

ACTA INNOVATIONS



**CROSS-BORDER
COOPERATION IN THE
FRAMEWORK
OF THE EUROPEAN
NEIGHBOURHOOD POLICY:
The Eastern Partnership and Russia**

CROSS-BORDER COOPERATION IN THE FRAMEWORK OF THE EUROPEAN NEIGHBOURHOOD POLICY: The Eastern Partnership and Russia

ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ ЕВРОПЕЙСКОЙ ПОЛИТИКИ СОСЕДСТВА: Восточное партнёрство и Россия

Editors: Ewa Kocharńska, Jana Pieriegud

Reviewers: Nikolay Lukjanovich, Krzysztof Falkowski

Composition: ISO Studios

ISBN: 978-83-63704-21-6

Publisher: RIC Pro-Akademia

Copyright: RIC Pro-Akademia

Research and Innovation Centre
PRO-AKADEMIA



Lodz 2014

TABLE OF CONTENTS

Introduction	5
European integration, cross-border cooperation and regional policy	11
Selected aspects of cross-border cooperation of European Union, Russia, Ukraine, Moldova, Georgia and Armenia in the framework of regional policy	11
The role of cross-border transport projects in the integration of regions	26
Ukraine – European Union: perspectives of integration	40
Cross-border cooperation between Ukraine and Russia before Euromaidan	59
Characteristic and potential of the Ukrainian-Russian borderlands in 2013	59
Organization of the cross-border route in Kursk, Belgorod and Kharkov regions	80
Transport and logistics potential of the Ukrainian-Russian borderland	88
Cross-border cooperation between ENP countries	101
Building a cluster for entrepreneurship support and development on the Moldovan-Ukrainian borderland	101
New framework for Armenian-Georgian cross-border cooperation	109

СОДЕРЖАНИЕ

Вступление	5
Европейская интеграция, трансграничное сотрудничество и региональная политика	11
Отдельные аспекты трансграничного сотрудничества Европейского Союза, России, Украины, Грузии и Армении в рамках региональной политики	11
Роль трансграничных транспортных проектов в процессе интеграции регионов	26
Украина – Европейский Союз: перспективы интеграции	40
Трансграничное сотрудничество между Украиной и Россией до Евромайдана	59
Характеристика существующего состояния и потенциала украинско-российского пограничья в 2013 году	59
Транспортно-логистическое обеспечение украинско-российского пограничья	80
Организация трансграничного маршрута на территории Курской, Белгородской и Харьковской областей	88
Трансграничное сотрудничество между странами-участниками ЕПС	101
Построение кластера поддержки и развития предпринимательства на трансграничной территории Украины и Молдовы	101
Новые рамки для армяно-грузинского трансграничного сотрудничества	109



INTRODUCTION ВСТУПЛЕНИЕ

Cross-border cooperation as an important form of cooperation between countries and regions is a complex phenomenon. In the Madrid Convention of 1980, which provided a legal framework for the establishment of cross-border regions, transfrontier cooperation is defined as any concerted action designed to reinforce and foster neighbourly relations between territorial communities or authorities within the jurisdiction of two or more contracting parties and the conclusion of any agreement and arrangement necessary for this purpose. Cross-border cooperation can overcome historical prejudices often associated with local communities, it allows for strengthening of business and people-to-people contacts as well as stimulates economic development of frontier regions. Cross-border cooperation in Europe aims at improving the quality of life, competitiveness of the regions, and supporting the idea of a single market and social cohesion. The cooperation of frontier regions covers many areas, including supporting entrepreneurship and trade, development of infrastructure (transport, energy, telecommunications and water) and tourism, protection environment and joint management of natural resources.

Трансграничное сотрудничество (называемое также приграничным сотрудничеством) как важная форма взаимодействия между странами и регионами представляет собой многогранный феномен. В Мадридской конвенции 1980 года, которая является правовой базой для создания и деятельности приграничных регионов, трансграничное сотрудничество определяется как каждое согласованное действие, направленное на укрепление и стимулирование добрососедских отношений между территориальными сообществами и властями в рамках юрисдикции двух или нескольких договаривающихся сторон, и заключение любых, необходимых для этой цели соглашений и договоренностей. Приграничное сотрудничество позволяет преодолевать исторические предрассудки, часто связанные с местными сообществами, что способствует укреплению деловых отношений и общечеловеческих связей, а также стимулирует экономическое развитие приграничных регионов. Приграничное сотрудничество в Европе направлено на улучшение качества жизни, конкурентоспособности регионов, поддержание идеи единого рынка и социальной сплоченности. Сотрудничество приграничных

Cross-border cooperation is a priority as outlined in the European Neighbourhood Policy (ENP), which was launched in 2004. This EU instrument aims at bringing Europe and its neighbours closer. The ENP framework concerns 16 of EU's closest neighbours, including 6 Eastern partner countries: Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Moldova and Ukraine. Russia has a special status with the EU-Russia strategic partnership. The ENP covers a broad range of issues, from employment and social policy, culture, trade, industrial and competition policy, agriculture and rural development to transport and energy security, climate change and environment, tourism as well as research and innovation. Despite their differences and socio-economic disparities, frontier regions face several common challenges. The main barriers to joint cross-border cooperation are the different national structures of authority, administrative structures and legal systems, which may permit or prevent regional and/or local authorities from participating directly in cross-border cooperation.

This monography presents the potential and opportunities of cross-border cooperation between Ukraine and Russia, Ukraine and Moldova, Georgia and Armenia. The analyses were prepared by an international team of authors from Poland, Ukraine, Russia, Moldova, Armenia and Georgia, within the framework of the project "EU – European Neighbourhood – Russia: Cross-Border Cooperation in the Framework of Regional Policy", financed by Directorate General for Regional and Urban Policy of the European Commission as part of its regional policy dialogues with non-EU countries. It is of

регионов охватывает различные сферы, в том числе поддержку предпринимательства и торговли, развитие инфраструктуры (транспорт, энергетика, телекоммуникация и водоснабжение) и туризма, охрану окружающей среды и совместное управление природными ресурсами.

Приграничное сотрудничество является одним из приоритетов Европейской политики соседства (ЕПС), реализация которой началась в 2004 году. Данный инструмент направлен на укрепление отношений между Евросоюзом и его странами-соседями. В сферу ЕПС включено 16 стран, в том числе 6 из Восточной Европы: Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Молдова и Украина. Россия имеет особый статус в стратегическом партнерстве между Россией и ЕС. ЕПС охватывает широкий круг вопросов от трудоустройства и социальной политики, культуры, торговли, промышленной политики, политики конкуренции, сельского хозяйства, транспорта, энергетической безопасности до проблем изменения климата, охраны окружающей среды, туризма, а также исследований и инноваций. Несмотря на различия и социально-экономические диспропорции, приграничные регионы сталкиваются с рядом общих проблем. Основными барьерами на пути трансграничного сотрудничества являются различия в организации государственной власти и особенности правовых систем, которые в разной степени допускают участие в приграничном сотрудничестве местных органов власти.

paramount importance to stress the time when the undertaken research was conducted: June – December 2013. Therefore, the evaluation of the cross-border cooperation in the concerned regions is closely related to the actual situation at the end of 2013.

The monography is divided into three parts. The opening chapter offers an insight into ENP issues in the context of regional development. The chapter summarises the results of the 12-months-long research and contacts with Russian, Ukrainian, Moldovan, Armenian and Georgian participants of the project. Potential for cross-border EU – European Neighbourhood – Russia cooperation in the framework of regional policy has been indicated. The next chapter presents the examples of cross-border transport projects that have been implemented in Europe. In the final chapter in this section the advantages and disadvantages of the integration of Ukraine into EU have been discussed.

The second part includes three chapters, which concern issues related to cross-border cooperation between Ukraine and Russia as the perspective of 2013. The authors present potential of frontier regions, transport and logistics needs and propose the tourist route across neighbour regions.

The beginning of 2014 brought a dramatic change in assessing the possibilities of development of cooperation between Russia and Ukraine in cross-border areas. From this point of view, even the authors who are inhabitants of Kharkov, Donetsk or Lugansk could not have predicted that the cross-border tensions would threaten

В монографии представлены потенциал и возможности трансграничного сотрудничества между Украиной и Россией, Украиной и Молдовой, Грузией и Арменией. Разделы подготовлены авторами из Польши, Украины, России, Молдовы, Армении и Грузии в рамках проекта «ЕС – Европейское соседство – Россия: трансграничное сотрудничество в рамках региональной политики», который финансировался из средств Генерального директората Европейской комиссии по вопросам политики регионального и городского развития в рамках диалога со странами, не входящими в ЕС. Необходимо обратить внимание, что исследования были проведены в период с июня по декабрь 2013 года, т.е. оценка трансграничного сотрудничества в данных регионах отражает ситуацию по состоянию на конец 2013 года.

Монография состоит из трех частей. В первом разделе дается общий обзор ЕПС в контексте регионального развития, а также приведены результаты годового исследования и семинаров с участием российских, украинских, молдавских, армянских и грузинских участников проекта. В следующей главе представлены примеры трансграничных транспортных проектов, которые были реализованы в Европе за последние двадцать лет, а также концепции новых проектов, строительство которых планируется закончить в ближайшем десятилетии. Показано влияние транспортной инфраструктуры на развитие и интеграцию регионов. В последнем разделе этой

the territorial integrity of Ukraine. However, at the end of 2013, when the case studies were delivered, the authors were convinced that they lived in a stable region and trusted in real perspectives for cross-border cooperation between Russia and Ukraine and the European Union. 2014 unrest in Ukraine dangerously destabilized the political situation in Eastern Europe and complicated the Russian relations with the European Union. It is unfortunate that the cross-border cooperation projects planned and recommended by the authors from Ukraine and Russia will not be implemented in the near future. These events show the extent to which cross-border cooperation is sensitive to changes in the environment, especially with regard to political relations.

The final chapter focuses on cross-border cooperation between Ukraine and Moldova as well as Armenia and Georgia. In the first chapter in this section the creation of a cluster to encourage the development of entrepreneurship in this cross-border region is presented. The second chapter concerns the new framework for Armenian-Georgian cross-border cooperation. One of the major joint factors in Armenian-Georgian relations can become effective cross-border projects in renewable energy production, especially biomass for gas and electricity production. Recent explorations in Armenia and Georgia show that they have huge biomass potential, which not still used. The implementation of the best European experience in Armenia-Georgia cross-border projects will bring them more closer to Europe and will show to the public opinion of both countries the concrete results of cooperation.

части монографии обсуждаются преимущества и недостатки интеграции Украины с ЕС.

Вторая часть монографии включает в себя три раздела, касающиеся вопросов трансграничного сотрудничества между Украиной и Россией. Авторы анализируют потенциал приграничных регионов, потребности в области транспорта и логистики, а также предлагают развитие туристического маршрута, проходящего через соседние регионы.

2014 год принес существенные изменения в оценке возможностей развития сотрудничества приграничных областей России и Украины. В сложившейся ситуации даже авторы – жители Харькова, Донецка и Луганска не могли предположить, что напряженная ситуация в приграничных областях может угрожать территориальной целостности Украины. В конце 2013 года, когда были подготовлены исследования, авторы были убеждены, что ситуация в регионе является стабильной и были уверены в реальных эффектах, которые может принести трансграничное сотрудничество между Россией, Украиной и Европейским Союзом. Массовая многомесячная акция протеста в центре Киева (Евромайдан), начавшаяся в ноябре 2013 г. и продолжившаяся в 2014 г., дестабилизировала политическую ситуацию в Восточной Европе, что усложнило отношения России с Европейским Союзом. К сожалению, реализация проектов по трансграничному сотрудничеству, предложенных авторами из Украины и России, в ближайшее время

EU Member States' experience has shown that cross-border projects proposed by the authors will be implemented only if adequate institutional coordination and cooperation of all concerned partners is ensured.

- Ewa Kocharńska, Jana Pieriegud

будет невозможна. Данные события показывают, как восприимчиво трансграничное сотрудничество к внешним изменениям, особенно в политических отношениях.

В последней части основное внимание уделяется вопросам трансграничного сотрудничества между Украиной и Молдовой, а также Арменией и Грузией. В первом разделе предложено создание кластера для стимулирования развития предпринимательства в этой приграничной области. Вторым раздел посвящен созданию основ для армяно-грузинской приграничного сотрудничества. Эффективные трансграничные проекты по производству возобновляемых источников энергии могут послужить главным объединяющим фактором в армяно-грузинских отношениях. Результаты последних исследований подтверждают, что в Армении и Грузии есть огромный потенциал биомассы, которая до сих пор не используется. Применение ведущего европейского опыта в трансграничных проектах приблизит эти страны к Европе и покажет общественному мнению обеих стран конкретные результаты сотрудничества.

Как показывает опыт стран-членов ЕС, предложенные авторами трансграничные проекты будут реализованы только при условии обеспечения адекватной координации со стороны соответствующих территориальных органов власти и сотрудничества всех заинтересованных партнёров.



1

EUROPEAN INTEGRATION, CROSS-BORDER COOPERATION AND REGIONAL POLICY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ, ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

SELECTED ASPECTS OF CROSS-BORDER COOPERATION OF EUROPEAN UNION, RUSSIA, UKRAINE, MOLDOVA, GEORGIA AND ARMENIA IN THE FRAMEWORK OF REGIONAL POLICY

*Ewa Kocharńska, Maksymilian Kocharński, Monika Stojan
Research and Innovation Centre Pro-Akademia*

The chapter presents the selected aspects of cross-border cooperation of the EU, Russia, Ukraine, Moldova, Georgia and Armenia in the context of regional development in the period before the 2014 pro-Russian unrest in Ukraine. Identification of potential cooperation areas in those border territories were based on the research conducted within the project „EU-European Neighbourhood-Russia Cross-Border Cooperation in the framework of Regional Policy”, financed by Directorate General for Regional and Urban Policy of the European Commission as part of its regional policy dialogues with non-EU countries. These dialogues have been established to exchange information and best practice on experiences in setting up and implementing cohesion policy.

Key words: cross-border cooperation, regional development, European Neighbourhood Policy.

INTRODUCTION

Regional development stakeholders working in the countries of the European Neighbourhood and Russia are experienced in managing regional policy at country level. However, the potential of improving economic and social cohesion between neighboring countries through cross-border cooperation remains unexploited. Even though there are numerous political agreements cre-

ating legal environment for international cooperation, in practice cross-border initiatives have been sporadic and limited to individual cases initiated and carried out by local actors rather than implemented through a consistent policy. The existing legal framework needs to be filled with specific projects and actions without which the current mechanisms for supporting and intensify-

ing trade and economic contacts risk to remain at the low level, where petty cross-border exchange, shuttle labour migration and “suitcase trade”, dominated by the shadow sector occupy the major place [1]. The EU experiences in the field of design and implementation of cross-border cooperation programmes that are deeply rooted in territorial dimension and goal-, process-, and

context-oriented can be of paramount value for all countries of the European Neighbourhood and Russia [2].

Problems in various areas of cross-border cooperation are different in different countries of the European Neighbourhood and Russia. The regional policy answering those needs and constraints has to be tailor-made and

Table 1. Selection of border territories in the European Neighbourhood

ENP borders	Length [km]	Analysed in this research
Armenia-Georgia	196	X
Azerbaijan-Russia	390	
Azerbaijan-Georgia	480	
Ukraine-Belarus	649	
Russia-Georgia	694	
Russia-Belarus	959	
Moldova-Ukraine	985	X
Azerbaijan-Armenia	1007	
Russia-Ukraine	1974	X

responsive to the specific characteristics of particular neighbourhood territories.

This chapter focuses on cross-border cooperation of three neighbourhood areas highlighted in Table 1: Ukraine – Moldova, Ukraine – Russia and Georgia – Armenia.

- Ukrainian-Moldovan cross-border cooperation has been recently intensified by the Joint Operational Programme Ukraine – Republic of Moldova, which addresses the rural characteristics of the area concerned [1]. In view of the proximity to the EU exter-

nal border as well as the relatively small territory of Moldova, the Ukrainian-Moldovan neighbourhood may be expected to be the forerunner of cross-border cooperation among the ENP neighbourhood areas. However, the unrecognized separatist “Dnestr Republic”, the frozen conflict remains a source of instability and cross-border criminality.

- Russian-Ukrainian cooperation is limited by regional level and has rather not cross-border, but inter-regional character [3]. However, the neighbouring areas face similar economic and infrastructural difficulties,

resulting among others from the restrictions of human activities caused by catastrophe of Chernobyl atomic power station. The Russian-Ukrainian border crosses urbanized and densely populated territories, which have a crucial importance for the economies of both countries and which until recently were deeply integrated. The Ukrainian-Russian border is also one of the busiest among post-Soviet borders: 20 to 30 million persons cross it per year.

- Georgian-Armenian cross-border cooperation is largely defined by Armenia’s export/import going through Georgia as transit with the trend of external trade turnover between the states having displayed an annual increase in recent years. However, the local population’s low level of awareness of benefits of cross-border cooperation and the inadequate access to relevant information, have created tension and complicated the perception of collaboration with their counterparts across the border [4].

The level of knowledge and skills of bodies responsible for regional policy also varies from country to country, depending on the past experiences. For instance, while the Russian Regional Development Ministry was formed in 2004, the Georgian Ministry of Regional Development was established only in 2009. Small wonder that in some countries qualified personnel, sufficient resources and coherent decision-making processes may be lacking for implementation of holistic cross-border policies. Differences between the countries can be observed also in the engagement of the civil society in formulation and enforcement of regional policies. Civil Society Organisa-

tions (CSOs) – main actors in the area of fostering civic engagement in the third countries – are weak and their actions are largely taken up on an ad hoc basis, mainly in relation with crisis situations.

The economic crisis cannot become an excuse to abandon commitments. It is even more reasonable to make them concrete, said UN Secretary-General Ban Ki Moon at UNHQ on June 11, 2009. The worldwide economic crisis presents an opportunity for the governments. The crisis is conducive to changes in the decision-making processes, since investors (also public ones) look for savings and carry out more detailed analyses before taking investment decisions. They are more inclined to take into account qualitative facets of their decisions, also those connected with the cross-border cooperation as they are extending the market and stabilizing economies. Building infrastructural, economic and social bridges across the borders is an attractive and long-term proposition for the decision-makers during the global economic turmoil.

The governments (ministries of regional development and others) as well as societies (NGOs, local communities, universities) in the third countries concerned neither trust nor respect each other to a great extent. The societies put little pressure on governments to introduce reforms connected with regional policies that would support sustainable socio-economic development of their border zones.

The chapter summarises the results of the 12-months-long research and contacts with Russian, Ukrainian,

Moldovan, Armenian and Georgian participants of the project.

MAIN OBJECTIVES OF THE PROJECT, RELATING TO THE UKRAINIAN-RUSSIAN, MOLDOVAN-UKRAINIAN AND GEORGIAN-ARMENIAN CROSS-BORDER COOPERATION PROBLEMS

Key objectives

The project “EU-European Neighbourhood-Russia: Cross-Border Cooperation in the Framework of regional Policy” was realized for the Directorate General for Regional and Urban Policy of the European Commission as part of its regional policy dialogues with non-EU countries. These dialogues have been established to exchange information and best practice on experiences in setting up and implementing cohesion policy.

The main aim of this project was to support the dialogues on regional policy with selected countries outside the European Union and to share experience of the cross-border cooperation of European regions in context of regional development by offering a mix of information sessions, study visits and workshops for Russia and four EU neighbourhood countries: Armenia, Ukraine, Georgia and Moldova. The project contributed to the increase of knowledge of regional decision-makers from Russia and EU Neighbourhood countries in the field of instruments and tools of cross-border cooperation in the EU cross-border areas.

Overall objective of the project was to strengthen bilateral cooperation of the EU, European Neighbourhood Po-

licy countries and Russia by offering stakeholders of regional development a source of reference when further developing their policy strategies and actions in order to promote better cross-border cooperation instruments.

Immediate objectives of the project were:

- to raise awareness of the participants of information sessions, study visits and workshops on the key principles of European regional policy and on their implementation in the field of cross-border cooperation;
- to enable participants to understand the concepts provided by the specific policy.

The expected long-run impact are the following:

- to improve capacity of the third countries to set strategies and prioritise convergence of their regional policies with those of the EU;
- to improve understanding and awareness of the mechanisms as well as economic and social benefits of cross-border cooperation;
- to improve the capacity of the third countries to assess the economic and social benefits of cross-border cooperation;
- to improve the ability of integrating cross-border cooperation considerations into overall regional policy development.

Approach

The project was based on a differentiated approach in several dimensions:

- Delivery of specific country- and region-based support. Each country and region assisted within this project received tailor-made support, based on its own needs, strategies, priorities and assets. Although the principal rule of the project was promotion of the EU cross-border cooperation, the support offered was based on an individualised approach, taking into account social, political and economic conditions of each country and region.
- Delivery of specific sector advice. The project was based on knowledge and experience of Key Experts and High-Level Speakers. Each Expert and Speaker proposed in this project specialised in one or more of the areas of EU regional policy, which guaranteed not only full thematic coverage of possible cross-border cooperation topics, but also created a multiplier effect as a result of complementary information given by each expert. As each neighbourhood area has problems in different fields of cross-border cooperation, the support was particularly targeted at sectors that raise the biggest social and economic concerns; therefore, it caused stronger commitment of the participants.
- Designing of specific approach in cooperation with different target groups. Since the project was implemented in very close cooperation with different target groups and local partners, the support was based on an analysis of needs and constraints of each group and, thus, an analysis of the approach needed.

Regional perspective

Having regard to the Eastern Partnership initiative (EaP) of the European Union, in implementation of the project EU experts used their experience and background. As a project consortium included research centres from Poland, which was one of the initiators of the EaP, Polish experts used their country’s experiences. Poland suffered problems similar to the ones of the third countries in the East. Bearing in mind relatively recent accession of Poland to the EU, the Polish experts capitalised on their previous advisory projects in the field of regional policy formulation and cross-border cooperation in a transition country.

Institution-building

The experts and High level Speakers from several European countries: Germany, Holland, France, Belgium focused on improvement of coordination and complementarity of Russia and ENP countries’ policies on regional development at country and regional level. The project created an enabling environment with appropriate development of respective public authorities and CSOs, including community participation. To this end, the experts and EU High level Speakers gave not only necessary know-how in the field of cross-border cooperation, but above all, show-how, providing substantial capacity-building program, which was based on very close cooperation with the target groups, thus showing them concrete case studies of cross-border cooperation in the EU. Action undertaken during the project resulted not only in raising qualifications of the target

groups, but also in creating a positive climate around the idea of cross-border cooperation. In this way, the multiplier effect engine has been started, putting a positive impact on whole societies.

Multilateralism and coherence

One of the most important tasks of the project was to facilitate the flow of knowledge among decision-makers whose activities affect regional policy implementation in the countries of European Neighbourhood and Russia. The project fostered cooperation with multilateral and regional organisations and bodies such as international financial institutions, funds and programmes, and other bilateral donors. Hence, the project enhanced donor co-ordination through sharing information about regional development with a view of facilitating the co-financing

arrangements of other donors – Member States of the EU, financial institutions as well as others.

Participation, inclusiveness and accountability to beneficiaries

The project promoted broad involvement of all segments of society in the regional development process and in national dialogue, including political dialogue. The primary challenge of the information sessions and study visits was to support steering external, global forces onto local development so that development achieves the shared vision of the local population. To this end, the experts managed to identify changes in behaviour of actors within the project's sphere of influence and made analyses what were done or happened to bring them about in context of planning future actions

in similar fields. Furthermore, the experts guaranteed that accountability to beneficiaries were made up of five components:

- providing information publicly about the benefits of enhanced cross-border cooperation;
- working with local social structures, including CSOs, local authorities;
- involving people in making decisions, especially in choosing case studies for study visits;
- the complaints procedure, which was a part of the Early Warning System;
- the attitudes of the experts and High Level Speakers.

Spill-over effect and possible replication of the results

It is anticipated that the work completed in this project will be useful, by analogy, to other countries at similar levels of economic development outside of the target regions. The EU experts guaranteed that speakers' interventions might also be adapted in the future for application in other countries.

The implementation phase of the project had three main components: information sessions, study visits and workshops. Activities undertaken in the implementation phase were interdependent. Their results as well as the relations with the partner countries in one activity facilitated implementation of the remaining activities. It was therefore of great importance to coordinate the services in an effective way. Interdependence of the activities of the implementation phase is illustrated in Figure 1.

THE SCOPE OF THE PROJECT AND PARTICIPANTS

During the project, the following meetings were organized:

- three 5-day-long information sessions on EU cross-border cooperation within regional policy with participation of high-level speakers for 15 representatives of CBC stakeholders from ENP-Russia in each session;
- three 10-day-long study visits for cross-border cooperation for 15 representatives of CBC stakeholders from ENP-Russia in each visit;
- three 2-day-long workshops with participation of minimum 15 representatives of CBC stakeholders from ENP-Russia in each session;
- 11 drafts of the concrete projects of cross-border cooperation prepared by participants of the project;
- one e-learning platform on EU cross-border cooperation within regional policy;
- four interim reports, concerning the development of the project;
- one project website serving as a knowledge base with all interventions of speakers as well as a forum of communication between the participants and between the participants and the experts and organizers;
- three briefing meetings in Brussels.

Most of participants of the project represented Ukraine, because two of cross-border areas were addressed by the project: the Russian-Ukrainian and the Moldovan-Ukrainian border territories. The other project countries

European Neighborhood Russia Cross-Border Cooperation in the Field of Regional Policy

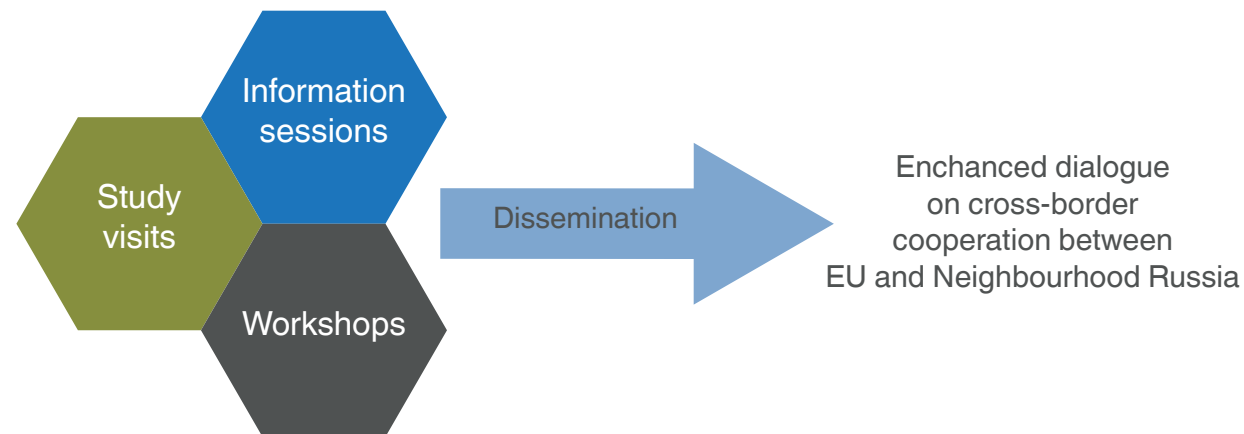


Figure 1. Interdependence of the project components

were represented at a similar level. The minority of the project were Russian stakeholders.

Most of participants represented regional and local level of administration and local and regional perspective and attitude to the cross-border cooperation.

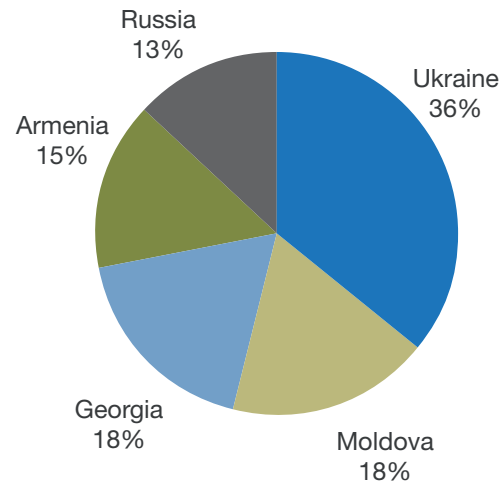


Figure 2. Structure of the nationality of participants of the project

The participants from Russia, Ukraine, Moldova, Armenia and Georgia were selected in context of their interest and influence on development of cross-border cooperation in framework of regional development. The invitations to participate in the project, were sent to stakeholders of cross-border area regional development by the local partners of the project:

- in Russia – by Briansk Chamber of Commerce and Industry;
- in Moldova – by Chamber of Commerce and Industry

stry Republic of Moldova;

- in Ukraine – by Kharkov Chamber of Commerce and Industry and by Odessa Chamber of Commerce and Industry;
- in Georgia – by Georgian Chamber of Commerce and Industry;
- in Armenia – by Economic Research and Development Support Center in Yerevan.

All participants presented a high level of expertise in different professional fields. They were well motivated to learn, discuss and share their knowledge. Participants were willing to cooperate, interested in issues presented and discussed during the sessions. Participants' involvement in each session was very high with many issues raised and questions addressed to speakers. The groups from all countries seemed to represent west-oriented societies. On the other hand, one could identify strong will to cooperate not only in cross-border areas,

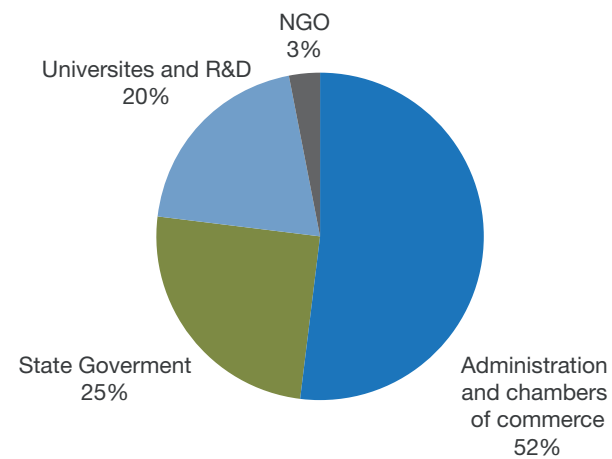


Figure 3. Structure of types of stakeholders of cross-border cooperation participating in the project

as, but with partners from the European Union as well. During the first stages of the project, groups from different countries were willing to work rather separately. But during the next steps of the project, especially during the 12-day-long study visits in the European Union the friendly relations between different nations and different groups of interest were built. It could also be noticed that there exists not only willingness to cooperate in cross-border areas, but there is some kind of trans-regional cooperation on the Russian-Ukrainian, Moldova-Ukrainian and Georgian-Armenian border and this kind of cooperation should be developed within the framework of regional policy.

POTENTIAL FOR CROSS-BORDER EUROPEAN NEIGHBOURHOOD-RUSSIA COOPERATION IN THE FRAMEWORK OF REGIONAL POLICY

The participants stated that the following areas of cross-border cooperation were particularly interesting for them:

- development paradigm – most of participants perceived infrastructure as the key development factor;
- joint projects in the field of developing transport corridors;
- cultural cooperation;
- public procurement procedures relevant for projects co-financed by the EU funds;
- financial flows between the managing authority and the beneficiary as well as between project partners;
- examples of cross-border projects.

However, they noted that the following obstacles to cross-border cooperation should be pointed out:

- Insufficient knowledge on availability of funds and ENPI regulations. Participants thought rather about individual projects (own needs and interests) than programmes (with some exceptions).
- Political factors (for example, the conflict in Transnistria, closed Armenia-Turkey and Armenia-Azerbaijan borders) are the main barrier for cross-border cooperation in these regions.
- Low experience of local beneficiaries – participants did not see local potential for project building.
- The fact that local beneficiaries are obliged to act in accordance with their national public procurement rules.

The speakers and experts agreed with obstacles pointed out by participants and added a few more obstacles:

- Underdeveloped road and railway infrastructure which can facilitate the cross-border cooperation.
- Cultural differences and the fact that all countries – being relatively young – tend to underline their independence on every stage of cooperation.
- Public procurement procedures may be a real challenge, both for beneficiaries and for institutions involved in implementation of possible cross-border cooperation programmes.

Measures, which should be recommended to local and regional authorities to intensify cross-border cooperation, should include:

- involvement of local stakeholders representing vario-

us type of institutions, including NGOs;

- joint work in small groups on defining common problems and challenges in various fields as well as their possible solutions through cross-border cooperation;
- increasing the number of common projects of international cooperation;
- preparation of joint transport development plans;
- preparing the joint strategy for cross-border territories in context of regional development.

The following kinds of cross-border cooperation projects are most likely to succeed:

- the modernization of border-crossing points and transport routes leading to them, especially those, which are important for local communities;
- projects aiming at intensification of cross-border trade and other forms of economic cooperation;
- project of joint management of natural resources in cross-border territories;
- project of joint management of different kind of waste in cooperation with partners from the European Union.

The most promising fields of cross-border cooperation between European Union and the countries of ENPI and Russia that have been identified include:

- border crossing procedures and conditions;
- economic cooperation (import of Ukrainian, Moldovan, Georgian and Armenian products to the EU, promotion of those countries as tourist destinations);
- common R&D projects, workshops, seminars, tra-

inings, networking and study visits;

- in case of Russia – creation of special rules and condition for cooperation, especially development of the Partnership Instrument as a regulatory framework for development of cooperation;
- in case of Armenia and Georgia – cooperation within Black Sea CBC Programme, i.e. cooperation with EU countries such as Greece, Bulgaria, Romania; important fields in this case are those related to transport through Black Sea as well as environmental issues in this area.

CHARACTERISTICS OF RUSSIAN-UKRAINIAN POTENTIAL FOR CROSS-BORDER COOPERATION

According to the experts' and participants' opinions the cross-border cooperation between Russia and Ukraine does not exist in practice. The participants were unable to give any example of joint cross-border activities. The participants pointed out the deficiencies in the relevant legislation as a main barrier. However, there is the need of resolving several serious common difficulties, for instance environmental and transportation problems. The participants highlighted the following issues:

- Differences in regulations regarding cross-border cooperation between Ukraine and Russia;
- Lack of efficient and long-term cooperation in various areas of local stakeholders on the local, regional and international levels;
- Little experience in international cooperation at all;
- Lack of cooperation between SMEs in Ukraine and

Russia;

- Little experience of entrepreneurs in cross-border cooperation;
- Lack of state support in budgetary issues of local stakeholders dealing with cross-border cooperation;
- Insufficient support by regional authorities in creating cross-border cooperation;
- Lack of strategy for development of international partnership between neighbouring regions;
- Lack of implementation of regional policy in cross-border area cooperation;
- Lack of clearly established priorities relating to potential cross-border cooperation;
- Lack of experience sharing, which results in lowering competitiveness of the regions;
- Lack of modern logistics infrastructure for cross-border cooperation;
- Lack of experience in cross-border cooperation programs of Ukraine regions that do not have land borders with countries other than Russia.

On the other hand, general acceptance and consent of state authorities of both countries is a prerequisite of intensifying cross-border activities. The regional authorities responsible for the daily management of the area and local stakeholders are aware of usefulness and synergy of cross-border cooperation. Cross-border cooperation in practice requires the decentralization of regional policy implementation. It seems that the institutions and offices at regional and local level both in Ukraine and Russia are ready for those changes. Full understanding and willingness to co-operate is observed on

both sides of Russian-Ukrainian border. Local stakeholders have the human and institutional potential to carry out joint projects that are beneficial for societies on both sides of the border. The project ideas outlined by the Information Session participants seem to be feasible within relatively small budgets.

As a crucial part of the project, the participants prepared the propositions of the concrete project of Russian-Ukrainian cooperation in framework of regional development, which included the deepened analyses of the problems of the Russian-Ukrainian cross-border cooperation. The projects can help to alleviate and understand the problems of cross-border cooperation between Russia and Ukraine.

CHARACTERISTICS OF UKRAINIAN-MOLDOVAN POTENTIAL FOR CROSS-BORDER COOPERATION

General remarks concerning barriers and incentives to the development of cross-border cooperation between Moldova and Ukraine, based on the Experts' and participants' opinion collected by questionnaire distributed and discussed during the Information Session in Odesa show that the following problems are observed:

- institutional cooperation at the regional and national levels – low development of institutional capacity, little interest in cross-border cooperation of state authorities, and thus limited funding, the limited powers of self-government in foreign trade and cross-border cooperation;
- difficulties in establishing contacts with partners of

- cross-border cooperation;
- difficulties in attracting foreign investors;
- low cooperation skills;
- low level of awareness of the potential beneficiaries of the possibilities for technical assistance in the field of cross-border cooperation;
- lack of an effective, transparent system for monitoring and evaluation of cross-border projects, which complicates the process of optimizing the selection of project proposals;
- huge differences between national and European legislation;
- problems of development and implementation of new forms of cross-border cooperation, such as technology parks, cross-border clusters, cross-border innovation projects due to legal obstacles;
- lack of a fully-fledged Euroregional institutions of cooperation due to legislative inconsistencies;
- low level of involvement of business organizations, non-governmental agencies and civil society organizations in cross-border cooperation.

Regardless of the existing conditions, which are a real problem in the development of cross-border Ukrainian-Moldovan cooperation, the participants from Ukraine and Moldova pointed out the desirability of making efforts to develop cross-border cooperation. In this cooperation a number of possibilities are observed, mostly related to:

- establishing partnerships for cross-border cooperation for activation of developmental processes;
- exchange of experience between entrepreneurs in

- various fields (cross-border cooperation of small enterprises);
- developing and strengthening the innovation capacity in the border areas;
- cooperation between people;
- development of infrastructure (e.g. roads);
- protection of the environment (e.g. management of waste);
- support to NGO networks;
- development of economic relations among border towns;
- development of new forms of cooperation (cross-border clusters, cross-border industrial zones and parks, cross-border innovation projects);
- gaining experience from EU organizations to adopt the best practices;
- development of the education system;
- exchange students from border towns.

Speakers also indicated in their assessments of the Ukrainian-Moldovan group of certain characteristics, which are relevant for the development of cross-border cooperation. First of all, they pointed to the open and active attitudes of participants, and their willingness to share experiences. Questions asked during sessions were meaningful, substantive (especially questions from the administration with experience in the implementation of projects financed from EU funds). The group of Ukrainian-Moldovan participants were particularly interested in cooperation projects in the fields of universities, hospitals, cultural institutions (e.g. museums), as well as investment and infrastructural projects (e.g.

- water and sewage projects).

Ukrainian-Moldovan group indicated the difficulty in finding new partners. In addition, the difficulty in guaranteeing their own contribution to the project was stressed, as well as the lack of sustainability of some partnerships. According to experts' assessment, the biggest obstacle to the development of cross-border cooperation is the lack of experience of the Ukrainian and Moldovan institutions in implementation of international/cross-border projects and problems in ensuring their own contribution. The lack of proper coordination and cooperation at the regional level was also cited as one of obstacles hampering further development of cross-border cooperation.

CHARACTERISTICS OF GEORGIAN-ARMENIAN POTENTIAL FOR CROSS-BORDER COOPERATION

The characteristic of the Georgian-Armenian potential for cross-border cooperation has been prepared on the basis of the opinions and assessment provided by the participants, experts and project speakers. General remarks concerning the barriers and incentives to the development of cross-border cooperation between Georgia and Armenia, are based on the questionnaire distributed among participants and discussed during the Information Session in Tbilisi. The participants faced the following problems connected with Georgian-Armenian cross-border cooperation in framework of regional development:

- Low level of activity of the civil society.
- Barriers connected with customs and trade regulations.
- Lack of awareness of mutual benefits/interests.
- Barriers linked to historical circumstances.
- Poor infrastructure.
- Absence of regional environmental policy.
- Language barriers.
- Governance style based on the top-down principle, little role played by CSOs.
- Lack of knowledge on possibilities of CSOs' influence on the decision making process.
- All participants were interested in getting information on: how to get financial support; how to find partners for common projects; how to prepare high quality projects.

The analysis of the questionnaires and speakers' opinions indicates that there was a common interest in:

- developing cross-border cooperation of various actors of public sphere (joint projects);
- developing differentiated forms of inter-university cooperation;
- creating platforms for civil society dialogue (CSOs development);
- increasing public awareness in the field of cross-border cooperation and benefits resulting from it;
- stimulating forms of cooperation leading to the better mutual knowledge of both partners.

CONCLUSIONS

Taking into consideration all of the mentioned opinions and conclusions of the project, the following recommendations can be given for regional and central authorities in Russia, Ukraine, Moldova, Georgia and Armenia, in terms of stakeholder cooperation and regional development (local authorities, businesses, universities and NGOs):

- To improve the road and railway infrastructure and try to implement European best practices;
- To focus on strategic areas/activities – selecting the objectives and actions and concentrating resources for their implementation;
- Seeking one's own path – identification of specific resources and distinctive competences;
- To focus on the results not the processes – what matters is not the amount of funds spent but effectiveness of their spending;
- To focus on the sustainability of projects;
- To strengthen coordination and integration of activities in the region – a horizontal and comprehensive approach in place of sectorial and executive approach;
- To promote regional leaders, also non-formal leaders;
- To consult widely the ideas and decisions;
- To promote international, cross-regional and multi-sectorial networking;
- To be well-oriented from the very beginning in defining common problems and challenges of regional

development as well as projects, which they want to implement;

- To define concrete results, which are to be reached by the programme and projects;
- To use the logical framework both for the strategic documents and programme and for the projects;
- To base the work on the programme on deep and thorough analysis of the current situation of the border areas in context of socio-economic issues as well as on the commonly agreed strategy for the future.

The project lead to important recommendations also for the European Commission as far as its role in promoting Cross-Border Cooperation between EU and ENPI countries and Russia is concerned:

- To continue previous activities and programs within technical assistance to ENP countries and Russia;
- To ensure wider possibilities for representatives of these countries to participate in the projects within “Horizon 2020” – the new EU Framework Programme for Research and Innovation;
- To develop more sustainable and long-term cooperation;
- To put more attention on the intended results – they should be concrete and possible to achieve; local communities need support in preparing them.

The information contained in this chapter does not necessarily reflect the position or opinion of the European Commission.

BIBLIOGRAPHY

- 1 Joint Operational Programme Romania-Ukraine-Republic of Moldova 2007-2013.
- 2 T. Borodina, Border regime and its influence on on social-economic development and cross-border cooperation: case study in cross-border regions of Russia, Ukraine and Belarus, 2010.
- 3 T. Zhurzhenko, Ukraine's Border with Russia before and after the Orange Revolution, 2006.
- 4 S. G. D. Narmania, Cross-Border Cooperation between Georgia and the Republic of Armenia – Existing Problems and Challenges, 2010.

Роль трансграничных транспортных проектов в процессе интеграции регионов

Перегуд Я.

Высшая школа экономики (SGH), Кафедра транспорта, Варшава, Польша

Представлены примеры трансграничных инфраструктурных проектов, которые были реализованы в Европе за последние двадцать лет, а также концепции новых проектов, строительство которых планируется закончить в ближайшем десятилетии. Показано влияние транспортной инфраструктуры на развитие и интеграцию регионов.

Ключевые слова: транспортные проекты, инфраструктура, интеграция, Евротоннель.

ВВЕДЕНИЕ

Развитая транспортная инфраструктура является одним из важнейших факторов интеграции регионов и трансграничного сотрудничества. В течение последних десятилетий в Европе проходил процесс формирования Трансъвропейской транспортной сети (TEN-T) и развития международных транспортных коридоров, важным элементом которых являются искусственные сооружения – совмещенные мосты и тоннели – обеспечивающие передвижение нескольких видов транспорта, чаще всего автомобильного и железнодорожного. Уникальными по своим техническим характеристикам, истории создания и влиянию на региональную интеграцию являются такие трансграничные мегапроекты, как мост через проливы Большой Бельт и Эресунн и тоннель под каналом Ла-Манш.

Мосты и тоннели, которые соединили разные

страны и регионы, стали своего рода символами европейской интеграции. В 2014 году исполнилось 20 лет с момента открытия тоннеля под проливом Ла-Манш (Евротоннеля). За это время с помощью тоннеля было перевезено почти 330 млн пассажиров, 300 млн тонн грузов, а также 20 млн грузовых автомобилей, что эквивалентно 260 млн тоннам грузов. Кроме того, в августе 2014 года был побит абсолютный рекорд за всю историю Евротоннеля – в течение одного месяца перевезено 375 тыс. легковых автомобилей и автобусов, в том числе 85,4 тыс. в течение одной недели.

Как показывает опыт, крупные трансграничные инфраструктурные проекты и мегапроекты характеризуются:

- высокой технической и технологической сложностью;
- сложной организационной структурой;

- высокими рисками;
- высокими транзакционными издержками;
- долгим сроком окупаемости и низкой рентабельностью.

Значение таких объектов транспортной инфраструктуры действительно велико, а иногда уникально – они одновременно обеспечивают горизонтальную и вертикальную интеграцию, распространяя также потенциал территориального развития на близлежащие регионы. Описанные трансграничные мегапроекты (Евротоннель, Эресуннский мост, Фемарнбельтский тоннель, мост через Керченский пролив), в отличие от крупных инфраструктурных проектов порождают широкие последствия не только в экономике, но и в общественной жизни, зачастую существенно меняя образ мира в сознании людей, интегрируя регионы и обозначая контуры долгосрочного развития.

Евротоннель как символ интеграции

Тоннель под проливом Ла-Манш был открыт 6 мая 1994 года и соединил железнодорожным сообщением континентальную Европу с Великобританией. Общая протяженность этого грандиозного сооружения (cross-Channel Fixed Link) составляет около 51 км, из которых 39 км находится под водой. Евротоннель является третьим по протяженности железнодорожным тоннелем в мире (более длинными являются только тоннель «Сэйкан» и «Готардский тоннель»). Евротоннель состоит из трёх отдельных тоннелей – двух

основных, имеющих рельсовый путь для поездов, следующих на север и юг, и одного небольшого служебного тоннеля. Служебный тоннель через каждые 375 метров имеет проходы, объединяющие его с основными.

Идея строительства тоннеля под Ла-Маншем возникла в конце XVIII – начале XIX века, в регионе Нор-Па-де-Кале и была высказана французским инженером Альбертом Матье-Фавье. Проект был предложен Наполеоном при заключении мирного договора между Англией и Францией, но из-за войны он так и остался на бумаге. В 1874-1883 гг. предпринято первое строительство тоннеля под Ла-Маншем, однако оно было остановлено, так как британцы опасались, что готовый тоннель может послужить причиной возможного лёгкого вторжения



Рис. 1. Схема Евротоннеля.

противника на территорию Великобритании. К этому времени уже было прорыто 2026 м с английской стороны и 1829 м – с французской. К строительству вернулись только в 1973 году, но из-за очередных финансовых проблем, спустя два года после того, как был прокопан тестовый тоннель длиной 250 метров, строительство снова было остановлено. В 1984 году правительства Великобритании и Франции пришли к выводу, что без дополнительного привлечения частных средств строительство невозможно, поэтому была выбрана форма государственно-частного партнерства. Из четырёх предложенных выбран проект, наиболее сходный с проектом 1973 года. В 1986 году оба правительства подписали договор по строительству тоннеля и ратифицировали его в 1987 году.

Как показывает история, с самого начала и на протяжении всего периода Франция выступала инициатором и идейным вдохновителем строительства, в то время как консервативная Великобритания неоднократно приостанавливала и откладывала работы по военно-стратегическим, экономическим, политическим, историческим и прочим соображениям. Развитие этого вопроса было

проявлением двух разнонаправленных процессов – интеграции и дезинтеграции. Соединение национальных транспортных сетей Великобритании и Франции в конечном счете было реализовано, а Евротоннель как трансграничный транспортный переход стал примером горизонтальной транспортной интеграции. Строительство Евротоннеля укрепило иерархическую структуру транспортной сети ЕС, основой которой служит сеть международных транспортных коридоров [1].

Введение Евротоннеля в эксплуатацию стало фактором и стимулом улучшения всех видов трансграничного сообщения, что проявилось в увеличении надежности сообщения через Ла-Манш, улучшении транспортной доступности, а также привело к повышению эффективности обслуживания. Ежедневно через тоннель проезжает почти 300 поездов, т.е. поезда ходят каждые четыре минуты. Через Евротоннель курсируют четыре типа поездов (рис. 2):

- высокоскоростные пассажирские поезда TGV Eurostar, действующие между лондонской железнодорожной станцией Сент-Панкрас, парижским Северным вокзалом (Gare du



Рис. 2. Различные типы поездов, курсирующих через Евротоннель. Источник: Eurotunnel.

Nord) и станцией Midi/Zuid в Брюсселе.

Высокоскоростные поезда «Евростар» преодолевают тоннель за 20 минут;

- пассажирские челночные поезда Le Shuttle, перевозящие автобусы, легковые автомобили и фургоны между Сангаттом и Фолкстоном. Благодаря особой системе погрузки весь процесс въезда автомобиля в вагон занимает не более восьми минут, при этом пассажиры остаются внутри своих машин, а поездка через тоннель – 35 минут;
- грузовые челночные поезда Truck Shuttle, с открытыми вагонами, в которых перевозят грузовые автомобили, при этом сами водители едут в отдельном вагоне. Общая продолжительность поездки от съезда с автострады M20/A16 до автострады A16/M20 занимает 90 минут;
- грузовые поезда, которые перевозят различные грузы и контейнеры в железнодорожных вагонах между континентальной Европой и Великобританией.
- В 2013 году по Евротоннелю было перевезено 2,5 млн легковых автомобилей, 64,5 тыс. автобусов, 1,3 млн грузовых автомобилей, а также проследовало 2,5 тыс. грузовых поездов [2].

Высокоскоростное железнодорожное сообщение «Евростар», соединяющее три столицы, имеет общеевропейское значение: пассажиропоток между Великобританией и Францией занимает первое место в Европе среди международных железнодорожных

потоков. В 2013 г. преодолен уровень в 10 млн пассажиров. На Евротоннель приходится около 40% пассажирских перевозок между Великобританией и Францией и Великобританией и Бельгией, а поезда Евростар обеспечивают более 70% перевозок между Лондоном и Парижем и более 60% между Лондоном и Брюсселем. Благодаря тоннелю стало возможно посетить Лондон, отправившись из Парижа, всего за 2 часа 15 мин. Основную часть потока составляют британские туристы, а главной целью поездки служит «шопинг», что и определяет срок пребывания на «континенте», не превышающий одних суток, и географию туризма во французском регионе.

Коммуникационная функция Евротоннеля отразилась на экономико-географическом и транспортно-географическом положении регионов, которое поменялось на национальном уровне с периферийного (удаленного) на центральное на общеевропейском уровне (в пределах Центральной оси развития Европы) [1].

Строительство Евротоннеля стало важным фактором развития регионов Кент и Нор-Па-де-Кале, в том числе привело к:

- развитию транспортной инфраструктуры в регионах, в том числе сети высокоскоростных железных дорог, строительству автомагистралей, модернизации морского транспорта, что улучшило транспортную доступность регионов;
- развитию сферы услуг, туризма и социальной

инфраструктуры;

- резкому росту инвестиционных проектов по обе стороны Ла-Манша;
- созданию рабочих мест. Евротоннель проектировали и строили 13 тыс. человек. Сегодня в группе Eurotunnel работает 3,7 тыс. человек. Кроме этого, было создано более 5 тыс. рабочих мест в английском Кент и французском регионе Кале, в том числе 2,5 тыс. мест приходится на торговый центр «Cite de l'Europe».

По обе стороны Ла-Манша в 1990-е гг. наблюдался резкий рост инвестиционных проектов. Однако инвестиционные проекты во французском регионе были в 7 раз интенсивнее, чем в британском. Проблема асимметрии преимуществ и затрат характерна для трансграничных проектов.

Финансирование и окупаемость было извечной проблемой Евротоннеля. Несмотря на то, что доля «Евростар» составляет 66% от величины перевозок на маршруте Брюссель — Париж — Лондон, в целом Евротоннель стал убыточным предприятием. Всего на Евротоннель было потрачено около 10 млрд фунтов стерлингов (с учётом инфляции). Стоимость строительства превысила смету в два раза. Оператор Евротоннеля — компания «Евростар» — стал сразу же убыточным, несмотря на то, что этот железнодорожный путь окрестили одним из «семи чудес света современности». Компания терпела убытки на протяжении многих лет. В 2006 году долг Евротоннеля превысил 9 млрд евро. Кредиторы инициировали процедуру банкротства. Но в 2008

году после реструктуризации задолженности Евротоннель — впервые с момента открытия — заявил о получении годовой прибыли, которая составила миллион евро. Прибыль с каждым годом растёт, хотя об окупаемости этого грандиозного проекта пока говорить не приходится. В 2013 году оборот компании «Евротоннель» составил 1,1 млрд евро; получена прибыль в размере 101 млн евро [2].

ЭРЕСУННСКИЙ МОСТ КАК ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ РЕГИОНОВ

Эресуннский мост (швец. Øresundsbroen, в переводе с датского Æresundsbron означает «пролив над гравийным берегом») является самым длинным совмещённым мостом-тоннелем в Европе, соединяющим столицу Дании Копенгаген и шведский город Мальмё и включающим в себя двухпутную железную дорогу и четырёхполосную автомагистраль через пролив Эресунн. Мост и тоннель являются частью международного европейского автомобильного маршрута E20, а также Эресуннской железнодорожной линии. Поскольку сооружение фактически включает мост, остров и тоннель, его принято называть «Эресуннская линия» или «Эресуннское сообщение». Мост длиной 7,8 км покрывает половину расстояния между Швецией и датским островом Амагер. Мост соединяется с тоннелем на искусственном острове, названном Пеберхольм (Peberholm), а далее через тоннель Drogden (Drogdentunnelen) соединяется с искусственным полуостровом Каstrup на острове

Амагер — ближайшей населенной частью Дании. Строительство непрерывной линии Большого Бельта (The Great Belt Fixed Link) и Эресуннского моста позволило связать континентальную Европу со Швецией и всей Скандинавией.

Идеи по строительству моста высказывались еще в начале XX-го века, однако из-за недостатка финансирования и отсутствия политической поддержки так и не были реализованы. Стабильная политическая ситуация и экономический рост,



Рис. 3. Схема Эресуннского сообщения. Источник: Øresundsbro Konsortiet

Таблица 1. Сравнение параметров строительства Евротоннеля и Эресуннского моста

Характеристика	Евротоннель	Эресуннский мост
Период реализации	1984-1994	1991-2000
Технические параметры	51 км, в т.ч. 39 км под водой	16 км, в т.ч. 7845 м мост и 3510 м подводный тоннель
Общая стоимость проекта	10,5 млрд GBP (16 млрд долл. США)	20 млрд SKK (3 млрд долл. США)
Форма финансирования	ГЧП, концессия DBOT	Design - Build

Источник: на основании [3], [4].

наблюдавшиеся в обеих странах, а также развивающиеся процессы интеграции в Европе в 90-х гг. прошлого столетия позволили начать реализацию этого грандиозного инфраструктурного проекта. В 1991 году между правительством Дании и Швеции был подписан договор о строительстве. Строительство было начато в 1995 году, а официальное открытие состоялось 1 июля 2000 года. Общая стоимость строительства Эресуннского моста, в том числе прилегающих к тоннелю автомагистралей и железнодорожных соединений, была оценена в 30,1 миллиарда датских крон (в соответствии с индексом цен 2000 года), при этом ожидается, что затраты на строительство моста окупятся к 2035 году. Проект софинансировался из средств фонда TEN-T как приоритетный проект №11.

Строительство Эресуннского сообщения принесло огромные изменения в развитие региона, в котором проживает более 3,7 млн человек. В 2013 году мост ежедневно пересекало в среднем 18,3 тыс. автотранспортных средств, в том числе 17,1 тыс. легковых и 1,1 тыс. грузовых автомобилей. Интенсивность движения по сравнению с 2001 годом выросла вдвое. Железнодорожным транспортом в 2013 году перевезено 11,4 млн пассажиров [5]. Более 40% общего пассажиропотока составляют те, кто совершают регулярные поездки на работу, при этом 95% из них проживает в Швеции, а работает в Дании. Тысячи датчан воспользовались преимуществом низких цен на жильё в Мальмё, переехали жить в соседнюю страну и ездят на работу в Данию [6]. Многие из жителей называют себя «гражданами Эресунн».



Рис. 4. Эресуннский мост. Источник: Öresundsbron, <http://uk.oresundsbron.com/page/1281>



Рис. 5. Новый мост между Болгарией и Румынией. Источник: <http://www.danubebridge2.com>

Мост «НОВАЯ ЕВРОПА» ЧЕРЕЗ ДУНАЙ

В июне 2013 года новый мост связал болгарский город Видин и румынский Калафат. До этого Болгарию и Румынию, кроме паромных переправ, связывал лишь один мост, который находится ниже по течению, примерно в 300 км от Видина и Калафата. Мост под названием «Новая Европа» (Дунав мост 2) стал вторым на болгарско-румынском участке Дуная и одним из самых длинных на всем его протяжении. Общая длина транспортного перехода составляет 3,6 км, а длина самого моста 1,8 км. Мост имеет по две полосы для автомобильного движения в каждом направлении, однопутную железнодорожную линию, велосипедную дорожку, две тротуарные дорожки для пешеходов и сервисного обслуживания. В качестве прилегающей инфраструктуры в Болгарии были построены 7 км железнодорожной линии, новая грузовая станция, 7 новых автомобильных двухуровневых развязок; а в Румынии – 5 км железнодорожной линии, 5 км автомобильной дороги, пункт пограничного контроля и пункт взимания платы за проезд через мост автомобильных транспортных средств [6].

Обращаясь к историческим фактам, Румыния согласилась с идеей о проектировании и строительстве моста над Дунаем при Видине -Калафате более 100 лет назад – в 1909 году, но на протяжении десятилетий инициатива оставалась мечтой. Только в 80-ые годы XX века в Болгарии началось обсуждение идеи о более прямой и быстрой связи страны со странами Центральной

и Северной Европы с помощью альтернативной дороги через Видин, которая заменила бы комбинированным мостом действующий многие десятилетия железнодорожный (а позже и автомобильный) паром Видин-Калафат. Договор о строительстве был подписан между Бухарестом и Софией в 2000 году, однако недостаток средств не позволил осуществить проект в запланированные сроки, и к возведению моста приступили лишь в мае 2007 года. Подрядчиком стала испанская строительная компания FCC Construcción. Расходы составили 282 млн евро, при этом 2/3 этой суммы – это субсидии и кредиты ЕС, а остальная часть – национальное финансирование и частные инвестиции. Финансирование со стороны Болгарии составило 225,8 млн евро (таблица 2), а Румынии – 48 млн евро.

Мост является частью IV панъевропейского коридора и имеет ключевое значение для перевозок на всей оси Юг – Восток, создавая возможности для развития комбинированных перевозок. Строительство нового объекта транспортной инфраструктуры позволило перейти на интеграцию транспортной сети Болгарии с трансъевропейской транспортной сетью. Ожидается, что реализация этого проекта будет способствовать повышению конкурентоспособности экономики Болгарии и Румынии, а также даст импульс региональному развитию.

Таблица 2. Структура финансирования проекта строительства моста «Новая Европа» – участие болгарской стороны

Источник финансирования	Сумма, тыс. евро
Фонд ЕС – ИСПА (ISPA)	70 000
Кредит Европейского Инвестиционного Банка (EIB)	70 000
Кредит от Французского агентства развития (AFD)	5 000
Правительства Федеративной республики Германии KfW	20 045
Государственный бюджет Болгарии	60 761
ВСЕГО:	225 806

Источник: <http://www.vidincalafatbridge.bg/en/page/106>.

ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ФЕМАРНБЕЛЬТСКОГО ТОННЕЛЯ

Тоннель (The Fehmarnbelt Fixed Link), который в ближайшие годы должен соединить немецкий остров Фемарн (Fehmarn) с датским островом Лолланн (Lolland), является крупнейшим из запланированных инфраструктурных проектов в Северной Европе и представляет собой третий этап в процессе интеграции Скандинавии с остальной частью европейского континента. Первым этапом был Мост Большой Бельт (Storebælt link), а вторым – мост Эресунн. Подписывая соглашение о намерениях строительства тоннеля (первоначально планировалось строительство моста), который пересечет 18-километровый пролив Фемарн-Бельт Балтийского моря, две страны приняли решение, которое позволит не только улучшить инфраструктуру и сократить время в пути, но и создаст потенциал для нового экономического, культурного и социального развития в областях, регионах и странах,

находящихся в непосредственной близости от тоннеля. Строительство планируется начать в 2015 году и завершить к 2021 году. После завершения строительства это будет самый длинный тоннель в мире, построенный под водой.

Тоннель будет иметь двухпутную железнодорожную линию и четырехполосную автомагистраль. Стоимость проекта оценивается в 5,5 млрд евро. Дания возьмет на себя полную ответственность за обеспечение финансирования данного проекта. Строительство будет финансироваться за счёт гарантированных государством займов, которые после введения тоннеля в эксплуатацию планируется покрыть за счёт сборов и оплат за проезд транспортных средств. Немецкая сторона обязалась обеспечить развитие и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры на подходах к тоннелю по своей стороне. Данный проект

находится в списке приоритетных проектов TEN-T и получит финансирование со средств ЕС в размере 0,6-1,1 млрд евро на проведение подготовительных и строительных работ. Тоннель будет являться частью трансъевропейского коридора Скандинавия – Средиземноморье [7].



Рис. 6. Проект строительства Фемарнбельтского тоннеля. Источник: [8].

ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Данный проект, как и вышеописанные, имеет свою долгую историю, которая насчитывает уже 70 лет. Железнодорожный мост через Керченский пролив, разделяющий Крым и Краснодарский край, построенный в 1944 году, был разрушен в феврале 1945 года зимними штормами и льдом, а позднее разобран. С этого момента сухопутное сообщение с Крымом было возможно лишь через территорию материковой Украины. Через Керченский пролив,



Рис. 7. Фемарнбельтский тоннель как часть коридора Скандинавия – Средиземноморье. Источник: Femern S/A.

ширина которого составляет от 4,5 до 15 км, действует открытая в 1953 г. паромная переправа. Работу переправы обеспечивали четыре железнодорожных парома, а позднее в эксплуатацию были введены три автомобильных парома. С начала 1990-х гг. железнодорожные перевозки через пролив были прекращены в связи с износом железнодорожных паромов и береговой инфраструктуры. Более 10 лет переправа перевозила лишь пассажиров и автомобили. Железнодорожное грузовое паромное сообщение было возобновлено в 2004 году. В конце 2013 года через пролив курсировало три автомобильных и два железнодорожных парома [9].

Вопрос строительства нового моста активно обсуждается с конца 1990-х годов. О возможности постройки моста через Керченский пролив неоднократно заявлялось как российскими, так и украинскими политиками. В обеих странах предпринимались попытки создания технико-экономического обоснования (ТЭО) проекта. В 2010 году между Министерствами транспорта РФ и Украины, а также «Внешэкономбанком» был подписан меморандум о взаимопонимании об организации строительства транспортного перехода через Керченский пролив. Реализация этого проекта на 450 км сокращает путь из центральных областей Украины в Новороссийск. Рассматривались несколько вариантов расположения мостового перехода, в том числе Северный, Жуковский, Еникальский и Тузлинский. Техническими преградами для сооружения моста

являются слабые грунты (свыше 50 метров ила на дне Керченского пролива, грязевые вулканы) и необходимость реализации возможности прохода судов из акватории Азовского моря перехода от мыса Фонарь до мыса Малый Кут, протяженностью 10,3 км, который дополнительно требовал строительства 49 км автомобильных и 24 км железнодорожных подходов. По разным оценкам общая стоимость проекта оценивалась от 0,5 до 3 млрд долл. США.

В декабре 2013 года между Россией и Украиной был подписан пакет документов по двухстороннему сотрудничеству, в том числе соглашение об организации строительства транспортного перехода через Керченский пролив. 30 января 2014 года Кабинет Министров Украины утвердил соглашение с Россией о строительстве моста через пролив. Следует обратить внимание, что соглашение было подписано во время многомесячной массовой акции протеста в Киеве, так называемого Евромайдана. В связи с фактическим присоединением Крыма к России, ухудшением российско-украинских отношений и с возможной угрозой остановки сообщения между Россией и Крымом через территорию Украины, планирование и подготовка строительства моста значительно активизировались. 3 марта 2014 года премьер-министром России Дмитрием Медведевым подписано распоряжение о создании дочерней структуры госкомпании «Российские автомобильные дороги», ОАО «Транспортный переход через Керченский пролив»,

Таблица 3. Сравнение вариантов транспортного перехода через Керченский пролив

Вариант	Длина	Длина	Общая длина моста, км
	железнодорожных подъездов, км	автомобильных подъездов, км	
Северный (мыс Фонарь – мыс Малый угол)	24	49	10,3
Жуковский (поселок Жуковка – коса Чушка)	13	46	6,3
Еникальский (Мыс Синягино – коса Чушка)	5	46	5,7
Тузлинский (Южный) (Мыс Ак-Бурун – коса Тузла)	36	38	11,7

которая будет выступать заказчиком инженерных изысканий и разработки ТЭО строительства моста через Керченский пролив. Согласно распоряжению, указанные работы должны быть завершены к 1 ноября 2014 года.

В ходе углубленной проработки двух наиболее перспективных створов Жуковского и Тузлинского, рекомендованных экспертным советом, было рассмотрено 74 варианта прокладки трассы с различными типами конструкций транспортного перехода, включая мост, совмещенный с тоннелем. Все варианты оценивались, исходя из комплекса различных факторов, к которым относятся: протяженность перехода, наличие железнодорожных и автодорожных подъездов к нему с обеих сторон, перспектива удорожания строительства за счет дополнительных транспортных сооружений на подходных участках. При оценке учитывались также перспективы развития порта Кавказ, железной дороги, угол

пересечения с ходом морских судов, возможность направления транспортного потока в обход Керчи, наличие особо охраняемых исторических объектов в зоне строительства, экологические и социально-политические аспекты, ледовая обстановка в зоне прохождения маршрута, а также наличие на его территории грязевых вулканов. В июне 2014 года экспертный совет «Автодора» рекомендовал правительству РФ в качестве наиболее приоритетного вариант транспортного перехода в Тузлинском створе трассы с двумя типами конструкции перехода – совмещенный мостовой переход с четырьмя полосами движения автотранспорта и двумя электрифицированными железнодорожными путями. В данном варианте необходимо будет построить два мостовых сооружения: первый – через Керченский пролив, второй – через пролив между насыпной дамбой и островом Тузла.

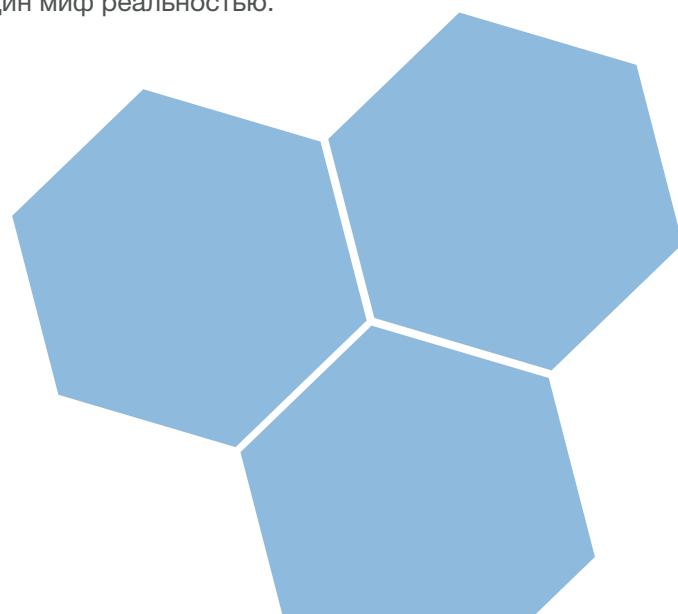
По предварительным расчетам, общая стоимость проекта оценивается от 283 млрд руб. до 349 млрд руб. (в пересчете по текущему курсу составляет 7,6-9,3 млрд долл. США). Финансирование будет вестись полностью за счет федерального бюджета РФ, в рамках Федеральной Целевой Программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города федерального значения Севастополя до 2020 года». Строительство планируется завершить до 2018 года [10].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Строительство транспортной инфраструктуры приносит целый ряд «более широких» положительных макроэкономических эффектов, которые не всегда учитываются при анализе экономической эффективности на этапе технико-экономического обоснования проектов. Одним из таких эффектов является сближение трансграничных регионов и интеграция соседних стран. Подтверждением являются примеры трансграничных проектов – мостов и тоннелей, которые стали своего рода символом европейской интеграции. Описанные в данном разделе проекты были реализованы, несмотря на технические барьеры, а также исторические и политические разногласия. Значение таких объектов транспортной инфраструктуры действительно велико, а иногда и уникально, поскольку они обеспечивают как горизонтальную, так и вертикальную интеграцию, распространяя тем самым потенциал территориального развития

на близлежащие регионы. Большое значение имеют согласованные действия и взаимопонимание центральных и региональных органов власти, и органов местного самоуправления приграничных областей. Стабильная политическая ситуация является ключевым условием для начала строительства и успешного завершения трансграничных проектов.

Проект строительства моста через Керченский пролив в течение последнего десятилетия был своего рода индикатором российско-украинских отношений. Данный проект некоторые ученые и политики считали мифом. Ни один транспортный объект в мире не был сооружен в таких трудных с технической точки зрения условиях, а экономическая целесообразность проекта ставится под сомнение. С точки зрения стоимости, проект был бы самым дорогим мегапроектом в мире. Ближайшее десятилетие покажет, станет ли еще один миф реальностью.



ЛИТЕРАТУРА

- 1 Евротоннель как фактор интеграции и регионализации в Европейском союзе, автореферат диссертации канд. географ. наук А.И. Ломакиной, 2008, <http://www.dissercat.com/content/evrotunnel-kak-faktor-integratsii-i-regionalizatsii-v-evropeiskom-soyuze>
- 2 Groupe Eurotunnel, Annual Review And Corporate Social Responsibility Report 2013, <http://www.eurotunnelgroup.com/uploadedFiles/assets-uk/Shareholders-Investors/Publication/Annual-Review/RARSE2013-UK-BD-Final.pdf>
- 3 K. Brzozowska, Skutki błędnego oszacowania ryzyka inwestycyjnego w infrastrukturze transportu, „Przegląd komunikacyjny” nr 11/2004, сс. 23-32.
- 4 K. Brzozowska, Zastosowanie formuły PPP w skandynawskich inwestycjach infrastrukturalnych, „Przegląd komunikacyjny” nr 7-8/2005, сс. 39-48.
- 5 Øresundsbro Konsortiet, Annual Report 2013.
C. Yndigegn, Between Debordering and Rebordering Europe: Cross-Border Cooperation in the Øresund Region or the Danish-Swedish Border Region, Eurasia Border Review, Vol. 2, No 1 (Summer 2011), сс. 47 -59, <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?id=133166>
- 7 <http://www.vidincalafatbridge.bg>
- 8 J. Restrup-Sorensen, Crossing Borders: The Fehmarnbelt Fixed Link, „European Railway Review” , Volume 19, Issue 3 2013, сс. 20-23.
- 9 Femern S/A, The Fehmarnbelt Fixed Link. Project and Region, <http://www.femern.com/material-folder/documents/2013-publications/project-and-region.pdf>
- 10 А. Сидорчик, Из России в Россию. История строительства моста в Крым насчитывает 70 лет, «Аргументы и Факты», 20.03.2014 г., <http://www.aif.ru/society/ptransport/1128599>
- 11 Автодор, 5 июня состоялось очередное заседание межведомственной Рабочей группы по реализации проекта строительства транспортного перехода через Керченский пролив, http://www.russianhighways.ru/for_investor/investment_projects/stage_of_preparation/news05-06.php

УКРАИНА – ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ: ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ

Матюшенко И.

Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина, Факультет международных экономических отношений и туристического бизнеса, Харьков, Украина

Рассмотрены перспективы участия Украины в интеграционных процессах, идущих на Евроазиатском континенте. Приведен анализ выгод и потерь от подписания Соглашения об ассоциации Украины с Европейским Союзом в условиях формирования на постсоветском пространстве Таможенного союза.

Ключевые слова: евроинтеграция, ассоциация, модернизация экономики, налогово-таможенная сфера.

ВВЕДЕНИЕ

За последние десятилетия в современном мире усилились интеграционные процессы, которые постепенно становятся эффективной формой существования стран в условиях глобализации. По оценкам Всемирного банка (ВБ) сегодня в мире насчитывается около 100 региональных объединений стран, в рамках которых осуществляется более половины мировой торговли. При этом страны-члены Всемирной торговой организации (ВТО) являются, как правило, членами сразу нескольких торговых союзов. Таким образом, в современном мире почти не существует стран, которые не входили бы в то или иное региональное объединение. Участие государства в процессе экономической интеграции является необходимым условием дальнейшего развития, а главный мотив создания интеграционных объединений – экономический.

Сегодня на евразийском пространстве сформировались три геополитических игрока: ЕС, Китай и Россия, которые намерены играть важную роль в современной мировой архитектуре. Роль и место ЕС на евразийском и мировом пространствах четко определены. Россия и Китай только вступили в борьбу за геополитическое доминирование и восстановление собственных ролей как великих держав. С этой целью с 2010 года Китай создает зону свободной торговли с АСЕАН, которая является третьей по величине в мире. В свою очередь, Россия, Беларусь и Казахстан создали Таможенный союз (ТС). Летом 2012 года Украина и Европейский Союз парафировали самое значительное Соглашение об ассоциации в истории ЕС с момента введения такого интеграционного инструмента в 1960 году.

К концу 2013 года Украина перед трудным выбором: как заключить Соглашение об ассоциации с

Европейским Союзом, стержнем которого является расширенная и углубленная зона свободной торговли (ЗСТ) между Украиной и ЕС и сохранить экономические отношения со странами Таможенного союза (прежде всего с Россией)? В статье приведен анализ выгод и потерь от подписания Соглашения об ассоциации Украины с Европейским Союзом в условиях формирования на постсоветском пространстве Таможенного союза.

ВЫГОДЫ И ПОТЕРИ ДЛЯ УКРАИНЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ЕЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИОННОГО КУРСА

Анализ данных о масштабах экономики стран ЕС, МС и Китая за 2012 год показывает, что по численности населения и размерам потенциального рынка лидируют ЕС и Китай, а по площади – страны ТС (табл. 1). Бесспорным лидером по размеру ВВП и динамике его прироста является Китай, а на втором месте находится ЕС. Таким образом, преимуществом стран ТС является большой размер территории и ресурсов, а стран ЕС – мощная экономика стран, образующих его ядро, что отражается в объемах ВВП и деятельности.

Поскольку Украина не имеет общих границ с Китаем и странами-членами АСЕАН, то она с ними сотрудничает на основе двусторонних договоров. Со странами, которые входят в ЕС и ТС, Украина граничит, поэтому она, исходя из географического положения, может быть участником этих интегрированных объединений.

При анализе аргументов за наилучший интеграционный выбор для Украины необходимо, прежде всего, учитывать, что Украина с мая 2008 года является членом ВТО. Соглашение между Украиной и ВТО четко определило основные «правила игры», на которые согласилась Украина ради интеграции в мировое экономическое пространство. Именно с учетом указанных согласованных условий сотрудничества, возможностей и угроз необходимо рассматривать перспективы дальнейшей углубленной интеграции Украины в такие региональные экономические объединения, как ЕС или ТС.

Соглашение об ассоциации Украины с ЕС, прежде всего, предусматривает создание «расширенной и глубокой» зоны свободной торговли (то есть углубление и расширение тех обязательств, которые и так уже были взяты Украиной на себя в рамках ВТО). Под эгидой Еврокомиссии была проведена оценка интеграции Украины с ЕС, что было обязательным предварительным условием начала переговоров о создании зоны свободной торговли, стороной которых является ЕС [4]. Кроме того, в украинской прессе и научных кругах на протяжении 2012 года и особенно 2013 года развернулась широкая дискуссия о возможных последствиях подписания Украиной этого соглашения, а также о последствиях присоединения к Таможенному союзу.

В связи с этим необходимо рассмотреть несколько базовых положений, которые характеризуют

возможные выгоды и потери для Украины от реализации ее евроинтеграционного курса:

Практическая отмена таможенных пошлин в торговле с Евросоюзом приведет к возможным потерям для украинского бюджета.

По данным украинского парламентского комитета по вопросам таможенной и налоговой политики:

- средняя ставка пошлин на украинские товары в ЕС уменьшится с 7,6 до 0,5% уже в первый год действия соглашения (т.е. еще до его ратификации странами-членами Евросоюза);
- размер пошлин для европейских товаров в Украину будет снижаться постепенно и, что немаловажно, менее существенно – в среднем с 4,95 до 2,42%. Более детальные подсчеты показывают, что ЗСТ предусматривает снижение средних ввозных пошлин в ЕС для продукции украинского агропрома с 23,8 до 0,3%, пищевпрома – с 23,2 до 0,7%, химпрома – с 4,2 до 0%, металлургии – с 2,1 до 0%, легкой промышленности – с 11,2 и 5,9 до 0% [5];
- для снятия Украиной таможенных барьеров по многим товарным позициям (от бытовой техники до агропродукции) предусмотрен переходный период – от трех до десяти лет. Отсюда можно сделать выводы, кто получит преимущества от ассоциации с ЕС, если сумеет ими воспользоваться.

Поступления в украинский бюджет от ввозных и вывозных пошлин составляют, по подсчетам Института бюджета и социально-экономических

Таблица 3. Сравнение вариантов транспортного перехода через Керченский пролив

Страна	Дата вступления в объединение	Площадь территории		Численность населения		ВВП		ВВП на душу населения		Экспорт		Импорт		
		тыс. кв. км	ранг	тыс. чел.	ранг	млрд долл. США	ранг	долл. США	ранг	млрд долл. США	ранг	млрд долл. США	ранг	
		Бельгия	25.03.1997 г.	30,5	135	10423,5	78	381,4	28	36600	21	371,5	12	387,7
Германия	357	61		82283,0	15	2811,0	5	34100	26	1498,0	1	1232,0	2	
Италия	301,2	69		58090,7	23	1760,0	10	30300	31	546,9	6	546,9	7	
Люксембург	2,6	168		497,5	163	38,4	94	78000	3	21,4	67	27,7	63	
Нидерланды	41,5	131		16783,1	58	654,9	20	39200	16	533,2	7	475,9	8	
Франция	547	47		62814,2	21	2110,0	8	32800	28	601,9	5	692,0	5	
Великобритания	244,8	76		61284,8	22	2149,0	6	35200	24	464,9	9	636,0	6	
Дания	01.01.1973 г.	43,1		130	5515,6	107	198,6	50	36000	23	114,9	32	116,4	28
Ирландия		70,3		117	4250,2	122	176,9	54	42200	10	119,6	31	80,9	38
Греция	01.01.1981 г.	131,9	94	10749,9	74	341,0	32	32100	30	29,1	63	93,9	32	
Испания		01.01.1986 г.	504,8	50	40548,8	32	1368,0	12	33700	27	285,4	16	414,5	11
Португалия	92,4		108	10735,8	75	233,4	47	21800	42	56,4	51	87,8	34	
Австрия	83,9		112	8214,2	92	323,1	35	39400	15	163,6	27	168,9	22	
Финляндия	01.01.1995 г.	338,1	63	5255,1	110	182,6	52	34900	25	96,6	34	87,5	35	
Швеция		449,9	54	9074,1	89	333,5	33	36800	20	183,1	22	165,3	23	
Венгрия	01.05.2004 г.	93	107	9880,1	83	184,9	51	18600	48	106,6	33	106,5	31	
Кипр		9,3	161	1102,7	151	23,0	112	21200	43	1,7	129	9,9	89	
Латвия		64,6	120	2218,0	137	32,4	101	14500	60	9,6	85	15,3	75	
Литва		65,3	119	3545,3	128	54,8	84	15400	54	23,7	64	29,3	61	
Мальта		0,3	186	406,8	165	9,8	143	23800	40	3,1	115	4,8	113	
Польша		312,7	68	38463,7	34	690,1	19	17900	52	175,3	24	199,0	18	
Словакия		48,8	126	5470,3	109	115,7	58	21200	44	72,6	41	73,6	41	
Словения		20,3	149	2003,1	141	55,8	83	27900	36	29,6	62	33,4	58	

исследований, не более 3% всех доходов госбюджета, или около 13–14 млрд грн в год. Из них почти 40% (5,2–5,6 млрд грн) — доля поступлений от торговли с ЕС. По оценкам Международного центра перспективных исследований, по состоянию на 2011 год от снятия пошлин на импорт с ЕС украинский бюджет терял бы около 600 млн долл. (4,9 млрд грн) [6]. Такие незначительные сокращения поступлений от снижения Украиной ввозных пошлин будут с избытком перекрыты дополнительными доходами от увеличения товарооборота. При этом украинские экспортеры еще и сэкономят. По данным Еврокомиссии, отечественные экспортеры в ЗСТ сэкономят 487 млн. евро (более 5 млрд грн) в год за счет снижения импортных пошлин в ЕС [5]. Это также увеличит доходы госбюджета и перекроет потери в 4,9 млрд грн от предусмотренного снятия импортных пошлин;

Украинские товары не смогут продаваться в странах Евросоюза.

Согласно данным Государственной службы статистики по итогам 2012-го, экспорт в ЕС равнялся 17,1 млрд долл., а импорт из ЕС – 26,1 млрд долл. За 7 месяцев 2013 года, экспорт Украины в страны ЕС составил 26,7% от общего объема (около 9,5 млрд долл.). Импорт с ЕС за указанный период составил 35,4% от общего (14,8 млрд долл.) [17]. В тоже время, по прогнозам зарубежных экспертов из компании ECORYS и центра CEPIS, после вхождения в ЗСТ Украина сможет увеличить экспорт в ЕС по многим товарным группам. Прежде всего, речь идет о

Страна	Дата вступления в объединение	Площадь территории		Численность населения		ВВП		ВВП на душу населения		Экспорт		Импорт	
		тыс. кв. км	ранг	тыс. чел.	ранг	млрд долл. США	ранг	долл. США	ранг	млрд долл. США	ранг	млрд долл. США	ранг
Чехия	01.01.2007 г.	78,9	114	10201,7	80	256,6	40	25100	38	145,7	28	139,4	27
Эстония		45,2	129	1291,2	148	24,4	108	18700	47	12,6	77	15,3	76
Болгария		110,9	102	7148,8	97	90,5	69	12600	69	22,5	65	34,9	57
Румыния		237,5	78	22181,3	51	255,4	41	11500	74	49,4	53	76,2	40
Всего по ЕС		4325,8		490433,5		14855,3				5738,9		5951,0	
Таможенный союз России, Беларуси и Казахстана													
Российская Федерация	01.01.2010 г.	17098,2	1	141927,3	9	2116,0	7	15100	57	468,1	8	266,9	15
Беларусь		207,6	83	9612,6	86	116,0	57	11600	73	33,0	57	39,2	52
Казахстан		2717,3	9	15460,5	62	118,3	53	11800	72	72,0	42	38,5	54
Всего по ТС		20023,1		167000,4		2350,3				573,1		344,6	
Украина и Китай													
Украина		603,7	43	45415,6	27	294,3	37	6400	102	67,7	44	84,7	37
Китай		9597	4	1330141,3	1	8789,0	2	6600	101	1435,0	2	1074,0	3

продукции тяжелой и электронной промышленности – на 2,6–7,4%, черных металлах и изделиях из них – на 2,6–6,8% (в 2012 году это была самая большая группа украинского экспорта в Евросоюз) [6].

Кроме того, после создания ассоциации с ЕС следует ожидать заметного роста экспорта из Украины не только в Европейский Союз, но и на другие внешние рынки. Этому, по мнению экспертов, будут способствовать постепенный переход наших производителей на технические стандарты ЕС, расширение возможностей внешнего финансирования и автоматическое улучшение международной репутации страны. Также эксперты

сходятся во мнении, что евроинтеграция поможет диверсифицировать украинскую внешнюю торговлю, сократив риски для экономики;

Украинские производители могут не выдержать конкуренции с европейскими.

Действительно, для некоторых отечественных производителей рынок Евросоюза закроется, если они на протяжении десятилетнего периода не адаптируются к техническим, санитарным и экологическим стандартам ЕС. По мнению Премьер-министра Украины Н.Азарова, высказанному им 3.10.2013 г. во время встречи с делегацией

Европарламента, «...адаптация технических регламентов для Украины в течение 10 лет потребует примерно 165 миллиардов евро». Учитывая, что доходы украинского госбюджета на 2013 год запланированы в сумме 361,5 млн. грн, то переход Украины на технические регламенты ЕС обойдется ей в пять годовых бюджетов [7]. Руководство ЕС понимает эту проблему и готово оказать и консультационную, и материальную помощь.

В Украине сегодня действует порядка 20 тыс. стандартов, отказ от них и переход на европейские стандарты сделает обязательным для украинских товаропроизводителей, в первую очередь, для

высокотехнологического сектора экономики (авиакосмического комплекса, производства наукоемкой продукции и др.), проведение глубокой модернизации и переход на передовые технологии для конкуренции с другими развитыми странами. Такая решительная модернизация – единственный путь для украинской промышленности выйти на передовые технологические рубежи и занять достойное место среди технологически развитых стран. Льготное десятилетие для Украины, предусмотренное Соглашением о зоне свободной торговли, – достаточный механизм предотвращения падения доходов госбюджета.

В то же время, Украина, несмотря на усиление конкуренции и внутренние проблемы, сможет удержать положительный торговый баланс с Евросоюзом по нескольким товарным группам, в первую очередь, по продукции тяжелой промышленности (баланс минимум +5,9% по мнению специалистов СЕПС). Вместе с тем на украинском рынке подешевеют европейские потребительские товары – из-за постепенного обнуления пошлин. Прежде всего, речь идет об автомобилях, бытовой технике и продовольствии. Сегодня эти товары в Украине дороже и хуже, чем в Евросоюзе. Украинский потребитель заслужил их более высокое качество и доступность.

Самого масштабного сокращения производства можно ожидать в пищевой промышленности Украины. Ее продукция пока не отвечает стандартам ЕС и сейчас экспортируется в основном в Россию

и государства СНГ. Однако предприятия этой отрасли обычно не являются ни многочисленными по штату, ни градообразующими. Соответственно, они смогут эффективно использовать десятилетний переходный период для адаптации к новым рыночным условиям. В частности, для реорганизации и выхода на новые рынки – за пределы Евросоюза и России.

Из-за ассоциации с ЕС Украина, скорее всего, потеряет выгоды от торговли в рамках ТС.

Лоббисты ТС утверждают, что украинский экспорт при вхождении в ТС возрастет на 17%, а снятие экспортных пошлин и снижение газовых цен якобы будет приносить бюджету 9–10 млрд долл. ежегодно. На сегодняшний день участие Беларуси и Казахстана в Таможенном союзе позволяет сделать следующие выводы [8]:

- чистый эффект увеличения ВВП достаточно скромный для всех трех стран;
- значительный рост импорта из России, при том, что среди продуктовых составляющих этого импорта практически нет инвестиционных товаров, а конкурирующий импорт оказывает негативное влияние на производителей белорусских и казахских товаров-субститутов;
- согласование макроэкономической политики позволяет всем странам Таможенного союза работать примерно в равных условиях (однако такое равенство благоприятствует странам, имеющим значительные запасы топливно-энергетических и сырьевых ресурсов, создает дополнительные трудности для

стран с ограниченной сырьевой базой и не способных за счет их экспорта развязывать свои экономические проблемы).

Кроме того, не следует путать таможенно-торговые вопросы с проблемой российского газа. По заявлению официальных лиц Россия к 2015 г. должна во внутренних ценах на газ для российских предприятий перейти на среднеевропейские цены. Так что даже такая низкая газовая цена, которая действует для Беларуси (175 долл. за тысячу кубометров), – это временная цена на год-полтора, а затем она все равно увеличится до среднеевропейского уровня. Кроме того, формульная цена на газ не является предметом таможенного законодательства ТС или договора об «ограниченной» зоне свободной торговли стран СНГ. Украине необходимо значительно больше газа, чем Беларуси, а добыча газа в РФ стагнирует [6].

В целом утраченная перспектива объединения с Таможенным союзом угрожает Украине потерей 16 млрд грн (всего 4,3% доходов бюджета-2013), если страны ТС действительно введут относительно украинских товаров легальные защитные пошлины [5]. При этом, следует помнить, рост пошлин не может выйти за пределы условий, на которых Украина и Россия вступали в ВТО. Потому ни о каком «коллапсе» или «дефолте» Украины речь не идет. Например, на порядок большими являются убытки от внутриукраинской коррупции, системная борьба с которой закреплена в Соглашении об ассоциации.

Эксперты украинского Института экономических исследований и политических консультаций и Немецкой консультативной группы по вопросам экономических реформ также оценивали различные варианты торговой политики Украины (табл. 2).

Из табл. 2 видно, что с точки зрения благосостояния и доходов глубокая и всеохватывающая ЗСТ с ЕС однозначно более выгодна, чем членство в Таможенном союзе. Эти же расчеты показывают, что внедрение режима свободной торговли с ЕС совсем не означает, что импорт из ЕС приобретет взрывообразный характер (в разных вариантах величины прироста экспорта и импорта очень близки).

Из-за кризиса ЕС не сможет инвестировать в Украину.

По данным Государственной службы статистики Украины по итогам 2012 года, инвестиции из стран ЕС достигли 43 млрд долл. (78,9% от всего объема инвестиций в Украину). Для сравнения: российские инвестиции составляли 4,3 млрд долл. [5]. Согласно данным Госстата по состоянию на 01.07.2013 г. объем прямых иностранных инвестиций в Украину превысил 55,3 млрд долл. При этом почти треть – 17,9 млрд долл. пришли с Кипра, 6,2 млрд долл. – из Германии, 5,4 млрд долл. – из Нидерландов, а 3,8 млрд долл. – из России. Замыкает пятерку крупнейших инвесторов в украинскую экономику Австрия (3,2 млрд долл.). Далее следуют Великобритания, Британские Виргинские острова, Франция, Швейцария, Италия и Белиз. Инвестиции каждой из

Таблица 3. Сравнение вариантов транспортного перехода через Керченский пролив

Показатель	Простая ЗСТ с ЕС		Расширенная ЗСТ с ЕС		Таможенный союз	
	Статическая модель	Модель стабильного состояния	Статическая модель	Модель стабильного состояния	Статическая модель	Модель стабильного состояния
Совокупное благосостояние						
Изменение благосостояния	1,3	4,6	4,3	11,8	-0,5	-3,7
Торговля						
Изменение импорта	1,0	2,4	2,6	5,9	-2,9	-4,3
Изменение экспорта	1,0	2,5	2,8	6,3	-3,1	-4,6
Доходы от факторов производства						
Изменение зарплаты неквалифицированной рабочей силы	0,5	2,5	1,2	5,7	-0,9	-2,8
Изменение зарплаты квалифицированной рабочей силы	0,4	2,3	1,2	5,5	-0,9	-2,8
Изменение дохода от капитала	1,2	0,1	2,2	-0,4	-0,6	0,6

Источник: [9].

этих стран перевалили за миллиард долларов [17]. Наличие среди крупнейших инвесторов в Украину сразу трех государств, имеющих репутацию оффшорных юрисдикций, – Кипра, Виргинских островов и Белиза – однозначно свидетельствует о том, что официальная статистика не является точным отражением процессов перетекания капиталов. Примерно такая же ситуация в других постсоветских государствах [13].

Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ показал, более 20% иностранных инвестиций в украинскую экономику имели российское происхождение. Пришли эти инвестиции именно через оффшорные зоны и никуда идти из Украины не собираются [14-15]. Пример Евросоюза показывает, что по мере развития экономического сообщества существует сильная сопряженность политической и корпоративной интеграции,

поэтому транснациональные корпорации западноевропейских стран все активнее замыкали свои контакты на партнеров по ЕС. И сейчас накопленная сумма прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из стран ЕС в рамках этого интеграционной группировки значительно больше ПИИ из этих стран за пределами Евросоюза. Логично предположить, что после подписания Соглашения об ассоциации и по мере развития ТС взаимные инвестиции внутри этого объединения будут расти, а в Украину – сокращаться и уже через два-три года крупнейшим получателем российских инвестиций в СНГ станет Казахстан. Хотя для многих российских предпринимателей Украина останется эмоционально привлекательной как историческая прародина. Как следствие, для того, чтобы «...иметь серьезные рынки в России – заявил украинский вице-премьер Борис Колесников – украинский бизнес должен идти в Россию, открывать свои предприятия и становиться российскими компаниями» [13].

Сегодня намерения инвестировать в экономику Украины после ее ассоциации с Евросоюзом уже подтвердили в Польше, Германии, даже в США и Китае. При этом, по мнению экспертов украинского Института стратегических оценок, общий инвестиционный потенциал ЕС в шесть раз больше соответствующего показателя Российской Федерации. Так, после подписания соглашения об ассоциации ЕС только в 2014 году предоставит Украине свыше 1 млрд евро финансовой помощи. Еще до Соглашения об ассоциации Европейский

банк реконструкции и развития откроет Украине кредитную линию на 326 млн евро для модернизации газотранспортной системы [6]. Все эти и другие иностранные ресурсы не только стабилизируют, но и заметно улучшат бюджетную систему Украины, уменьшив потребность в коммерческих банковских займах для балансирования госбюджетов-2014/2015.

Реальное улучшение инвестиционного климата в Украине – одно из основных ожиданий украинского бизнеса от подписания и выполнения правительством Соглашения об ассоциации с ЕС. Но насколько оно оправдано? На какие изменения, прежде всего, в налогово-таможенной сфере могут рассчитывать предприниматели? И как быстро благодаря этому в Украину могут прийти европейские инвестиции?

Условие улучшения бизнес-климата (как неотъемлемой составляющей инвестиционного климата) было одним из ключевых в перечне требований Брюсселя, которые Украина должна выполнить для подписания Соглашения об ассоциации. Так, в рейтинге легкости ведения бизнеса Doing Business 2013, который готовит Всемирный банк, Украина за 2012 год поднялась со 152 на 137 место благодаря прогрессу еще в таких направлениях, как [16, 18]:

- электронизация документооборота, в частности по налогу на добавленную стоимость – НДС (поднялась с предпоследнего 183 до 165 места). К концу 2012 года 98 % плательщиков подали отчетность в электронной форме. В то же время,

это не компенсировало других недостатков налоговой системы страны, наибольшие из которых, как подтверждают исследования и других международных организаций [19–20], следующие: администрирование налогов (в отчете Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) Transition Report 2012 указано, что «...политика налогового администрирования, включая задержки с возмещением НДС, ограниченную способность компаний отнимать инвестиции прибыли при уплате корпоративного налога, а также авансовые налоговые платежи, отпугивают инвесторов»), фискальное давление (в целом бизнесмены оценивают налоговый климат Украины лишь на 2,42 балла из максимально возможных 5,00 [16, 21]), получение разрешений на строительство (здесь Украина занимает 183 место из 185, так как на их получение компания должна потратить больше 375 дней вместо 226 дней в странах Центральной и Восточной Европы);

- в сфере открытия бизнеса (Украины взлетела со 116-го на 50-е место, то есть на один уровень с такими государствами, как Финляндия и Эстония);
- в регистрации собственности (со 168 на 149 место);
- в сфере подключения новых компаний к электрическим сетям (166 место); а также в сфере обеспечения исполнения контракта (42 место); в сфере банкротства (157 место).

Кроме того, очень низкое 145 место Украины в Doing Business 2013 в сфере «Международная торговля» связано не с отсутствием реформ, а с тем, что в рейтинге не принят во внимание новый Таможенный кодекс, вступивший в силу с 01.06.2012 г. и существенно улучшивший положение дел в этой сфере. Так, в отчете ЕБРР Transition Report 2012 отмечается, что «...новый кодекс направлен на упрощение импортных процедур и декриминализацию контрабанды товаров» [16]. По мнению экспертов ЕБРР, если указанные меры будут полностью реализованы, то они помогут украинским производителям интегрировать свои международные производственные активы.

ГАРМОНИЗАЦИЯ УКРАИНСКОГО НАЛОГОВОГО И ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

одним из главных вопросов в процессе интеграции Украины с ЕС – это стабильность, прогнозируемость государственной политики и реальное подтверждение верховенства права в государстве. Чтобы дать сигнал Брюсселю о готовности Украины двигаться европейским путем, правительство просто должно выполнять действующее законодательство. Выполнять последовательно, справедливо и прозрачно – как это предусмотрено в проекте Соглашения об ассоциации [10]. А для того, чтобы повысить заинтересованность европейских партнеров в подписании Соглашения об ассоциации, необходимо принять определенные меры, прежде всего в налогово-таможенной сфере (табл. 3).

Таблица 4. Налогово-таможенные реформы в Украине до и после Соглашения про ассоциацию с ЕС

Из реализованных мер	Будущие изменения
Принятие и начало имплементации норм нового Таможенного кодекса (в частности, ускоренное растаможивание товаров, сокращение количества необходимых документов и др.)	Углубление таможенных реформ (упрощение таможенных процедур, расширение постаудита, введение института уполномоченных экономических операторов и др.)
Начало оптимизации системы возврата НДС; усиление борьбы с «оптимизаторами»	Расширение доступа плательщиков налогов к автоматической системе возврата НДС
Введение электронных сервисов для плательщиков налогов	Дальнейшее упрощение системы администрирования налогов
Принятие закона о трансфертном ценообразовании	Интенсификация обмена информацией с европейскими фискальными органами

Источник: [11].

Совершенствование и развитие налоговой системы Украины – один из основных стержней проекта Соглашения об ассоциации с Евросоюзом. В этом проекте соглашения сделан акцент на следующих вопросах [11-12]:

- возмещение НДС «во избежание накопления задолженности, обеспечения эффективного сбора налогов и усиления борьбы с налоговым мошенничеством, а также уклонением от уплаты налогов» (статья 351). Украинская статистика за первое полугодие 2013 свидетельствует, что сдвиги в этом направлении наметились, поскольку объемы возмещения НДС растут, несмотря экономическую ситуацию и соответствующие вызовы с выполнением бюджета и сокращением объема экспорта в номинальном выражении. Эксперты объясняют это положительным эффектом от внедрения системы автоматического возмещения НДС

(50 % от общего объема НДС возмещено в автоматическом режиме) и увеличением количества плательщиков этого налога через упрощение процедуры регистрации. Не исключено, что опережающая динамика возмещения НДС связана с осознанием того, что в условиях внутренней рецессии, охлаждения внешних рынков и слабого кредитования своевременное и полное возмещение НДС – это тот минимум, который государство должно выполнить для бизнеса. Задержки с возмещением НДС уменьшат оборотные средства предприятий и приведут к сокращению производства;

- проблема налогового мошенничества и уклонения от уплаты налогов, а именно: обязательства «приложить необходимые усилия для обеспечения внедрения международных стандартов ... борьбы с уклонением от уплаты

налогов на всей ее территории» (статья 127). По данным Минфина, за первое полугодие 2013 года увеличение поступлений в госбюджет по НДС имеет причиной активизацию борьбы с теневым сектором и различными оптимизационными схемами. Кроме того, украинская сторона, в частности, приняла закон о трансфертном ценообразовании. Контроль за трансфертным ценообразованием – достаточно распространенная практика в странах ЕС (по заключению экспертов, где-то более жесткая, чем внедряется в Украине, где мягкая);

- обмен налоговой информацией между украинскими и европейскими фискальными органами. Однако в этом контексте Соглашение об ассоциации имеет более рамочный характер – в документе нет конкретных механизмов обмена именно налоговой информацией (в отличие от таможенного сотрудничества). Для интенсификации соответствующего процесса Украине следует имплементировать конкретные механизмы такого обмена, в частности присоединиться к существующим в ЕС процедурам и действующим базам данных. А перед этим Украине необходимо выполнить также определенную «домашнюю» работу, в частности, внедрить внутренние механизмы контроля над трансфертным ценообразованием;
- урегулирование вопроса избежания двойного налогообложения со странами ЕС. Ведь, несмотря на то, что Украина имеет соответствующие подписанные договора

с большинством стран ЕС, европейские предприятия часто жалуются на то, что отечественные налоговые органы препятствуют легальному выведению их доходов из Украины. Однако ратифицированные Украиной соглашения об избежании двойного налогообложения предусматривают обмен информацией по налогам на доходы и имущество. В то же время на практике эта норма часто оказывается лишь декларативной, поскольку получение необходимой информации является проблематичным из-за отсутствия действенных процедур обмена (регламентов, протоколов обмена и т.д.) и доступа к европейским базам данных.

Оценивая в целом влияние Соглашения об ассоциации с ЕС на налоговую систему Украины, можно предположить, что гармонизация украинского налогового законодательства с европейским приведет к упрощению администрирования налогов, а также к снижению затрат времени, людских и финансовых ресурсов на это.

Естественно, решению таможенных вопросов, учитывая природу Договора об ассоциации и зоне свободной торговли с ЕС, уделено больше внимания в «абсолютном» выражении. Если обобщить, то все сводится к необходимости упрощения требований и формальностей в Украине, сокращения и стандартизации данных и документации, которые требует таможня. Причем функционировать эта система должна под действенным контролем со

стороны государственных органов. Ожидаемые изменения должны стать логическим продолжением реформ, которые уже начались в Украине. Определяющими здесь являются следующие механизмы совершенствования таможенной системы [11]:

- принятие и применение нового Таможенного кодекса, который вступил в силу в 2012 году и, по определению иностранных экспертов, «приблизил таможенное оформление и таможенный контроль в Украине к лучшим мировым практикам, а иногда и превзошел эти практики». Таможенный кодекс, отвечая преимущественно стандартам ВТО и ГАТТ, а также принципам Киотской конвенции о гармонизации и упрощении таможенных процедур, уже достаточно похож на европейское законодательство. Поэтому после подписания Соглашения об ассоциации вряд ли будут установлены новые правила игры или внесены новаторские изменения в указанное законодательство. Проблема таможенного законодательства Украины заключается не в его несовершенстве (хотя надо признать, что определенные нормы требуют технической доработки), а в практике его применения или неприменения;
- внедрение института уполномоченных экономических операторов (УЭО), который пока так и не заработал в Украине из-за длительных межведомственных дискуссий, в каком именно виде он должен появиться. На этом вопросе

в проекте Соглашения об ассоциации сделан отдельный акцент. И предусмотрено намерение о взаимном признании сторонами соглашения соответствующих статусов (статья 80). Минфин Украины выступал за достаточно мягкие требования к претендентам на статус УЭО, чтобы дать возможность большему количеству компаний воспользоваться определенными облегчениями в таможенных процедурах. Однако таможня, а после ее реорганизации – Министерство доходов и сборов Украины настаивали на жестких условиях, чтобы получить шанс на признание соответствующего статуса в ЕС;

- применение современных методов контроля, а именно: оценка рисков и постаудитный контроль (статья 76), административное сотрудничество между госорганами при расследовании таможенных правонарушений и мошенничества (статья 37), защита интеллектуальной собственности (посвящена отдельная глава) и т.д. Все эти механизмы постепенно внедряются в Украине. Правда, по признанию представителей и государства, и бизнес-сообщества, с достаточно разной успеваемостью.

Среди положительных последствий для бизнеса от имплементации Соглашения об ассоциации Украины с ЕС можно выделить следующие:

- возможность проведения совместного контроля (однократного) на границе украинскими и европейскими таможенниками;

- унификация транзитных систем, применение единых подходов к классификации товаров и определению страны происхождения товаров;
- создание дополнительных предохранителей от недоразумений между бизнесом и таможенниками при определении таможенной стоимости и др.;
- выгоды применения таможенных режимов переработки товаров в рамках производственной кооперации со странами ЕС; гармонизации систем сертификации качества и безопасности товаров в странах ЕС и в Украине, совершенствование ветеринарного и фитосанитарного контроля перемещаемых грузов и др.;
- повышение эффективности обмена информацией между таможенными органами Украины и европейских стран, с целью помогать выявлению и предотвращать уклонение от налогообложения. Сегодня же возникает ситуация, когда по данным Евростата стоимость европейской продукции, ввезенной в Украину, больше, чем по данным отечественных Госстата, НБУ, таможенных органов. Однако то, с каким скрипом продвигалось до последнего времени решение этого вопроса с обеих сторон, дает основания прогнозировать, что и в дальнейшем процесс поиска компромиссов в нем не будет простым.

Как быстро благодаря гармонизации украинского налогового и таможенного законодательства с европейскими стандартами в Украине могут

возрасти инвестиции – главный индикатор того, что бизнес-климат улучшается? В проекте Соглашения об ассоциации очерчены четкие временные параметры гармонизации налогового и таможенного законодательства Украины со стандартами Евросоюза – до пяти лет. При этом в документе сделан четкий акцент на необходимости обеспечить стабильность нормативной базы. Для того, чтобы соединить эти два, казалось бы, взаимоисключающие задачи нужен целевой, адресный подход: надо знать, что изменить, а что оставить без изменений. Можно предположить, что рост иностранных инвестиций в экономику Украины будет наблюдаться года через три-четыре после вступления соглашения в силу. Создание зоны свободной торговли значительно усилит конкуренцию и заставит власть сосредоточиться на создании внутренних рыночных механизмов поддержки украинского бизнеса. При этом правительство будет вынуждено принять реальные меры по улучшению инвестиционного климата [10].

Именно крупный украинский капитал, а также российский, который сегодня владеет существенной частью активов в ведущих отраслях промышленности Украины, в наибольшей степени заинтересован в европейском векторе. Поскольку он хочет утвердиться на западных рынках, легализовать себя там, войдя в экономическое и финансовое пространство. При этом ассоциация с ЕС повышает шансы украинской экономики на развитие, модернизацию, усиление

конкурентоспособности. Это доказывает и опыт восточноевропейских государств, которым сейчас Украине важно воспользоваться.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

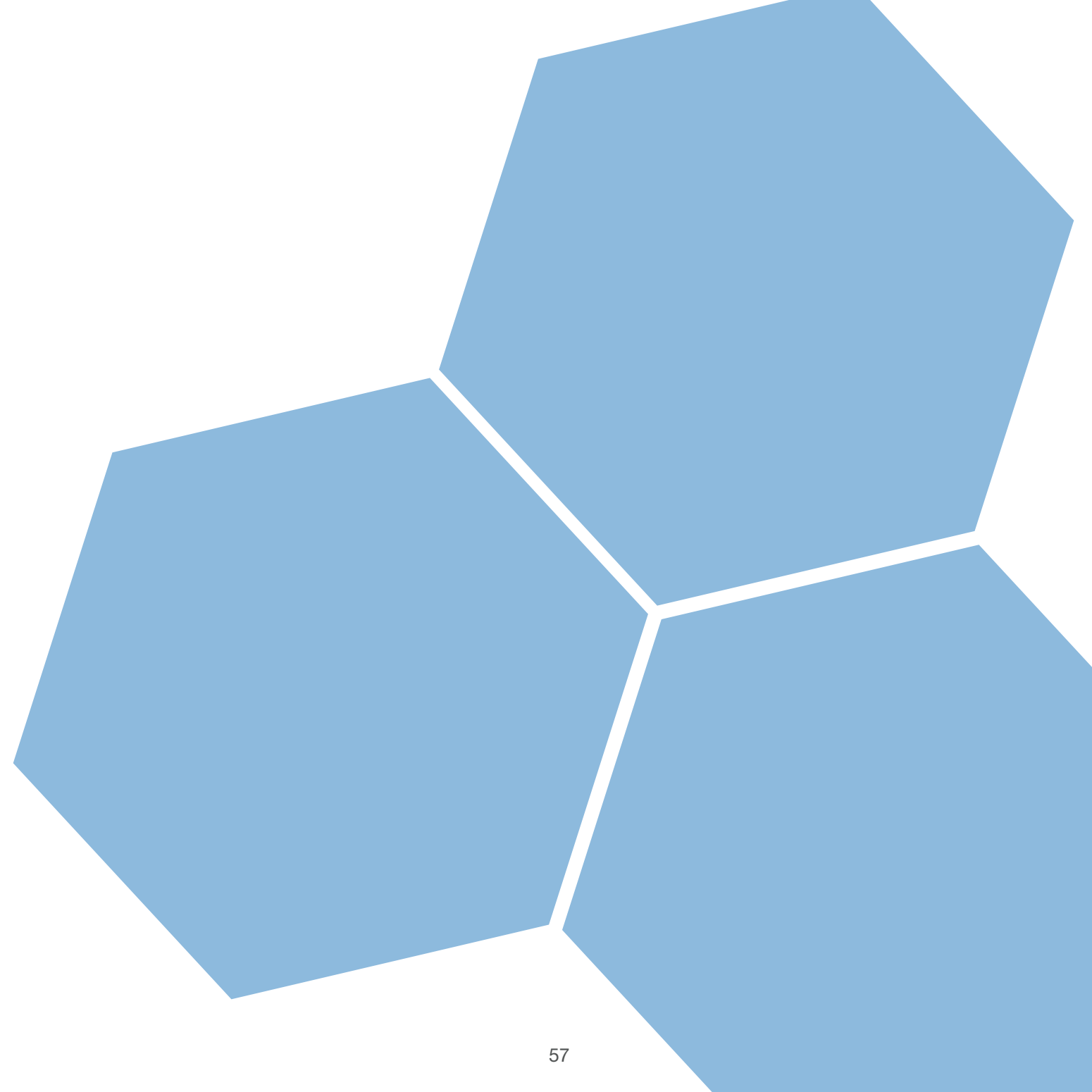
Успешная имплементация Соглашения об ассоциации Украины с ЕС в дальнейшем может привести к кандидатуре и вступлению Украины в Европейский Союз. Цель будущего вступления Украины в ЕС – это одна из немногих политических идей, в отношении которых большая часть украинской элиты приходит к полному консенсусу. Даже у большинства населения традиционно пророссийских южных и восточных областей страны цель – членство Украины в Европейском Союзе, в отличие от идеи вступления в НАТО, вызывает симпатию или, по крайней мере, доброжелательный нейтралитет [22].

Без предоставления Украине возможности в будущем стать кандидатом и, в конечном счете, – членом Евросоюза весь ассоциационный процесс будет носить характер некоего эксперимента. При этом кандидатура Украины на членство в ЕС не станет актуальной еще, как минимум, следующие 10 лет. Более того, обретение статуса кандидата – это еще не гарантия быстрого принятия страны в ЕС. Евросоюз оставляет за собой свободу действий в отношении любой страны, даже объявленной официальным кандидатом на вступление. ЕС всегда может приостановить или отклонить присоединение,

сославшись на недостаточную подготовку страны -претендента, а также отложить его, мотивируя это собственной неготовностью к принятию новых членов в Союз на данный момент. Все это указано в Копенгагенских критериях для потенциальных новых членов, сформулированных ЕС еще в 1993 г.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] The World Bank Group, <http://www.worldbank.org/>.
- [2] Unctadstat, <http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx>.
- [3] WTO Regional Trade Agreements Database, <http://rtais.wto.org/UI/PublicSearchByCrResult.aspx>.
- [4] Анализ перспектив торговых отношений между Украиной и ЕС в контексте переговоров о расширенном соглашении. Ref: TRADE06/D01, 2007.
- [5] Пасочник В., Ассоциация с ЕС: внешнеторговая перезагрузка Украины, «Зеркало недели», №37 (2013), с. 6.
- [6] Канивец О., Фальшивые антиевропейские страшилки, «Зеркало недели», №37 (2013), с. 6.
- [7] Лозунько С., Украина заплатит пять годовых бюджетов за уничтожение своей промышленности, «2000», №41 (2013), с. 1.
- [8] Бураковский И., Выбор вектора интеграции: что же показывают цифры?, «Зеркало недели», №34 (2013), с. 2.
- [9] Выбор торговой политики Украины: плюсы и минусы различных опций региональной интеграции, Аналитический отчет, Киев, декабрь 2012.
- [10] Матюшенко І., Створення сприятливого інвестиційного клімату як передумова технологічного розвитку України, «Проблеми економіки», № 1 (2013), с. 99-108.
- [11] В. Пасочник, Ассоциация с ЕС: рецепт для инвестиционных гурманов, «Зеркало недели», №33 (2013), с. 7.
- [12] Сиденко В., Глобализация – европейская интеграция – экономическое развитие: украинская модель: В 2-х томах, Феникс, Киев, 2008.
- [13] Дмитренко Я., Москва – Никосия – транзит, «2000», №38 (2013), с. 12-13.
- [14] Комплексная оценка макроэкономического эффекта различных форм глубокого экономического сотрудничества Украины со странами Таможенного союза и Единого экономического пространства в рамках ЕврАзЭС (аналитическое резюме), Санкт-Петербург, 2012.
- [15] Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ-2013, ЦИИ ЕАБР, Санкт-Петербург, 2013.
- [16] Снежко Е., Бег с препятствиями, ТОП-100. Рейтинг лучших компаний Украины, №4 (2012), с. 12-17.
- [17] Офіційний сайт Державного комітету статистики України, <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- [18] Doing Business 2013/Doing Business – The World Bank Group, <http://www.doingbusiness.org/Downloads/>.
- [19] Tax Misery & Reform Index 2012, «Forbes Magazine», <http://www.forbes.com/global/2012/>.
- [20] KPMG's Corporate and Indirect Tax Rate Survey 2012/KPMG, <http://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/KPMG-Corporate-Indirect-Tax-Rate-Survey-2012.pdf>.
- [21] Худицкий В., Топ-менеджеры: состояние украинского бизнес-климата стабильно неблагоприятное, «Зеркало недели», №3 (2013), с. 9.
- [22] Умланд А., Что после Вильнюса?, «Зеркало недели», № 38 (2013), с. 4.



**ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПОТЕНЦИАЛА
УКРАИНСКО-РОССИЙСКОГО ПОГРАНИЧЬЯ В 2013 ГОДУ**

*Матюшенко И. *, Ханова Е. *, Камаса М. **, Кирюхин А. ****

**Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина, Факультет международных экономических отношений и туристического бизнеса, Харьков, Украина*

***Харьковский областной совет, Харьков, Украина*

****Исполнительный комитет Совета руководителей приграничных областей Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины, Харьков, Украина*

Предложена методика и проведена диагностика природно-ресурсного, экологического, социального и экономического состояния приграничных регионов Украины и России.

Key words: приграничные регионы, диагностика регионов, индекс социально-экономического развития

Введение – методика исследований

Одним из этапов разработки концептуально-стратегических основ развития регионов является региональная диагностика. Это – способ оценки современного состояния региона по многим признакам. Прогноз состояния региона дает предпринимателям несколько возможностей [1]:

- оценить перспективность и потенциальную эффективность размещения в том или ином регионе определенных видов деятельности;
- выявить возможности развития производства с учетом всей совокупности ресурсных и социально-институциональных ограничений.

Диагностика в любой сфере, в том числе экономике, в большинстве случаев основывается на сравнении. Для того чтобы установить отклонения от нормы, нужно сравнить этот регион с другими регионами той же совокупности или группы.

Результатом диагноза может быть выявление отклонений от нормального состояния. Устойчивое и необратимое отклонение от нормального состояния называют патологией. Состояние объекта описывают с помощью системы индикаторов. Отклонение от нормального состояния определяют сравнением значений с некоторым нормативом, эталоном [2].

В зависимости от динамических задач диагноза различают диагностику статического состояния и диагностику процесса. Диагностируя статическое состояние, нужно определить состояние региона в этот период, модель экономики и возможные социально-экономические изменения.

В региональной политике важное значение имеет построение системы индикаторов для оценки состояния регионов, разработки качественных и количественных шкал для измерения значений этих индикаторов. Системы диагностических индикаторов можно строить двумя способами [3]. Первый способ основан на гипотезе, что дает представление о типах патологии в региональном развитии. Например, регионы можно разделить на следующие группы в зависимости от состояния и условий функционирования: устойчивого развития,

стагнирующие, кризисные, с чрезвычайной ситуацией. Для каждого типа патологии можно определить индикаторы (показатели), измерения которых необходимы и достаточны для диагностирования. Второй способ связан с выявлением такого вида патологии, которая до сих пор была неизвестна или не описана.

При диагностике следует обращать внимание на подход к интерпретации результатов измерения индикаторов. Некоторые из них могут быть интерпретированы на основе их автономного измерения в отдельном регионе, например, оценка емкости размещения или емкость региональных рынков.

Основываясь на основных структурных составляющих региональной диагностики, в статье проведено диагностирование приграничных областей Украины и России по трем группам показателей – природно-ресурсным, демографическим и экономическим. Для расчетов использовались официальные статистические данные [4-5].

ДИАГНОСТИКА ПРИРОДНО-РЕСУРСНОГО УРОВНЯ РАЗВИТИЯ

Природно-ресурсный уровень – важный фактор размещения производительных сил, который включает природные ресурсы и природные условия. Согласно наиболее распространенной трактовке, под природными ресурсами понимают тела и силы

природы, которые при данном уровне развития производительных сил могут быть использованы для удовлетворения потребностей человеческого общества. Природно-ресурсный уровень развития является многокомпонентным. Для диагностики природно-ресурсного уровня развития украинско-российского приграничья были избраны следующие индикаторы [6–10]:

- Доля сельскохозяйственных угодий, %.
- Лесистость территории, %.
- Доля объектов природно-заповедного фонда, %.
- Количество выбросов загрязняющих веществ в воздух, кг.

Последний индикатор (количество выбросов

загрязняющих веществ в воздух), не являясь признаком природно-ресурсной характеристики, позволяет оценить экологическую загрязненность регионов.

В таблице 1 приведены количественные показатели земельных и лесных ресурсов области украинско-российского приграничья.

Общие площади областей примерно похожи и находятся в диапазоне 2500-3500 тыс. га, однако по другим показателям лидируют регионы России. Крупнейшие сельскохозяйственные угодья имеет Ростовская область (4552,2 тыс. га), наименьшие – Брянская область (641,2 тыс. га). Средняя

Таблица 1. Земельные и лесные ресурсы украинско-российского приграничья

Регион	Площадь сельхозугодий, тыс. га	Доля сельхозугодий, %	Площадь лесных угодий, тыс. га	Лесистость территорий, %
АР Крым	1478,3	56,68	498	13
Донецкая область	1736,1	65,47	204	8
Луганская область	1741,6	65,27	331,6	7
Сумская область	1447,3	60,73	448,5	17,3
Харьковская область	2172,8	69,16	318	11
Черниговская область	1800,7	56,44	627	20
Белгородская область	1327,5	48,92	246	8,6
Брянская область	641,2	18,40	1234	32,9
Воронежская область	2333,8	44,70	502	8,4
Курская область	1385,7	46,19	270	8,2
Краснодарский край	3689,1	48,87	1687	20,2
Ростовская область	4552,2	45,09	376	2,5

Источник: [4-10].

площадь сельскохозяйственных угодий украинских областей составляет 1729 тыс. га, а российских – 2321,5 тыс. га. Наибольшей долей сельхозугодий в приграничном регионе занимает Харьковская, Донецкая и Луганская области. Стоит отметить, что российские регионы значительно уступают украинским по этому показателю. Наименьшую долю сельхозугодий имеет Брянская область (18%). Что касается лесистости территории, лидером также являются российские области, но только по площади, средний показатель в Украине составляет 404,5 тыс. га, а в России – 719,2 тыс. га. Коэффициент лесистости приграничных областей примерно одинаков и в среднем составляет 13% для

обеих стран. Следует отметить, что в целом каждый из регионов украинского приграничья неплохо обеспечен водными ресурсами, за исключением Черниговской и Сумской областей.

Наибольшие экологические проблемы, что подтверждают данные представленные на рис. 1, характерны для Донецкой и Луганской областей (304 и 217 кг на одного человека соответственно), в которых расположены предприятия горнорудной и металлургической промышленности. Относительно невысокие показатели загрязнения имеют АР Крым, Сумская, Белгородская и Курская области. В целом в российских приграничных регионах экологическая

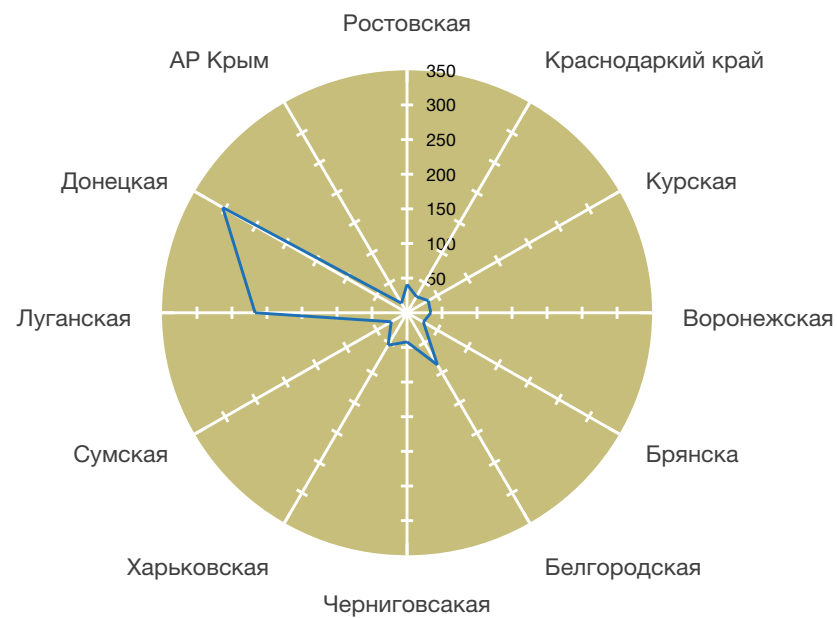


Рис. 1. Выбросы загрязняющих веществ, кг/чел. Источник: [6-11].

ситуация лучше по сравнению с украинскими, где профилирующей отраслью является тяжелая промышленность.

В Харьковской области Украины, а также в Белгородской и Курской областях России общее состояние качества водных ресурсов характеризуется как «загрязненное». Основные источники загрязнения носят рассредоточенный характер и определяются, прежде всего, смывом с площади сельхозугодий и селитебной территории. Так, например, для бассейна реки Северский Донец, охватывающий все три области, экологическое состояние водосборной площади бассейна нарушено: распашка составляет около 42%; эрозия – почти 33%, в то же время лесистость бассейна – 15,6%. Состояние водных экосистем этого бассейна характеризуется дефицитом водных ресурсов (на пограничном участке летние расходы стока составляют 0,48 м³/с), их неудовлетворительным качественным состоянием (минерализация составляет 1000 мг/л; рН – 7,7; концентрация сульфатов – 200 мг/л, БПК₅ – 1,7 мг/л), вероятностью деградации экосистемы. Кроме того, решающее влияние оказывает трансграничный характер водного объекта, отсутствие единого подхода к природоохранным мероприятиям.

ДИАГНОСТИКА ДЕМОГРАФИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РЕГИОНОВ

Анализ индикаторов населения является одной из главных задач любого регионального исследования.

Для диагностики демографии регионов украинско-российского приграничья были выбраны следующие индикаторы [6-11]:

- Коэффициент рождаемости.
- Коэффициент смертности.
- Коэффициент естественного прироста / сокращения населения.
- Коэффициент миграционного прироста / сокращения населения.
- Доля экономически активного населения.
- Коэффициент безработицы.
- Зарплата, долларов США на одного человека.
- Количество пенсионеров на 1000 населения человек.

В таблице 2 приведены коэффициенты естественного движения населения Украины и России. Коэффициент рождаемости несколько выше в российских регионах (разница составляет около 20%), а коэффициент смертности, наоборот, выше в украинских регионах (K = 14,6 для России, K = 16,3 для Украины). Этот показатель свидетельствует, что население Украины сокращается быстрее, чем в России.

Миграционный прирост населения в разных регионах украинско-российского приграничья характеризуется противоположным трендом (рис. 2).

На рис. 2 видно, что почти все российские регионы (кроме Брянской области) имеют значительный положительный коэффициент миграции. Лидером

Таблица 2. Основные коэффициенты движения населения регионов украинско-российского приграничья

Регион	Коэффициент рождаемости	Коэффициент смертности	Коэффициент природного прироста	Коэффициент миграционного прироста
АР Крым	11,9	15,6	-3,7	1,8
Донецкая область	9,8	18,1	-8,3	-0,2
Луганская область	9,5	18,3	-8,5	-1,5
Сумская область	9,1	19,3	-9,6	-1,1
Харьковская область	9,8	16,5	-6,4	1,6
Черниговская область	8,9	21,6	-12,2	-0,7
Белгородская область	11,0	14,7	-3,7	76
Брянская область	10,9	17,7	-6,8	0,5
Воронежская область	9,8	17,7	-7,9	33
Курская область	10,7	18,3	-7,6	15
Краснодарский край	12,2	14,2	-2,0	60
Ростовская область	10,8	15,0	-4,2	13

Источник: [4–10].

среди регионов обеих стран является Белгородская область России с показателем коэффициента $K = 76$. Также высокий коэффициент и у Краснодарского края России ($K = 60$).

Следующим шагом демографической диагностики является оценка основных показателей трудовых ресурсов приграничных регионов России и Украины, которые приведены в таблице 3. Как видно из данных таблицы, почти каждый показатель (кроме количества пенсионеров на 1000 человек населения) в регионах России превышает аналогичный показатель регионов Украины. В частности, доля экономически активного населения Украины

составляет в среднем 48%, тогда как в России – 51% (при этом только в Белгородской области России доля экономически активного населения менее 50%).

Что касается коэффициента безработицы, ситуация в украинских регионах ($K = 3$) почти в два раза лучше российских ($K = 6,3$). Наименьший коэффициент безработицы в Донецкой области Украины ($K = 2,1$), самый высокий – в Брянской, Курской и Ростовской областях России ($K = 6,4-6,6$).

По количеству пенсионеров для обеих стран этот показатель одинаков: на 1000 жителей приходится

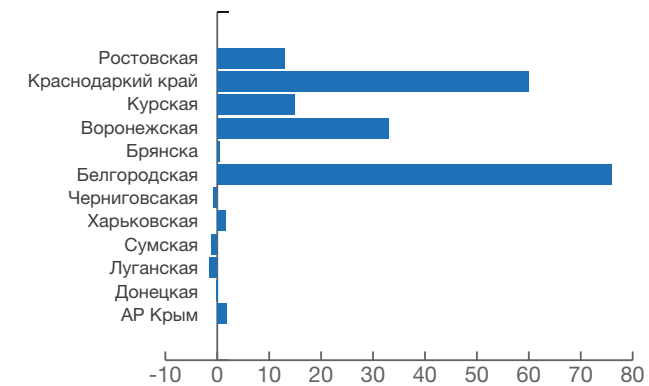


Рис. 2. Коэффициент миграционного прироста/сокращения населения. Источник: [6–11].

примерно 30% людей пенсионного возраста.

оказатель уровня средней зарплаты на одного человека по странам различен (рис. 3). Данные приведены в пересчете на долл. США для удобства сопоставления.

На рис. 3 видно, что уровень зарплат в российских регионах выше, более чем в два раза. Это свидетельствует о том, что уровень жизни населения в украинско-российском приграничье не одинаков. Низкую зарплату получают жители Черниговской области Украины (214 долл.), а самую высокую – жители Белгородской области России (567 долл.). Среди украинских регионов самая высокая зарплата в Донецкой области (319 долл.).

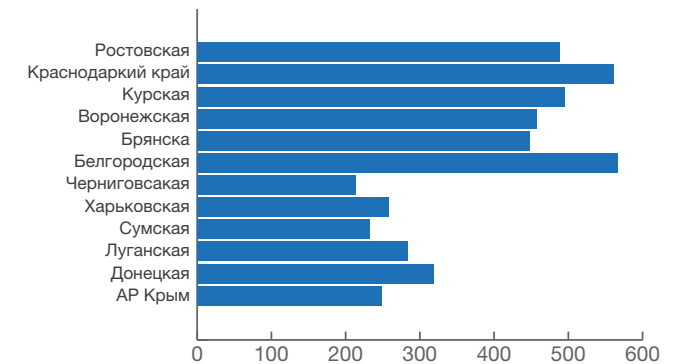


Рис. 3. Зарплата на одного человека, долл. США. Источник: [6–11].

ДИАГНОСТИКА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ

Характер трансграничного сотрудничества в значительной мере определяется разрывом в структуре экономики. Рассмотрим экономические различия между приграничными русскими и украинскими областями. В перечень экономических индикаторов были выбраны следующие показатели:

- Валовой региональный продукт, долл./чел.
- Доля региона в добавленной стоимости, %
- Доля с/х в производстве валовой продукции, %.
- Рентабельность с/х производства, %.
- Доля убыточных предприятий, %.
- Коэффициент инфляции, %.
- Доля инновационных технологии в производстве, %.
- Объем инвестирования экономики страны, долл./чел.

Таблица 3. Трудовые ресурсы регионов украинско-российского приграничья

Регион	Экономически активное население, %	Коэффициент безработицы, %	Средняя зарплата, долл. США	Количество пенсионеров на 1000 человек
АР Крым	48,93	2,1	321,8	283
Донецкая область	49,95	2,0	403,0	322
Луганская область	48,57	2,4	353,8	325
Сумская область	49,08	4,2	294,4	318
Харьковская область	49,59	2,7	335,8	292
Черниговская область	47,79	4,7	274,0	349
Белгородская область	49,77	4,1	562,9	302
Брянская область	50,46	6,5	425,8	314
Воронежская область	50,00	5,3	478,8	319
Курская область	51,82	6,4	476,6	324
Краснодарский край	51,11	4,8	548,4	274
Ростовская область	52,50	6,6	522,5	287

Источник: [4–10].

- Коэффициент покрытия экспортом импорта.
- В таблице 4 приведены основные промышленные и сельскохозяйственные показатели регионов Украины и России.

Несмотря на то, что внутренний региональный продукт (ВРП) в расчете на одного жителя в российских регионах существенно выше, чем в регионах Украины (среди регионов лидером является Белгородская область России с показателем 6641 долл., а аутсайдером – Черниговская область Украины с показателем 2016 долл.), в объеме производства добавленной стоимости удельный вес значительно выше у украинской стороны. Это

можно объяснить размером стран, поскольку в состав Украины входит 25 регионов, а в состав России – 80 административно-территориальных единиц. Наилучшие показатели имеют Донецкая область Украины (11,5) и Краснодарский край России (2,7).

Показатели сельского хозяйства являются достаточно интересными и существенно различаются между странами. В частности, доля сельскохозяйственных предприятий в Украине не превышает 6% и находится в диапазоне от 2,53% в Донецкой области до 5,8% в Черниговской области. В России этот показатель выше в три раза

Таблица 4. Основные промышленные и сельскохозяйственные показатели регионов украинско-российского приграничья

Регион	ВРП на человека, долл.	Доля региона в производстве добавленной стоимости, %	Доля с/х субъектов хозяйствования, %	Рентабельность с/х производства
АР Крым	2114,8	3,1	4,91	11,7
Донецкая область	4039,4	11,5	2,53	3,6
Луганская область	2725,6	4,0	5,79	7,0
Сумская область	2049,8	1,7	5,39	-2,4
Харьковская область	3129	6,1	2,74	9,0
Черниговская область	2016,2	1,6	5,83	9,9
Белгородская область	6641,0	0,9	11,6	12,7
Брянская область	3368,3	0,4	14,3	10,3
Воронежская область	4165,1	0,9	10,4	14,7
Курская область	4718,4	0,5	15,1	5,2
Краснодарский край	5341,8	2,7	15,7	20,2
Ростовская область	4426,0	1,7	12,8	17,3

Источник: [4–10].

и находится в пределах от 10,4% в Воронежской области до 15,7% в Краснодарском крае. Хотя средние показатели по странам почти одинаковы (4,98% в Украине и 5,2% в России).

Основные показатели эффективности экономики украинского-российского приграничья приведены в таблице 5.

Данные таблицы 5 показывают, что доля убыточных предприятий и коэффициент инфляции в областях Украины выше аналогичных показателей в России примерно на 30%. Это можно объяснить тем, что во время финансового кризиса экономика России

оказалась более устойчивой. Доля прогрессивных технологий в производстве обеих стран имеет аналогичные невысокие значения, что подтверждает наличие проблем во внедрении инновационных технологий.

Следует отметить значительную разницу (в 2,5 раза) объемов инвестирования экономик России и Украины в расчете на 1 жителя (рис. 4).

Как свидетельствуют данные рис. 4, инвестирование экономик России и Украины достаточно разное. Средний уровень инвестирования в России составляет 2500 долл. на человека, а в Украине

Таблица 5. Показатели эффективности экономики регионов украинско-российского приграничья

Регион	% убыточных предприятий	Коэффициент инфляции	% прогрессивных технологий	Объемы инвестирования, долл. на чел.	Коэффициент покрытия экспортом импорта
АР Крым	35,4	23,3	7,3	883,02	1,36
Донецкая область	34,0	24,0	11,4	982,34	2,93
Луганская область	33,4	23,3	4,5	769,52	3,57
Сумская область	32,7	21,0	7,7	507,58	1,67
Харьковская область	40,3	23,8	9,5	852,26	0,63
Черниговская область	32,9	23,1	3,4	545,18	1,11
Белгородская область	25,4	13,6	10,8	2826,96	0,75
Брянская область	24,0	15,3	7,3	783,38	0,32
Воронежская область	23,4	14,3	11,6	1687,50	1,07
Курская область	22,7	17,5	8,5	1621,25	1,75
Краснодарский край	30,3	13,1	6,8	2612,17	1,21
Ростовская область	22,9	14,4	8,9	1730,50	0,62

Источник: [4–10].

– 1000 долл. на человека. Наибольшие объемы инвестирования в Белгородской области (почти 3000 долл. на человека) и Краснодарском крае (2612 долл. на человека). Инвестирование Брянской области – наименьшее среди регионов России и находится на уровне инвестирования экономики Украины (около 800 долл. на человека).

В первой декаде сентября 2013 года Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития (ЦИИ ЕАБР) опубликовал подготовленный совместно с Институтом мировой экономики и международных отношений (ИМЭМО РАН)

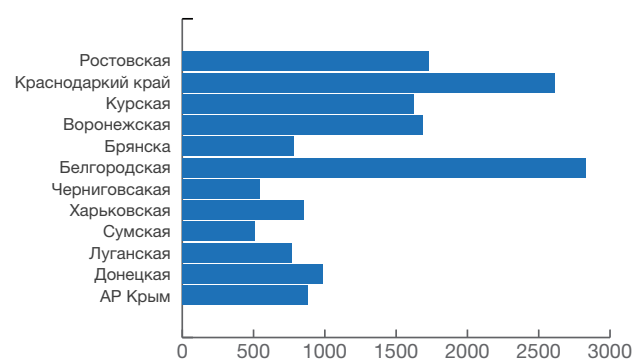


Рис. 4. Инвестирование экономики Украины и России, долл. на 1 чел. Источник: [6–11].

Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ (Мониторинг). Информацию исследователи брали не только из официальной отчетности компаний, но и с корпоративных сайтов, а также использовали публикации в деловых и научных журналах, данные мониторинга сообщений в текущих новостях. Все данные затем проверялись в экспертной среде. Для российских бизнесменов, по результатам этого исследования, Украина оказалась самым значительным объектом вложения капиталов. В части привлечения инвестиций из РФ она значительно опередила Казахстан, Беларусь и другие страны постсоветского пространства [12].

По данным Мониторинга на 01.01.2013 г. 44,5 млрд долл. взаимных инвестиций в странах СНГ и Грузии или 82,7% всех накопленных капиталовложений, в том числе 71 из 98 проектов стоимостью свыше 100 млн. долл., имели российское происхождение. В географии российских инвестиций в СНГ лидерство принадлежит Украине, которая значительно опережает партнеров РФ по Таможенному союзу. «Даже при менее развитой формальной интеграции Украины со странами Таможенного союза она очень привлекательна для российских компаний и по экономическим, и по культурным соображениям», – говорится в Мониторинге [13].

По результатам мониторинга российские бизнесмены инвестировали в Украину 16,7 млрд долл. или 37,5% всех вложений компаний из РФ в странах СНГ и Грузии [13]. Таким образом, широкое присутствие российского капитала в Украине

подтверждается тем, что около 30% иностранных инвестиций в украинскую экономику имеют российское происхождение.

При этом среди высокотехнологичных активов, принадлежащих российским компаниям на 01.09.2013 г., можно выделить следующие [12–14]:

- крупнейшие в Украине операторы мобильной связи МТС и «Киевстар»;
- контрольные пакеты акций пяти облэнерго (в Луганске, Полтаве, Виннице, Чернигове, Сумах), а также различные пакеты акций местных энергоснабжающих предприятий еще в пяти регионах (Харькове, Днепропетровске, Крыму, Тернополе, Черкассах) принадлежат холдингу «Энергетический стандарт» (владелец – Константин Григоришин);
- контрольные пакеты акций семи облэнерго (в Одессе, Житомире, Кировограде, Херсоне, Николаеве, Севастополе и Закарпатье) принадлежат «ВС Энерджи» (собственник – Евгений Гинер);
- холдинговая компания «Укрречфлот», «Запорожтрансформатор», Сумское НПО им. Фрунзе и ряд других предприятий принадлежат холдингу «Энергетический стандарт» (владелец – Константин Григоришин);
- практически вся металлургическая цепочка, начиная от добычи железной руды на Криворожском железорудном комбинате (КЖРК) и заканчивая производством кокса и выплавкой стали в Днепропетровске (Днепропетровский

метзавод им. Петровского) и Днепродзержинске принадлежит «Евраз Холдингу» (владелец – Роман Абрамович и Александр Абрамов). Сделка по приобретению у группы «Приват» этих активов стоимостью более 2 млрд долл. (правда, половина этой суммы была оплачена акциями «Евраз») считается одной из крупнейших на постсоветском пространстве за последние годы;

- 50% акций (стоимостью около 2 млрд долл.) корпорации «Индустриальный союз Донбасса» приобрел российский «Внешэкономбанк». При этом представители российского банка участвуют в управлении Алчевского и Днепровского металлургических комбинатов в Луганской и Днепропетровской областях, а также «Алчевсккокс» и нескольких металлургических заводов ИСД в Центральной Европе;
- Донецкий электросталеплавильный завод (стоимостью 537 млн. дол.) был выкуплен российским бизнесменом Вадимом Варшавским;
- 23,5% акций крупнейшего металлургического холдинга Украины – «Метинвест», а также судостроительные заводы в Николаеве и Херсоне принадлежат «Смарт-Холдингу» (владелец – питерский бизнесмен Вадим Новинский, который в конце 2012 года принял украинское гражданство);
- один из крупнейших производителей автобусов и коммунальной техники – Львовский автозавод и автосборочное предприятие в Днепродзержинске принадлежат россиянам

братьям Чуркиным;

- крупнейший украинский производитель железнодорожной техники «Лугансктепловоз» принадлежит «Трансмашхолдингу» (владелец – Искандер Махмудов);
- российский нефтедобывающий холдинг «Лукойл» (владелец – Вагит Алекперов) недавно продал Одесский нефтеперерабатывающий завод, который принадлежал ему, но тут же договорился с украинской властью о запуске производства поливинилхлорида на другом своем активе – «Карпатнефтехим» в Калуше (Ивано-Франковская область);
- крупнейший в мире производитель титана – «ВСМПО-Ависма» выпускает в Никополе трубы для российских подводных лодок, а для пополнения сырьевой базы приобрел небольшой обогатительный комбинат «Демурицкий ГОК» в Днепропетровской области.

Ведущую роль в отраслевой структуре взаимных инвестиций в СНГ и Грузии играют телекоммуникации – 16,2%, хотя вложения в этот бизнес в последнее время стали сокращаться. Около 12,2% приходится на добычу сырой нефти и природного газа, а еще 10,7% – на транспортировку и продажу газа. То есть углеводородная энергетика все же доминирует в структуре инвестиций. Банковское дело заняло 8,3% в общем объеме взаимных капиталовложений, а электроэнергетика – 6,8%. Еще 4,8% приходится на черную металлургию, а 4,4% – на добычу руд цветных металлов. Нашли свое место среди взаимных инвестиций строительство АЭС и

нефтепереработка, вагоностроение и добыча угля, гостиничный бизнес, растениеводство и переработка пищевой продукции, добыча и обогащение урановых руд, а также строительство [14].

В то же время украинские бизнесмены инвестировали в страны СНГ 1,57 млрд долл., казахстанские – 5,6 млрд долл., азербайджанские – 1,55 млрд долл., а белорусские – 0,4 млрд долл. [13]. Украинские инвестиции в России идут преимущественно в пищевую промышленность и растениеводство, в том числе:

- владелец украинского концерна «АВК» Борис Колесников приобрел кондитерскую фабрику в Курске, а собственник концерна «Рошен» Петр Порошенко – в Липецке;
- украинский миллиардер Андрей Веревский совместно со швейцарским концерном Glen-core приобрел за 265 млн долл. портовый терминал «Тамань» для перевалки зерновых и подсолнечного масла;
- крупнейший в СНГ производитель авиамоторов – ОАО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев владеет активами в белорусской Орши и подмосковной Дубне;
- группа «Приват» развивает банковский бизнес в Москве («Московприватбанк») и Грузии («Тао ПриватБанк»). Кроме того, Игорю Коломойскому и Геннадию Боголюбову в Грузии уже давно принадлежит Зестафонский ферросплавный завод.

Российские инвестиции в Украину абсолютно предсказуемо идут не только в Киев, но и в юго-восточные регионы, где проживает близкое россиянам по языку и культуре население.

Коэффициент покрытия экспортом импорта в приграничных является производным от объемов экспорта и импорта каждого из регионов и частично отражает объемы торгового сальдо (рис. 5).

Для приграничных регионов Украины и России показатели коэффициента покрытия экспортом импорта, имеющие значение ниже 1, показывают преобладание импорта (Ростовская, Брянская, Белгородская области России и Харьковская область Украины). В украинских областях объемы экспорта значительно превышают импорт (лидирует Луганская область Украины с коэффициентом покрытия 3,57).

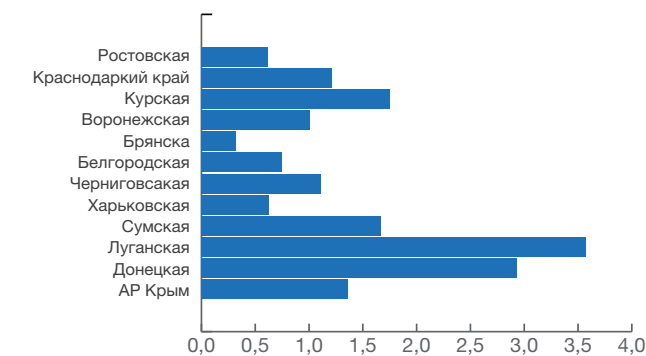


Рис. 5. Коэффициент покрытия экспортом импорта. Источник: [6–11].

ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ

Рассмотрим более подробно внешнеторговые отношения между Россией и Украиной. Товарооборот между Россией и Украиной по итогам 2010 года достиг 35 млрд долл., его рост по сравнению с 2009 года составил 32,6%. Наибольший объем экспортных поставок украинских товаров осуществлялось в Россию (24,1% от общего объема экспорта), а также наибольшие импортные поступления Украина получала из России (24,2%). С 2000 года в объемах товарооборота между Россией и Украиной сохраняется устойчивая тенденция к увеличению объемов экспорта / импорта товаров. В тоже время для Украины за исследуемый период 2000-2010 гг. импорт из России превышал экспорт (рис. 6). Такое положение свидетельствует о сохранении высокой степени зависимости Украины от России, причем для Украины Россия является основным партнером, а Украина для России по объемам внешнеторгового оборота находится на 5 месте.

За весь период коэффициент покрытия импорта экспортом был меньше 100%, что свидетельствует об устойчивом отрицательном сальдо торгового баланса Украины и России. Коэффициент соотношения импорта и экспорта, рассчитанный за период с 2000 по 2011 гг., представлен на рис. 7. Его анализ показывает снижение на 20% за исследуемый период.

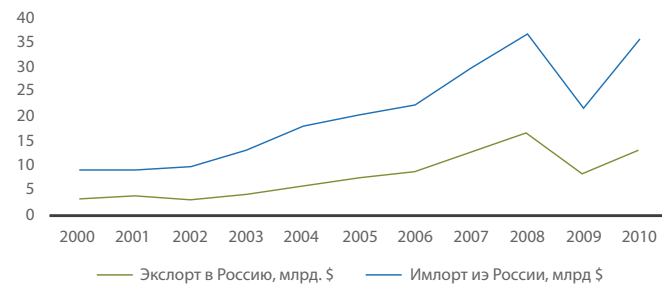


Рис. 6. Динамика показателей внешней торговли между Украиной и Россией. Источник: [6–11].

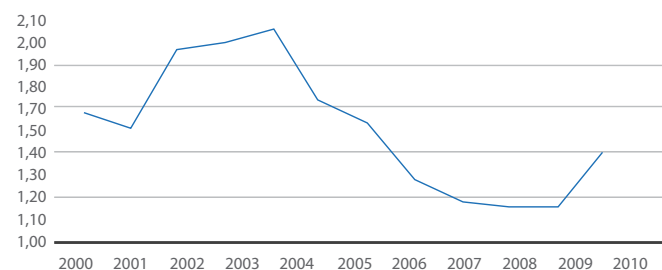


Рис. 7. Динамика коэффициента превышения импорта над экспортом. Источник: [6–11].

Динамика изменения коэффициента частично отражает общую динамику и характер взаимоотношений Украины и России. Так, с 2000 по 2004 год наблюдался устойчивый рост коэффициента, что связано с развитием российско-украинских отношений в общественно-политической сфере. С 2005 по 2010 год можно увидеть непрерывное его снижение, что обусловлено евроинтеграционным изменением курса развития Украины и политическими преобразованиями на высшем уровне.

В 2010–2012 гг. экспорт из России в Украину уже в 1,5 раза превышал импорт из Украины. То

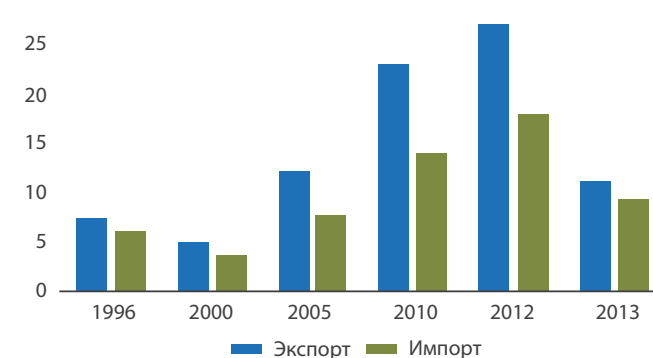


Рис. 8. Доля в общем экспорте и импорте товаров России за 7 месяцев 2013 года, %. Источник: [15].

есть, Россия уже давно сворачивает импорт из Украины, что является одной из причин появления значительного отрицательного сальдо торгового баланса в пользу России. В основном растущее отрицательное сальдо торгового баланса с Россией для Украины объективно обусловлено необходимостью импорта энергоносителей в Украину. И это при том, что у Украины с Россией уже не первый год – зона свободной торговли (ЗСТ), правда, с многочисленными изъятиями [15]. То есть, даже при наличии соглашения о ЗСТ между Украиной и Россией в 2012 году товарооборот между двумя странами сократился на 10%, а за 7 месяцев 2013 года – еще на 20% (рис. 8).

Получается, что в условиях ЗСТ с СНГ и Россией в Украине падают не только относительные, но и абсолютные показатели внешней торговли, сокращается межстрановая промышленная кооперация, не реализуются согласованные на высшем уровне инновационно-инвестиционные

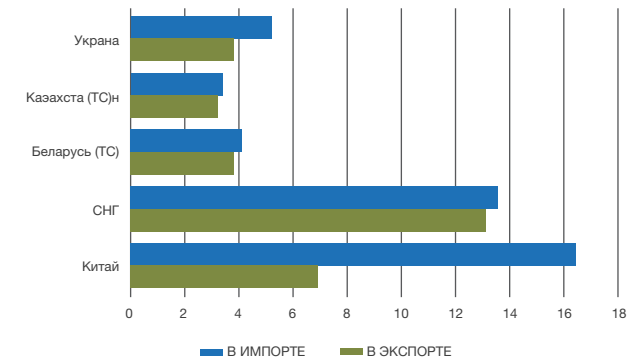


Рис. 9. Доля в общем экспорте и импорте товаров России за 7 месяцев 2013 года, %. Источник: [15].

проекты в отраслях машиностроения, энергетики, нет уступок по цене на газ. В этих условиях Украине трудно надеяться, что после вступления в Таможенный союз для нее вдруг настанет режим наибольшего благоприятствования в торговле, экономическом сотрудничестве. Тем более, что этого пока не увидели даже Беларусь и Казахстан за три года пребывания в ТС (рис. 9).

Характерной особенностью торговли между Украиной и Россией является то, что украинский экспорт представлен преимущественно продукцией легкой, пищевой, химической промышленности, а также электротехнического и транспортного машиностроения. Импорт из России составляют преимущественно энергоносители (нефть и газ), а также продукция машиностроения (электрическое оборудование, ядерные реакторы, средства авиа- и наземного транспорта), как это представлено в таблице 6.

Обеспечение положительного сальдо торгового

баланса с Россией возможно для Украины, во-первых, при условии перехода к альтернативным источникам энергии как заменителей импортных, а во-вторых, при увеличении объемов экспорта продукции машиностроения на основе новых европейских технологий, имеющих конкурентные преимущества.

Товарооборот в украинско-российском приграничном пространстве также весьма неравномерен. С российской стороны наибольший товарооборот с Украиной имеют Ростовская (1385 млн долл.) и Белгородская (1801 млн долл.) области.

ОБЩИЙ ИНДЕКС СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

Проведенная по трем блокам показателей (природно-ресурсный, демографический и экономический потенциал) региональная диагностика приграничных регионов Украины и России позволяет сделать комплексную оценку социально-экономического развития приграничных регионов двух стран за счет определения индекса социально-экономического развития регионов украинско-российского приграничья.

Таблица 6. Наибольшие статьи украинского экспорта в Россию в 2012 г.

Отрасль	Товарная группа	Общая стоимость, млрд долл.	Доля в экспорте в Россию, %	Доля в общем экспорте товара, %
Машиностроение	Железнодорожные локомотивы	2,60	14,9	64,8
	Реакторы ядерные, котлы, машины	2,27	12,9	59,7
	Электрические машины	1,16	6,6	36,0
Металлургия	Черные металлы	2,33	13,2	15,2
	Изделия из черных металлов	1,11	6,3	39,1
Агропромышленный сектор и пищевая промышленность	Товары агропромышленного сектора и пищевой промышленности	2,02	11,4	6,5
	Продукты неорганической химии	0,82	4,7	48,4
Химия	Органические химические вещества	0,15	0,9	37,7

Источник: [16–17].

Для ее проведения нами использован алгоритм, который включает следующие этапы [6–11]:

- Устанавливается совокупность показателей оценки.
- Среди совокупности регионов выбирается тот, для которого значение выбранного показателя является самым высоким (n_{max}) в случаях, когда больший показатель означает и лучшее положение региона, или наименьшим (n_{min}) в случаях, когда чем ниже показатель, тем лучше положение региона (например, уровень инфляции).
- Для всех регионов рассчитываются частные индексы обеспеченности демографическими и экономическими ресурсами (i) по формулам [48]:

$$i_{ij} = \frac{n_{ij}}{n_{max}} \quad \text{ИЛИ} \quad i_{ij} = \frac{n_{min}}{n_{ij}}$$

(1) где n_{ij} – значение показателя для региона.

- Определяется индекс социально-экономического развития каждого из регионов в разрезе отдельных составляющих (природно-ресурсной, демографической, экономической) как среднее арифметическое.
- Общий индекс социально-экономического состояния развития каждого из регионов является результатом проводимой региональной диагностики и рассчитывается как сумма всех составляющих региональной диагностики.

Проведем расчеты общего индекса социально-экономического состояния развития каждого из регионов.

Индекс естественного ресурсного обеспечения регионов

Как видно (рис. 10), высокий природно-ресурсный индекс имеет Краснодарский край (0,06981). Также значительные соответствующие индексы имеют Сумская область (0,5920) и АР Крым (0,05718). Худший индекс в Луганской (0,2774) и Ростовской (0,2419) областях.

Индекс демографического состояния регионов

Как видно на рис. 11, высокий демографический индекс имеет Краснодарский край (0,9232). Также, значительные демографические индексы имеют: Белгородская область (0,8803) и АР Крым (0,7410). Худший индекс в Черниговской (0,5210) и Сумской (0,5614) областях.

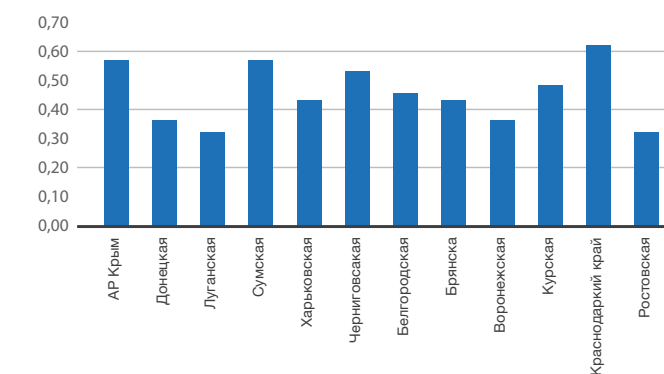


Рис. 10. Индекс природно-ресурсного состояния приграничных регионов. Источник: [6–11].

Индекс экономического состояния регионов

Высокие экономические индексы имеет Краснодарский край (0,6756) и Белгородская область (0,6250). Худшие индексы в Сумской (0,3025) и Черниговской (0,3437) областях (рис. 12).

Общий индекс социально-экономического

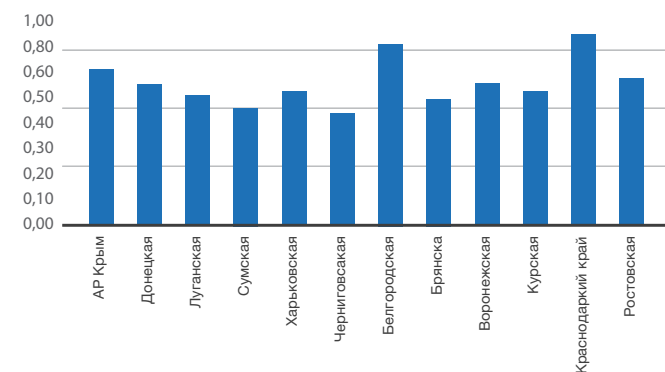


Рис. 11. Индекс демографического состояния приграничных регионов России и Украины. Источник: [6–11].

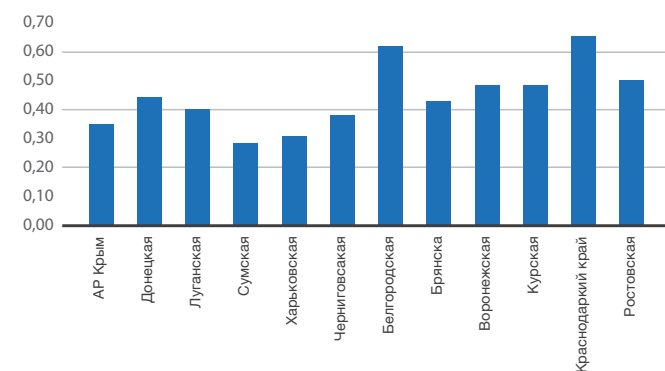


Рис. 12. Индекс экономического состояния приграничных регионов России и Украины. Источник: [6–11].

развития регионов

Общий индекс рассчитывается как сумма составляющих – природно-ресурсного, демографического и экономического индексов. Как видно (рис. 13), наивысшие индексы имеют Краснодарский край (2,2969) и Белгородская область (1,8959) Российской Федерации, а также Донецкая область (1,6701) и Республика Крым (1,694) Украины. Наименьшие показатели социально-экономического развития у Ростовской (1,5737) и Брянской (1,4065) областей России, а также у Черниговской (1,3565) и Луганской (1,3547) областей Украины. В целом социально-экономическое развитие регионов украинского пограничья уступает социально-экономическому развитию российских регионов.

Таким образом, социально-экономическое



Рис. 13. Индекс социально-экономического развития приграничных регионов Украины и России. Источник: [6–11].

положение российских регионов несколько лучше украинских. По совокупности всех показателей (22) наиболее развитыми в социально-экономическом отношении является Белгородская область и Краснодарский край. Региональная диагностика также подтвердила, что именно эти регионы по многим индикаторам имеют лучшие показатели.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Диагностика приграничных российско-украинских регионов показала, что в российских приграничных регионах экологическая ситуация лучше по сравнению с украинскими, где профилирующими отраслями являются тяжелая промышленность. Для Харьковской области Украины, а также Белгородской и Курской областей России общее состояние качества водных ресурсов характеризуется как «загрязненные». Основные источники загрязнения носят рассредоточенный характер и определяются, прежде всего, смывом с площади сельхозугодий. Кроме того, решающее влияние оказывает трансграничный характер водного объекта, отсутствие единого подхода к разработке и реализации природоохранных мероприятий.

Демографическую ситуацию украинско-российского приграничья характеризуют, прежде всего, значения коэффициента смертности, которые выше в украинских регионах, что свидетельствует о более быстром сокращении

населения в Украине, чем в России. В тоже время миграционный прирост населения в разных регионах украинско-российского приграничья характеризуется противоположным трендом. Почти все российские регионы (кроме Брянской области) имеют значительный положительный коэффициент миграции. Доля экономически активного населения в Украине немного меньше, чем в России. Что касается коэффициента безработицы, ситуация в украинских регионах почти в два раза лучше российских. Уровень зарплат в российских регионах более чем в два раза выше, чем в Украине.

Несмотря на то, что ВРП в расчете на одного жителя в российских регионах существенно выше, чем в регионах Украины, в объеме производства добавленной стоимости удельный вес значительно выше у украинской стороны. Доля убыточных предприятий и коэффициент инфляции в областях Украины выше аналогичных показателей в России примерно на 30% за счет сырьевой направленности и более высокой устойчивости экономики России к финансовому кризису. Доля прогрессивных технологий в производстве в обеих стран имеет аналогичные невысокие значения, что подтверждает наличие проблем во внедрении инновационных технологий.

Инвестирование экономик России и Украины существенно различается: средний уровень инвестирования в России составляет 2500 долл. на человека, а в Украине – 1000 долл. на человека. При этом широкое присутствие российского капитала

в Украине подтверждается тем, что около 30% иностранных инвестиций в украинскую экономику имеют российское происхождение.

В 2000–2012 гг. в объемах товарооборота между Россией и Украиной сохранялась устойчивая тенденция к увеличению объемов экспорта и импорта товаров, что свидетельствует о сохранении высокой степени зависимости Украины от России. При этом, несмотря на наличие уже не первый год зоны свободной торговли между Украиной и Россией (причем, со множеством исключений), отрицательное сальдо торгового баланса в пользу России постоянно возрастает, и к началу 2013 г. экспорт из России в Украину уже в 1,5 раза превышал импорт из Украины, прежде всего, за счет резкого подорожания импорта энергоносителей в Украину. Таким образом, Россия уже давно сворачивает

импорт из Украины, что является одной из причин появления значительного отрицательного сальдо торгового баланса в пользу России.

Наивысшие общие индексы социально-экономического развития регионов, рассчитанных как сумма природно-ресурсного, демографического и экономического индексов, имеют Краснодарский край (2,2969) и Белгородская область (1,8959) Российской Федерации, а также Донецкая область (1,6701) и Республика Крым (1,694) Украины. Наименьшие показатели социально-экономического развития у Ростовской (1,5737) и Брянской (1,4065) областей России, а также у Черниговской (1,3565) и Луганской (1,3547) областей Украины. В целом социально-экономическое развитие регионов украинского пограничья уступает социально-экономическому развитию российских регионов.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Стеченко Д., Розміщення продуктивних сил і регіоналістика : навч. посіб., Вікар, Київ, 2001.
- [2] Павленко А., Олійник Я., Степаненко А., Основи регіональної діагностики, Обрії, Київ, 2003.
- [3] Зеленская С., Инвестиционный потенциал: методы диагностики экономического развития региона, «Инновационный вестник», №2(2007), с. 35-37.
- [4] Регионы России: социально-экономические показатели 2010: статистический сборник, Федеральная служба государственной статистики (Росстат), Москва, 2011.
- [5] Регіони України: стат. довід., Держкомстат України, Консультант, Київ, 2011.
- [6] Ханова О., Конкурентні переваги регіонів українсько-російського порубіжжя, «Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. Економічна серія», №1040 (2013), с. 149-153.
- [7] Ханова Е., Определение конкурентоспособности приграничных регионов Украины и России: пути ее повышения, «Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей)», Харків, 2013, с. 67-71.
- [8] Ханова Е., Региональная диагностика как один из этапов определения конкурентоспособности приграничных регионов, Стратегия экономического, политического, социокультурного развития регионов в условиях глобализации. Материалы научно-практической конференции, Березники, 2012, с. 33-35.
- [9] Ханова О., Регіональна діагностика соціально-економічного розвитку україно-російського порубіжжя, Українсько-російсько порубіжжя: стан та перспективи співробітництва. Матеріали III міжнародної науково-практичної конференції, ХНУ імені В.Н. Каразіна, Харків, 2012, с. 122-125.
- [10] Ханова Е., Экономика Еврорегиона «Слобожанщина»: региональная диагностика, «Научные ведомости Белгородского государственного университета. История, Политология, Экономика Информатика», Белгород, №1 (2013), с. 29-37.
- [11] Голиков А., Українсько-російське транскордонне співробітництво: сучасний стан і перспективи: монографія, ХНУ імені В.Н. Каразіна, Харків, 2013.
- [12] Комплексная оценка макроэкономического эффекта различных форм глубокого экономического сотрудничества Украины со странами Таможенного союза и Единого экономического пространства в рамках ЕврАзЭС (аналитическое резюме), Санкт-Петербург, 2012.
- [13] Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ-2013, ЦИИ ЕАБР, Санкт-Петербург, 2013.
- [14] Матюшенко І., Створення сприятливого інвестиційного клімату як передумова технологічного розвитку України, «Проблеми економіки», №1(2013), с. 99-108.
- [15] Гайдучкий П., России нужна интеграция не с Украиной, а... с Китаем, «Зеркало недели», № 37 (2013), с. 5.
- [16] Пасочник В., Ассоциация с ЕС: внешнеторговая перезагрузка Украины, «Зеркало недели», №37 (2013), с. 6.
- [17] Офіційний сайт Державного комітету статистики України, <http://www.ukrstat.gov.ua>

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ УКРАИНСКО-РОССИЙСКОГО ПОГРАНИЧЬЯ

Кирюхин А

Исполнительный комитет Совета руководителей приграничных областей Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины, Харьков, Украина

Рассмотрены перспективные направления и проекты создания интегрированной транспортно-логистической системы в украинско-российском приграничье в условиях расширения интеграционных процессов в рамках ЕС – Украина – Таможенный союз.

Key words: приграничные регионы, диагностика регионов, индекс социально-экономического развития

ВВЕДЕНИЕ

Построение глобальной экономики знаний как безальтернативной движущей силы развития человечества на принципах устойчивого и сбалансированного развития становится общей задачей на ближайшие десятилетия [1–2]. Приграничные регионы представляют собой естественные конструкции при интеграции национальных экономических пространств в «большое экономическое пространство» Европейского континента. В условиях участия стран в разных интеграционных системах они наряду с традиционными функциями – осуществление социальных и культурных связей населения, охраны границ, транспортных, посреднических, транзитных, внешнеэкономических и производственно-инвестиционных – проявляют новое качество развития в контактной зоне цивилизационных переходов [3]. Это новое качество обусловлено

продолжением социальной эволюции в парадигме не общества потребления, а общества знания – сочетания информационного общества и государства благосостояния по опыту Финляндии [4].

Формирование глобальной экономики знаний, по мнению автора, должно начаться не в традиционных центрах потребления (мегаполисах, глобальных городах), а в зонах повышенной восприимчивости знаний, культуры и традиций. Такими зонами, в частности, становятся переходные пограничья на евразийском пространстве – финско-российская граница, российско-украинская граница и казахстанско-китайская граница. Общим, объединяющим эти пограничья в плане экономических функций, является их возрастающая транзитная роль при обслуживании взаимной торговли Европейского союза (ЕС), Таможенного

союза (ТС) и Украины, а также их торговли с третьими странами, прежде всего, Китаем. Таким образом, миссия переходных пограничьи состоит в построении устойчивых ядер нового глобального общества знаний (ноосферных узлов развития).

МЕТРОПОЛИИ В УКРАИНСКО-РОССИЙСКОМ ПРИГРАНИЧЬЕ

В условиях постепенного открытия экономик государств-участников СНГ, подписавших и ратифицировавших многосторонний договор о зоне свободной торговли (ЗСТ) в 2011 году, а также вступление Российской Федерации вслед за Украиной во Всемирную торговую организацию, проявляется новый фактор мобильности трудовых ресурсов и населения, формируется общий рынок

труда. Вместе с тем, неизбежное усложнение в ближайшей перспективе торговых отношений между Украиной и ТС в результате ее ассоциации с ЕС не должно оказывать долгосрочного угнетающего воздействия на экономику приграничных регионов. После выхода из глубокого трансформационного кризиса 90-х годов, приграничные регионы, чьи геоэкономические интересы дифференцированы по отраслям специализации, столкнулись с необходимостью поиска консенсуса в вопросах модернизации региональных экономик, формирования постиндустриальных секторов и охраны окружающей среды. Через процессы агломерирования региональных центров (Харьков, Белгород, Ростов-на-Дону) проявляются тенденции метрополизации и полицентризма. В результате наложения глобальных и региональных процессов,

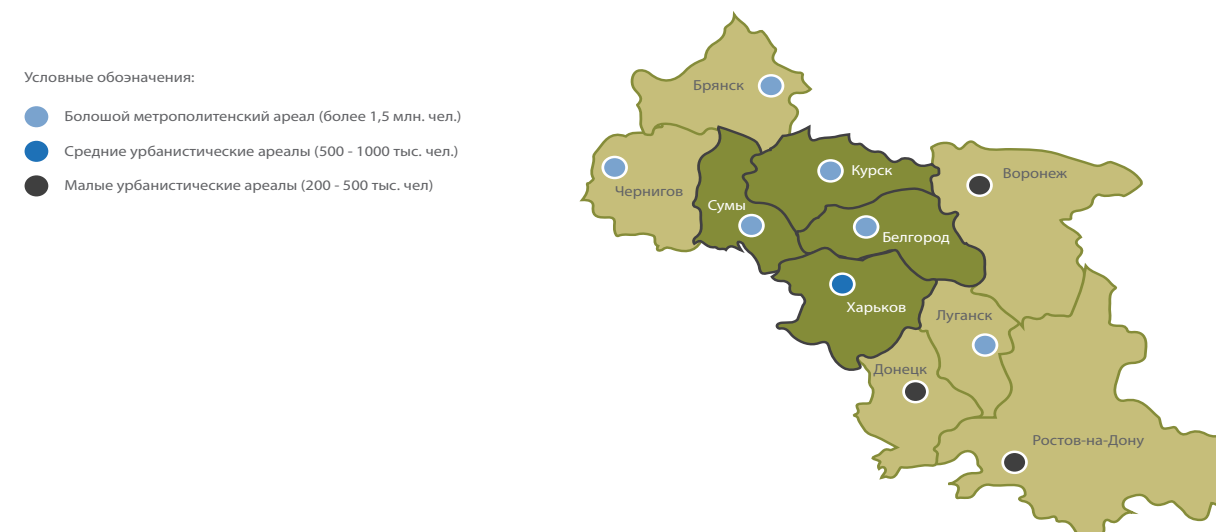


Рис. 1. Метрополитенский каркас украинско-российского приграничья. Источник: [5].

приграничное пространство приобрело признаки полиструктурности и связности (рис. 1). Харьков выступает в роли локомотива инновационного развития всего украинско-российского приграничья благодаря высокой концентрации научно-образовательных услуг и производства знаний.

В условиях перспективы двойного членства Украины в зонах свободной торговли (например, с ЕС и ТС) ужесточение таможенного администрирования на границе Украины и ТС должно быть компенсировано поддержкой деятельности украинско-российских еврорегионов «Днепр», «Ярославна», «Слобожанщина» и «Донбасс». Кроме того, компенсационные механизмы должны быть созданы путем развития транспортной логистики, кредитных и инфраструктурных преференций для создаваемых в приграничных регионах совместных или кооперационных производств среднего и высокого технологического уровня.

Создание зоны свободной торговли (ЗСТ) между Украиной и ЕС не только порождает новые проблемы, но и открывает определенные возможности для стран ТС ввиду возможного облегчения выхода через Украину на рынки стран ЕС. С этих позиций целесообразно усилить инвестиционное и инновационное сотрудничество между Украиной, ЕС и ТС, в первую очередь, на уровне приграничных регионов. Это позволит сгладить существующие градиенты экономического развития (рис. 2) [6].

Вместе с тем, проведение структурных преобразований и модернизация экономики

приграничных регионов, развитие на их территории новых форм предпринимательства с высокой добавленной стоимостью товаров и услуг, инновационных и инвестиционно привлекательных производств не могут быть реализованы без современного логистического обеспечения. Глобальная конкуренция, охватившая рынки товаров, услуг, капитала и другие факторы экономического роста в странах СНГ, определяет приоритетную роль транспорта в развитии устойчивых преимуществ конкретной территории с позиций ее транспортно-географического положения и транзитного потенциала.

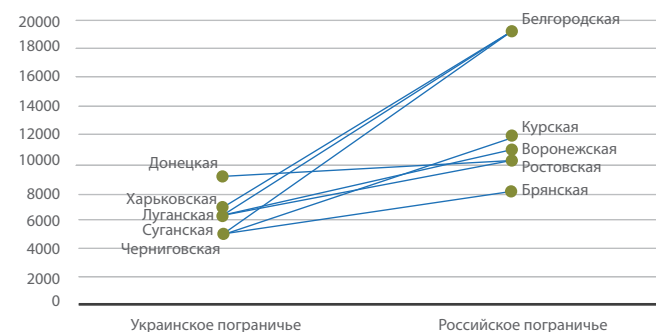


Рис. 2. Градиенты душевого ВРП между регионами-сосеями (тыс. долл./чел.). Источник: [6].

ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНСКО-РОССИЙСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность традиционного производства, развитие инновационного бизнеса и создание современной социальной сферы. При

формировании региональных инновационных систем в российско-украинском приграничье появляется необходимость перехода к интеллектуальным транспортным системам, обладающих бесспорными конкурентными преимуществами в условиях разноскоростных интеграционных процессов. Анализ факторов, обеспечивающих успешность экспортно-импортных операций, увеличение объема транзитных грузопотоков, повышение роли хозяйственно-экономических связей приграничных территорий двух сопредельных государств свидетельствует, что транспортно-логистическая составляющая может рассматриваться как основное направление в деятельности еврорегионов на пути преодоления последствий экономического кризиса и наращивания потенциала, обеспечивающего их выход из депрессивного состояния. Создание транспортно-логистической интегрированной системы, состоящей из приграничных логистических комплексов, складских таможенных терминалов, логопарков, технопарков, совместных предприятий, унифицированных производств, финансовых учреждений, коммерческих, информационно-логистических, научно-образовательных, оздоровительных, туристических центров, общественных объединений, направлено на исключение из современного лексикона понятия периферийности и депрессивности приграничных территорий России и Украины.

Совокупность субъектов, обеспечивающих функционирование транспортных коридоров,

наполнение их пассажиро- и грузопотоками, представляются как элементы единого механизма транспортно-логистической системы. Такой подход определяет постепенное решение существующих социальных проблем, обеспечивает развитие производства, сокращение безработицы, повышение мобильности населения, а также содействует многостороннему сотрудничеству в рамках модернизации базовых промышленных предприятий и совершенствования приграничной инфраструктуры. Географическое размещение таможенно-логистической и сопутствующей транспортной инфраструктуры предполагается осуществить в пограничных створах на основных трансграничных транспортных осях в пределах еврорегионов «Днепр», «Ярославна», «Слобожанщина» и «Донбасс».

Существенный вклад в создание интегрированной транспортно-логистической системы приграничья призваны внести и «малые еврорегионы» – районные институты долгосрочного партнерства, которые будут наделены правом местной инициативы и компетенции в вопросах приграничного сотрудничества, что позволит:

- рационально использовать различные ресурсы, в том числе в сфере подготовки и переподготовки кадров для решения задач модернизации приграничного административно-хозяйственного комплекса;
- активизировать социально-экономическую жизнь районных образований;

- оптимизировать системы таможенного оформления товаров и движущихся транспортных средств.

Оптимальным вариантом расположения таможенно-логистических терминалов является их непосредственное примыкание к территории пограничных пунктов пропуска. При осуществлении этой задачи будут использованы результаты реализации в Российской Федерации новой Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе. При этом будет внедрен комплекс мер, направленных на перераспределение таможенных операций между таможенными органами как внутри стран, так и в приграничных регионах, развитие таможенно-логистической инфраструктуры преимущественно в местах, приближенных к пограничным пунктам пропуска. Интегрированная транспортно-логистическая система должна стать одним из наиболее важных инструментов межгосударственной и региональной политики двух стран, направленных на [7]:

- повышение уровня качества жизни граждан приграничных территорий;
- обеспечение конкурентоспособности России, Украины и их регионов на мировых рынках;
- улучшения общей транзитности восточной части Европейского континента;
- внедрение инновационно-инвестиционной модели развития с одновременным улучшением нормативно-правовых и социально

-экономических условий жизнеобеспечения жителей приграничных территорий.

ПРОЕКТ КОНЦЕПЦИИ СИСТЕМНОЙ ИННОВАЦИОННОЙ ПЛАТФОРМЫ «GEOTECHNOPOLIS» В РАМКАХ ЕВРОРЕГИОНА «СЛОБОЖАНЩИНА»

Целью создания данной платформы является внедрение целостной инфраструктуры для инновационного развития Харьковской и Белгородской областей как трансграничного функционального региона на основе интегрированной системы полного цикла по внедрению и продвижению инновационных и конкурентоспособных товаров (услуг) – от идеи до получения коммерческого результата, включая научные исследования, технологические разработки, производство и экспорт. Данный подход представляется оптимальной моделью по созданию межрегиональной инновационной системы (рис. 3). Внедрение системной инновационной платформы «GEOTECHNOPOLIS» (далее – СИП) гарантированно повысит инвестиционную привлекательность Харьковской и Белгородской областей и ускорит модернизацию их экономики за счет:

- обеспечения более качественного отбора рыночно привлекательных разработок и их поэтапное доведение до конечного покупателя;
- уменьшения инвестиционных рисков при вложении средств наряду с более коротким сроком окупаемости инвестиций.

Еврорегион «Слобожанщина» благодаря внедрению СИП становится фактором устойчивого развития российско-украинского приграничья с высокой притягательностью для взаимных и иностранных инвестиций, в первую очередь европейских.

В рамках выполнения Программы межрегионального и приграничного сотрудничества между Российской Федерацией и Украиной на период 2011 – 2016 гг. функциональные возможности СИП могут быть расширены на еврорегионы «Ярославна» и «Донбасс», что обеспечит [8]:

- новое качество стратегической производственной кооперации с конкурентоспособными предприятиями Сумской,

Донецкой и Луганской областей в различных сферах экономики;

- создание новых образцов совместной российско-украинской инновационной продукции, конкурентоспособной на рынках третьих стран;
- вхождение в масштабные долгосрочные европейские проекты и межрегиональные «сети превосходств»;
- появление нового регионального полюса роста на европейском экономическом ландшафте с современной полно-профильной инфраструктурой развития инновационного бизнеса.

Данный проект вошел в Программу развития трансграничного сотрудничества Харьковской



Рис. 3. Блок-схема Системной инновационной платформы «GEOTECHNOPOLIS». Источник: [5].

области на 2011–2016 гг. Он интегрирован с проектом формирования трансграничной агломерации Белгород-Харьков, который вошел в долгосрочную целевую программу «Развитие межрегионального и приграничного сотрудничества Белгородской области на 2012–2016 гг.» и является одним из приоритетных проектов Еврорегиона «Слобожанщина». При этом, учитывая опыт еврорегионов в ЕС и деятельность Совета руководителей приграничных областей, приграничное сотрудничество может успешно развиваться только на принципах равноправия сторон и четкого выполнения взаимных финансовых обязательств.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Приграничные регионы представляют собой естественные конструкции при интеграции национальных экономических пространств в «большое экономическое пространство» Европейского континента. В условиях участия стран в разных интеграционных системах они, наряду с традиционными функциями, проявляют новое качество развития в контактной зоне цивилизационных переходов при стремлении к слиянию информационного общества и государства. Такими зонами становятся переходные пограничья на евразийском пространстве, в том числе российско-украинская граница. Общим, объединяющим эти пограничья в плане экономических функций, является их возрастающая транзитная роль при

обслуживании взаимной торговли ЕС, Таможенного союза и Украины, а также их торговли с третьими странами. Миссия переходных пограничий состоит в построении устойчивых ядер нового глобального общества знаний (ноосферных узлов развития).

Проведение структурных преобразований и модернизация экономики приграничных регионов не может быть реализована без современного логистического обеспечения. При формировании региональных инновационных систем в российско-украинском приграничье появляется необходимость перехода к интеллектуальным транспортным системам, состоящих из приграничных логистических комплексов, складских таможенных терминалов, логопарков и технопарков, совместных предприятий, унифицированных производств, финансовых учреждений, коммерческих, информационно-логистических, научно-образовательных, оздоровительных, туристических центров, общественных объединений. Эти комплексы будут обеспечивать функционирование транспортных коридоров, развитие производства, сокращение безработицы, повышение мобильности населения в рамках модернизации базовых промышленных предприятий и совершенствования приграничной инфраструктуры. Географически таможенно-логистическую и сопутствующую транспортную инфраструктуру предлагается размещать в пограничных створах на основных трансграничных транспортных осях в пределах украинско

-российских еврорегионов «Днепр», «Ярославна», «Слобожанщина» и «Донбасс».

С целью формирования целостной инфраструктуры для инновационного развития украинско-российского приграничья в качестве пилотного проекта в пределах Харьковской (Украина) и Белгородской (Россия) областей предлагается создание трансграничного функционального региона как приоритетного направления развития Еврорегиона «Слобожанщина». Такой специфический регион предполагает создание

интегрированной системы полного цикла по внедрению и продвижению инновационных и конкурентоспособных товаров (услуг) – от идеи до получения коммерческого результата, включая научные исследования, технологические разработки, производство и экспорт. Кроме того, внедрение системной инновационной платформы «GEOTECHNOPOLIS» гарантированно повысит инвестиционную привлекательность Харьковской и Белгородской областей и ускорит модернизацию их экономик.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Глазовский Н., Переход к устойчивому развитию. Глобальный, региональный и локальный уровни. Зарубежный опыт и проблемы России, КМК, Москва, 2002.
- [2] Europe 2020: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth COM (2010) 2020 final.
- [3] Колосов В., Вендина О., Российско-Украинское пограничье: двадцать лет разделенного сотрудничества, Новый хронограф, Москва, 2011.
- [4] Химанен П., Кастелс М., Информационное общество и государство благосостояния: Финская модель, Логос, Москва, 2002.
- [5] Кирюхин А., Применение моделей нелинейной динамики при изучении российско-украинского приграничья, Регіон – 2012: стратегія оптимального розвитку. Матеріали наук.-практ. конф. з міжнародною участю, ХНУ імені В.Н. Каразіна, Харків, 2012, с. 76-78.
- [6] Глинкина С., Вардомский Л., Колосов В., Приграничное сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины, ЦИИ ЕАБР, Москва, 2013.
- [7] Гуцало Б., Доля В., Кирюхин А., Кислицин А., Нечаев Г., Порятуй А., Концепция создания приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы на 2011–2016 годы, Часопис соціально-економічної географії, ХНУ імені В.Н. Каразіна, Харків, №9(2010), с. 141–150.
- [8] Кирюхин А., Дунаев И., Порятуй А., Грищенко Н., Концептуальный подход к созданию системной инновационной платформы Geotechnopolis в рамках еврорегиона «Слобожанщина», Часопис соціально-економічної географії, ХНУ імені В.Н. Каразіна, Харків, №10(2011), с. 167–172.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО МАРШРУТА НА ТЕРРИТОРИИ КУРСКОЙ, БЕЛГОРОДСКОЙ И ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТЕЙ

Демченко А. *, Лесовая С. **, Громова Т.***

*Харьковская торгово-промышленная палата, Харьков, Украина

**Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, Белгород, Россия

***Администрация Курской области, Курск, Россия

Представлена характеристика трансграничных территорий Украины и России. Проведен SWOT-анализ. Предложен проект развития трансграничного туристического маршрута по территории Курской, Белгородской и Харьковской областей.

Key words: трансграничное сотрудничество, Россия, Украина, SWOT-анализ, туризм.

ВВЕДЕНИЕ

Территория Курской, Белгородской и Харьковской областей занимает 88 тыс. кв. км. Общую границу имеют Харьковская и Белгородская области. Курская область граничит с Белгородской областью. На территории регионов проживает 5,7 млн человек. В Харьковской области в национальном составе наиболее многочисленны украинцы, в Курской и Белгородской областях – русские. Все три региона связывают давние культурные связи. В 2003 году Курской и Харьковской областями подписано Соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве, а на территории Харьковской и Белгородской областей создан Еврорегион «Слобожанщина».

Курская, Белгородская и Харьковская области отличаются достаточно высоким уровнем развития

промышленности. Это обусловлено выгодным экономико-географическим положением, достаточно богатым набором собственных сырьевых ресурсов, которые позволяют развивать топливно-энергетическую, машиностроительную, химическую промышленность, добычу полезных ископаемых, стекольное и фарфоро-фаянсовое производство, производство стройматериалов. Курская область получила мировую известность почти век назад в результате открытия и исследований Курской магнитной аномалии (КМА), связанной, прежде всего с крупнейшими мировыми запасами железных руд. Сельское хозяйство областей специализируется на производстве зерна, сахарной свеклы, подсолнечника, мяса, молока, овощей и фруктов. Благоприятные климатические

условия и плодородные почвы позволяют получать богатые урожаи, обеспечивающие потребности населения областей и других регионов. Регионы располагают развитой сетью железнодорожных и автомобильных дорог, связывающих регионы друг с другом. В каждой области имеется международный аэропорт.

Туристическая отрасль в регионах обладает значительным потенциалом, что объясняется наличием богатого культурно-исторического наследия в сочетании с живописными ландшафтами. Культурно-историческое наследие сформировалось в результате взаимодействия разнообразных природных, этнокультурных и исторических факторов. Среди памятников природного и культурного наследия можно выделить: памятники археологии, гражданской и ландшафтной архитектуры, исторические города и поселения, объекты народного промысла и ремесла, музеи, театры. На территории трёх регионов имеются возможности для развития всех видов туризма. В связи с этим предложен проект развития трансграничного туристического маршрута по территории Курской, Белгородской и Харьковской областей.

SWOT-АНАЛИЗ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Сильные стороны

Для развития туризма Курская, Белгородская и Харьковская области располагают:

- выгодным географическим положением;
- необходимой сетью железнодорожных и автомобильных магистралей, связывающей области друг с другом;
- богатым культурно-историческим наследием;
- высококвалифицированным кадровым потенциалом.

Слабые стороны

Несмотря на это, имеющиеся туристские ресурсы областей не используются в полном объеме из-за наличия следующих факторов:

- недостаточный уровень развития туристской инфраструктуры (недостаточность средств размещения туристского класса, неудовлетворительное состояние многих туристских объектов показа, отсутствие качественной придорожной инфраструктуры);
- недостаточная рекреационно-географическая изученность;
- недостаточное продвижение туристского продукта на туристических рынках;
- лимитированное по разнообразию число туров, сформированных с помощью устаревших методов.

Возможности

Развитие туристической отрасли будет способствовать:

- дальнейшему развитию приграничных и межрегиональных связей;
- стимулированию таких секторов экономики

как транспорт, связь, сфера услуг, торговля, строительство, производство товаров народного потребления;

- увеличению доходов предприятий, населения, бюджетов разных уровней;
- созданию новых рабочих мест;
- возрождению местных культурных ценностей, традиций, народных ремесел;
- созданию дополнительных возможностей для подготовки квалифицированных специалистов.

Угрозы

Барьерами развития являются:

- наличие государственной границы между Белгородской и Харьковской областями, следовательно, необходимость прохождения таможенных процедур;
- несовершенство современной нормативной правовой базы развития туризма и системы государственного регулирования туристской деятельности, в том числе системы мер, обеспечивающих безопасность в сфере туризма;
- неравномерность развития районов и малых городов.

SWOT-АНАЛИЗ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

В рамках еврорегиона Курская и Сумская области осуществляют реализацию совместных проектов в сфере экологии, образования, культуры, молодежной политики. Наиболее важные проекты это:

- «Капитальный ремонт донного водоспуска гидроузла Константиновского водохранилища на реке Синяк», вдоль которой проходит государственная граница Российской Федерации и Украины. Благодаря реализации проекта была предотвращена авария на гидроузле, которая привела бы к затоплению жилых домов, разрушению плотин каскадов прудов и подтоплению прилегающих территорий. Ущерб мог составить порядка 10 миллионов рублей. Проект был завершен в июне 2011 года.
- «Комплексное экологическое обследование бассейна реки Псел в пределах российско-украинского пограничья». В бассейне реки Псел под угрозой исчезновения оказались многочисленные редкие и исчезающие виды флоры, фауны и микобиоты, особенно чувствительные к хозяйственной деятельности человека. С целью детального изучения таких видов, оценки антропогенной угрозы их популяции, разработки и внедрения мероприятий по их сохранению и воссозданию была обследована площадь бассейна реки размером 34,5 га. С целью сохранения биологического и ландшафтного многообразия природным памятникам, расположенным на этой территории, был придан статус особо охраняемых природных территорий. Проект завершен в июле 2013 года.
- «Комплексное фольклорное исследование приграничья Курской и Сумской областей». Проект предусматривал комплексное

изучение традиционной народной культуры приграничья Курской и Сумской областей, исследование процесса взаимосвязи и взаимовлияния русского и украинского фольклора, современных форм его отдельных жанров. Проектом предполагалось внедрение результатов исследований в практику работы учреждений культуры для сохранения и популяризации истинно народных традиций, воспитанию у молодежи бережного отношения к ним. В целях реализации проекта проведены этнографические экспедиции в приграничные районы Курской и Сумской областей для сбора фольклорного материала. По результатам экспедиций изданы тематические сборники фольклорных произведений для фольклорных коллективов Курской и Сумской областей. Проект завершен в мае 2012 года.

- «Развитие информационно-коммуникационной компетентности специалистов в целях обеспечения их конкурентоспособности на региональном рынке труда». Проект адресован преподавателям высшей школы, выпускникам высших учебных заведений Курской и Сумской областей. В рамках реализации проекта разработаны учебно-методические комплексы по программам повышения квалификации профессорско-преподавательского состава курских и сумских вузов, включая развитие профессиональной компетенции в области применения эффективных образовательных технологий.

- «Анализ ситуации в молодежной среде с целью разработки социальных программ». Проект был посвящен изучению интересов, ценностей, социального самочувствия, возможностей творческой самореализации и занятости в общественно полезной деятельности молодежи Курской и Сумской областей. Исследования проводились путем анкетирования. Полученные результаты используются для разработки рекомендаций для специалистов, работающих с молодежью, и для совместных проектов и программ. Проект завершен в августе 2012 года.
- «Создание Сетевого трансграничного (открытого) университета Еврорегиона «Ярославна». Цель проекта – создание единого образовательного пространства вузов Еврорегиона «Ярославна» путем реализации совместных образовательных программ и проведения совместных научных исследований, подготовка высококвалифицированных кадров, формирование инновационных механизмов для развития академической мобильности. С помощью проекта можно пройти обучение, повысить квалификацию, провести научные исследования, укрепить международные связи.
- «История населения междуречья Сейма и Псла в VIII–XIII веках с проведением археологических исследований». Главная цель проекта – реконструкция истории населения междуречья Сейма и Псла в указанный период на базе заметного расширения источниковой базы путем проведения археологических

исследований одного из уникальных памятников наследия нашего приграничья – деревни Горналь Суджанского района Курской области. Для реализации проекта, начиная с 2012 года, раскопки осуществляет совместная российско-украинская экспедиция. Результаты, полученные экспедицией, изучаются институтами археологии Российской академии наук, Национальной Украинской академии наук и Институтом зоологии им. Шмальгаузена НАНУ Украины. Интеграция специалистов сопредельных областей России и Украины предоставляет принципиально новые возможности для изучения этапов истории русского и украинского народов, повышения уровня образовательного процесса в средней и высшей школе.

СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ ЕВРОРЕГИОНОВ

С 2007 года на территории Курской и Сумской областей действует Еврорегион «Ярославна». Площадь Еврорегиона – 54 тыс. кв. км, на которой проживают с обеих сторон границы 2,5 млн человек. Территория Курской и Сумской областей характеризуется давностью смежного проживания, длительными культурными контактами русского и украинского народов.

В рамках Еврорегиона «Ярославна» сотрудничают вузы Курской и Сумской областей. Основные направления сотрудничества – это проведение международных научных конференций,

исследований, соревнований, конкурсов, издание публикаций. С целью дальнейшей интеграции активно взаимодействуют муниципальные образования. Подписано 14 Протоколов об установлении побратимских связей между городами Курской и Сумской областей.

Еврорегион «Ярославна» является полноправным членом Ассоциации европейских приграничных регионов. Представитель Курской области входит в состав Исполнительного комитета Ассоциации. В сентябре 2011 года Генеральная ассамблея и Ежегодная конференция состоялась в городе Курске. В марте 2012 года презентация Еврорегиона «Ярославна» была проведена в городе Страсбурге, в Конгрессе местных и региональных властей Совета Европы [1].

В мае 2014 года в ходе официального визита в Курскую область делегации Еврорегиона «Шпрее-Нейсе-Бобер» (Германия/Польша) подписан Протокол о намерениях по сотрудничеству между Администрацией Курской области и Еврорегионом «Шпрее-Нейсе-Бобер». Стороны планируют взаимодействие в сферах промышленности, образования и науки, культуры, спорта.

В свою очередь, еврорегион «Слобожанщина» был создан 7 ноября 2003 года руководителями органов исполнительной власти и местного самоуправления Харьковской и Белгородской областей Украины и Российской Федерации как высшая форма приграничного сотрудничества с целью гармонизации взаимодействия сторон для

реализации основных социально-экономических функций пограничья, устранения излишних барьеров для контактов населения, привлечения инноваций и инвестиций для стабилизации и роста экономики, активизации межрегионального экономического сотрудничества. Территориально охватывает Белгородскую область Российской Федерации и Харьковскую область Украины. На территории еврорегиона проживает 4,3 млн человек.

Идея создания первого украинско-российского еврорегиона «Слобожанщина» впервые была высказана и обоснована в 1997 году учеными Харьковского государственного университета (ХГУ) А. П. Голиковым и П. А. Черномазом в статье «Еврорегион „Слобожанщина“ как форма трансграничного сотрудничества сопредельных областей Украины и России» в журнале «Регион: Проблемы и перспективы». По инициативе ученых ХГУ создание еврорегиона «Слобожанщина» было внесено в мероприятия Региональной комплексной программы социально-экономического развития Харьковской области до 2010 года, утвержденной 20 августа 1999 года решением сессии Харьковского областного совета. [2]

В 2004 году еврорегион «Слобожанщина» был принят в Ассоциацию европейских приграничных регионов (англ. Association of European Border Regions – AEBR) в качестве наблюдателя, в 2009 году – в качестве полноправного члена. Площадь еврорегиона «Слобожанщина» составляет 58,5 тыс. км², в нем проживает 4,3 млн человек. Плотность

населения – 72,1 чел./км², а это свидетельствует о том, что он является одним из наиболее густонаселенных среди украинско-российских еврорегионов. Важными признаками еврорегиона «Слобожанщина» являются пространственная компактность и высокий потенциал развития за счет социально-экономической взаимодополняемости смежных территорий Белгородской и Харьковской областей.

Можно выделить пять стратегически важных задач украинско-российского трансграничного сотрудничества, требующих совместного решения в рамках еврорегиона «Слобожанщина»:

- Активизация трансграничной научной, производственной кооперации и торговли путем снятия излишних пограничных и таможенных барьеров.
- Улучшение транспортной и логистической инфраструктуры еврорегиона для эффективного использования его транзитного положения. Она предполагает снижение загруженности трансграничной магистрали Харьков-Белгород путем создания обходных транспортных маршрутов, строительство логистических терминалов и т. п.
- Выработка согласованной экологической политики. Эта работа уже начата реализацией проектов оздоровления бассейна Северского Донца и реки Лопани.
- Преодоление социальной асимметрии пограничья, отражающейся прежде всего на

рынке труда. Возникшие несоответствия в уровне оплаты труда и социальной защиты в пользу российских регионов ведут сегодня к одностороннему потоку трудовой миграции в сторону России. Это требует выработки согласованной политики на общем рынке труда.

- Создание региональной маркетинговой информационной системы еврорегиона «Слобожанщина» с целью привлечения инвестиций в проекты путем применения маркетинговых инструментов для повышения известности и улучшения имиджа его территории, ориентации региональной политики на реальные потребности рынков и возможности их предоставления еврорегионом.

Одним из значимых достижений еврорегиона стало подписание 29 июня 2011 года в Москве, в рамках проведения Дней Украины, учредительных документов украинско-российского технопарка «Слобожанщина». Учредителями технопарка с украинской стороны стали: ХНУ имени В. Н. Каразина, Харьковский национальный университет радиоэлектроники, Научный парк «ФЭД». С российской стороны учредителем выступил Белгородский государственный национальный исследовательский университет. В ближайшие планы совместного технопарка входит развёртывание бизнес-инкубатора «Колыбель гениев» и создание Центра коллективного доступа к высокотехнологичному оборудованию «Внедрение». Деятельность украинско-российского технопарка «Слобожанщина» будет направлена

на трансфер технологий в следующих сферах: авиация, станкостроение, инновационная мехатроника; новые материалы и нанотехнологии; информационно-коммуникационные технологии; биотехнологии, биомедицина и фармацевтика; ядерные технологии в энергетике и охране здоровья; энергосбережение и новые технологии производства энергии; приборостроение; новые технологии в агропромышленном комплексе [3].

Представляется целесообразным и эффективным сотрудничество еврорегионов «Ярославна» и «Слобожанщина». Возможна реализация совместных проектов в сфере культуры (на примере проекта «Комплексное фольклорное исследование приграничья Курской и Сумской областей»), образования и науки (на примере проектов «Исследование истории населения междуречья Сейма и Псла в VIII-XIII веках с проведением археологических исследований», «Создание Сетевого университета Еврорегиона «Ярославна»). Несомненная польза от подобного расширения – взаимодействие и обмен опытом приграничного сотрудничества между еврорегионами с российско-украинским участием. Новым аспектом взаимодействия может стать сотрудничество с Информационным центром Ассоциации европейских приграничных регионов в городе Харькове. Приоритетным направлением деятельности Центра является содействие развитию украинского еврорегионального сотрудничества с участием украинско-российских

еврорегионов с целью расширения сотрудничества между органами местного самоуправления, органами местной власти, оказание методической, информационной и консультативной помощи по вопросам развития трансграничного сотрудничества и создания совместных проектов, формирование общих подходов, стратегий, координация сотрудничества между европейскими приграничными регионами Украины, России и стран Европейского Союза, презентация наиболее успешных примеров деятельности в виде баз данных, публикаций и исследований по вопросам развития трансграничного сотрудничества.

К перспективным сферам развития проектного сотрудничества следует отнести:

- межмуниципальное взаимодействие;
- местное самоуправление;
- промышленность, сельское хозяйство, транспорт, предпринимательство;
- образование, здравоохранение, культура, туризм, спорт;
- экология и рациональное использование природных ресурсов.

Для дальнейшего развития сотрудничества приграничных регионов авторы предлагают реализовать проект «Трансграничный туристический маршрут по территории Курской, Белгородской и Харьковской областей».

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО МАРШРУТА

«Трансграничный туристический маршрут по территории Курской, Белгородской и Харьковской областей». Маршрут интересен тем, что имеет кольцевую форму и может быть из трех составляющих (по территории Курской, Белгородской, Харьковской областей), из двух составляющих (Харьковская – Белгородская области) или даже одной – по территории одной области). Например, можно приобрести билет в Харькове, проехать по маршруту и в Харькове же вернуться.

На территории трёх регионов расположены исторические объекты, которые могут найти отклик в сердце любого жителя Курской, Белгородской и Харьковской трансграничной зоны – памятники Великой Отечественной войны, православные монастыри и храмы, памятники природы (см. приложение 1).

Главными целями проекта являются:

- Развитие трансграничного туризма как одной из ранее не охваченных сфер межгосударственной коммуникации и социокультурного взаимодействия и воссоединения единого историко-культурного наследия России и Украины.
- Создание условий для развития въездного и внутреннего туризма, формирование на территории Курской, Белгородской и Харьковской областей эффективной

туристической индустрии, способствующей социально-экономическому развитию регионов и удовлетворению потребностей жителей в качественных туристических услугах.

- Расширение бизнес-контактов в сфере туризма и связанных с ним секторов предпринимательства.
- Социально-экономическая интеграция областей и укрепление дружественных связей жителей трансграничных регионов.
- Генерация общественных инициатив в области охраны памятников природы, истории и культуры и среды обитания в целом.

К основным задачам в рамках проекта относятся следующие:

Курская область:

- Разработка маршрута экспертной группой.
- Обучение экскурсоводов, включая издание методического сборника и поездку по маршруту.
- Проведение совместных встреч экспертных групп, туроператоров и заинтересованных лиц по разработке маршрута и организационным вопросам.
- Подготовка информационных материалов (буклеты, информационные щиты, реклама).
- Создание сайта проекта.
- Организация презентации проекта.
- Строительство многофункционального туристического центра в г. Рыльске Курской области.

Белгородская область:

- Разработка маршрута экспертной группой.
- Проведение совместных встреч всех лиц, задействованных в проекте.
- Обучение экскурсоводов, в партнерстве с европейскими школами.
- Подготовка информационных материалов.
- Создание сайта проекта.
- Организация презентации проекта.
- Строительство многофункционального туристического центра в г. Белгороде.

Харьковская область:

- Изучение европейского опыта и практик в разработке туристических маршрутов.
- Разработка концепции туристического маршрута.
- Разработка маршрута экспертной группой.
- Обучение экскурсоводов в партнерстве с европейскими школами.
- Издание методического сборника.
- Поездка по маршруту.
- Проведение совместных встреч экспертных групп, туроператоров и заинтересованных лиц по разработке маршрута и организационным вопросам.
- Подготовка информационных материалов (буклеты, информационные щиты, реклама на телевидении).
- Разработка сайта проекта.
- Организация презентации проекта.
- Строительство многофункционального

туристического центра в г. Харькове.

К участию в проекте будут привлечены органы государственной власти, в чью компетенцию входит развитие сферы туризма, осуществляющие государственное регулирование в сфере туризма. Они могут выступить координатором проекта, осуществлять разработку механизмов взаимодействия государственных и негосударственных структур. Участниками проекта станут также торгово-промышленные палаты, вузы и туристические компании.

Реализация проекта будет включать в себя следующие этапы:

- Изучение европейского опыта и практик в разработке туристических маршрутов (2 недели).
- Разработка маршрута экспертной группой (1 месяц).
- Обучение экскурсоводов, включая издание методического сборника и поездку по маршруту (2 месяца).
- Проведение совместных встреч экспертных групп, туроператоров и заинтересованных лиц по разработке маршрута и организационным вопросам (3 месяца).
- Подготовка информационных материалов (буклеты, информационные щиты, реклама на телевидении) (3 месяца).
- Создание сайта проекта (2 месяца).
- Организация презентации проекта (2 месяца).

Строительство многофункциональных туристических центров в Курской, Белгородской,

Харьковской областях (1 год). В рамках поддержки проекта со стороны властей ожидается включение нового трансграничного маршрута в государственные программы развития экономики и внешних связей и проектную деятельность Еврорегионов «Ярославна» и «Слобожанщина». Видится возможным использование европейского опыта в организации трансграничных маршрутов и реализации проектов в сфере туризма, а также оказание финансовой поддержки ЕС.

С реализацией проекта связаны следующие проблемы и риски:

- недостаточный уровень развития туристической инфраструктуры;
- слабо развитая инфраструктура отдельных территорий (отсутствие придорожных отелей, мест общественного питания на территории маршрута);
- неудовлетворительное состояние многих туристических объектов:
 - плохое состояние отдельных участков дорог;
 - недостаточное продвижение туризма в регионах;
 - необходимость прохождения таможенных процедур.
- высокая стоимость проживания, питания, транспортного и другого туристического обслуживания, существенно превышающая среднеевропейский уровень

СХЕМА ТРАНСГРАНИЧНОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО МАРШРУТА КУРСКАЯ – БЕЛГОРОДСКАЯ – ХАРЬКОВСКАЯ ОБЛАСТИ

КУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

1. г. Курск
2. м. Свобода
3. п. Поныри
4. с. В. Любаж
5. г. Железнодорожск
6. Рылский район
7. Г. Льгов
8. Г. Суджа

ХАРЬКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

10. Волчанский район
11. Двуречанский район
12. Купянский район
13. Изюмский район
14. г. Чугуев
15. Чугуевский район
16. г. Харьков
17. Харьковский район
18. Богодуховский район

БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

9. Борисовский район
19. г. Белгород
20. п. Прохоровка



ЛИТЕРАТУРА

- [1] Брошюра «Еврорегион «Ярославна», Сумы 2012, <http://sorada.gov.ua/content/euroregion-yaroslavna/euroregion-yaroslavna-rus-2012.pdf>.
- [2] Голиков А., Черномаз П., Еврорегион «Слобожанщина» как форма трансграничного сотрудничества сопредельных областей Украины и России // Регион: Проблемы и перспективы. — 1997.
- [3] Украинско-Российский технопарк «Слобожанщина» учрежден, <http://ukr-rus-technopark.com/index.php/ru/news/technopark-news/86--lr->



3 CROSS-BORDER COOPERATION BETWEEN ENP COUNTRIES

ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ СТРАНАМИ-УЧАСТНИКАМИ ЕПС

ПОСТРОЕНИЕ КЛАСТЕРА ПОДДЕРЖКИ И РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА НА ТРАНСГРАНИЧНОЙ ТЕРРИТОРИИ УКРАИНЫ И МОЛДОВЫ

Ткаченко Ю.

Черкасский государственный технологический университет, Черкассы, Украина

Представлена характеристика Винницкой области Украины, а также проанализированы проблемы и перспективные направления развития трансграничной территории с Молдавией. Предложен проект по созданию кластера для поддержки и развития предпринимательства.

Key words: трансграничный регион, Украина, Молдова, еврорегион, кластер.

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Винницкая область основана 27 февраля 1932 года и расположена в центральной части Правобережной Украины. Ее территория занимает 26,5 тыс. км² (4,5% территории Украины). Область граничит с семью областями Украины: Житомирской, Киевской, Кировоградской, Одесской, Хмельницкой, Черкасской и Черновицкой. На юго-западе Винницкой области по реке Днестр на участке протяженностью 202 км проходит государственная граница с Республикой Молдова. Административно территория Винницкой области

делится на 27 районов. В области 18 городов, из которых 6 – областного значения и 12 – районного, 29 поселков городского типа, 1466 населенных пунктов объединенных в 662 сельских совета. Крупнейшими городами области являются Винница, Могилев-Подольский, Жмеринка, Хмельник.

В области проживает 1 693,1 тыс. человек (3,6% населения Украины), в том числе 52,7% – в сельской местности, а 47,3% – в городах. Плотность населения составляет 65 чел. на 1 км², что ниже средней по

Украине (83 чел. на 1 км²). Население области состоит из представителей 133 национальностей и народностей (95% – украинцы, 3,8% – русские, 0,2% – евреи, 0,2% – поляки, 0,3% – белорусы, 0,1% – молдаване).

Винницкая область расположена на пересечении важных транспортных коммуникаций. Удобное положение обусловлено наличием ветки юго-западной железной дороги и автомобильных дорог общегосударственного значения Киев – Умань – Одесса, Киев – Хмельницкий – Львов – Чоп, Киев – Бердичев – Могилев-Подольский, которые проходят через территорию края и являются частью общеевропейской транспортной сети.

В недрах области открыто более 1100 месторождений и залежей 30 видов различных полезных ископаемых, десятки месторождений торфа, а также залежи гранита и каолина, граната и флюорита. В области действует ряд источников минеральной, а также радоновой воды в городе Хмельник. Курортные ресурсы Винницкой области наряду с хорошим климатом составляют минеральные воды, в первую очередь, радоновые воды Новохмельниковского месторождения, на базе которого функционирует курорт Хмельник. На территории области обнаружены также другие месторождения минеральных вод различного химического состава. Некоторые из них используются в качестве столовых минеральных вод и поступают в продажу под названием «Регина»,

«Подольская», «Шумиловская» и др. Близ Хмельника расположено месторождение торфяной лечебной грязи (болото Войтовцы), которая используется для грязелечения на курорте Хмельник. В Винницкой области функционируют курорт Печёра (Бугские пороги), 14 санаториев, в том числе 6 детских, 3 пансионата и 6 домов отдыха, в том числе и крупнейший из них «Авангард», расположенный в поселке Немиров и в поселке Вороновица.

Экономика региона ориентирована на аграрный сектор и обрабатывающую промышленность. Выделяют такие главные отрасли промышленности Винницкой области, как пищевая промышленность, машиностроение, легкая промышленность, производство стройматериалов. Все ведущие отрасли (за исключением электроэнергии) непосредственно связаны с производством сельхозпродукции, начиная с производства машин и удобрений и заканчивая переработкой сельскохозяйственного сырья. Аграрным производством в области занимается более 700 коллективных сельскохозяйственных и межхозяйственных предприятий, более 100 совхозов, 846 сельских (фермерских) и 333 подсобных и заготовительных хозяйств, 4 исследовательских станции, научно-исследовательский институт кормов. На территории Винницкой области расположены предприятия по переработке семян подсолнечника, крупяных культур. Винницкая область занимает первое место в стране по валовому производству сахара и зерна. По темпам

роста оборота розничной торговли область занимает 7 место. Доля товаров отечественного производства в товарообороте продовольственных товаров области составляет 93,6%. Этот показатель является одним из самых высоких в Украине [1].

По профессиональной структуризации среди занятого населения насчитывается 326,4 тыс. работников сельского, лесного и рыбного хозяйства, 127,5 тыс. – в промышленности, 105,9 тыс. – в сфере услуг и торговли, 59,0 тыс. – в образовании, 51,1 тыс. – в здравоохранении и социальной помощи, 44,7 тыс. – в сфере транспорта и связи.

Винницкая область имеет значительный туристический потенциал. В регионе созданы все условия для дальнейшего развития науки, культуры, образования, спорта, здравоохранения. В области работают: аграрный, технический, медицинский и педагогический университеты, институты Киевского торгово-экономического университета, Тернопольской академии народного хозяйства, Европейского университета финансов, информационных систем, менеджмента и бизнеса; 32 учебных заведения по подготовке младших специалистов, 36 профтехучилищ, 1048 общеобразовательных школ, 48 внешкольных заведений, научно-исследовательские и проектные институты, сотни культурно-просветительских учреждений, областной музыкально-драматический и кукольный театры, филармония, спортивные сооружения [2].

Трансграничное развитие Винницкой области связано, прежде всего, с развитием Еврорегиона «Днестр». Днестровский регион включает в себя одну административно-территориальную единицу Украины (Винницкая область), три районные территориальные единицы Молдовы (районы), а также два района, принадлежащих Молдове, но находящихся по другую сторону реки Днестр (рис. 1). Еврорегион занимает территорию 34 218 км², на которой проживает более двух миллионов человек [3].

Основной целью создания и деятельности Еврорегиона «Днестр» является осуществление программ комплексного гармонизированного развития территорий, прилегающих к реке Днестр. Лидерами сотрудничества по разным направлениям могут быть:

- органы самоуправления Винницкой области – в сфере организации сотрудничества и передачи опыта эффективного развития территорий;
- Черкасский государственный технологический университет, Винницкий национальный технический университет – взаимодействие в области научно-технического сотрудничества;
- Черкасский государственный технологический университет, Винницкий национальный аграрный университет в сфере:
 - проведения научных исследований в сфере рационального использования ресурсов;
 - создания общего информационного пространства, используя опыт создания

электронных систем, активного электронного трансграничного сообщества;

- моделирования разработки стратегии развития территории, предприятий, кластера средних и малых предприятий;
- Винницкая торгово-промышленная палата (Подольская школа бизнеса) – в сфере формирования интеграционных связей науки и бизнеса, развития государственно-частного партнерства.

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПРОБЛЕМЫ И ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

Экономика области зависит от экономики страны в целом, а ситуация с ней сейчас непростая. Обеспечить жизнедеятельность региона исключительно ресурсами местных бюджетов не представляется возможным, но и на государственную помощь надеяться не приходится. Поэтому необходимо привлечение в регион внебюджетных ресурсов. Это отечественные и международные фонды-доноры, правительственные программы иностранных государств, с которыми работают наши общественные организации.

Болеетого, в Украине не выполняется ряд требований и принципов Европейской хартии местного самоуправления. Есть проблемы в действующей Конституции Украины, которая закрепляет высокий статус местного самоуправления, наделяет самоуправляющиеся органы правами, но на

практике нет возможности их реализовать. До сих пор не удается децентрализовать бюджетную систему и реализовать задекларированный в Бюджетном кодексе Украины принцип формирования бюджетов «снизу – вверх». Право общины управлять коммунальной собственностью, к сожалению, также остается законодательно необеспеченным – соответствующего закона нет. В результате территориальные общины и их органы самоуправления остаются один на один со своими проблемами. Тотальный недостаток информации, неосведомленность о реалиях политических и социальных, нежелание что-то знать и что-то делать – это далеко не все негативные факторы, которые существуют в территориальных общинах.

Необходима организация, координация и углубление связей в сфере экономики, науки, образования, культуры, туризма и спорта, поскольку весь мир сегодня ориентирован на взаимную интеграцию, сближение и принятие единых стандартов во всех сферах жизнедеятельности.

В регионе имеет место большое количество нерешенных вопросов по охране окружающей среды, к которым относятся проблемы хранения и переработки мусора, а также экологического оздоровления бассейнов рек Днестр и Южный Буг, а именно: очистка рек, укрепление берегов, эксплуатация гидроэнергетических и очистных сооружений, контроль за транспортными нагрузками.

Учитывая географическое положение региона, трудно переоценить важность участия в развитии международных транспортных коридоров и необходимость реконструкции действующих

автомобильных магистралей, а также обустройства пунктов пропуска через Украину-Молдавскую границу как межгосударственного, так и местного значения.

Сильные стороны:

- стратегическое экономико-географическое положение на пересечении важнейших транспортных путей;
- наличие сельскохозяйственных угодий зплощадью
- 2 млн. га, плодородность которых составляет 60-65 ед. по 100-бальной шкале;
- общая направленность на интеграцию с ЕС,
- участие в инициативе ЕС «Восточное партнерство»;
- тесные исторические и культурные связи и богатое культурное наследие;
- ориентация на модернизацию экономики и социальное развитие;
- создание еврорегиона «Днестр».

Слабые стороны:

- недостаточно развитая инфраструктура;
- экологические проблемы;
- высокий уровень безработицы;
- слабо развитая экономика;
- недостаточно развитая деловая среда;
- присутствие и развитие теневой экономики;
- несовершенство законодательной базы;
- отсутствие привлекательного инвестиционного климата;
- недостаточный уровень развития транзитных связей Украины и Молдовы с ЕС различными видами
- плохое качество автомобильных дорог и железнодорожных линий;
- низкий уровень развития экономики стран;
- недостаточный уровень развития профильных отраслей экономики, отсутствие высокотехнологических производств;
- недостаточное образование в области предпринимательства, использования современных технологий управления и информационных технологий.

Возможности:

- развитие сельского, экологического и культурного трансграничного туризма;
- реализация общей европейской маркетинговой стратегии на региональном уровне;
- привлечение иностранных инвесторов в еврорегион;
- развитие деловой среды;
- укрепление сотрудничества в области культуры, образования, здравоохранения, спорта, молодежной политики;
- открытие новых пунктов пересечения границы, упрощение таможенных процедур;
- сотрудничество в области защиты окружающей среды;
- сотрудничество в области предотвращения стихийных бедствий и ликвидации их последствий;
- развитие трансграничной торговли;
- создание и обслуживание базы данных возможностей сотрудничества в пределах еврорегиона;
- улучшение имиджа стран-участников за пределами региона;
- привлекательность аграрного сектора региона в разрезе процессов глобализации и недостатка продуктов питания на внешних рынках
- развитие международных транспортных коридоров и реконструкция действующих автомобильных магистралей;

Риски:

- неопределенный правовой статус Приднестровья;
- конфликты и политические разногласия между двумя странами;
- централизованная власть, бюрократия, высокий уровень коррупции, отсутствие автономности на местном уровне;
- недостаточное финансовое обеспечение;
- несформированная нормативная база;
- безразличие населения к государственной политике;
- несовершенство и нестабильность законодательной системы, а также несоответствие её европейским стандартам.

ПРИМЕРЫ ПРОЕКТОВ, КОТОРЫЕ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ НА ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

Используя формат еврорегиона как механизм усиления социально-экономического развития области стало возможным поднять проблемы экологии реки Днестр и пересечения украинско-молдавской границы перед Евросоюзом и получить конструктивное согласие на разработку нескольких проектов. Это такие масштабные инфраструктурные направления, как строительство автомобильно-железнодорожного моста «Ямполь-Косоуцы» (стоимость около 8 млн евро), модернизация очистных сооружений в населенных пунктах на берегу Днестра (5 млн евро), строительство подъездных путей к пропускному пункту «Бронница-Унгурь» (3 млн евро). Помимо этого, еще около двух десятков проектов находятся сегодня в стадии разработки. Кроме того, постоянно реализуются микро-проекты в сферах культуры, спорта, образования, медицины. В 2012 году в область было привлечено 1,5 млн грн., а в целом грантовая деятельность с участием общественных организации принесла Винницкой области около 5 млн грн. [4]

Авторами предлагается построение кластера поддержки и развития предпринимательства на трансграничной территории Украины и Молдовы. Главная цель проекта – комплексное решение вопроса развития экономического потенциала трансграничных территорий Украины и Молдовы путем создания кластера поддержки и развития предпринимательства.

К организациям и учреждениям, вовлечение которых является целесообразным в реализации проекта, относятся Винницкий национальный аграрный университет, Черкасский государственный технологический университет, Винницкий национальный технический университет, Винницкая торгово-промышленная палата, Региональный центр трансграничного сотрудничества Еврорегион «Днестр», а также другие общественные организации, консалтинговые фирмы, учебные заведения, органы исполнительной власти и местного самоуправления, центры занятости и инвесторы.

Среди основных задач проекта следует выделить:

- Стимулирование развития экономики региона за счет увеличения количества предприятий малого и среднего бизнеса (МСБ) и поддержки их функционирования. Доля МСБ в украинском ВВП составляет всего 15%, тогда как в экономически развитых странах этот показатель составляет 60-70% [5].
- Создание рабочих мест. По данным Службы занятости на 1 августа 2013 года 21,5 тыс. человек в регионе официально имеют статус безработного [6]. Наиболее востребованы на рынке труда высококвалифицированные представители рабочих профессий и управленческого персонала.
- Внедрение европейских стандартов ведения бизнеса в экономику региона. Формирование сообщества предпринимателей,

интегрированных с европейской культурой ведения бизнеса.

- Развитие человеческого потенциала региона как основы экономики. Подготовка высококвалифицированных специалистов для ведения и работы в бизнесе.
- Внедрение современной системы непрерывного образования.
- Устранение разрыва между содержанием и технологиями существующих образовательных программ и потребностями предприятий, которые диктует рыночная экономика.
- Производство товаров и услуг, соответствующих европейским стандартам.
- Повышение активности социальных партнёров в реализации процесса образования.
- Формирование международного научно-образовательного сообщества трансграничных стран (университетов), используя опыт создания электронных систем, активного электронного трансграничного сообщества ученых и практиков

(предпринимателей) Украины, Молдовы, Румынии.

- Решение проблем активизации современных научных направлений управления малыми и средними предприятиями, территориями при помощи современного инструментария стратегического и оперативного управления, электронных инструментов – форумов, интернет-конференций, научных журналов, интернет-проектов.

Создание и развитие кластера малых и средних предприятий позволит улучшить развитие сельскохозяйственных предприятий, предприятий перерабатывающей промышленности, предприятий сферы информационных технологий, торговых предприятий.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Винницкая область, http://www.vin.gov.ua/web/vinoda.nsf/webgr_view/GrXJHHQ?OpenDocument&count=5&RestrictToCategory=GrXJHHQ
- [2] Социально-экономическое развитие Винницкого региона, <http://www.vn.ukrstat.gov.ua/index.php/2010-11-23-14-38-32.html>.
- [3] Еврорегион «Днестр», <http://dniester.eu>.
- [4] Инвестиции, что уже работают, <http://www.vininvest.gov.ua>.
- [5] National Accounts of Ukraine for 2012: стат. зб., за ред. И.М. Никитиной, К.: Гос. служба статистики Украины, 2014.
- [6] Информационная записка о состоянии рынка труда, http://www.dcz.gov.ua/control/uk/statdatacatalog/list/category?cat_id=305437.

NEW FRAMEWORK FOR ARMENIAN-GEORGIAN CROSS-BORDER COOPERATION

Ashot Karapetyan

Yerevan State University, Chair of International Relations and Diplomacy

Close positions towards European integration can be used as a uniting factor for Armenia and Georgia in creation of real regional integration as Europe did. Tightening of Armenian-Georgian relations can contribute to implementation of effective cross-border projects in renewable energy production and to development of the frontier territories. The absence of cross-border cooperation is a serious obstacle for the development of frontier territories and for future European integration of the neighbouring countries. Using local resources with the potential of biomass production through cross-border projects can become the key for success. Both Armenia and Georgia are the countries possessing no fossil fuel resources. Currently the most cost-effective approach for using renewable energy in case of Armenia and Georgia is biomass for gas and electricity production. Recent research in Armenia and Georgia shows that they have huge biomass potential, whose outputs are not used. The implementation of the best European experience in Armenia-Georgia cross-border projects will accelerate European integration.

Key words: [Armenian-Georgian cross-border cooperation](#), [renewable energy production](#), [development of frontier territories](#)

INTRODUCTION

Armenia is a country situated in South Caucasus, whose geopolitical position and the fact of close borders with Azerbaijan and Turkey creates challenges for regional integration. Armenian cooperation with international community goes through two other friendly neighbour countries: Georgia and Iran. Armenia and Georgia have similar historical background and presently declare European integration as a priority of their foreign policy, including the development and consolidation of relations with the European structures, and with the European Union (EU) above all.

Close positions towards European integration can be used as a uniting factor for Armenia and Georgia in creation of real regional integration as Europe did. Through its regional initiatives, the EU promotes a favourable environment for the establishment of lasting stability and cooperation in the South Caucasus region. Armenia's inclusion in the European Neighbourhood Policy (ENP) is a major step towards European integration.

Establishment of close relations with the EU serves Armenia's long-term interests. In order to keep pace with

international developments, and to better address their positive and negative trends, the Republic of Armenia has adopted a strategy of promoting its national interests through international integration and active engagement. The strategy demands active participation in current international developments and intensive multilateral, multi-layer and bilateral policy [1]. One of the major uniting factors in Armenian-Georgian relations is implementation of cross-border projects in the field of alternative or renewable energy production and to use its outputs for the development of the frontier territories. The absence of cross-border cooperation in this sphere of bilateral relations is a serious obstacle for the development of frontier territories and for future European integration of these countries.

Cross-border cooperation between Armenia and Georgia

The potential for cross-border cooperation between Armenia and Georgia exists. It is expected to be further exploited by the efforts of Armenian and Georgian authorities to cooperate with the EU for establishing common customs and checkpoints terminals on the borders. The EU provides financial support for employing the European experience and standards in the mentioned framework. The low level of cooperation among the frontier regions can be explained by several other factors:

- Absence of corresponding positive experience in the South Caucasus region.
- Expensive energy resources that hinder the development of infrastructure and mutual communications

or activities near the border territories.

- Small budget of self-government authorities for the cross-border projects: 90% of the budget goes to salary schedule and the other 10% covers the other running expenses. In fact there is no development budget.
- Entrepreneurship is not well developed in the frontier regions and the social conditions of the population are worse than in central regions.

The target for creating necessary basis for mutually beneficial cross-border cooperation can be alternative energy production. Armenia and Georgia have no domestic fuel and gas resources. Currently, the territory of Armenia is not crossed by any pipelines carrying oil or oil products. Trucks or railroads are used instead. Presently, all of Armenia's natural gas comes from the north, from Russia, mainly via the Kazakh-Berd-Sevan pipeline [2] through Georgia. There is also one alternative gas pipeline from Iran into Armenia which works on the principle of barter (gas for electricity) between the mentioned countries.

For the people living in frontier territories energy issues are the main obstacle in cross-border cooperation. In Armenia and Georgia all governmental and private energy strategies include references to renewable energy production, such as [3]:

- to build 15 MW of wind plants and realize other renewable energy projects;
- to keep reserves of a minimum amount of oil and oil products;

- to improve tax policy to stimulate realization of renewable energy projects in the private sector to decrease Armenian and Georgian dependence on imported fuel, as well as environmental pollution;
- to restore economically justified district heating systems and develop local and individual heating systems.

All the mentioned points are the priorities in energy policy of Armenia and Georgia, but unfortunately they are



Figure 1. Locations of electricity generating power plants and main high voltage interconnections with the neighboring countries. Source: [5]

not used in practice. Armenia generates electricity at nuclear power plants and exports it to Georgia, Iran and Turkey, with a monopoly maintained on the internal market. At the same time the electricity cost for Armenian customers is higher than for Georgian and Turkish customers. Medzamor nuclear power plant is situated in Armavir marz, about 28 kilometres west of Yerevan and 16 kilometres from the Turkish border. The facility had a nominal generating capacity of 800 megawatts (MWe) and a design life of 30 years [4]. The current cost of the electricity generation is relatively high and the distribution system needs modernization, upgrade, and replacement. A number of thermal power plants have been closed and one of the two reactors at the Metsamor Nuclear Power Plant has been shut down. Power generated from the Hrazdan-Yerevan and Vorotan Hydro Power Plant cascades remain important power sources. Hydropower accounts for approximately one-third of the total power available. The Armenian government is planning to decommission Metsamor Plant between 2017 and 2021. There are also plans to build a replacement nuclear power plant with a 1,000 MW capacity by 2021 [3].

However, the EU has been pressuring Armenia to shut the plant down because of its inherently unsafe design that cannot meet EU nuclear safety standards, as well as the region's continual risk of earthquakes. In the meantime, additional safety improvements are being installed at the plant with technical and financial assistance of the US and the EU.

ARMENIA'S ENERGY POLICY

Armenia's energy policy, which was published in November 1996, emphasizes production targets and investment needs, and also includes plans for moving towards a free market. In 1998, Armenia passed a law, which could eventually privatize electric generation and distribution, while keeping transmission and the nuclear plant under state control. Energy sector development strategy was adopted in 2007 by the government. The main objective of this paper was formulation of the strategic targets for the development of energy sector accepted by the international community, and guided by the provisions of the national security strategy of Republic of Armenia. However, there is no single agency responsible for the implementation of energy efficiency and related laws, and there remains a need to revise feed-in tariffs on a regular basis. Building standards are yet to be revised to encourage modern energy efficiency standards.

The main body for all energy policy matters and issues in Armenia is placed in the Ministry of Energy and Natural Resources, which is responsible for overseeing and managing all aspects of the energy sector. The main quasi-governmental organization that is heavily involved in renewable energy research and financing is the Renewable Resources and Energy Efficiency Fund (R2E2) of Armenia [6].

In general, laws and regulations of Armenia are adequately addressing issues related to renewable energy.

However, a more favourable regulatory environment is needed for the large-scale development of renewable energy resources in Armenia. The Armenian Energy Law of 2001 requires energy firms to submit environmental and safety plans to the Armenian Energy Regulatory Commission. However, it is not clear how much attention will be devoted to the environment in Armenia because of the pressing economic problems [2]. According to the law, private electricity developers must sell all electricity generated to the grid operator and they are prohibited from selling directly to potential customers.

Currently Armenia can meet only 35% of the total current demand for energy with its domestic resources. Approximately 2/3 of current power generation in Armenia is based on nuclear and hydropower [6].

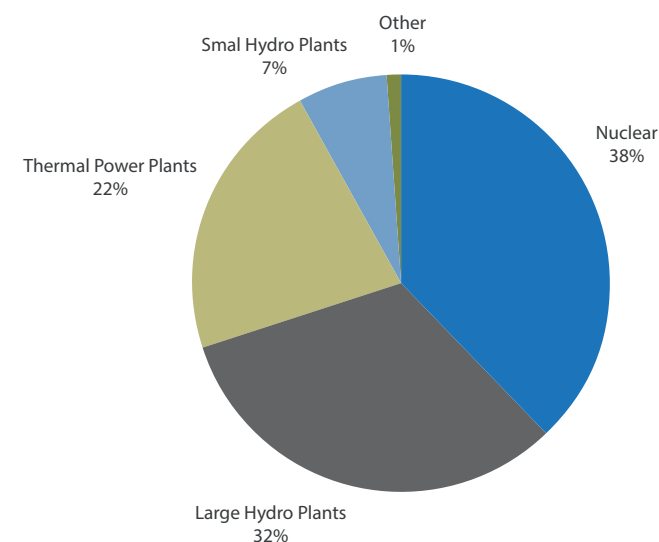


Figure 1. Locations of electricity generating power plants and main high voltage interconnections with the neighboring countries. Source: [5]

Use of renewable energy in frontier territories of Armenia and Georgia could create significant benefits through economic development, creating jobs and introduction of new technologies. Renewable energy may become the major source of energy, especially gas, and an important component of energy security.

Using local resources with the potential of biomass production through cross-border projects can become the key for success. Growing, harvesting, and transporting biomass fuels as well as maintaining the equipment require local labour, which results in the high cost of bio fuel. However, this means that jobs will be created in areas with a depressed agricultural economy.

There are examples of pilot projects in Armenia relating to renewable energy, but the chosen territories are not frontier. The Lusakert Biogas plant in Northern Armenia is the first and only industrial sized, state-of-the-art biogas facility in Armenia based on organic waste from poultry [6]. The U.S. and European Union have implemented support policies for renewable energy development, which have resulted in the acceleration of renewable energy technology deployments in recent years.

Several years ago USAID financed construction of approximately 40 small biogas units in the villages throughout Armenia, but most of these units are not operational because villagers much prefer to use the old style way of dried manure for heating and cooking, instead of using these units to generate biogas. The strategy introduced did not take into account important features of the Caucasus people, such as:

- The price for gas is the same in both cases, but old system is cheaper in exploitation.
- Enterprises and business were not sufficiently stimulated to develop the market, for instance by providing them with free energy or gas.
- Cross-border projects were not implemented, which could have stimulated cooperation of the frontier regions (for example with Georgia).

In addition to the mentioned points the energy independence of Armenia and Georgia needs the source of renewable energy (with biomass), which has high direct social, industrial, political values and benefits. Biomass for both heat and electricity production for the short term can be considered, under several conditions, including re-planting of harvested trees and bio-fuels using fractionation process.

CONCLUSION

Renewable energy development has been slow in the past, but its application throughout the world is accelerating. Policies to stimulate a faster deployment of clean energy technologies are necessary and will, in turn, create a level playing field by addressing market barriers, creating transparent pricing structures, and facilitating access to infrastructure financing. The industry of renewable energy is not yet at the same level of development as the more traditional energy industries, it needs a more favourable regulatory environment in the near term for its development, survival, and transformation to a mainstream energy resource. As a result of dropping prices of various renewable energy technologies, in the

near future renewable energy production cost could be competitive with more traditional sources.

Renewable energy resources offer numerous benefits as they can not only reduce pollution, but also add an economically stable source of energy to the mix of electricity-generation sources in Armenia. Both Armenia and Georgia are the countries possessing no fossil fuel resources, and their way to provide energy security can be based on the use of different sources of renewable energy available in the country, taking to account which is the most advanced renewable energy and the most economical in the short to medium term. Currently the most cost-effective approach for using renewable energy in case of Armenia and Georgia is biomass for gas and electricity production. Recent explorations in Armenia and Georgia shows that they have huge biomass potential, whose outputs are not used.

Renewable energy generation will have mainly positive, long-term environmental effects, also in the stages of construction and operation. In Armenia and Georgia there are a number of institutes, laboratories that are involved in renewable energy research, but practical part of this research is a few steps ahead.

The other positive aspect of the renewable energy technologies is to create jobs. Biomass production is relatively labour intensive, which is one of the reasons it is slightly more expensive than fossil fuels. Growing, harvesting, and transporting biomass fuels require local labour. However, this means that jobs will be created in areas with a depressed agricultural economy. Rene-

wable energy may not be the major source of energy development in Armenia and Georgia, but it should be an important component of it, also stimulating bilateral cross-border initiatives.

We propose that one of the priorities for EU relations with Armenia and Georgia can become stimulation of cross-border projects between Armenia and Georgia using the potential of renewable energy production, including technology assistance. The implementation of the best European experience in Armenia-Georgia cross-border projects will bring them closer to Europe.

BIBLIOGRAPHY

- [1] Republic of Armenia, National Security Strategy, Introduction: definition of the national security strategy of the Republic of Armenia (approved at the session of National Security Council at the RA President office on January 26, 2007), http://www.mfa.am/u_files/file/doctrine/Doctrineeng.pdf.
- [2] Global Energy Network Institute, An Energy Overview of the Republic of Armenia, http://www.geni.org/globalenergy/library/national_energy_grid/armenia/EnergyOverviewofArmenia.shtml
- [3] Study of Energy Development Planning in Armenia and Georgia 2000-2020, including Nuclear Energy, in: Energy Sector Development Strategy in the Context of Economic Development in Armenia, August 2005, Appendix III, <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/apcity/unpan042544.pdf>. Retrieved on 3 July 2013.
- [4] Armenian Energy Ministry finds Iran's offer to increase gas export to Armenia interesting, http://arka.am/en/news/economy/armenian_energy_ministry_finds_iran_s_offer_to_increase_gas_export_to_armenia_interesting/. Retrieved on 12 June 2013.
- [5] Armenia. IAEA. Country Nuclear Power Profiles. 2013 Edition. http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/CNPP2013_CD/countryprofiles/Armenia/Armenia.htm. Retrieved on 3 July 2013.
- [6] A. Gharabegian, Armenia Prepares Renewable Roadmap Amid Energy Crisis, <http://www.renewableenergyworld.com/rea/news/article/2013/07/armenia-prepares-renewable-roadmap-amid-energy-crisis>. Retrieved on 3 July 2013.

