

ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В ЗОНЕ НОВЫХ ГРАНИЦ ЕС И НАТО

З.С.Бройде

Государственный НТЦ «Экоресурс», Черновцы

В зоне новых восточных границ ЕС и НАТО от Балтики до Черного моря Украина – единственная страна, граничащая со всеми центрально-европейскими государствами, вступающими в обе названные структуры: Польшей, Словакией, Венгрией, Румынией, а также с Болгарией и Турцией.

В сочетании с возможностями транспортной сети бывших СССР и СЭВ нынешняя геополитическая ситуация открывает перед Украиной уникальные возможности [1] становления в качестве европейской транзитной державы как в сообщениях между Западом и Востоком, так и в Бвльтийско-Средиземноморском направлении.

Германия	Скандинавия	Беларусь	Страны Балтии	Р	Финляндия
Австрия	Польша	Галиция	Волынь	О	Дальний Восток
Бывшая Югославия	Словакия	Закарпатье	УКРАИНА	С	Средняя Азия
Италия	Чехия	Буковина	Одесская область	С	Кавказ
Греция	Венгрия	Молдова	Ближний Восток	И	Азербайджан
Турция	Румыния	Болгария		Я	Грузия

Данные возможности не исчерпываются железнодорожным, автомобильным, морским, речным и авиационным транспортом. Они также включают или непосредственно связаны с транзитом энергоносителей, развитием туристско-рекреационного бизнеса, изменением использования водных ресурсов и рядом других механизмов «подключения» украинской экономики к коммуникационным, информационным и другим сетям современной Европы. В свою очередь структурные изменения такого рода влекут за собой коренной пересмотр понятий безопасности [2] на всех иерархических уровнях от отдельно взятого индивидуума или объекта до макрорегиональных и глобальных систем.

Современные подходы устойчивого пространственного развития и технологического предвидения [3] создают возможности для интегральной оценки и сбалансированного сочетания международных, национальных, региональных и местных интересов как в плане социально-экономического развития и международной кооперации, так и с точки зрения безопасности.

В частности, в разделе «Будущее европейской транспортной политики» Линцкой Декларации, принятой 21.марта 2002 г. по инициативе Ассамблеи европейских регионов 17-ю основными европейскими межрегиональными структурами, включая Конгресс местных и региональных властей Совета Европы, Совет европейских муниципалитетов и регионов и Комитет регионов ЕС, подчеркивается следующее:

- Целью является построение когерентной мультимодальной сети, способной гарантировать наилучший результат как в смысле денег и эффективности, так и с точки зрения безопасности, окружающей среды (ОС), доступности для регионов и социальных приоритетов;
- Европейская транспортная политика должна предусматривать особые обстоятельства географических, экономических, градостроительных структур регионов, включая отдаленные территории Западной, Центральной, Восточной Европы, северных и южных областей, горных и сельских районов, трансграничных регионов и больших городов;
- Пространственное планирование должно максимально использовать развитие транспорта в направлении повышения эффективности, защиты ОС, энергосбережения и использования территорий путем сбалансированного развития без потери качества и ущерба ОС в каждом регионе и на примыкающих пространствах с особым вниманием к природе и ОС.. Современные тенденции в жизненных секторах, как то: жилищном, трудовом и досуга создают качественно новые критерии развития транспорта;:
- Развивая пространственное планирование, региональную и транспортную политику, Еврокомиссия должна учитывать ведущую роль трансграничного взаимодействия, оказывая финансовую поддержку развитию сотрудничества регионов стран ЕС, Восточной Европы и других, не являющихся членами ЕС для обеспечения решения проблем, связанных с ОС, стандартами безопасности и мультимодальностью транспортных систем.

По результатам многосторонних европейских Форумов, трансграничных проектов и программ, а также по опыту их воплощения путем создания Экоеврорегиона в рамках Еврорегиона «Верхний Прут» [3-8], для успешной реализации Украиной и ее соседями вышеизложенных принципов развития транспортных систем необходимо:

1. Максимально использовать предыдущий опыт развития европейских трансграничных транспортных систем с учетом современных подходов устойчивого пространственного развития, технологического предвидения и реальных экономических перспектив.

Примером может служить одна из первых моделей «Европы Регионов» — одновременное формирование в XIX- начале XX вв. на стыке границ бывших

австрийских коронных земель Буковины и Галиции, Российской империи и королевской Румынии трансконтинентальных и местных транспортных систем [10] и их влияние на экономическое развитие региона [11]. В частности, по статистическим показателям развитие транспортной сети Буковины в то время не уступало таким всемирно известным центрам туризма как Зальцбург или Каринтия.

2. В качестве основного инструмента для реализации такой политики [12] стандартами ISO 9000:2000 и ISO 14000 предусмотрен единый **процессный подход**, (разновидностями которого являются Life Cycle Assessment, Cleaner Production Flow Charts, Eco-efficiency etc.), служащий единой методологической базой для последовательного и согласованного совершенствования всей антропогенной деятельности — от единичных технологических операций до глобальных взаимодействий с ОС.



Внедрение процессного подхода, основанного на оценке материально-энергетических балансов, в развитие, технологии и управление транспортных систем, позволяет объединить технические инновации с экономической оптимизацией природопользования и обеспечением безопасности в ее современном понимании на всех вышеупомянутых уровнях, включая также международное сотрудничество.

На Бухарестском Саммите «Окружающая среда и устойчивое развитие в Карпатско-Дунайском регионе» главы 16 государств 30 апреля 2001 г. подписали Декларацию, предусматривающую поддержку «новых путей и средств для интегрированных совместных подходов к устойчивому развитию в Карпатском регионе, сосредоточенных на специфических проблемах индустрии, агро-лесного хозяйства, развитии села, энергетики, горной промышленности и транспорта в сотрудничестве с национальными властями, частным сектором и международными организациями..., создание благоприятного климата и совершенствование взаимодействия для передачи технологий, по научно-техническим вопросам, связанным с ОС, особенно в части развития и распространения инновационных энерго-эффективных и экологически-приемлемых технологий и мобилизации финансовых ресурсов на проектах и программах по вопросам ОС и устойчивого развития в Карпатско-Дунайском регионе с использованием существующих механизмов привлечения для этой цели средств специальных программ ЕС и GEF».

Очевидно, что успешная реализация такого подхода, включая получение помощи от международных программ, невозможна без последовательной гармонизации нормативно-правовой базы Украины с правилами и стандартами ЕС и других международных структур. Для решения задач подобного рода распоряжением от 14.02.2002 г. № 59-р Кабинет Министров Украины поддержал предложение Совета Еврорегиона «Верхний Прут» об экспериментальной отработке на его основе «механизмов трансграничного сотрудничества как элементов процесса европейской интеграции и построения региональной политики».

В частности Концепцией Программы трансграничного сотрудничества в рамках Еврорегиона «Верхний Прут», одобренной Межведомственной комиссией по вопросам трансграничного сотрудничества и еврорегионов, предусматривается «Возрождение по согласованию на межправительственном уровне транспортных сообщений, развитых через Буковину в зоне бывших границ Австро-Венгерской и Российской империй, как кратчайшего транзитного пути с Востока к Центральной и Юго-восточной Европе, Средиземноморью и Западному Причерноморью, а также — вдоль новых восточных границ ЕС с Юга на Север. В частности — обновление дорог к международным пунктам пропуска, железнодорожных сообщений и авиационных перевозок между аэропортами Черновцов и других членов Еврорегиона».

Список литературы

1 Бройде З.С. Завдання і стимули для української еліти у контексті розширення ЄС і НАТО та сучасних критеріїв безпеки //Регіональні та

національні еліти: Хто формує політику?: Матеріали Міжнародної наукової конференції 6-7 грудня 2001 р.— Буковинський політологічний центр, Фонд Ф.Еберта.— Чернівці.— 2002 р.— С.90-99

2 Бройде З.С. НАТО і Єврорегіони Східної Європи: спільні інтереси та потенціал співробітництва у сфері безпеки. //Проблеми прикордонних регіонів у контексті розширення НАТО. Чернівці: Буковинський політологічний центр, Центр інформації та документації НАТО в Україні. - 2001 р.- С.96-106.

3. Z.Broyde. *New Euroregional model for transfrontier co-operation on the future EU eastern border //European Conference on the role of local & regional authorities in transnational co-operation in the field of regional/spatial development.— Dresden, 15-16 of May, 2002.- 7p.*

4. *Declaration on Environment and Sustainable Development in the Carpathian and Danube Region.- Bucharest, 30 April 2001 – 4 p.*

5. *Villach Resolution of the V Environmental Conference of the Regions of Europe ENCORE 2001 (September 27-29, 2001 Villach, Carinthia, Austria).— 9 p.*

6. *Danube Pollution Reduction Programme. National Planning Workshop in Ukraine (July 1998). - Ministry of Environmental Protection & Nuclear Safety/ Programme Co-ordination Unit UNDP/GEF Assistance. -Vienna, International Centre. - 1999.- 187 p.*

7. *Pilot implementation of the Austrian ECOPROFIT Program as a facility for ISO 14000 and CIS Waste Management Standards - Chernovtsy: Colir-Druk, - April 2000. - 33 p.*

8. З.С.Бройде. *Перспективи та особливості транскордонного співробітництва в єврорегіонах на заході України //На шляху до Європи. Український досвід Єврорегіонів: Проект Київського центру Інституту Схід-Захід.- К:Логос.-2000.- С. 115-132*

9. *Раціональне ресурсокористування і техногенно-екологічна безпека - алгоритм сталого соціально-економічного розвитку для Єврорегіону “Верхній Прут”/Т.Бауер, З.Бройде, К.Нікітович та ін. //Науковий вісник Чернівецького університету. - 2001.— Вип.109-110.— Економіка.— С. 3-6.*

10. *І.Жалоба. Стан сухопутних шляхів Буковини наприкінці XIX - на початку XX ст.//Перша світова війна: історичні долі народів Центральної та Східної Європи. Матеріали міжнародної наукової конференції (Чернівці22-24 вересня 1998 р.).— Чернівці: Рута.— 2000.— С.22-31*

11. *Жалоба І.В., Яценюк Т.С. Транспортні засоби в лісовому господарстві Буковини другої половини XIX - початку XX ст. //Тези доповідей II Буковинської конференції 2-3 жовтня 1992 р. Чернівці.— С.12-13.*

Проблемы экологической безопасности транспортных коридоров в Черноморском регионе: Сб. научн .статей научно-практ. конф. в Одессе 27-28 марта 2003 г.— Одесса: ОЦНТЭИ.— 2003.— С.10-15

12. Бройде З.С. Стандартизация управления состоянием окружающей среды //Экотехнологии и ресурсосбережение —1998.— №1.— С.27-33