

Троц В.\*

## СУПЕРЕЧКА МІЖ УКРАЇНОЮ ТА РУМУНІЄЮ ЩОДО БУДІВНИЦТВА КАНАЛУ ДУНАЙ – ЧОРНЕ МОРЕ

Українсько-румунські відносини на початку ХХІ ст. знаходяться в епіцентрі міжнародної та громадської уваги. Значна частина дослідників, політологів, експертів з міжнародних відносин відзначає, що вони на сучасному етапі набули ознак зовнішньополітичної конфронтації, яка відображається, в основному, на стані двосторонніх контактів. Фактично українсько-румунський фрагмент міжнародних відносин сьогодні став вузловим елементом політичного напруження в Центральній та Південно-Східній Європі.

На сучасному етапі Румунія посідає важливе місце у зовнішньополітичних інтересах України, що зумовлено багатьма факторами. Зокрема, суміжним кордоном, спільністю орієнтирів на європейську інтеграцію, широкими потенційними можливостями для розвитку взаємовигідного торговельно-економічного співробітництва, а також проживанням у цих країнах, відповідно, української та румунської меншин. Проте, у відносинах двох держав спостерігалась відкрита зовнішньополітична конфронтація у питаннях дотримання прав національних меншин, статусу острова Зміїний, будівництва Україною каналу «Дунай – Чорне море», висування територіальних претензій до України тощо.

Сьогодні я хочу розглянути одну з головних проблем сучасних українсько-румунських відносин це - суперечка між цими країнами щодо будівництва каналу «Дунай-Чорне море», яку Україна розпочала в травні 2004 р. Румунія звернулася до міжнародних інстанцій з протестом проти поглиблення Україною гирла Бистре, заявляючи, що це може спричинити екологічну катастрофу. Українська сторона запевняє, що експертиза була проведена, і для прискорення справи надала Бухаресту на ознайомлення всі необхідні документи. Причиною побоювань офіційного Бухареста був зовсім не екологічний «альтруїзм», а можлива втрата монополії на проходження кораблів із Дунаю у Чорне море. Якщо Україна припинить будівництво судноплавного каналу, то Румунія збереже монопольне право на вихід до моря. В результаті українські судна змушені щороку платити близько 2 млн. доларів за прохід у Чорне море через румунські канали. Отже, незважаючи на дорожнечу відновлювальних робіт (вартість першого етапу очищення і розширення каналу сягає 14,7 млн. доларів), Україна сподівається заробляти на новому проході 50 тис. доларів на рік. На порядку денному постало питання жорсткої економічної конкуренції щодо недопущення України до економічно вигідних варіантів навігації.

Ситуація ускладнилася у зв'язку з розповсюдженням румунською стороною необ'єктивної інформації про екологічний стан у регіоні, який за наполяганням Румунії погіршиться в разі відновлення судноплавного українського каналу. Румунська сторона вдалася до анти правних дій на Дунаї: ліквідувала буї, забороняла іноземним

\* студентки 4 курсу спеціальності «міжнародне право» Інституту міжнародних відносин Київського Національного Університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: доц. Медведєва М.О.

туристичним суднам пересуватися річкою тощо. Отже, Бухарест вдався до неправомірних дій з недопущення міжнародної навігації на річковій прикордонній ділянці глибоководного суднового ходу. Українська сторона закликала Румунію дотримуватися вимог міжнародного права, а також звернулася до міжнародних без-пекових структур із роз'ясненням ситуації. У жовтні 2004 р. в Ізмаїлі за ініціативи української сторони відбулись українсько-румунські переговори з урегулювання ситуації, яка склалася на річній ділянці (р. Дунай) спільного українсько-румунського державного кордону, що торкалися питання створення умов для безпечної експлуатації першої черги відновлюваного глибоководного суднового ходу «Дунай — Чорне море», збереження та розвитку добросусідських українсько-румунських відносин. Сторони домовилися створити українсько-румунську робочу групу ad hoc із представників транспортних та прикордонних відомств і визначили орієнтовну дату початку її роботи.

Для ознайомлення світової спільноти із суттю справи щодо каналу Дунай — Чорне море Україна презентувала на 18-й сесії Міжнародної координаційної ради Програми ЮНЕСКО «Людина і біосфера» (восени 2004 р.) проект поновлення судноплавства в українській частині дельти Дунаю. Члени ради позитивно оцінили проект, наголосивши, що Україна виконала свої зобов'язання і вжила заходів для посилення природоохоронної функції Дунайського біосферного заповідника.

13—14 грудня 2004 р. у Відні (Австрія) відбулася зустріч міністрів охорони довкілля країн — членів Міжнародної комісії з захисту р. Дунай та засідання Постійної робочої групи Комісії, в рамках якої проведено заходи з нагоди 10-річчя підписання Конвенції із співробітництва щодо захисту та сталого використання р. Дунай. Україна ратифікувала цю Конвенцію 2003 р., набувши повноправного членства в організації. На сучасному етапі українські спеціалісти та експерти залучаються на постійній основі до реалізації основних напрямів діяльності Комісії та співпрацюють у важливих для України сферах запобігання та подолання екологічних небезпек, поліпшення якості води, зниження рівня забруднення та антропогенного тиску на навколишнє природне середовище Дунайського регіону. Українські фахівці співпрацюють в усіх робочих групах Комісії.

Прикладом особливої уваги, яку надають міжнародні інституції даній проблематиці, слугує і той факт, що до планів роботи Комісії, завдяки неодноразовим зверненням України, внесено питання негативного впливу антропогенної діяльності Румунії на ситуацію в дельті.

Щоб захистити вітчизняні інтереси в експлуатації саме українського шляху товарних і пасажирських потоків, Україна може задіяти як двосторонні, так і багатосторонні міжнародно-правові механізми. Основним аргументом, який висуває Україна, є неприпустимість монополізації або монопольного володіння, що в міжнародних відносинах розглядається джерелом зазіхання на права інших. У даному разі Румунія намагається виступити монополістом, зайняти домінуючу позицію, щоб диктувати іншим країнам монопольну ціну на надані послуги проходження каналом.

У протистоянні румунській політиці Україна залучає механізм двосторонніх відносин з іншими країнами, зацікавленими у більш дешевому українському шляху. Серед багатосторонніх міжнародних важелів до розв'язання проблеми судноплавства залучено й механізм міжнародних структур, як Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), повноправним учасником якої є і Україна, Росія, Румунія тощо, а серед спостерігачів — Польща, а також ГУАМ. Таким чином, можна поступово перемістити питання каналу Дунай — Чорне море з політичної в суто економічну площину.

Вже 8 квітня 2009 р. Україна завершила будівництво майже двокілометрової греблі на вході до Дунаю. Насип, що змінив перебіг річки для проходу суден по українському каналу, приймав президент В. Ющенко, який відзначив: «Ми затверджуємо свою геоекономічну, геополітичну присутність тут. Бо це найкращий, оптимальний варіант уніфікації із 7-м транспортним європейським коридором, який дає простір для формування транспортних перевезень на Кавказ, Середню Азію і далі на Схід».

Отже, весь комплекс українсько-румунських непорозумінь включає в себе як дипломатичні натяки на територіальні претензії Румунії до України, так і розбіжності щодо реалізації Україною різноманітних економічних проектів.

Проте на українсько-румунському напрямку сьогодні нашою державою досягнуті певні результати, зокрема підписана угода про режим державного кордону, здійснена делімітація континентального шельфу, відновлений власний суднохідний канал «Дунай – Чорне море». Невирішеними залишаються, в основному, політико-ідеологічні питання щодо проблеми національних меншин та бажання Румунії приєднати свої «історичні території». Сьогодні подібні виклики ставлять перед українською дипломатією завдання більш відповідально та консолідовано захищати національні інтереси. Найбільш перспективним методом для цього має стати пошук компромісу та виведення за дужки заполітизованих та надуманих претензій та звинувачень.

### Література

1. Договір між Україною та Румунією про режим українсько-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань. – // <http://zakon.rada.gov.ua/>
2. Гакман С. Проблеми українсько-румунського прикордоння.
3. Буркинський Б. Будівництво ГСХ «Дунай – Чорне море» на українській ділянці дельти Дунаю // *Наук. Вісн. ОДЕУ.*- 2002.
4. Вишневецький В. Судноплавство в дельті Дунаю: конкурентний шторм при екологічному штилі // *Урядовий кур'єр.* – 2004.
5. Додаток до Договору про відносини добросусідства і співробітництва між Україною та Румунією від 2 червня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov>.