3,94 km/1000 obyvateľov) vrátane 118 km diaľnic a 638 km ciest 1. triedy. • Približne štvrtina ciest v kraji je v nevyhovujúcom alebo havarijnom stave (SSC, 2021). • Železnice – dĺžka tratí 417 km • Jedno letisko v Poprade
Ostatné podmienky pre investorov		
<ul style="list-style-type: none"> • DPH - 20 % (sadzba za vývoz 0 %), DPPO - 18 % (sadzba pre príjemcov je 5 %), jednorazový príspevok na povinné štátne sociálne poistenie 22 % zo mzdy zamestnanca • Štátna pomoc pre priemyselne parky a veľké investičné projekty • V regióne je 5 industriálnych parkov s rozlohou spolu 148 hektárov. • Etnická rôznorodosť obyvateľstva na hranici so 4 štátmi s históriou vzájomnej tolerancie a dialógu • Sektory s potenciálom: <ul style="list-style-type: none"> ○ poľnohospodársky a potravinový komplex; ○ turistika a rekreácia; ○ drevospracujúci priemysel; ○ výroba alternatívnej energie; 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozhodujúci ekonomický potenciál sa nachádza v Košiciach (ostatné okresy s výnimkou okresov Spišská Nová Ves a Michalovce sa vyznačujú pretrvávajúcou nedostatočnou priestorovou aj odvetvovou diverzifikáciou, čo sa dlhodobo odráža aj v nízkej ponuke voľných pracovných miest vyžadujúcich kvalifikovanú pracovnú silu) • Medzi najdôležitejšie výhody kraja patria: <ul style="list-style-type: none"> - priemyselný charakter regiónu, ktorý pokrýva všetky odvetvia, - využitie prírodných zdrojov soli, magnézia, mastenca a vápenca, - voľné kapacity pre výstavbu, - dostatok kvalifikovanej pracovnej sily so stredoškolským vzdelaním, 	<ul style="list-style-type: none"> • Prevažujú malé a stredné podniky (podniky do 49 zamestnancov tvoria viac ako 95 %) • Ekonomicky najvyspelejšie okresy: Poprad, Prešov a Humenné • Najslabšie sú periférne a pohraničné okresy: Medzilaborce, Svidník, Stropkov a Levoča • Príliv zahraničných investícií: <ul style="list-style-type: none"> - podpriemerný v rámci Slovenska (dlhodobo posledný) - prevažne investície s lacnou montážnou výrobou. • Pozitíva pre potenciálnych investorov: <ul style="list-style-type: none"> ○ dlhoročná tradícia v priemyselnej produkcii, ○ viac ako 75 % populácie má určitý druh technického vzdelania,

<ul style="list-style-type: none"> ○ rozvoj zimných športov; ○ recyklácia odpadu; ○ výroba stavebných materiálov; ○ výroba high-tech produktov; ○ rozvoj IT sektora; ○ ťažba ● Nerastné suroviny: 285 ložísk (27 druhov rôznych minerálov, z ktorých 2 druhy sú horľavé, 3 kovové, 4 bansko-chemické, 4 ťažobné, 11 stavebné nerasty a 3 sú podzemnej vody) ● Plánované vybudovanie „suchého prístavu“ v meste Goronda 	<ul style="list-style-type: none"> - turistický potenciál, - medzinárodné letisko v Košiciach, - prekládka medzi širokorozchodnou a úzkorozchodnou železnicou, ktorá spája východ so západom. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ relatívne najlacnejšia pracovná sila na Slovensku, ○ vhodné podmienky na rozvoj spolupráce so susednými krajinami, Poľskom a Ukrajinou, ○ vhodné obchodné prostredie na vstup ďalších firiem, ○ pripravené priemyselné parky. ● Nerastné suroviny: kamenná soľ, vápenec, stavebný kameň, tehliarske suroviny, zeolit a mangánová ruda. ● V okresoch blízko ukrajinskej hranice je relatívne vysoký počet obyvateľov, ktorých materinský jazyk je rusínčina, do určitej miery podobná s ukrajinčinou. Existujú tu aj kultúrne podobnosti.
Energetika		
<ul style="list-style-type: none"> ● Ropa – závislosť na dovoze pohonných hmôt, nedostatok vlastných rafinérií na spracovanie ropy. Odklon od dovozu z Ruska a Bieloruska (16,5 % v 2022) a diverzifikácia ● Zemný plyn – modernizovaný systém plynových potrubí, dovoz aj z Ruska ale cez európskych sprostredkovateľov. Veľké plynové zásobníky v blízkosti hraníc s EÚ (25 mld. m3). ● Elektrina – prebiehajúca synchronizácia s európskou prenosovou sústavou (UCTE) ● Solárna energia: 376,5 MW (63 zariadení) ● Vodné elektrárne: 42,2 MW (14 zariadení) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Elektrina – neexistencia veľkých zdrojov v regióne. Po ukončení prevádzky tepelnej elektrárne Vojany v roku 2024 bude jediným väčším zdrojom elektriny v regióne vodná elektrárňa Ružín. Elektrina sa dováža zo západu krajiny. SR je čistý exportér elektriny na UA. Vzhľadom na možné prebytky výroby elektriny v SR, potenciál na zvýšenie prenosu na UA - potreba zväčšenia kapacity a modernizácie prenosových vedení 	<ul style="list-style-type: none"> ● Elektrina – neexistencia veľkých zdrojov v regióne. Dovoz zo západu krajiny. SR je čistý exportér elektriny na UA. Vzhľadom na možné prebytky výroby elektriny v SR, potenciál na zvýšenie prenosu na UA – potreba zväčšenia kapacity a modernizácie prenosových vedení

Zdravotníctvo		
<ul style="list-style-type: none"> • 8 % IDP pracuje/pracovalo v zdravotníctve (IOM, 2023). Ak rátané z 303 tisíc IDP (podľa prevádzkových údajov mobilných operátorov), tak je to 24-tisíc osôb. • V roku 2018 bolo v regióne približne 9,5 tisíc zdravotných pracovníkov (z toho 4,5 tisíc doktorov) 	<ul style="list-style-type: none"> • V roku 2022 pôsobilo v kraji 14 728 zdravotníckych pracovníkov (čo je 17 % z celkového počtu zdravotníkov na Slovensku), z toho 3 205 lekárov, 505 zubárov, 1 361 farmaceutov, 4 699 sestier a 267 pôrodných asistentiek. 	<ul style="list-style-type: none"> • V roku 2022 v kraji pôsobilo 11 515 zdravotníkov (13 % z celkového počtu v SR), z toho 2 561 lekárov, 386 zubárov, 565 farmaceutov, 4 415 sestier a 285 pôrodných asistentiek.
Veda a výskum + univerzity		
<ul style="list-style-type: none"> • 30 inštitúcií vyššieho a odborného vzdelania (z toho 14 univerzitných / akademických) • Hlavné univerzity: <ul style="list-style-type: none"> - Uzhhorod National University (najväčšia vysoká škola a výskumná inštitúcia v Zakarpatskom regióne) - Mukachevo State University - Transcarpathian Academy of Arts • V roku 2018 išlo približne 25 % výdavkov regionálneho rozpočtu na vzdelávanie • Uzhhorod National University Science Park • R&D výdaje 2020: 2,73 mil. € 	<ul style="list-style-type: none"> • VŠ - 11 (Košice – 7, Michalovce – 2, Rožňava – 1, Spišská nová ves – 1) • Hlavné univerzity (koncentrované v KE): <ul style="list-style-type: none"> - Technická univerzita v Košiciach - Univerzita Pavla Jozefa Šafárika - Univerzita veterinárskeho lekárstva a farmácie - Vysoká škola bezpečnostného manažérstva • Výdavky na vedu a výskum: 98,2 mil. € (2022) • Počet zamestnancov výskumu: 4627 osôb (z nich najväčšia časť v oblasti technických vied – 2018 osôb) 	<ul style="list-style-type: none"> • VŠ - 7 (Prešov – 4, Poprad – 1, Spišské podhradie – 1, Tatranská Javorina – 1) • Hlavné univerzity: <ul style="list-style-type: none"> - Vysoká škola medzinárodného podnikania ISM Slovakia - Prešovská univerzita • Výdavky na vedu a výskum: 34,9 mil. € (2022) – najnižšie spomedzi krajov SR • Počet zamestnancov výskumu: 652 osôb (2. najnižší počet medzi kraji)



Bibliografia

Buettner, T. and Rincke, J. (2007). Labor market effects of economic integration: The impact of reunification in German border regions. *German Economic Review*, 8(4):536–560.

BRDO, 2022, European Green Deal and railways: transforming the market of freight transportations of Ukraine into a “green” one, <https://brdo.com.ua/en/analytics/21368/>

Brühlhart, M. (2011). The spatial effects of trade openness: a survey. *Review of World Economics*, 147(1):59–83.

Brühlhart, M., Cadot, O., and Himbert, A. (2019). Let there be light: Trade and the development of border regions.

Camagni, R., Capello, R., Cerisola, S., and Fratesi, U. (2020). Fighting gravity: Institutional changes and regional disparities in the EU. *Economic Geography*, 96(2):108–136.

Cech, L., 2023, Ukrainian grain exports by rail: routes, countries, carriers and wagons, novinový článok pre Rail Market News, <https://railmarket.com/news/insights/11103-ukrainian-grain-exports-by-rail-routes-countries-carriers-and-wagons-updated> Forest Portal, 2021, Zakarpatská turistická magistrála, informácie na webovej stránke, <https://www.forestportal.sk/les-pre-verejnost/turistika/zakarpatska-turisticka-magistrala/>

GMK Center, 2023, Ukrainian ports processed 52.8 million tons of cargo in 11 months, <https://gmk.center/en/news/ukrainian-ports-processed-52-8-million-tons-of-cargo-in-11-months/>

IEA (2020), Ukraine energy profile, IEA, Paris <https://www.iea.org/reports/ukraine-energy-profile>, Licence: CC BY 4.0, <https://www.iea.org/reports/ukraine-energy-profile/energy-security>

Medzinárodná organizácia pre Migráciu (IOM), 2023, MAPPING THE SITUATION AND NEEDS OF DISPLACED PEOPLE IN ZAKARPATSKA OBLAST https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd1461/files/reports/UKR_ZAKARPATSKA_March_2023_Report_ENG.pdf

Krajská štátna správa Zakarpatska, 2023, Invest into Zakarpattia – Invest into Ukraine, <https://tajikistan.mfa.gov.ua/storage/app/sites/128/Invest/zakarpattia-30-11-23.pdf>

Niebuhr, A., Stiller, S., Niebuhr, A., and Stiller, S. (2002). Integration effects in border regions - a survey of economic theory and empirical studies. Hamburg Institute of International Economics (HWWA).

McCallum, J. (1995). National borders matter: Canada-US regional trade patterns. *The American Economic Review*, 85(3):615–623.

Ministerstvo rozvoja spoločností a územia Ukrajiny, 2024, Technical condition of general-purpose roads, <https://mtu.gov.ua/en/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>

Open Democracy, 2023, How war has hit Zakarpattia, hundreds of miles from Ukraine's front lines, <https://www.opendemocracy.net/en/odr/zakarpattia-ukraine-russia-war-front-line-idps-conscription-hungary/>

Poehnlein, M. (2023). Labor market effects of eu enlargement: Municipal level evidence from the german-polish border.

Petrakos, G., Topaloglou, L., et al. (2008). Economic geography and european integration: the effects on the eu's external border regions. *International Journal of Public Policy*, 3(3/4):146.

Redding, S. J. and Sturm, D. M. (2008). The costs of remoteness: Evidence from german division and reunification. *American Economic Review*, 98(5):1766-97.

Rusíni Slovenska, 2023, Vojna na Ukrajine môže pomôcť rozvoju Zemplína, novinový článok, <https://www.rusyn.sk/vojna-na-ukrajine-moze-pomocť-rozvoju-zemplina/>

U-LEAD, 2022, Own ECO brand, tourism development and business support – life of Synevyr municipality in Zakarpattia region, <https://u-lead.org.ua/en/news/93>

U-LEAD, 2023, Municipality of Batiovo is to create logistics hubs, <https://u-lead.org.ua/en/news/196>

Úrad vysokého komisára OSN pre utečencov (UNHCR), 2024, Open Data Portal, Ukrainien Refugee Situation, <https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine>

Útvar hodnoty za peniaze (UHP), 2021, Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry, https://www.mindop.sk/uploads/Sch%C3%A9ma%20pomoci/prioritizacia_ZI_20210301_final_web.pdf

Zakarpattia online, 2024, Beskydský tunel cez Karpaty bude tento rok otvorený – Omelyan, novinový článok, <https://zakarpattya.net.ua/News/169069-Beskydskiy-tunel-kriz-Karpaty-vidkryut-v-tsomu-rotsi-%E2%80%93-Omelian>