

ластей из шести являются приграничными, явно отстало от реальных потребностей и имеющихся возможностей для использования этого фактора как дополнительного ресурса. Сдерживает развитие интеграции на уровне регионов отсутствие специального закона, регулирующего эту форму отношений, определяющего их статус и полномочия в таких территориальных образованиях, пересекающих государственные границы. Дело в том, что участие в деятельности еврорегионов предполагает более широкие права местных структур власти, чем те, которые они имеют в организации ВЭС в настоящее время. Ввиду того, что одним из принципов функционирования еврорегионов является самоуправление, поэтому они, как самостоятельные субъекты международных экономических отношений, обладают большей автономностью в принятии решений, что обязывает государственные органы власти к более широкой децентрализации функций внешнеэкономического регулирования.

С целью дальнейшей активизации развития делового приграничного сотрудничества необходимо решить на государственном уровне следующие вопросы: придать соответствующий статус приграничным регионам; предусмотреть расширение функций, полномочий и прав местных органов власти в осуществлении трансграничного сотрудничества; установить специальный торговый и таможенный режим с предоставлением существенных льгот субъектам хозяйствования в развитии взаимовыгодных связей; разработать соответствующие правовые нормы, определяющие порядок участия областей в еврорегионах; проведение эксперимента по апробированию механизма взаимодействия Брестской области с административными единицами соседних стран в рамках еврорегиона "Буг", который может быть, потом перенесен на национальный уровень.

Создание благоприятных условий для расширения торгово-экономических, научно-технических, производственных, социальных, культурных и иных связей приграничных регионов Беларуси является важным фактором как с точки зрения оздоровления экономики, так и дальнейшего развития межгосударственных интеграционных процессов, сохранения и укрепления позиций на международных рынках. В новой геополитической ситуации, в которой оказалась республика, юго-западный регион приобретает исключительное, а в будущем и решающее значение для дальнейшего развития всей страны.

УКРАИНА В РЕГИОНАЛЬНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ СТРАН ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

Теличук П.П.

Уманский государственный педагогический университет, Украина

Одной из главных задач Украины в развитии регионального сотрудничества является расширение и укрепление экспортной базы, ориентированной на рынки соседних стран, налаживание производственно-кооперационных связей и научно-

технического сотрудничества. Более того, активное и целенаправленное участие Украины в этом процессе требует создания необходимой инфраструктуры экономического и культурного общения. Дело в том, что мобильность населения в связи с облегчением гражданам Украины условий посещения зарубежных государств имеет, в первую очередь, экономическую природу, ведь направленность потоков наших «коммерческих туристов» определяется, в первую очередь, конъюнктурой различных видов потребительских товаров на рынках Украины и соседних стран.

Одним из серьезных препятствий на пути интеграции Украины в мировые хозяйственные связи является слабое развитие деловой инфраструктуры, неадекватное современным задачам мирового развития внешнеэкономических отношений европейских государств.

Если вести речь о проблемах развития инфраструктуры торговли, то в Украине ощущается огромная потребность в современных системах телекоммуникации и необходимость в быстром доступе к развитой международной телекоммуникационной сети. Сегодня все компоненты системы телекоммуникации находятся на балансе правительства. Министерство связи не имеет достаточных средств на развитие этой важной отрасли.

Роль коммерческих сетей телекоммуникации всё ещё весьма незначительна. Однако не вызывает сомнений, что это многообещающий рынок, благодаря ключевому расположению Украины в географическом центре Европы.

Украина имеет выгодное геополитическое расположение относительно осуществления перевозок грузов и пассажиров из Западных стран на Восток, с северных в южные. Это подтвердила в частности и Вторая международная конференция 1996 года, констатируя, что главные трансъевропейские коридоры (всего девять), почти половина из которых (четыре) проходят через территорию Украины.

Кроме того, в сентябре 1998 года в Баку на Международной транспортной конференции, известной возобновлением так называемого Шелкового пути 12 государств подписали документы относительно транспортного коридора Балтика - Черное море. Участники конференции обратились к Евросоюзу с просьбой подтвердить эти транспортные артерии как международные. Евросоюз дал согласие.

Коридор Балтика - Черное море, или Гданьск - Одесса, также чрезвычайно важен. Все североевропейские грузы из Польши, Германии, скандинавских стран, России, Прибалтики, что идут через порты Балтийского моря, именно этим, самым коротким путем, достигают Юга и дальше к Африке. Этот коридор является одним из перспективных. Он очень удобен, почти в семь раз короче от пути вокруг Европы, которым до сих пор пользовались транспортники и, следовательно, даёт возможность снизить стоимость перевозок. В этом контексте рассматривается и вопрос транспортировки каспийской нефти в Европу. Этому будет способствовать мощный нефтетерминал, что строится (к сожалению медленно) под Одессой, а также нефтепровод Одесса - Броды - Гданьск.

Все эти вопросы обсуждались на Международной конференции, которая состоялась в апреле нынешнего (1999) года в Клайпеде (Литва) под патронатом глав

трёх государств - Украины, Литвы и Польши. В конференции принимали участие 15 стран Европы и Еврокомиссии ООН.

Литва очень заинтересована также в строительстве нефтетерминала в Одессе и нефтепровода Одесса - Броды - Гданьск. Она готова принять участие в этом строительстве, если будет принято политическое решение о транспортировке части Азербайджанской нефти через Одессу.

Утверждение (санкционирование) новых коридоров позволит увеличивать международные транспортные перевозки в Украину и с её территории в обратном направлении. А это - дополнительные поступления в Государственный бюджет и средства пополнения и обновления подвижного состава всех видов. Ясное дело, осуществление международных перевозок добавляет ответственности государству, через которую проходят транспортные коридоры, требует капиталовложений в строительство, реконструкцию и ремонт автодорог, железнодорожных магистралей.

В 1998 году силами корпораций "Укравтодор" и "Укрзалізниц" проведены дорожные работы на международных трассовых коридорах из Германии и Венгрии до Киева через Львов. На это израсходовано 360 млн. гривен. В августе 1999 года завершено электрификацию последнего отрезка железнодорожного сектора транспортного коридора от западной границы (с Венгрией) на Беларусь - Нежин - Чернигов, что стоило 80 млн. гривен. Но эти издержки могут быстро окупиться ввиду снижения стоимости железнодорожных перевозок на этих направлениях на 30%.

До 2005 года Украина должна (на требование Евросоюза) довести до международных стандартов почти 3860 километров автодорог. Средства на дорожные работы планируются собственные и привлечённые. Сейчас готовятся предложения Мировому банку и Европейскому банку реконструкции и развития принять участие в финансировании строительства международных транспортных коридоров в Украине.

Пока что, процесс узаконения новых международных транспортных коридоров, какие проходят через Украину, продолжается. Будем надеяться что к 2010 году Украина займёт одно из ведущих мест в системе транспортных коммуникаций мира.

ПЕРААДОЛЕННЕ ЭКАЛАГІЧНЫХ І САЦЫЯЛЬНА-ПСІХАЛАГІЧНЫХ НАСТУПСТВАЎ ЧАРНОБЫЛЬСКОЙ ТРАГЕДЫ — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА СУСВЕТНАЙ СУПОЛЬНАСЦІ

А.І.Смолк

Беларускі ўніверсітэт культуры, Рэспубліка Беларусь

Сучасная сацыяльна-культурная сітуацыя ў свеце характарызуецца нарастаннем колькасці экалагічных і тэхнагенных катастроф, ваенных канфліктаў і сашы-