

2. Стратегія розвитку Харківської області на 2021–2027 роки. URL: <http://www.kharkivoda.gov.ua> (дата звернення: 29.01.2022).

3. План заходів на 2021–2023 роки з реалізації Стратегії розвитку Харківської області на 2021–2027 роки. URL: <http://www.kharkivoda.gov.ua> (дата звернення: 29.01.2022).

4. Державна стратегія регіонального розвитку України на 2021–2027 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 29.01.2022).

5. Тарабан С. В. Залучення інвестицій - основний напрям діяльності органів публічної влади щодо забезпечення соціально-економічного розвитку регіону. *Наукові інновації та передові технології*. 2022. № 1(3). С. 58-70.

ТРАНСНАЦІОНАЛЬНІ МЕРЕЖІ МІСТ У РАМКАХ «ГОРИЗОНТАЛЬНОЇ ЄВРОПЕЇЗАЦІЇ»

К. В. МИХАЙЛОВА, асистент, аспірант кафедри економіки
*Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова, м. Харків, Україна*

ЄС сприяє співпраці між країнами-членами на рівні муніципалітетів, стимулюючи обмін та передачу передового досвіду між містами, спільний пошук рішень та спільну діяльність по цілій низці напрямків, при цьому особливе значення надається взаємодії міст на основі мережевого механізму координації питань сталого розвитку. Спільні проекти за участю міст з різних держав – членів ЄС створюють низку транснаціональних просторів за межами національних держав.

В даний час існують асоціації місцевих органів влади, що активно працюють, і транснаціональні мережі європейських міст не обмежують свою діяльність агрегуванням і представленням інтересів їх членів. Асоціації місцевих органів влади, транснаціональні мережі та транскордонні проектні мережі підтримують передачу передових практик та спільну розробку інноваційних рішень [1]. Це, поряд із лобюванням інтересів, основна місія транснаціональних мереж.

Зв'язки між місцевими органами влади, що розробляються на чітко добровільній основі, можуть бути двосторонніми або багатосторонніми. Двосторонні відносини між субнаціональними органами влади є чудовою основою для створення транснаціональних мереж міст і дуже корисно, коли необхідні партнери для проектів. Такі зв'язки сприяють «горизонтальній європеїзації» (Europeanization) [5], оскільки вони використовуються місцевими суб'єктами як інструменти для транснаціональної мережевої взаємодії, трансферу кращих практик та навчання на основі передового досвіду. Один із прикладів – «горизонтальна європеїзація» у такій галузі співробітництва у сфері сталого розвитку, як управління кліматом: створення спеціалізованих транснаціональних мереж, таких як Альянс з клімату (Climate Alliance), забезпечує обмін досвідом та трансфер кращих практик між учасниками мережі [4; 6]

Трансфер найкращих практик потребує наявності прямих зв'язків між субнаціональними суб'єктами в різних країнах, тому в останні роки значення горизонтальної європеїзації зростає, і це надає додаткові можливості місцевим та регіональним суб'єктам [7]. При цьому «горизонтальна європеїзація» може відбуватися навіть у тих випадках, коли інститути ЄС не беруть участі в цьому безпосередньо.

Стійка мережа міст-побратимів [8] або членство у такій транснаціональній мережі міст, як Energie-Cités [9, 10], забезпечують відмінну основу для пошуку міст-партнерів, якщо це потрібно для подання заявки на проект. Членство в транснаціональних мережах окупається більшість міст, оскільки транснаціональні міські мережі як ініціюють проекти, а й здійснюють управління проектами.

Міста та регіони беруть участь також у мережах короткострокових проєктів, які значно відрізняються від таких форм, як міста-побратими та транснаціональні мережі міст, які є довгостроковими формами взаємин. Формально-правові та довгострокові відносини між муніципалітетами тут витісняються інституційними механізмами обмеженого терміну дії. Проектні мережі можуть, хоч і не обов'язково, перекриватися з парними зв'язками міст та транснаціональними мережами. Довгострокові відносини можуть бути використані для стабілізації короткострокових проєктів та навпаки.

Міста в Німеччині та деяких інших розвинених країнах Євросоюзу розглядаються як модель ефективності міського планування для менш розвинених муніципалітетів, насамперед тих, що розташовані у країнах Східної Європи. Як приклад виступає добре спланована та керована міська інфраструктура – зокрема, комплексна транспортна інфраструктура з пунктуальним та екологічно чистим громадським транспортом, з пішохідними зонами та велосипедними доріжками, які роблять пересування містом дуже комфортним. Але основна їхня перевага – це тривалий досвід міського планування із залученням громадськості (участь мешканців у круглих столах, партисипаторне бюджетування тощо). Відповідно, менш розвинені муніципалітети, де протягом тривалого часу принцип співучасті не був актуальною складовою в політичному порядку денному, «втягуються» в цю діяльність за рахунок міжмуніципальної мережевої взаємодії: успішні заходи, що вживаються в інших, «досвідченіших» містах мережі, адаптуються до нового контексту. В даному випадку діє принцип «єдності у різноманітті»: з одного боку, мета забезпечення узгодженості в рамках реалізації єдиних керівних принципів Євросоюзу; з іншого боку, унікальні характеристики європейських міст стають предметом уваги при обміні досвідом, створюючи діалог на місцевому рівні для спільного подолання викликів, що виникають. Як приклад можна навести реалізацію «концепції стійкої мобільності» (sustainable mobility concept). Мережева взаємодія європейських міст, від Португалії до Естонії та від Греції до Норвегії, здійснюється на основі загальних встановлених стандартів, таких як SUMP1, що визнані як комплексні підходи до Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) – план стійкої міської мобільності, що є основою або вбудовується у існуючу довгострокову стратегію

майбутнього розвитку міської території. Взаємодія міст на основі мережевого механізму координації вирішення питань просторового планування, охорони навколишнього середовища, економічного розвитку, соціальної політики, охорони здоров'я, безпеки на дорогах, стійких видів транспорту, пішохідних зон тощо. [2]. У ЄС розроблено загальний пакет керівних принципів (Urban Mobility Package), відповідно до якого заохочується обмін досвідом та спільна робота національних, регіональних та місцевих органів влади: стимулюються платформи обміну знаннями, впроваджуються інноваційні програми та забезпечується фінансова підтримка проектів сталої мобільності [3].

Зазначимо, однак, що трансфер передових практик став загальним «заклинанням» і часто оголошується у випадках, коли не виходить гармонізація інтересів, він стикається з аналогічними викликами. Хоча міста-лідери беруть участь у національних та транснаціональних мережах та покращують свої результати завдяки навчанню у своїх «соратників» у країні та за кордоном, немає жодної гарантії, що відстаючі також зможуть засвоїти передові практики [4]. Це може бути обумовлено, по-перше, відсутністю можливостей у потенційних послідовників, зокрема у невеликих міст. По-друге, є також свідчення того, що поширення політики не завжди виявляється самоналаштованим процесом, навіть якщо існують успішні моделі та достатні можливості, оскільки раціональною стратегією (зокрема, для сильних та домінуючих гравців) може бути незастосування тих чи інших практик. Багато досліджень, що стосуються перенесення та поширення політики, показують, що передача найкращих практик залежить від конкретного контексту, тобто навіть успішні інновації не можуть швидко поширюватися, оскільки локальні експерименти стикаються з проблемами при спробі перенести їх до інших контекстів.

Література:

1. Frenken, K., Hoekman, J. (2006) Convergence in an enlarged Europe: the role of network cities // *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97(3), 321–326.
2. Wallim, W. (2017) The Role of Efficient Transportation Systems in the Development of Walkable and Livable Cities. Willy Brandt School of Public Policy, University of Erfurt. Master Thesis
3. European Commission (2013) Annex 1: A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans to the Communication from The Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Together towards competitive and resource-efficient urban mobility. URL: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/EN/1-2013-913-EN-F1-1-ANNEX-1.pdf>.
4. Kern, K., Bulkeley, H. (2009) Cities, Europeanization and Multi-level governance: governing climate change through transnational municipal networks // *Journal of Common Market Studies*, 47(2), 309–332
5. Pflieger, G. (2014) The local politics of Europeanization: A study of French cities' approaches to participation in the CIVITAS programme // *European Urban and Regional Studies*, 21(3), 331–344.
6. Keiner, M., Kim, A. (2008) Transnational City Networks for Sustainability // *European Planning Studies*, 15(10), 1369–1395.

7. Kern, K. (2014) Climate governance in the European Union multilevel system: the role of cities. *Multilevel environmental governance. Managing water and climate change in Europe and North America*, 111–130
8. Sergunin, A., Joenniemi, P. (2017) Does the EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR) mobilize the municipal level? City twinning in Northern Europe // *Journal of Baltic Studies*, 48(4), 481–495
9. Magnin, G. (2007) Perspectives énergétiques de la France à l’horizon 2020–2050: Point de vue d’Energie-Cités. *Point de vue, Energie Cités*, en ligne le, 11(01)
10. Bulkeley, H. (2010) Cities and the governing of climate change // *Annual review of environment and resources*, 35, 229–253.