

Микола МЕРКУЛОВ



*Доктор економічних наук,
професор кафедри управління підприємницькою
та туристичною діяльністю ІДГУ.*

Автор 320 наукових праць.

*В Ізмаїльському державному гуманітарному
університеті працює з 2015 року.*

Сфера наукових інтересів: *інноваційно-інвестиційний
розвиток промислових підприємств, регіональна економіка,
стратегія розвитку національної економіки.*

E-mail: *nauka_idgu@ukr.net*

РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА У ПРИДУНАВ'І В КОНТЕКСТІ ПРОЦЕСУ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Представлено роль європейської інтеграції в наданні нових можливостей для України та її регіонів. Доведено, що інтеграція України до європейського економічного простору вимагає вироблення власної стратегії конкурентоспроможності кожного з транскордонних регіонів, забезпечення формування відповідної громадської ідеології їх конкурентоспроможності.

Ключові слова: *транскордонне співробітництво, євроінтеграція, Придунав'я.*

Розширення Європейського Союзу в контексті трансформації структурних пріоритетів і глобалізації світової економіки викликає необхідність пошуку підходів щодо адаптації транскордонних регіонів до нових викликів, передусім у плані зростання їх конкурентоспроможності.

Зі зміною вектора економічної інтеграції європейських держав у зовнішній політиці України відбулися істотні зміни, які вимагають розробки економічної стратегії в регіональному аспекті. Як країна, що межує з ЄС, Україна має і перспективи, й відповідальність за розвиток транскордонних відносин з метою виконання завдань, визначених Угодою про партнерство та співробітництво ЄС – Україна, що передбачає активізацію економічного зростання прикордонних регіонів.

За умов дії глобальних загроз факторами економічної безпеки виступають не стільки динаміка обсягу виробництва і наявність природних ресурсів, скільки територіальна концентрація економічної діяльності, що відповідає глобальним викликам.

Під конкурентоспроможністю території слід розуміти її здатність досягати зростання продуктивності праці та ефективно використовувати всі види капіталу (природний, виробничий, фінансовий, людський) для входження до глобального ринку, стаючи каталізатором у системі товарних, фінансових і науково-технологічних обмінів. Сьогодні світовий порядок окреслюється навколо великих силових полюсів. ЄС із його зростаючою економічною значущістю стає таким полюсом, котрий вимагає розробки та реалізації моделі взаємовідносин периферійних регіонів різних країн, яка відповідала б принципам регіональної політики самого ЄС, сприяла становленню нових форм співробітництва у форматі «регіон – регіон». Загострення проблем глобальної нестабільності на початку XXI ст. викликає необхідність розвитку поряд із єврорегіонами нових форм транскордонної кооперації:

транскордонні кластери, транскордонні промислові зони, транскордонні партнерства, транскордонні інноваційні проекти тощо.

Для України інтеграція в ЄС розглядається поки як довгострокова мета, реалізація якої передбачає необхідність домогтися реальних успіхів у соціально-економічному розвитку і створенні конкурентоспроможної економіки. А для цього необхідно, насамперед, трансформувати галузеві структурні пріоритети економіки. За умов посилення процесів глобалізації Україна, будучи учасницею міжнародного поділу праці, втягується в галузеві структурно-технологічні зрушення, які відбуваються у світовій економіці. Ідеї Вашингтонського консенсусу, що визначили якісні трансформації в країнах пострадянського простору, пов'язані з глобалізацією світової економіки, найперше, через лібералізацію зовнішньоекономічних зв'язків та посилення процесів відкритості економік.

Актуальність теми цього дослідження обумовлена важливою роллю транскордонної кооперації у підвищенні конкурентоспроможності периферійних прикордонних регіонів, зменшення просторової диференціації між прикордонними та внутрішніми субрегіонами, з одного боку, і слабкою розробленістю теоретичних та методичних аспектів вивчення механізмів транскордонного співробітництва, з другого. У працях вітчизняних учених (О. Амоши, П. Біленького, Б. Буркинського, А. Гальчинського, М. Войнаренка, В. Геєця, В. Дергачова, В. Дубницького, В. Захарченка, В. Кравціва, В. Ляшенка, Ю. Макогона, Н. Мікули, С. Соколенко, С. Філіппової та ін.) процеси глобалізації пов'язані з інформаційною революцією 1990-х рр., яка стала результатом переходу економіки до нового технологічного укладу. Її відмінною рисою є нові структурні пріоритети, які формують вектор світового структурного розвитку у світлі якісних змін, що відбулися й розглядаються як своєрідний сигнал для економіки України у виборі оптимальної стратегії економічного зростання.

У реаліях постіндустріального суспільства транскордонна виробнича кооперація виступає економічним інструментом підвищення конкурентоспроможності єврорегіонів за умов науково-технологічного прогресу й упровадження інноваційних технологій нового технологічного укладу. Саме конкурентоспроможність транскордонних регіонів є важливою умовою інтеграції України до глобального ринку, а єврорегіони в умовах глобалізації активізують свій розвиток.

1. Економічний стан Українського Придунав'я.

Українське Придунав'я має унікальне економіко-географічне положення, адже Дунай – одна з найважливіших транспортних артерій Європи. А це означає, що річкою проходить велика кількість вантажів, які повинні бути розподілені в чорноморських портах. Тому очевидно, що Добруджа і Буджак, прилеглі й до Дунаю, і до Чорного моря, – це ключ до Європи. Подальша інтеграція України, Румунії та Молдови до європейської структури потребує розробки та реалізації такої моделі взаємовідносин регіонів різних країн, яка відповідає б принципам регіональної політики ЄС і сприяла становленню нових форм співробітництва.

Єврорегіон «Нижній Дунай», площею 53 тис. кв. км і майже з 4 млн. населення, є одним із найбільших та динамічних єврорегіонів, з огляду на їх розвиток. Угода про створення, статут і регламент єврорегіону «Нижній Дунай» були підписані 14.08.1998 р. у м. Галац (Румунія) керівниками прикордонних регіонів: України (Одеська область), Молдови (райони Вулканешти, Кагул, Кантемір) і Румунії (повіти Бреїла, Галац і Тулча). Укладення угоди відбулося відповідно до положень Протоколу про тристороннє співробітництво між урядами України, Молдови і Румунії, підписаного у

м. Ізмаїл 04.07.1997 р., і домовленостей, досягнутих під час зустрічі президентів трьох країн, а також Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями, прийнятої в Мадриді 21.05.1980 р.

До складу учасників єврорегіону входять Одеська область (Україна), райони Кагул і Кантемир (Молдова), повіти Браїла, Галац, Тульча (Румунія).

Сфери співробітництва відповідно до статуту єврорегіону такі:

1) екологія, сільське господарство і територіальний устрій (зокрема, координація програм із захисту навколишнього середовища басейну нижнього Дунаю, Прута, Сирета і Дністра, дельти Дунаю; придунайських озер і плавнів; розробка спільних програм зі збереження рибних ресурсів Дунаю, Дністра і Прута; розробка та виконання спільних заходів зі створення нових та розширення діючих природних ландшафтних заповідників; рішення проблем раціонального використання ресурсів Дунаю, Дністра, Прута і Чорного моря, їх екологічного захисту; координація спільних зусиль щодо забезпечення населення якісною питною водою; координація спільної діяльності із захисту ґрунтів і атмосфери; узгодження програм спільних дій у разі пожеж, повеней та інших природних катаклізмів);

2) економічні відносини та трудові ресурси (зокрема, розробка спільних програм з регіонального економічного співробітництва для максимального використання сторонами регіональних природних і трудових ресурсів; розробка єдиної інформаційної системи з базами даних в екологічній, економічній і комерційній сферах, сприяння створенню спільних комерційних підприємств і банків зі спільним капіталом; сприяння створенню вільних економічних зон (зон вільного підприємництва) з подальшою інтеграцією до єдиної міжнародної вільної економічної зони, встановлення відносин із співробітництва в галузі промисловості та сільськогосподарського виробництва, переробки сільськогосподарської продукції; транспорту; у сфері торгівлі промисловими, сільськогосподарськими та продовольчими товарами; узгодження тарифів у сфері транзитних перевезень вантажів. Оскільки морські порти Одеської області та румунських провінцій є лідерами в галузі морських перевезень у Чорноморському регіоні, тісне співробітництво та координація дій між ними позитивно відобразиться на показниках транзитних контейнерних перевезень; посприє укладенню договорів між економічними агентами; буде стимулювати реалізацію спільної економічної та фінансової діяльності на третіх ринках; розширить участь у різних європейських економічних програмах; оптимізує розробку спільних програм використання трудових ресурсів;

3) туризм (співпраця у сфері організації відпочинку та рекреації, розвитку і просування пропозицій у сфері туризму і туристичних перевезень, розвитку інфраструктури туризму та рекреації);

4) транспорт, безпека і телекомунікації (проведення робіт із розвитку автодорожніх, річкових і морських інфраструктур; відкриття нових пунктів переходу державного кордону та модернізація вже існуючих; узгодження дій правоохоронних органів сторін щодо боротьби з організованою міжнародною злочинністю в прикордонних регіонах);

5) політика щодо прикордонного населення (розробка спільних програм зайнятості населення, обмін інформацією про стан ринків праці членів єврорегіону, розробка спільних програм із захисту материнства і дітей, а також малозабезпечених осіб);

б) утворення, дослідження, культура (встановлення відносин і зв'язків у галузі науки, досліджень і освіти між однопрофільними університетами та інститутами; встановлення культурних зв'язків і розробка програм зі співробітництва з місцевими спеціалізованими інститутами; встановлення і розвиток зв'язків у галузі охорони здоров'я та рекреації; проведення регіональних спортивних заходів; проведення виховних програм).

Транскордонне співробітництво в рамках єврорегіону «Нижній Дунай» базується на принципах соціального партнерства і концентрації ресурсів. Серед проєктів, реалізованих у рамках цього співробітництва, більшість має екологічну спрямованість.

Проєкти, які діяли або досі діють у рамках єврорегіону «Нижній Дунай», такі:

1) «Придунайські озера, Україна. Стійке відновлення і збереження природного стану екосистем» (2000-2003 рр.; мета: моніторинг озер та їх водозаборів, створення відповідної технологічної та технічної бази, підготовка місцевих фахівців відповідно до європейських стандартів, розробка практичних рекомендацій для попередження виникнення екологічних проблем у водах Придунайських озер);

2) «Технічна допомога транскордонному співробітництву з метою менеджменту та сталого розвитку природоохоронних територій єврорегіону «Нижній Дунай»;

3) «Запобігання надзвичайним ситуаціям і захист від повеней у єврорегіоні «Нижній Дунай» (2005-2006 рр.; результат: відкриття наприкінці 2006 р. у м. Ізмаїл інформаційно-аналітичного центру з прогнозування та запобігання повеням);

4) «Покращення транскордонного співробітництва у сфері інтегрованого управління водними ресурсами в єврорегіоні «Нижній Дунай» (2007-2009 рр., на сьогодні реалізується тільки цей проєкт).

Одним із найуспішніших проєктів з числа реалізованих можна вважати проєкт у сфері бізнесу «Бізнес-інфраструктура Одеської області, єврорегіон «Нижній Дунай» (2003-2005 рр.; результат: зміцнення сектора малого та середнього бізнесу в Придунав'ї в контексті транскордонного співробітництва, створення агентства транскордонного співробітництва «Єврорегіон "Нижній Дунай"» (м. Рені), агентства регіонального розвитку Одеської області (м. Одеса).

Населення прикордонних територій України, Румунії та Молдови, опинившись розділеними прикордонними стовпами, історично тяжіє одне до одного з огляду на спільні етнічні, економічні та географічні умови господарювання.

2. Пріоритети розвитку Українського Придунав'я.

Єврорегіон «Нижній Дунай» повинен стати свого роду рецептором, завдяки якому суміжні держави немовби «проростуть» своїми прикордонними територіями, послаблюючи тим самим напруженість на кордонах, створюючи особливий інвестиційний клімат, відкриваючи нові перспективи економічного процвітання та культурного співробітництва.

Розвиток єврорегіону «Нижній Дунай» має на меті виконання таких *завдань*: досягнення гармонійного та збалансованого розвитку економічної діяльності в прикордонних регіонах країн; вирішення низки проблем у сфері охорони навколишнього середовища; забезпечення відповідного рівня зайнятості та соціального захисту населення; поліпшення якісного рівня життя в наших регіонах; здійснення кроків із інтеграції транспортної інфраструктури між країнами – членами «Нижнього Дунаю» до єдиної мережі європейських транспортних коридорів; формування єдиного культурного простору в Придунав'ї; вирішення низки проблем щодо ліквідації наслідків стихійних лих і техногенних катастроф. Планується

відкриття в Одесі (Україна) і на території повітів Кагул (Молдова), Галац, Бреїла і Тульча (Румунія) спільних центрів торгівлі та надання послуг населенню, а також робота зі створення асоціації зон вільної торгівлі на базі спеціальної економічної зони Рені (Україна), зон вільної торгівлі Галац (Румунія) і Джурджулешти (Молдова). Ідея останньої полягає в об'єднанні елементів зовнішньоторговельної, туристичної, рекреаційної, експортно-виробничої зон. Її діяльність повинна бути спрямована на залучення вантажопотоків, обробку експортно-імпортних і транзитних вантажів, розвиток транспортно-комунікаційної інфраструктури, активізацію промислового виробництва і переробку сільськогосподарської сировини, розвиток підприємницької ініціативи місцевого населення. Ведеться робота з відкриття міжнародного поромного вантажопасажирського сполучення Ізмаїл (Україна) – Тульча (Румунія), а також продовження роботи щодо відкриття міжнародного залізничного вантажно-пасажирського сполучення Рені (Україна) – Джурджулешти (Молдова) – Галац (Румунія). Слід зазначити, що ці проекти розглядаються не тільки як локальні, що мають значення для розвитку транспортно-комунікаційної інфраструктури євро регіону «Нижній Дунай», але і як потенційний елемент міжнародних транспортних коридорів (зокрема, Критського МТК № 7 – «Дунайський водний шлях») і транспортного кільця Чорноморського економічного співробітництва).

Розташування Придунайського регіону на перетині найважливіших міжнародних шляхів з Європи до Азії сприяє розвитку потенціалу морегосподарського та транспортного комплексів, який включає 3 морські торговельні порти (міста Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ), 2 судноремонтні заводи, державну судноплавну компанію ПАТ «Українське Дунайське пароплавство», 4 залізничні станції; локомотивне депо, низку підприємств автомобільного транспорту, аеропорт «Ізмаїл». У транспортному вузлі регіону здійснюється передача і розподіл вантажів між різними видами транспорту. Діє міжнародна поромна переправа «Рені – Русе».

Економіка євро регіону «Нижній Дунай», розташованого на перехресті найважливіших міжнародних шляхів сполучення Європи з Азією, історично формувалася за рахунок доходів морегосподарського комплексу, а сучасні перспективи розвитку цього депресивного регіону багато в чому визначаються потенціалом мережевих структур, інтегрованих саме до морського кластеру. Виходячи з цього, транспортна система – одна зі складових успіху й неодмінних атрибутів сучасної держави, до якої повинні висуватися високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки (*Regional...*, 2002).

Транзитне положення євро регіону – одна з небагатьох рис привабливості національного ринку для зарубіжних інвесторів та виробників, оскільки західноєвропейські країни не можуть не брати до уваги таку велику (за розмірами й населенням) країну, розташовану на перехресті торговельних шляхів. Найважливішим фактором посилення ролі транспорту в зовнішньоекономічній діяльності країни є і транскордонність України: вона має найдовший кордон серед європейських країн. Оскільки у вартості продукту відіграє роль транспортна складова, природно, що вигідніше налагоджувати зв'язки із сусідами, зменшуючи тим самим транспортні витрати та збільшуючи прибуток. У зазначеному випадку Україна переважає чисельністю країн-сусідів. З усього вищесказаного випливає, що при інтеграції до європейської та світової економіки потреба у високорозвиненій транспортній системі дедалі посилюється, вона стає базисом для ефективного

входження України до світового співтовариства й посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави (Захарченко, 2020: 309).

Блок проблем, пов'язаних із удосконаленням законодавчої бази та технологічним забезпеченням, що створюють сприятливий режим проходження вантажопотоків транспортними коридорами України, набув останніми роками цілком артикульованого обрису. Україна має найбільшу кількість морських портів серед усіх країн Чорноморсько-Азовського басейну – 19 морських торговельних, 3 рибних і чимало різних терміналів. Потужності морських торговельних портів України, транспортних послуг Чорноморського басейну, які посідають на ринку 3-тє місце після РФ і Румунії, дозволяють переробляти 163,7 млн т вантажів на рік. Наша країна має також у своєму розпорядженні найвищий коефіцієнт транзитності; проте, незважаючи на це, реалізація таких переваг транзитного товарообміну поки перебуває в досить незадовільному стані.

Формування міжнародної економіки за умов глобалізації та на основі принципів Всесвітньої торговельної організації зумовлює завдання національних економічних систем, націлених на стійкість формування активного платіжного балансу або отримання конкурентних переваг (Enright, 2000). Ця тенденція зумовлює параметри виробництва, інвестиційного процесу і, як наслідок, розвиток морського транспорту. При цьому останній стає найважливішою умовою захисту економічних інтересів і оптимізації експорту транспортних послуг (Flowcs-Williams, 2003).

До числа основних очікуваних результатів створення морського кластеру можна віднести посилення міжфірмових потоків ідей та інформації; забезпечення відповідності стратегій розвитку окремих підприємств спільній стратегії розвитку приморського регіону і портового господарства України; активізацію інноваційної діяльності в галузі; вирішення низки соціальних проблем у регіоні; підвищення кваліфікації працівників підприємств; зростання добробуту регіону та рівня конкурентоспроможності учасників кластеру.

Створення й розвиток інноваційних кластерів у морському регіоні України має традиції – Чорноморське морське пароплавство у взаємодії з судноремонтними заводами, портами, НДІ і морськими ВНЗ певною мірою виконувало роль кластеру як виробника морських транспортних послуг.

Використання кластерної концепції в морській галузі сприятиме об'єднанню зусиль окремих учасників морегосподарського комплексу України для досягнення високого економічного результату. Разом з тим участь у кластері дозволить скоординувати венчурні проекти в напрямі задоволення потреб бізнесу та прискорити комерціалізацію наукових розробок. Використання кластерної концепції в Чорноморському регіоні дасть змогу максимально ефективно використовувати наявний транзитний потенціал євро регіону, результатом чого буде зростання його конкурентоспроможності та економічної безпеки (Кластерізація..., 2017: 85).

Перепрофільовання, диверсифікація та концентрація виробництва у високотехнологічних галузях на основі їх кластеризації є системним аспектом підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості вітчизняних підприємств. Вивчення та аналіз передового світового досвіду щодо формування й розвитку кластерів дозволить успішно реалізувати завдання Стратегії інноваційного розвитку України до 2030 р. за умов глобальних викликів, залучити інвестиції до модернізації промисловості, розвинути національну інноваційну систему. Створенням системи інноваційних кластерів, яка передбачає інтенсивний обмін ресурсами, технологіями та ноу-хау, досягається посилення конкурентних позицій вітчизняних

підприємств на європейському ринку і зростання інноваційного потенціалу національної економіки. Однією із сучасних концепцій підвищення конкурентоспроможності національної економіки є кластерна концепція, яка заснована на державному стимулюванні створення і розвитку кластерів в єврорегіоні (Мікула, 2011: 23). Ю. Крилов указує на пошук специфічних суто українських напрямів розвитку кластерних систем, що базується на досвіді створення та діяльності транспортно-туристичного кластеру «Південні ворота України» (Кирилов, 2013). Зарубіжний досвід свідчить про ефективність кластерної політики та її позитивний вплив на рівень конкурентоспроможності економіки.

Інтеграційні процеси у світі створюють передумови для формування міжнародних кластерів у транскордонних державах з метою підвищення міжнародної конкурентоспроможності товаровиробників України (Кирилов, 2013). Особливу увагу слід приділити формуванню інноваційної моделі транскордонної кооперації, яка передбачає концентрацію ресурсів прикордонних регіонів на проведенні фундаментальних і прикладних досліджень, спрямованих на розвиток їх наукового, технологічного та виробничого потенціалу, а також використовувати програмно-цільовий підхід до реалізації інноваційних проєктів розвитку єврорегіонів.

А. Левченко та І. Царенко зосереджуються на дослідженні двох типів факторів, що лежать в основі розвитку кластерів – еволюційних і конструктивних (Левченко, 2017: 73), та переходять до аналізу вітчизняних, починаючи з «Поділля Перший» (Левченко, 2017: 75).

Однією з причин фінансово-економічної кризи підприємств морської галузі є відсутність глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море в українській частині дельти річки Дунай, що призводить до необхідності щорічної сплати вітчизняними судовласниками близько 1 млн дол. за прохід румунськими каналами і негативно відбивається на роботі портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл та Рені, Ізмаїльського суднобудівного та Кілійського судноремонтного заводів. Стан дорожньо-транспортної інфраструктури, режим експлуатації автомобільної дороги Одеса – Рені в районі с. Паланка і технології прикордонно-митної обробки вантажів та обслуговування пасажирів під час перетину кордону з Молдовою зумовлюють необхідність будівництва дороги за новим напрямком.

Інвестиційна програма єврорегіону «Нижній Дунай» передбачає таке:

- ✓ розробку стратегій спільного розвитку міст і сіл регіону в рамках транскордонного співробітництва;
- ✓ поліпшення інвестиційного клімату (гармонізація законодавства, надання податкових пільг, зняття митних бар'єрів, легалізація доходів);
- ✓ створення підприємств з іноземним капіталом;
- ✓ створення бізнес-центрів та інформаційних центрів з питань транскордонного співробітництва;
- ✓ створення міжнародної зони вільного підприємництва;
- ✓ організація міжнародної універсальної біржі;
- ✓ розвиток транспорту та інфраструктури;
- ✓ розвиток зв'язків у сфері освіти, науки і культури;
- ✓ проведення спільних маркетингових досліджень;
- ✓ організація економічних місій, виставок-ярмарків, обмінів;
- ✓ екологічний моніторинг.

Залучення іноземних інвестицій до економіки Придунав'я і створення рівноцінних умов для вітчизняного капіталу сприяло б вирішенню таких *проблем*:

1. Оновлення технологічної бази підприємств регіону, модернізація діючих виробництв, що простоюють, і перепрофілювання виробництв, що простоюють.
2. Розвиток транспортних мереж, портів і створення нових судноплавних ліній.
3. Розширення і диверсифікація експортного потенціалу та розвиток імпортозамінних виробництв у окремих галузях.
4. Створення нових робочих місць.
5. Освоєння передових форм організації виробництва та досвіду цивілізованих відносин у сфері підприємництва.
6. Просування вітчизняних товарів і технологій на європейські ринки.

Додаткові завдання:

– підвищення значення Придунайського регіону в розвитку Міжнародного транспортного коридору № 7, подолання його транспортно-комунікаційної ізольованості. Міжнародні транспортні коридори – виключно складна технологічна система, що концентрує на генеральних напрямках транспорт загального користування (залізничний, автомобільний, морський, трубопровідний) і телекомунікації (*Деркачов, 2009: 271*);

- створення умов для підвищення зайнятості населення;
- досягнення стабільності енерго- і водозабезпечення;
- поліпшення екологічної ситуації та підвищення екологічної безпеки регіону;
- розвиток інфраструктури життєзабезпечення населення, сільськогосподарського і транспортного комплексів, підприємств промислового і сільськогосподарського виробництва, туристично-рекреаційної сфери.

Основні напрями виконання програми:

- розвиток морегосподарського та транспортного комплексів;
- забезпечення безпеки судноплавства річкою Дунай;
- будівництво глибоководного судноплавного каналу Дунай – Чорне море;
- створення нових судноплавних ліній, у т. ч. поромних переправ;
- модернізація виробничої структури морських портів;
- використання за погодженням із Молдовою залізничної колії в напрямку Ренійського морського торговельного порту;
- будівництво об'їзної ділянки дороги Одеса – Рені та мосту через Дністровський лиман.
- Розвиток транскордонного співробітництва:
- розробка та узгодження на міждержавному рівні порядку спрощеного перетину українсько-румунського державного кордону громадянами України, які проживають на території єврорегіону «Нижній Дунай»;
- проведення демаркації держкордону між Україною та Молдовою;
- збільшення кількості пропускних пунктів на українсько-молдовській ділянці держкордону і забезпечення їх відповідного облаштування;
- сприяння розвитку прикордонної торгівлі в рамках єврорегіону «Нижній Дунай».

Після входження Румунії до Євросоюзу всі основні вантажопотоки автоматично проходять її територією, так як після спокійного плавання єдиною Європою ніхто не буде проходити зайві митниці. Таким чином, відновлення портового господарства Придунав'я почнеться зі вступом України до ЄС. Транспортна сфера, безумовно, є провідною у Придунав'ї, забезпечуючи левову частку надходжень до місцевих

бюджетів. Проте більшість робочих місць створюється в сільському господарстві. Точніше, могло б створюватися, адже аграрний сектор регіону перебуває в занепаді й багато селян радше формально числяться на роботі, ніж працюють насправді. Ситуація в сільському господарстві значною мірою обумовлена транспортною ізоляваністю регіону. За таких умов дрібний виробник не завжди може отримати доступ до ринків збуту. Підсилює депресивність Придунав'я віддаленість від основних економічних центрів країни і навіть від Одеси. Рятувальними для Придунав'я могли б стати нові галузі, орієнтовані на європейського споживача – екологічне сільське господарство та екологічний «зелений» туризм.

Інвестиційні регіональні програми мають бути комплексними. В обмеженій єдності з націленістю на розвиток окремих галузей і малого бізнесу програма повинна передбачати поліпшення стану доріг, телекомунікацій, що значною мірою визначає інвестиційну привабливість регіону для інвестицій. Програми мають включати в себе розвиток соціальної інфраструктури з метою підвищення конкурентоспроможності населення на ринку праці.

Важливою функцією регіональної інноваційної політики є підтримка малого бізнесу в науково-технологічній сфері. Необхідно створити бізнес-центри та наукові лабораторії, які б проводили дослідження у сфері економіки та фінансів, права, туризму, психології, культури Придунав'я.

Регіональна влада повинна не просто мати право суверенних рішень. Вона має володіти й необхідними матеріальними ресурсами. Сьогодні в цій сфері гостро стоять питання міжбюджетних відносин, нестача коштів для здійснення освітніх програм, книговидавництва, культури, спорту тощо. Разом з тим тільки бюджетні джерела не в змозі покрити всіх наявних потреб. Тому основним механізмом інноваційного розвитку територій, міст і сіл повинно стати приватно-державне партнерство: виставково-ярмаркова діяльність, вільні економічні зони, проектне фінансування, венчурні та інвестиційні фонди.

Великого значення набуває міжрегіональне співробітництво, в т. ч. й у галузі освіти та науки. Необхідно визнати, що економічний потенціал все більше спрямовується у напрям економічно потужних адміністративних центрів. Важливим фактором регіонального розвитку є переміщення інвестицій по горизонталі. Треба ширше й інтенсивніше розгортати сталі зв'язки між університетами Румунії, Болгарії, Молдови та укладати нові угоди з ВНЗ і в самій Україні, й у країнах-сусідах. Необхідно переймати та впроваджувати інноваційний досвід прикордонних держав, створювати сприятливий інвестиційний клімат і умови для прояву інтересу до Придунав'я.

Цілі та стратегічні пріоритети концепції просторового розвитку єврорегіону «Нижній Дунай» такі:

1. Розвиток економічного потенціалу: стимулювання створення спільних підприємств, спільних економічних проєктів і систем співробітництва; розвиток інновацій та сприяння їх поширенню; розвиток туризму, реалізація спільних програм його розвитку; реалізація маркетингових акцій на регіональному рівні з метою залучення капіталу; розвиток транспортної мережі, доріг, які перетинають кордон; розвиток залізничних шляхів і послуг залізниць; розвиток інфраструктури пунктів перетину кордонів.

2. Розвиток людських ресурсів: реалізація програм зі співробітництва в освіті та навчанні; розвиток культурного, мистецького та спортивного співробітництва;

підготовка кадрів з територіального та економічного розвитку, сприяння обміну практичним досвідом.

3. Інституційний розвиток: сприяння інституційному співробітництву, поліпшення обміну та поширення інформації, створення загальної інформаційної мережі.

4. Охорона природи, навколишнього середовища: спільні зусилля зі збереження природи прикордонних регіонів (захист від паводків, утилізація сміття, очищення нечистот тощо); збереження природних цінностей прикордонних територій, захист природної екосистеми.

Цілями розвитку Придунав'я є поліпшення ключових умов для співробітництва областей у напрямі сталого розвитку, сприяння впровадженню інновацій, захист навколишнього середовища, підтримка територіальної, економічної та соціальної інтеграції, забезпечення стабільності та конкурентоспроможності регіону, розвиток транскордонного ділового співробітництва.

Пріоритетні напрями транскордонної стратегії розвитку:

- забезпечення ефективності, енерго- та ресурсозбереження у сфері господарювання;
- підвищення інноваційного рівня економіки;
- формування системи забезпечення стандартів якості продукції;
- формування розгалуження ринкової інституційно-організаційної інфраструктури економіки;
- створення умов для розвитку підприємництва;
- розвиток ділової прикордонної інфраструктури та співробітництва між місцевими та регіональними громадами країн-сусідів;
- поглиблення економічної транскордонної інтеграції господарюючих суб'єктів європейських країн та регіонів;
- формування і розвиток транскордонної інформаційно-комунікаційної та транспортної мережі;
- розвиток туризму та курортно-рекреаційної сфери;
- вирівнювання територіальних диспропорцій (Соколенко, 2004: 172-173).

Одним із ресурсів такого розвитку прикордонних регіонів виступають зони вільного економічного розвитку, які являють собою експортно-виробничі зони з пільговим режимом ведення підприємницької діяльності за рахунок використання дешевої робочої сили, енергії та низьких транспортних витрат у прикордонних територіях. До цих зон належать промислові підприємства (легка промисловість, автомобілебудування, електропобутова і електронна техніка), зайняті виробництвом товарів і послуг для експорту на базі переробки зарубіжних матеріалів, що надходять у режимі зворотного імпорту. Основна маса цих підприємств обмежується 20-кілометровою смугою уздовж кордону, що стимулює розвиток міст-близнюків і дозволяє зробити серйозні кроки в розвитку прикордонної соціальної та економічної інфраструктури; необхідне створення центрів адаптації мігрантів, нових робочих місць, співробітництво в галузі освіти (створення центрів навчання, обмін студентами, програми спільного навчання, взаємне визнання дипломів) тощо. Економічною складовою транскордонного співробітництва є проекти між прикордонними регіонами, які покликані максимізувати прикордонну кооперацію для локального розвитку та організацію безперервного потоку туристів на прикордонних територіях країн-сусідів; побудова швидкісної магістралі між прикордонними регіонами сусідніх країн для посилення регіональної торгівлі та інтеграції.

Таким чином, слід звернути увагу на підвищення економічної ефективності діяльності транскордонних об'єднань, зокрема єврорегіонів, у напрямі використання кластерних ініціатив як успішних координуючих структур. На нашу думку, доцільним є використання європейського досвіду в підвищенні конкурентоспроможності прикордонних регіонів України за рахунок транскордонних кластерів. Це дозволить зміцнити інституційну спроможність єврорегіонів, допоможе організувати навчання та підготовку висококваліфікованих кадрів у сфері транскордонного співробітництва, і, в кінцевому підсумку, дасть можливість отримати мережеві та синергетичні ефекти в економічній сфері за участю прикордонних регіонів України.

Формування транскордонних кластерів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності економіки єврорегіону «Нижній Дунай» за рахунок розвитку підприємництва та забезпечення зайнятості; організації нових бізнесів у рамках кластерів, у т. ч. завдяки реалізації співробітництва у сфері науки та освіти. Міжнародні кластери забезпечать зростання експорту в наших країнах за допомогою реалізації спільних програм маркетингу та збуту інноваційних продуктів у треті країни; активізують інноваційно-інвестиційну діяльність у результаті спільних інвестиційних проєктів кластерів у рамках державно-приватного партнерства, залучення іноземних інвестицій; активізують ділову активність у Придунав'ї за допомогою реалізації програм транскордонного співробітництва кластерів.

Використання кластерної моделі в транскордонному співробітництві дозволяє підвищити конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість транскордонних регіонів, що, як правило, територіально віддалені від центрів ділової активності та характеризуються значним ступенем депресивності. Транскордонний кластер об'єднує в єдиний інтегрований виробничий комплекс підприємств декількох держав навколо підприємства-інноватора, яке генерує сучасні технології, нові знання, інформацію, капітал, інфраструктуру.

Формування кластеру в рамках єврорегіону «Нижній Дунай» забезпечує впровадження венчурних проєктів на основі прогнозування попиту на інноваційні продукти, трансферт нових технологій, реалізація яких підвищує рівень економічної безпеки, дає соціальний ефект.

Оптимізму в розгляд відображених у пропонованому дослідженні питань додає вступ у силу з 01.09.2017 р. угоди про асоціацію між Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами з однієї сторони та Україною – з другої, яке підписано у Брюсселі 21.03 і 27.06.2017 р. згідно зі ст. 486 (2) угоди. Економічна частина угоди про зону вільної торгівлі відтоді є чинною. За цей період ЄС став головним торговельним партнером України.

Дергачов В.А. Геополитический словарь – справочник. Киев: КНТ, 2009. 592 с.

Захарченко В.І., Осипов В.М., Паларієв О.А. Кластерна форма територіально-виробничої організації: монографія. Рига: Baltija Publishing, 2020. 376 с.

Кирилов Ю.Є. Кластери як інструмент підвищення конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобалізації. *Ефективна економіка*, 2013. № 12. URL: www.economy.nayka.com.ua (дата звернення: 18.02.2020)

Кластеризація транскордонного співробітництва у контексті євроінтеграції України: монографія / за ред. В.І. Захарченко. Одеса: Бахва, 2017. 100 с.

Левченко А.О., Царенко І.О. Зарубіжний досвід функціонування кластерних утворень та шляхи його використання в Україні. *Наукові праці КНТУ*, 2017. Вип. 31 С. 71-79.

Мікула Н., Матвеев Є. Розвиток нових форм транскордонного співробітництва. *Економіст*, 2011. № 5. С. 20-23.

Соколенко С.І. Кластери в глобальній економіці: монографія. Київ: Логос, 2004. 848 с.

Enright M.J. Survey on the Characterization of Regional Clusters : Initial Results. Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitions Program, University of Hong Kong, 2000.

Flowcs-Williams I. The role of Cluster Facilitators. TCI Preparatory Course. Gothenburg, 16.09.2003.
Regional Clusters in Europe. Observation of European SMEs. №3. Luxemburg: Office for Official
Publication of European Communities. 2002.

Mykola MERKULOV

Doctor of Economics, Professor of the Department of Business and Tourism Management
Izmail State University of Humanities. Author of 320 scientific papers.

He has been working at IDGU since 2015.

Research interests: innovation and investment development of industrial enterprises,
regional economy, strategy development of the national economy.

E-mail: nauka_idgu@ukr.net

DEVELOPMENT OF CROSS-BORDER COOPERATION IN THE DANUBE REGION IN THE CONTEXT OF THE EUROPEAN INTEGRATION PROCESS

It is presented how European integration provides new opportunities for Ukraine and its regions. At the same time, the integration of Ukraine into the European economic space requires the elaboration of its own competitive strategy for each of the cross-border regions, ensuring the formation of appropriate public ideology of their competitiveness.

Key words: cross-border cooperation, European integration, the Danube region.

The enlargement of the European Union in the context of the transformation of structural priorities and the globalization of the world economy necessitates the search for approaches to adapting cross-border regions to new challenges, especially in terms of increasing their competitiveness.

With the change of the vector of economic integration of European states in the foreign policy of Ukraine there have been significant changes that require the development of economic strategy in the regional aspect. As a country bordering the European Union, Ukraine has both prospects and responsibilities for the development of cross-border relations in order to fulfil the tasks, which are set by the EU-Ukraine Partnership and Cooperation Agreement, which allows for the intensification of economic growth in border regions.

Under the conditions of global threats, the factors of economic security are not so much the dynamics of production and the availability of natural resources, as the territorial concentration of economic activity, which corresponds to global challenges.

The competitiveness of the territory should be understood as its ability to achieve productivity growth and effectively use all types of capital (natural, industrial, financial, human) to enter the global market, becoming a catalyst in the system of commodity, financial and scientific and technological exchanges. Today, the world order is defined around the great poles of power.

The European Union, with its growing economic importance, is becoming a pole that requires the development and implementation of a model of relations between peripheral regions of different countries, which would meet the principles of regional policy of the EU, contributed to new forms of cooperation in the «region – region». Exacerbation of global instability at the beginning of the XXI century. calls for the development of new forms of