

Problems and Priorities of the “Lower Duna” European Region Development Under the European Union Expansion

Mykola Merculov¹, Tatiana Metil²

Abstract: 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. Cross-border cooperation is too slowly adapting to the fundamentally new geo-economic conditions that have emerged since the enlargement of the European Union and the direct approximation of EU borders to Ukraine. The cluster structure of the cross-border region economy – it is ensuring the sustainable development of socio-economic processes and increasing the competitiveness, attractiveness of the region for further investments. Cluster development as a factor of increasing regional competitiveness is a characteristic feature of a modern innovation economy. On the way to Ukraine's accession to the EU, the experience of European cross-border cooperation as a preliminary and complementary stage of regional integration is generalized. The necessity to develop and implement a cross-border strategy for the development of the Euroregions, taking into account the European experience of transregional strategizing, which object is the sustainable socio-economic development of the Euroregional system in the unity of its human, natural-resource, production potentials on the basis of network clusters, is presented.

Key words: cross-border; strategy; region; integration; cluster; cooperation

Вступление. Расширение Европейского Союза в контексте трансформации структурных приоритетов и глобализации мировой экономики вызывает необходимость поиска подходов к адаптации трансграничных регионов к новым вызовам, прежде всего в плане роста их конкурентоспособности.

Отметим, конкурентоспособность территории – способность достигать роста производительности труда и эффективного использования всех видов капитала (природного, производственного, финансового, человеческого) для

¹ Professor, Doctor of Sciences for Economics, Izmail State University for Humanities, Ukraine, Address: Str. Repin 12, Izmail, 68601 Odessa Oblast, Ukraine, Tel.: +38095-538-80-92, Corresponding author: kafedra.uptd@gmail.com.

² Associate Professor, PhD, Izmail State University for Humanities, Ukraine, Address: Str. Repin 12, Izmail, 68601 Odessa Oblast, Ukraine, Tel.: +38 0976464876, E-mail: tatanametil@gmail.com.

вхождения в глобальный рынок, становясь катализатором в системе товарных, финансовых и научно-технологических обменов. Сегодня мировой порядок определяется вокруг крупных силовых полюсов. ЕС с его увеличивающейся экономической значимостью становится таким полюсом, который требует разработки и реализации модели взаимоотношений периферийных регионов разных стран, и отвечала бы принципам региональной политики самого ЕС, способствовала становлению новых форм сотрудничества в формате “регион - регион”. Для Украины интеграция в ЕС рассматривается пока как долгосрочная цель, для реализации которой необходимо добиться реальных успехов в социально-экономическом развитии и создании конкурентоспособной экономики.

Актуальность темы данного исследования обусловлена важной ролью трансграничной кооперации в повышении конкурентоспособности периферийных приграничных регионов, уменьшение пространственной дифференциации между пограничными и внутренними субрегионами, с одной стороны, и слабой разработанностью теоретических и методических аспектов изучения механизмов трансграничного сотрудничества, с другой. В работах отечественных ученых – А. Амоши, П. Беленького, Б. Буркинського, А. Гальчинського, М. Войнарєнко, В. Геєца, В. Дергачєва, В. Дубницького, В. Захарченка, В. Кравцева, В. Ляшенко, Ю. Макогона, Н. Микулы, С. Соколенко, С. Филипповой и др – процессы глобализации связаны с информационной революцией 1990-х гг., которая стала результатом перехода экономики к новому технологическому укладу. Отличительной чертой которого, являются новые структурные приоритеты, что формируют вектор мирового структурного развития в свете качественных изменений, произошедших и рассматривающих, как своеобразный сигнал для экономики Украины в выборе оптимальности стратегии экономического роста.

Изложение основного материала. В условиях постиндустриального общества трансграничная производственная кооперация выступает экономическим инструментом повышения конкурентоспособности еврорегионов в условиях научно-технологического прогресса и внедрения инновационных технологий нового технологического уклада. Именно поэтому конкурентоспособность приграничных регионов выступает важным условием интеграции Украины к глобальному рынку, а еврорегиона, в условиях глобализации, активизируют свое развитие.

1. Экономическое положение Украинского Приднэувья.

Украинское Придунавье имеет уникальное экономико-географическое положение, ведь Дунай – одна из важнейших транспортных артерий Европы. А это значит, что по реке проходит большое количество грузов, которые затем должны распределяться в черноморских портах. Получается, что Добруджа и Буджак, прилегающие и к Дунаю, и к Черному морю, – это ключ к Европе. Дальнейшая интеграция Украины, Румынии и Молдовы к европейской структуре требует разработки и реализации такой модели взаимоотношений регионов разных стран, которая отвечала бы принципам региональной политики ЕС, способствовала становлению новых форм сотрудничества.

Еврорегион “Нижний Дунай” с площадью 53 тыс. кв. км и почти с 4 млн населения является одним из крупнейших и динамичных еврорегионов, с точки зрения их развития. Соглашение о создании, устав и регламент Еврорегиона “Нижний Дунай” были подписаны 14.08.1998 г. в г. Галац (Румыния) руководителями приграничных регионов: Украина (Одесская область), Молдовы (районы Вулканешты, Кагул, Кантемир) и Румынии (уезды Брэила, Галац и Тулча). Заключение соглашения состоялось в соответствии с положением Протокола о трехстороннем сотрудничестве между правительствами Украины, Молдовы и Румынии, подписанного в г. Измаил 04.07.1997 г., и соглашений, достигнутых во время встречи президентов трех стран, а также Европейской рамочной конвенции о приграничном сотрудничестве территориальных сообществ и властей, принятой в Мадриде 21.05.1980 г.

В состав участников еврорегиона входят Одесская область (Украина), районы Кагул и Кантемир (Молдова), уезды Брэила, Галац, Тулча (Румыния).

Сферы сотрудничества в соответствии с уставом еврорегиона следующие:

1) экология, сельское хозяйство и территориальное устройство (в частности, координация программ по защите окружающей среды бассейна нижнего Дуная, Прута, Днестра, дельты Дуная; придунайских озер и плавней, разработка совместных программ по сохранению рыбных ресурсов Дуная, Днестра и Прута, разработка и выполнения совместных мероприятий по созданию новых и расширение действующих природных ландшафтных заповедников, решения проблем рационального использования ресурсов Дуная, Днестра, Прута и Черного моря, их экологической защиты; координация с тщательными усилиями по обеспечению населения качественной питьевой водой, координация совместной деятельности по

защите почв и атмосферы; согласование программ совместных действий в случае пожаров, наводнений и других природных катаклизмов);

2) экономические отношения и трудовые ресурсы (в частности, разработка общих программ по региональному, экономическому сотрудничеству для максимального использования региональных, природных и трудовых ресурсов сторон; разработка единой информационной системы с базами данных в экологических, экономических и коммерческих сферах; содействие созданию совместных коммерческих предприятий и банков с общим капиталом; содействие созданию свободных экономических зон (зон свободного предпринимательства) с последующей интеграцией в единую международную свободную экономическую зону; установление отношений по сотрудничеству в области промышленности и сельскохозяйственного производства, переработки сельскохозяйственной продукции; транспорта; в сфере торговли промышленными, сельхозтехникой и продовольственными товарами; согласование тарифов в сфере транзитных перевозок грузов);

3) туризм (сотрудничество в области организации отдыха и рекреации, развития и продвижения предложений в области туризма и туристических перевозок, развития инфраструктуры туризма и рекреации);

4) транспорт, безопасность и телекоммуникации (проведение работ по развитию автодорожных, речных и морских инфраструктур; открытие новых пунктов перехода государственной границы и модернизация уже существующих согласований действий правоохранительных органов сторон по борьбе с организованной международной преступностью в приграничных регионах);

5) политика в отношении пограничного населения (разработка совместных программ занятости населения, обмен информацией о состоянии рынков труда членов еврорегиона, разработка совместных программ по защите материнства и детей, а также малообеспеченных лиц);

6) образование, исследования, культура (установление отношений и связей в области науки, исследований и образования между однопрофильными университетами и институтами, установление культурных связей и разработка программ по сотрудничеству с местными институтами, установление и развитие связей в области здравоохранения и рекреации, проведение региональных спортивных мероприятий, проведение воспитательных программ).

Трансграничное сотрудничество в рамках Еврорегиона “Нижний Дунай” базируется на принципах социального партнерства и концентрации ресурсов. Среди проектов, реализованных в рамках этого сотрудничества, большинство имеет экологическую направленность.

Проекты, которые действовали или еще действуют в рамках Еврорегиона “Нижний Дунай”, следующие:

- 1) “Придунайские озера, Украина. Устойчивое восстановление и сохранение естественного состояния экосистем” (2000-2003 гг.; цель: мониторинг озер и их водозаборов, создание соответствующей технологической и технической базы, подготовка местных специалистов в соответствии с европейскими стандартами, разработка практических рекомендаций для предупреждения возникновения экологических проблем в водах Придунайских озер) (Zakharchenko, V. (2017), p. 164);
- 2) “Техническая помощь трансграничному сотрудничеству с целью менеджмента и устойчивого развития природоохранных территорий еврорегиона “Нижний Дунай” (Zakharchenko, 2017, p. 164);
- 3) “Предотвращение чрезвычайных ситуаций и защита от наводнений в еврорегионе “Нижний Дунай” (2005-2006 гг.; результат: открытие в конце 2006 г. в г. Измаил информационно-аналитического центра по прогнозированию и предотвращению наводнений) (Zakharchenko, 2017, p. 164);
- 4) “Улучшение трансграничного сотрудничества в сфере интегрированного управления водными ресурсами в еврорегионе “Нижний Дунай” (2007-2009 гг., сейчас реализуется только этот проект) (Zakharchenko, 2017, p. 164).

Одним из самых успешных проектов, из числа реализованных, можно считать проект в сфере бизнеса “Бизнес-инфраструктура Одесской области, еврорегион “Нижний Дунай” (2003-2005 гг.; результат: укрепление сектора малого и среднего бизнеса в Придунавье в контексте трансграничного сотрудничества, создание агентства трансграничного сотрудничества еврорегиона “Нижний Дунай” (г. Рени), агентства регионального развития Одесской области (г. Одесса).

Населения приграничных территорий Украины, Румынии и Молдовы, оказавшись разделенными пограничными столбами, исторически тяготеет друг к другу в силу общности этнических, экономических, географических условий хозяйствования.

2. Приоритеты развития Украинского Придунавья.

Основной приоритет развития заключается в том, что Еврорегион “Нижний Дунай” должен стать своего рода рецептором, благодаря которому соседние страны со своими приграничными территориями, ослабляют напряженность на границах, создают уникальный инвестиционный климат, открывают новые перспективы для экономического процветания и культурного сотрудничества.

Перспективы развития и сотрудничества направлены на решение следующих задач: достижение гармоничного и сбалансированного развития экономической деятельности; решение экологических проблем; обеспечение надлежащего уровня занятости и социальной защиты населения; улучшение качества жизни в наших регионах; осуществление мероприятий, связанных с интеграцией транспортной инфраструктуры между государствами-членами “Нижнего Дуная” в единую сеть европейских транспортных коридоров; формирование общего культурного пространства в Придунавье; решение многих проблем ликвидации последствий природных и техногенных катастроф. Запланировано открытие в Одессе (Украина) и в районах Кагул (Молдова), Галац, Браила и Тулча (Румыния) совместных центров торговли и предоставления услуг населению, а также работа по созданию ассоциации зон свободной торговли на базе особой экономической зоны Рени (Украина), зоны свободной торговли Галац (Румыния) и Джурджулешты (Молдова). Последняя идея – объединить элементы зарубежной, туристической, рекреационной, экспортно-производственных площадей. Его деятельность должна быть направлена на привлечение иностранцев, обработку экспортно-импортных и транзитных грузовых операций, развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры, активацию промышленного производства и переработки сельскохозяйственного сырья, развитие предпринимательства, инициативы местных жителей. Ведутся работы по открытию международного порта приема новостей в Измаиле (Украина) – Тулча (Румыния), и продолжается работа по открытию международного железнодорожного грузо-монтажно-пассажирского сообщения Рени (Украина) – Джурджулешты (Молдова) – Галац (Румыния).

Следует отметить, что эти проекты рассматриваются не только как локальные, имеющие значение для развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры еврорегиона “Нижний Дунай”, но и как потенциальный элемент международных транспортных коридоров (в частности, Критского

МТК № 7 – “Дунайский водный путь” и транспортного кольца Черноморского экономического сотрудничества).

Выгодное расположение Придунайского региона, на пересечении важнейших международных путей из Европы в Азию, способствует развитию потенциала морехозяйственного и транспортного комплексов, который включает: 3 морских торговых порта (Рени, Измаил, Усть-Дунайск), 2 судоремонтных завода, государственную судоходную компанию ОАО “Украинское Дунайское пароходство”, 4 железнодорожные станции; локомотивное депо, ряд предприятий автомобильного транспорта. В транспортном узле региона осуществляется передача и распределение грузов между различными видами транспорта. Действует международная паромная переправа “Рени – Русе”.

Экономика еврорегиона “Нижний Дунай”, расположенного на перекрестке важнейших международных путей сообщения Европы с Азией, исторически формировалась за счет доходов морехозяйственного комплекса, а современные перспективы развития этого депрессивного региона во многом определяются потенциалом сетевых структур, интегрированных именно к морскому кластеру. Исходя из этого транспортная система – одна из составляющих успеха и непереносимых атрибутов современного государства, к которой должны выдвигаться высокие требования по качеству, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки (9, 2002).

Транзитное положение еврорегиона – выгодный и привлекательный фактор, выделяющий национальный рынок для зарубежных инвесторов и производителей, поскольку западноевропейские страны не могут не принимать во внимание такую большую (по размерам и населению) страну, расположенную на перекрестке торговых путей. Важнейшим фактором усиления роли транспорта во внешнеэкономической деятельности страны есть и трансграничность Украины: она имеет самую длинную протяженность границы среди европейских стран. А поскольку в стоимость продукта включается транспортная составляющая, выгоднее налаживать связи с соседями, уменьшая тем самым транспортные расходы и увеличивая прибыль. В данном случае Украина превышает по численности многих стран-соседей. Со всего вышесказанного следует, что при интеграции в европейскую и мировую экономику потребность в высокоразвитой транспортной системе все усиливается, она становится базисом для эффективного вхождения Украины в

мировое сообщество и занимает в нем место, отвечающего уровню высокоразвитого государства (Zakharchenko, Osipov, Palariev, 2020, p. 309).

Блок проблем, связанных с совершенствованием законодательной базы и технологическим обеспечением, создают благоприятный режим прохождения грузопотоков транспортными коридорами Украины, приобрел за последние годы вполне артикулированное очертание. Украина имеет наибольшее количество морских портов среди всех стран Черноморско-Азовского бассейна – 19 морских торговых, рыбных и большое количество различных терминалов. Мощности морских торговых портов Украины, транспортных услуг Черноморского бассейна, которые занимают на рынке третье место после РФ и Румынии, позволяют перерабатывать 163 700 000 т грузов в год. Также наша страна располагает высоким коэффициентом транзитности; однако, несмотря на это, реализация таких преимуществ транзитного товарообмена пока находится в достаточно неудовлетворительном состоянии.

Формирование международной экономики в условиях глобализации и на основе принципов Всемирной торговой организации предопределяет задания национальных экономических систем, нацеленных на устойчивость формирования активного платежного баланса или получения конкурентных преимуществ (Enright, 2000, p. 240). Эта тенденция предопределяет параметры производства, инвестиционного процесса и, как следствие, развитие морского транспорта. При этом последний становится важнейшим условием защиты экономических интересов и оптимизации экспорта транспортных услуг.

Основными ожидаемыми результатами создания морского кластера может быть: усиление межфирменных потоков идей и информации; обеспечение соответствия стратегий развития отдельных предприятий к общей стратегии развития приморского региона и портового хозяйства Украины; активизация инновационной деятельности в отрасли; решение ряда социальных проблем в регионе; повышение квалификации работников предприятий; рост благосостояния региона и уровня конкурентоспособности участников кластера.

Создание и развитие инновационных кластеров в морском регионе Украины имеет традиции – Черноморское морское пароходство во взаимодействии с судоремонтными заводами, портами, НИИ и морскими узлами в определенной степени выполняло роль кластера – производителя морских транспортных услуг.

Использование кластерной концепции в морской отрасли будет способствовать объединению усилий отдельных участников морехозяйственного комплекса Украины для достижения высокого экономического результата. Вместе с тем участие в кластере позволит скоординировать венчурные проекты в направлении удовлетворения потребностей бизнеса и ускорить коммерциализацию научных разработок. Использование кластерной концепции в Черноморском регионе позволит максимально эффективно использовать имеющийся транзитный потенциал еврорегиона, результатом чего будет рост его конкурентоспособности и экономической безопасности (Zakharchenko, 2017, p. 85).

Переупрофилирование, диверсификация и концентрация производства в высокотехнологичных отраслях на основе их кластеризации является системным аспектом повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности отечественных предприятий. Одной из современных концепций повышения конкурентоспособности национальной экономики является кластерная концепция, основанная на государственном стимулировании создания и развития кластеров в еврорегионе (Levchenko, Tsarenko, 2017, p. 23). А Кирилов Ю. указывает на поиск специфических сугубо украинских направлений развития кластерных систем, основанных на опыте создания и деятельности транспортно-туристического кластера “Южные ворота Украины” (Kirilov, 2013).

Интеграционные процессы в мире создают предпосылки для формирования международных кластеров в трансграничных государствах с целью повышения международной конкурентоспособности товаропроизводителей Украины (Kirilov, 2013). Особенное внимание следует уделить формированию инновационной модели трансграничного кооперации, которая предусматривает концентрацию ресурсов приграничных регионов на проведении фундаментальных и прикладных исследований, направленных на развитие их научного, технологического и производственного потенциала, а также использовать программно-целевой подход к реализации инновационных проектов развития еврорегионов.

Авторы Левченко А., и Царенко И. акцентирую свое внимание на исследовании двух типов факторов, которые лежат в основе развития кластеров – эволюционных и конструктивных, с тем, чтобы перейти к анализу отечественных, начиная с “Подолье Первый” (Levchenko & Tsarenko, 2017, p. 75).

Одной из причин финансово-экономического кризиса предприятий морской отрасли является отсутствие глубоководного судоходного хода Дунай – Черное море в украинской части дельты реки Дунай, что приводит к необходимости уплаты ежегодно отечественными судовладельцами около 1 млн долл. за проход румынскими каналами и негативно отражается на работе портов Усть-Дунайска, Измаила, Рени, Измаильского судостроительного и Килийского судоремонтного заводов.

Инвестиционная программа еврорегиона “Нижний Дунай” предусматривает следующее:

- создание международной зоны свободного предпринимательства;
- организация международного универсального обмена;
- развитие транспорта и инфраструктуры;
- создание предприятий с иностранным капиталом;
- создание деловых центров и информационных центров по вопросам трансграничного сотрудничества;
- развитие связей в области образования, науки и культуры;
- разработка стратегии совместного развития городов и сел региона как части трансграничного сотрудничества;
- улучшение инвестиционного климата (гармонизация законодательства, предоставление налоговых льгот, устранение таможенных барьеров, легализация доходов);
- организация экономических выставок, ярмарок, обменов;
- мониторинг экологического мониторинга.

Дополнительные задачи:

– повышение значения Придунайского региона в развитии Международного транспортного коридора № 7, преодоление его транспортно-коммуникационной изолированности. Международные транспортные коридоры – исключительно сложная технологическая система, которая концентрируется на генеральных направлениях транспорта общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный и телекоммуникации) (Dergachov V. (2009), p. 271);

- создание условий для повышения занятости населения;
- достижение стабильности энерго- и водоснабжения;
- улучшение экологической ситуации и повышение экологической безопасности региона;
- развитие инфраструктуры жизнеобеспечения населения, мирохозяйственного и транспортного комплексов, предприятий промышленного и сельскохозяйственного производства, туристско-рекреационной сферы.

Основные направления выполнения программы:

Развитие морехозяйственного и транспортного комплексов:

- обеспечение безопасности судоходства по реке Дунай;
- строительство глубоководного судоходного канала Дунай – Черное море,
- создание новых судоходных линий, в т. ч. паромных переправ;
- модернизация производственной структуры морских портов;
- использование по согласованию с Молдовой железнодорожного пути в направлении Ренийского морского торгового порта;
- строительство объездной участка дороги Одесса – Рени и моста через Днестровский лиман.

После вхождения Румынии в Евросоюз все основные грузопотоки автоматически проходят по ее территории, так как после спокойного плавания единой Европой никто не будет проходить лишние таможи. Таким образом, восстановление портового хозяйства Придунавья начнется со вступлением Украины в ЕС. Транспортная сфера, безусловно, является ведущей в Придунавье и обеспечивает львиную долю поступлений в местные бюджеты. Но большинство рабочих мест создается в сельском хозяйстве. Точнее, могло бы создаваться, ведь аграрный сектор региона находится в упадке и многие сельские жители скорее числятся на работе, чем работают на самом деле. Ситуация в сельском хозяйстве в значительной степени обусловлена транспортной изолированностью региона. При таких условиях мелкий производитель не всегда может получить доступ к рынкам сбыта. Усиливает депрессивность Придунавья, удаленность от основных экономических центров страны и даже из Одессы. Спасательным кругом для Придунавья

могли бы стать новые отрасли, ориентированные на европейского потребителя – экологическое сельское хозяйство и экологический “зеленый” туризм.

Инвестиционные региональные программы должны быть комплексными. В ограниченном единстве с нацеленностью на развитие отдельных отраслей и малого бизнеса программа должна предусматривать улучшение состояния дорог, телекоммуникаций, в значительной степени определяет инвестиционную привлекательность региона для инвестиций. Программы должны включать в себя развитие социальной инфраструктуры с целью повышения конкурентоспособности населения на рынке труда.

Важной функцией региональной инновационной политики является поддержка малого бизнеса в научно-технологической сфере. Необходимо создать бизнес-центры и научные лаборатории, которые вели бы исследования в области экономики и финансов, права, туризма, психологии, культуры Придунавья.

Региональные власти должны не просто иметь право суверенных решений, но они должны обладать и необходимыми материальными ресурсами. Сегодня в этой сфере остро стоят вопросы межбюджетных отношений, недостаток средств для осуществления образовательных программ, книгоиздательство, культуры, спорта и тому подобное. Вместе с тем только бюджетные источники не в состоянии покрыть все имеющиеся потребности. Поэтому основным механизмом инновационного развития территорий, городов, сел должно стать частно-государственное партнерство: выставочно-ярмарочная деятельность, свободные экономические зоны, проектное финансирование, венчурные и инвестиционные фонды.

Большое значение приобретает межрегиональное сотрудничество, в т. ч. и в области образования и науки. Необходимо признать, что экономический потенциал все больше перемещается в сторону экономически мощных административных центров. Важным фактором регионального развития является перемещение инвестиций по горизонтали. Надо шире и интенсивнее разворачивать связи между университетами Румынии, Болгарии, Молдовы и заключать новые соглашения с вузами как в самой Украине, так и в странах-соседах. Необходимо перенимать и внедрять инновационный опыт сопредельных государств и создавать благоприятный инвестиционный климат и условия для проявления интереса к Придунавью.

Цели и стратегические приоритеты концепции пространственного развития Еврорегиона “Нижний Дунай” следующие:

1. Развитие экономического потенциала: стимулирование создания совместных предприятий, совместных экономических проектов и систем сотрудничества; развитие инноваций и содействие их распространению; развитие туризма, реализация совместных программ его развития; реализация маркетинговых акций на региональном уровне с целью привлечения капитала; развитие транспортной сети, дорог, пересекающих границу; развитие железнодорожных путей и услуг железных дорог; развитие инфраструктуры пунктов пересечения границ.
2. Развитие человеческих ресурсов: реализация программ по сотрудничеству в образовании и обучении; развитие культурного, художественного и спортивного сотрудничества; подготовка кадров по территориальному и экономическому развитию, содействие обмена практическим опытом.
3. Институциональное развитие: содействие институциональному сотрудничеству, улучшение обмена и распространения информации, создание общей информационной сети.
4. Охрана природы, окружающей среды: совместные усилия по сохранению природы приграничных регионов (защита от паводков, утилизация мусора, очистки нечистот и т.д.); сохранение природных ценностей приграничных территорий, защита природной экосистемы.

Целями развития Придунавья является улучшение ключевых условий для сотрудничества областей в направлении устойчивого развития, содействие внедрения инноваций, защита окружающей среды, поддержка территориальной, экономической и социальной интеграции, обеспечение стабильности и конкурентоспособности региона, развитие трансграничного делового сотрудничества.

Приоритетные направления трансграничной стратегии развития:

- обеспечение эффективности, энерго- и ресурсосбережения в сфере хозяйствования;
- повышение инновационного уровня экономики;
- формирование системы обеспечения стандартов качества продукции;

- формирование разветвления рыночной институционально-организационной инфраструктуры экономики;
- создание условий для развития предпринимательства;
- развитие деловой пограничной инфраструктуры и сотрудничество между местными и региональными общинами стран-соседей;
- углубление экономической трансграничной интеграции хозяйственных субъектов европейских стран и регионов;
- формирование и развитие трансграничной информационно-коммуникационной и транспортной сети;
- развитие туризма и курортно-рекреационной сферы;
- выравнивание территориальных диспропорций (Zakharchenko, 2017, pp. 172-173).

Одним из ресурсов такого развития приграничных регионов выступают зоны свободного экономического развития, которые представляют собой экспортно-производственные зоны с льготным режимом ведения предпринимательской деятельности за счет использования дешевой рабочей силы, энергии и низких транспортных расходов в приграничных территориях. К этим зонам относятся промышленные предприятия (легкая промышленность, автомобилестроение, электробытовая и электронная техника), занятых производством товаров и услуг для экспорта на базе переработки зарубежных материалов, поступающих в режиме обратного импорта. Основная масса этих предприятий ограничивается 20-километровой полосой вдоль границы, стимулирует развитие городов-близнецов и позволяет сделать серьезные шаги в развитии пограничной социальной и экономической инфраструктуры; необходимость создания центров адаптации мигрантов, новых рабочих мест, сотрудничество в области образования (создание центров обучения, обмен студентами, программы совместного обучения, взаимное признание дипломов и др). Экономической составляющей трансграничного сотрудничества являются проекты между приграничными регионами, которые призваны максимизировать пограничную кооперацию для локального развития и организацию непрерывного потока туристов на пограничных территориях стран-соседей; построение скоростной магистрали между приграничными регионами соседних стран для усиления региональной торговли и интеграции.

Выводы. На основе проведенного анализа, делаем вывод о том, что создание трансграничных кластеров повысит конкурентоспособность экономики Еврорегиона “Нижний Дунай” за счет развития предпринимательства и занятости; создания новых предприятий в кластерах, в том числе путем реализации сотрудничества в области науки и образования. В свою очередь, международные кластеры обеспечат рост экспорта в наших странах за счет реализации совместных программ маркетинга и продаж инновационных продуктов в третьих странах. Будут способствовать стимулированию инновационной и инвестиционной активности в результате совместных инвестиционных проектов кластеров в рамках государственно-частного партнерства, привлекая иностранные инвестиции, тем самым стимулируя экономическую активность в Дунайском регионе путем реализации программ трансграничного сотрудничества для кластеров. Тем самым использование кластерной модели трансграничного сотрудничества поможет повысить конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность приграничных регионов, которые обычно географически удалены от бизнес-центров и характеризуются значительной степенью депрессивности. Трансграничный кластер объединяет в одном интегрированном производственном комплексе несколько стран вокруг предпринимателя-инноватора, который генерирует современные технологии, новые знания, информацию, капитал и инфраструктуру.

References

- Dergachov, V. (2009). *Geopolitical dictionary – reference book/Геополитический словарь – справочник*. Киев: КНТ, p. 59.
- Zakharchenko, V.; Osipov, V. & Palariev, O. (2020). *Cluster form territorial-virological organization: monograph/Кластерна форма територіально-виробничої організації: монографія*. Рига: Baltija Publishing, p. 376 .
- Kirilov, Y. (2013). Clusters as a tool for enhancement competitiveness of the national economy in the context of globalization/Кластери як інструмент підвищення конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобалізації. *Ефективна економіка/ Efficient economy*, № 12. www.economy.nayka.com.ua.
- Zakharchenko, V. (2017). *Clustering of cross-border cooperation in the context of European integration of Ukraine: monograph Кластеризація транскордонного співробітництва у контексті євроінтеграції. Україна: монографія/за ред. В.І. Захарченко*. Одеса: Бахва, p. 100.

Levchenko, A. & Tsarenko I. (2017). Foreign experience of functioning cluster formations and ways of its use in Ukraine/Зарубіжний досвід функціонування кластерних утворень та шляхи його використання в Україні. *Наукові праці КНГУ*. Вип. 31, pp. 71-79.

Mikula, N. & Matveev, E. (2011). Development of new forms of cross-border cooperation/Розвиток нових форм транскордонного співробітництва. *Економіст/The Economist*, № 5, pp. 20-23.

Sokolenko, S. (2004). *Clusters in the global economy: monograph/Кластери в глобальній економіці: монографія*. Київ: Логос, p. 848.

Enright, M. (2000). Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results. *Working Paper*. Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitions Program, University of Hong Kong and the Competitiveness Institute Barcelona, Spain. https://www.researchgate.net/publication/228599616_Survey_on_the_characterization_of_regional_clusters_initial_results.

Regional Clusters in Europe (2002). *Observation of European SMEs*. Luxembourg: Office for Official Publication of European Communities. №3, p. 202. https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/innovation/pdf/library/regional_clusters.pdf.