

ДОСВІД МІЖРЕГІОНАЛЬНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА У ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

*В.М.Ганганов, кандидат сільськогосподарських наук, доцент
Миколаївський державний аграрний університет*

Подальше просування України на шляху інтеграції в Європейський Союз неможливе без підвищення ролі регіонів. У приморських регіонах України накопичено значний досвід міжрегіонального співробітництва та участі у міжнародних організаціях, який може стати важливим чинником в інтеграційних процесах.

Дальнейшее продвижение Украины на пути интеграции в Европейский Союз невозможно без повышения роли регионов. В приморских регионах Украины накоплен значительный опыт межрегионального сотрудничества и участия в международных организациях, который может стать важным фактором в интеграционных процессах.

Вступ. Досвід показує, що подальше просування України на шляху інтеграції в Європейський Союз неможливе без підвищення ролі регіонів. Інтегрування України в європейські структури потребує створення та реалізації такої моделі взаємовідносин з регіонами й управління ними, яка б відповідала принципам регіональної політики Європейського Союзу, сприяла становленню нових форм співпраці у форматі “центр-регіони”, загальновизнаних практиці внутрішнього міжрегіонального співробітництва та міжнародної співпраці територій.

Основна частина. Останнім часом в приморських регіонах України накопичено значний досвід міжрегіонального співробітництва та участі у міжнародних організаціях, який може стати важливим чинником в інтеграційних процесах. Так, починаючи з 1994р., Приморський регіон є членом міжрегіональної організації — Робочої співдружності придунайських країн, — котра, згідно з класифікацією К.Содупа, є прикладом “функціональної” асоціації “трансрегіонального” типу. Цей досвід сам по собі не може бути проігнорований з огляду на завдання української зовнішньої політики, особливо, якщо взяти до уваги, що вже на етапі свого

створення РСПК була прикладом налагодження співробітництва між регіонами Західної Європи та Центральної і Східної Європи.

Офіційною датою заснування Робочої співдружності придунайських країн вважається 17 травня 1990 р., день підписання Спільної декларації, яке відбулося у Вахау, земля Нижня Австрія. Але відправною точкою у створенні РСПК був симпозіум “Дунай — лінія життя Європи”, що відбувся в червні 1982 р. за ініціативою Австрійської радіомовної корпорації. Доктор Томас Венінгер з Координаційного офісу Співдружності у Відні характеризує атмосферу того часу так: “За часів, коли ознаки зміну політичної ситуації в Європі ще навіть не почали з’являтися, багато людей жили сподіваннями на створення зони миру, яка б пролягла через континент. Існувало усвідомлення того, що Дунай і є такою об’єднувальною лінією та однією з артерій життя в Європі. Робоча співдружність мала стати форумом для діалогу між регіонами, які існували в різних соціально-політичних системах”.

У грудні 1982 р. відбулася перша зустріч на рівні регіональних урядів, де були представлені Баварія, Верхня Австрія, Нижня Австрія, Відень, Західна Словаччина та угорський повіт Сопрон. Також на цій зустрічі були присутні представники посольств Югославії та Угорщини.

Через 8 років голови урядів 14-ти придунайських регіонів підписали спільну декларацію і, таким чином, офіційно заснували Робочу співдружність придунайських країн. Сьогодні кількість її членів сягнула 33-х.

Головною метою нової організації визначено просування співробітництва між її членами заради розвитку Дунайського простору в інтересах людей, які його населяють, а також підтримки мирного співіснування в Європі.

Структуру Робочої співдружності придунайських країн утворюють: Конференція голів урядів регіонів-членів, Робоча група старших посадових осіб, Генеральний секретаріат, 5 робочих груп (з регіонального планування та охорони навколишнього середовища; з питань економіки та туризму; з питань культури та науки; з питань спорту; транспорту і судноплавства).

Визнаючи важливість розвитку міжрегіональної співпраці в кожному з напрямків відповідальності кожної з робочих груп, варто зробити наголос на діяльності п'ятої — “Транспорт і судноплавство” — як такої, до чієї компетенції входить питання, виключно важливе не тільки для приморських регіонів, а й загалом для України. Це зумовлено тим, що саме Україна володіє одним із найпотужніших портово-промислових комплексів у Дунайському басейні, що має відігравати істотну роль у створенні 7-го Критського транспортного коридору — “Дунайський водний шлях”, котрий, в свою чергу, після відкриття у вересні 1992р. судноплавного каналу Дунай-Майн-Рейн перетворився на транспортну артерію справді загальноєвропейського значення. Слід також звернути увагу, окрім зазначеного, на те, що загальноєвропейського звучання цьому питанню додає погляд на нього під кутом зору концепції створення Єдиної мережі європейських водних шляхів, на що було звернуто увагу під час Другої міжнародної конференції з питань Дунайського простору (8-го грудня 1999р., Відень), зокрема у зв'язку з роллю водного шляху Дунай-Одере-Ельба-Канал у розвитку внутрішньої водної мережі та посиленні потенціалу Дунайського регіону за умов порушення судноплавного режиму в результаті останнього воєнного конфлікту в Югославії.

Треба відмітити, що діяльність робочої групи з транспорту та судноплавства РСПК, що спрямована на розвиток міжрегіонального співробітництва в галузі створення інфраструктури Дунайського водного шляху та шляху Дунай-Чорне море, в одному контексті з діяльністю таких авторитетних організацій, як Дунайська комісія та Секретаріат ЄС ТІНА, у колі питань яких створення єдиної трансєвропейської транспортно-комунікаційної мережі. В свою чергу, членство приморських регіонів в Робочій співдружності придунайських країн, і, зокрема, участь у діяльності робочої групи з питань транспорту та судноплавства є дуже важливою з огляду на потенційні можливості України щодо інтеграції в загальноєвропейську транспортну мережу, особливо, якщо взяти до уваги, що вона має один з найвищих коефіцієнтів транзитності серед країн континенту.

Нині, саме в рамках Робочої співдружності придунайських країн, триває робота щодо створення судноплавної лінії “Відень (Австрія) — Ізмаїл (Україна)” з використанням суден Українського Дунайського пароплавання (УДП); партнерами приморських регіонів в цьому проекті є земля та місто Відень. Слід зазначити, що втілення такого проекту дуже важливе з огляду на наслідки обох воєнних конфліктів в Югославії для Українського Придунав'я: в результаті прийняття рішення Радою Безпеки ООН про запровадження санкцій щодо допомоги конфліктуючим сторонам під час першого Югославського конфлікту була припинена робота судноплавної пасажирської лінії від Альп до Чорного моря, що спричинило довгострокові негативні наслідки не тільки для діяльності УДП, але й для розвитку туристично-рекреаційної галузі та сфери послуг у регіоні; до ще сумніших наслідків призвели події 1999р. Важливим напрямком роботи є також налагодження співпраці з Віденським портом, який має позитивний досвід модернізації та впровадження ноу-хау в галузі менеджменту і де, до того ж, створено один з найпотужніших контейнерних терміналів. За цих умов саме Віденський порт було обрано Секретаріатом ТІНА головним партнером для проекту створення контейнерних терміналів у дунайських портах України; реалізація такого проекту була б вагомим внеском в їх модернізацію та поживлення діяльності з огляду на те, що протягом останніх років саме комбіновані перевезення вважаються одним з найперспективніших видів надання транспортних послуг.

Ще на початку 1990-х років почало обговорюватися питання про регіональний чинник втілення Концепції трансєвропейської транспортно-енергетичної мережі, яка з'явилася в 1990р. і мала подвійну мету: “першу — зробити доступними периферійні регіони, другу — подолати перевантаженість у більшості центральних регіонів...”. З метою втілення цієї концепції Радою Європи, засідання якої відбулося в грудні 1994р. в Ессені, схвалено 26 пріоритетних проектів, завданням яких було досягти того, щоб транспорт став швидшим, безпечнішим, відповідав цілям охорони навколишнього середовища і сприяв розширенню торгівлі та зближенню держав-

членів ЄС з їх сусідами на Сході та Півдні.

Реалізація проектів створення міжнародних транспортних коридорів і трансєвропейської транспортно-комунікаційної мережі визнається як чинник, що має інтеграційне значення для країн Європейського континенту, тож міжрегіональне співробітництво щодо створення окремих їх елементів також має розглядатися як ще один внесок регіонів у процес розбудови єдиної Європи.

Міжрегіональне співробітництво базується не тільки на наявності загальних ознак, таких як географічне положення, схожість інтересів у просуванні економічної, соціальної, екологічної, культурної та іншої діяльності, або наявності спільних проблем, основою для його налагодження та розвитку можуть стати також чинники, що належать до територіального розподілу праці та визначають місце в ньому окремих регіонів і територій.

Проект Європейської хартії для Дунайського простору розроблено за рішенням Парламентської Асамблеї Ради Європи, ухваленим в 1994 р., і передано на розгляд Комітету міністрів Ради Європи. В проекті рекомендації Парламентської Асамблеї Комітету міністрів щодо цього документу, зокрема, говориться: "Дунайський басейн є регіоном, де проживає багато народів, яких об'єднують історичні, соціально-культурні та економічні відносини, а також ріка Дунай, що виконує різноманітні функції. Просування співробітництва між державами цього регіону, а також між ними та іншими країнами як на Сході, так і на Заході Європи до 1989 р. було досить стриманим. Повернення в 1989 р. східноєвропейських країн до кола демократичних держав і до ринкової економіки, безперечно, відкриває нові перспективи співробітництва та розвитку в Дунайському просторі".

Підкреслюючи важливість Дунаю як транспортної артерії, що має величезний вплив на економічний розвиток прилеглих регіонів, а також на навколишнє середовище та екологію Чорного моря, враховуючи наявність нових перспектив для регіонів Дунайського басейну, які з'явилися з відкриттям країн Центральної та Східної Європи, а також досягнення домовленостей щодо проектів у галузі охорони довкілля, розвитку судноплавства, економічного співробіт-

ництва, використання водного простору, туризму тощо, в проєкті рекомендацій зазначається, що "існуючі в Дунайському регіоні проблеми можуть бути розв'язані на основі глобальної та інтегрованої діяльності. Надзвичайно важливо, щоб це співробітництво відбувалося на всіх рівнях - міжнародному, національному, регіональному і місцевому, а також охоплювало всі рівні влади - державних службовців, депутатів, державні та недержавні установи".

Метою Хартії визначається "досягнення довгострокового і стабільного співробітництва між урядами держав, національними парламентами, регіональними владами та їх головами і виборними органами, європейськими інституціями та міжнародними установами заради гармонійного та сталого розвитку регіонів Дунайського басейну в інтересах його жителів і збереження природної та культурної спадщини".

Висновки. Отже, як можна було пересвідчитися на прикладах Асамблеї європейських регіонів і Робочої співдружності придунайських країн, діяльність міжрегіональних асоціацій відіграє помітну роль у залученні регіонів до інтеграційного процесу в Європі. Однак, важливо зауважити, що міжрегіональне співробітництво не обмежується лише зв'язками та спільними діями регіонів, які вони встановлюють і втілюють у їх рамках. Важливою формою міжрегіонального співробітництва є прямі стосунки між регіонами різних країн.

Серед можливих пріоритетів співробітництва регіонів України із країнами-членами ЄС, а також кандидатами на вступ до ЄС хотіли б виділити наступні:

- організація та координація дій, спрямованих на підтримку економічної, наукової, екологічної, культурної та освітньої співпраці, сприяння в налагодженні контактів з міжнародними організаціями та інституціями;
- реалізація єдиної транспортної політики щодо митних та головних транспортних напрямків, будівництва автомагістралей і головних доріг, розвитку регіональної системи залізниць, будівництва регіональних аеропортів, розвитку

- регіонального повітряного транспорту в рамках Єврорегіонів;
- поширення технологічних інновацій і подальший розвиток інфраструктури, яка необхідна для їх запровадження;
 - створення спільних фондів, асоціацій, реалізація проектів спільного розвитку, укладання міжрегіональних угод, які забезпечать ефективне використання та розвиток потенціалу прикордонних територій, сприятимуть формуванню єдиного господарського комплексу в рамках Єврорегіонів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Pierret, G. The original role of the CPMR in the birth of the AER // Regions of Europe - 1995 - № 10 - P. 8.
2. Van den Brande, L. The Committee of the regions: its real political finality // Regions of Europe - 1995 - № 10 - P. 18.
3. Weninger, Th. Working Community of the Danube Regions - Arbeitsgemeinschaft Donauländer: An Example for Interegional Cooperation / Presentation made at the 17 th Conference Europe of Regions "Regionalism as a Means for Promoting Democracy. Stability and Development" - Odessa - 1996 - P. 3.