

Тема 4. Роль міжнародних організацій в формуванні та підтримці системи міжнародної безпеки

- 1. Міжнародні організації.*
- 2. Передумови виникнення ЄС.*
- 3. Спільні дії ЄС та НАТО.*
- 4. Східне партнерство.*
- 5. Причини вступу України до ОБСЄ.*

4. Східне партнерство

«Східне партнерство» – ініціатива Європейського Союзу, яка поширюється на 28 держав-членів ЄС та шість східноєвропейських сусідів ЄС – Азербайджан, Білорусь, Вірменію, Грузію, Молдову та Україну.

Започатковано 7 травня 2009 р. на Празькому установчому саміті за пропозицією Польщі та Швеції з метою поглиблення співпраці держав Східної Європи і Південного Кавказу з ЄС та оновлення договірно-правової бази відносин шляхом заміни угод про партнерство та співробітництво на угоди про асоціацію, створення поглиблених та всеохоплюючих зон вільної торгівлі, лібералізацію візового режиму між ЄС та країнами-партнерами.

Поява «Східного партнерства» призвела до розмежування зовнішньополітичних підходів ЄС до відносин з південними та східними сусідами ЄС, які перебували в однакових умовах Європейської політики сусідства. Це важливо, оскільки південні сусіди ЄС не є європейськими державами і тому, виходячи з формальних підстав, не можуть розглядатись як потенційні країни на членство в ЄС.

«Східне партнерство» ґрунтується на двосторонньому співробітництві Європейського Союзу з державами-партнерами та багатосторонній взаємодії. Запровадження багатостороннього виміру політичного та експертного діалогу є однією з основних відмінностей «Східного партнерства» від Європейської політики сусідства.

Багатосторонній вимір функціонує на чотирьох рівнях:

- Саміти за участю глав держав та урядів держав-членів ЄС та країн-партнерів – проводяться раз на два роки.

Саміти проводилися тричі:

- Установчий саміт – 7 травня 2009 р. у Празі;
- другий саміт – 29-30 вересня 2011 р. у Варшаві;
- третій саміт – 28-29 листопада 2013 р. у Вільнюсі;
- четвертий саміт – 21-22 травня 2015 р. у Ризі;
- п'ятий саміт – 24-25 листопада 2017 р. у Брюсселі.

За підсумками Ризького Саміту було ухвалено Спільну заяву, у якій зокрема надано чіткий сигнал щодо важливості якнайшвидшого підписання у цьому році Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, як це передбачено Угодою про асоціацію;

За підсумками [Брюссельського саміту](#) Україна була включена до індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T. У межах

пріоритетів Європейський Союз, його Держави-члени та Держави-партнери схвалили двадцять практичних результатів, що визначають чіткий план дій до 2020 року. Серед них одним із найважливіших – розвиток якісніших і безпечніших транспортних зв'язків до 2030 року за допомогою довгострокових інвестицій, спрямованих на забезпечення сполучення країн-партнерів з ЄС і між собою.

- Засідання міністрів закордонних справ країн ЄС і країн-партнерів. Проводяться, як правило, раз на рік в Брюсселі (*останнє – 8 вересня 2017 року*).

Засідання присвячені оцінці досягнутого прогресу та обговоренню перспектив подальшого розвитку відносин. Відбувається політичне схвалення основних цілей та робочих програм діяльності багатосторонніх тематичних платформ «Східного партнерства».

- Тематичні платформи «Східного партнерства».

На тематичних платформах здійснюється обмін інформацією та досвідом країн-партнерів у контексті здійснення реформ та інституційних перетворень. Діяльність платформ також сприяє налагодженню безпосередніх зв'язків між експертами країн-партнерів та держав-членів ЄС. Засідання кожної з тематичних платформ відбуваються щонайменше двічі на рік. Платформи підзвітні засіданням міністрів закордонних справ.

Діють такі тематичні платформи:

1) Демократія, належне врядування та стабільність;

Питання демократії та прав людини; юстиції, свободи та безпеки; безпеки та стабільності. Реалізуються дві ініціативи-флагмана «Інтегроване управління кордонами» та «Попередження, підготовка та запобігання наслідкам природних та техногенних катастроф».

2) Економічна інтеграція та зближення з політиками ЄС;

Питання торговельного та регуляторного наближення; соціально-економічного розвитку; довкілля та зміни клімату. Реалізується ініціатива-флагман «Інструмент сприяння малому та середньому бізнесу».

3) Енергетична безпека;

Питання зміцнення солідарності; підтримки розвитку інфраструктури, взаємозв'язків та диверсифікації постачань; гармонізації політик у сфері енергетики. Реалізуються дві ініціативи-флагмана «Розвиток регіональних ринків електроенергії, підвищення енергоефективності та використання відновлювальних енергоресурсів» та «Управління довкіллям».

4) Міжлюдські контакти.

Питання культури; освіти та науки; інформаційного суспільства та медіа.

- Робочі групи (панелі) для підтримки роботи тематичних платформ у конкретних сферах.

У рамках багатостороннього виміру також проводяться:

Неформальний діалог на рівні міністрів закордонних справ і галузевих міністрів країн-партнерів та Комісарів ЄС з питань багатостороннього секторального співробітництва та загального розвитку ініціативи;

Форум громадянського суспільства організовано для широкого залучення до роботи громадськості. Мета Форуму – розвиток контактів між неурядовими організаціями та сприяння їхньому діалогу з органами державної влади. Функціонує за принципом вищезгаданих тематичних платформ, отримує

фінансову підтримку з боку Європейської Комісії. У кожній з країн-партнерів сформовано національні платформи Форуму. Українська національна платформа Форуму об'єднує понад 150 неурядових організацій України;

Парламентський вимір забезпечує Парламентська асамблея Євроност, в якій Україна представлена Постійною делегацією Верховної Ради України. Остання сесія відбулася 16-18 березня 2015 р. у Єревані.

Оновлення змісту Європейської політики сусідства (політики Східного Партнерства)

На початку березня 2015 року Європейська Комісія оголосила про спільні широкі консультації щодо перегляду Європейської політики сусідства. В контексті перегляду Єврокомісія очікує отримати бачення, у тому числі, країн-партнерів стосовно майбутньої цієї політики.

Урядовий офіс з питань європейської інтеграції спільно з українськими неурядовими експертами та окремими органами виконавчої влади підготував робочі пропозиції щодо оновлення змісту вказаної політики.

Стратегічний пріоритет економічних реформ та впровадження ЗВТ – вихід українських компаній на ринок з ЄС з одночасним розвитком інвестиційних можливостей на внутрішньому ринку України для європейського бізнесу.

- Забезпечення належних базових умов ведення бізнесу: захист права власності, регуляторний клімат.

- Ефективне використання інструментів економічного регулювання (стимулювання) в рамках Угоди про асоціацію.

- Розвиток малого і середнього бізнесу.

- Політика залучення стратегічних інвесторів з урахуванням інтересів розвитку регіонів та структурної трансформації економіки України.

- Забезпечення розвитку конкуренції, особливо у стратегічних сферах – енергетика, транспорт, комунікації.

- Інтеграція української транспортної системи до європейської та світової транспортних систем.

- Модернізація моніторингу та нагляду у фінансовому секторі. Зміцнення правил прозорості, корпоративного управління та захисту прав кредиторів та інвесторів і подальша інтеграція вітчизняного фінансового сектору в міжнародну систему норм та координації.

Інформаційна довідка щодо співробітництва в рамках транспортної панелі Східного партнерства

Транспортна панель «Східного партнерства» створена у жовтні 2011 р. та діє в рамках платформи². «Економічна інтеграція та наближення до політик ЄС».

У рамках засідань Транспортної панелі ЄК інформує країни СхП про основні тенденції розвитку транспортної політики ЄС та пропонує можливі форми взаємодії у різних видах транспорту.

Концепція, шляхи досягнення мети щодо створення транспортної мережі «нового покоління», включаючи перелік конкретних заходів, викладені у стратегії ЄК «Транспорт – 2050: дорожня карта з формування Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсно-ефективної транспортної системи», так звана «Біла книга - 2011».

Ухвалена ЄК Біла книга, на основі якої протягом найближчого десятиріччя будуть розроблені відповідні законопроекти, містить ініціативи, реалізація яких забезпечить підвищення конкурентоспроможності європейської транспортної системи, створення нових робочих місць, скорочення залежності Європи від імпорту енергоносіїв, кардинальне скорочення обсяги вуглецевих викидів.

Комунікацією Європейської Комісії «ЄС та сусідні регіони: оновлений підхід до співробітництва у сфері транспорту» 2011 року визначені основні напрями співробітництва ЄС з сусідніми регіонами, а саме:

- поширення внутрішнього авіаційного ринку ЄС та єдиного європейського повітряного простору на сусідні регіони;*
- лібералізація морських транспортних перевезень. У довготерміновій перспективі планується включення країн-сусідів до «Блакитного поясу» вільного морського пересування в Європі та на європейських кордонах;*
- створення ефективної сталої системи перевезень внутрішніми водними шляхами;*
- підвищення ефективності наземних перевезень шляхом спрощення адміністративних процедур на пунктах перетину кордону, ліквідації заторів, підвищення дорожньої безпеки, дотримання міжнародних стандартів технічної безпеки та захисту навколишнього середовища;*
- врегулювання питання доступу до ринку автомобільних перевезень;*
- розбудова залізничної інфраструктури та спрощення процедур перетину кордону для залізничних перевезень, зокрема на Євразійському напрямку;*
- розбудова інфраструктурної транспортної мережі поза кордонами ЄС шляхом визначення транспортних сполучень, пріоритетних проектів та джерел фінансування.*

Для просування проектів, що становлять спільний інтерес, можуть бути використані як існуючі (Neighborhood Investment Facility - NIF, Connecting Europe Facilities (CEF)), так і нові фінансові інструменти.

У 2013 році прийнято Регламент (ЄС) 1315/2013 Європейського Парламенту і Ради від 11 грудня 2013 року про Керівні принципи Союзу для розвитку Транс'європейської транспортної мережі.

09.10.2013 у м.Люксембург прийнято спільну декларацію «Майбутнє співробітництво у сфері транспорту в рамках Східного партнерства», якою схвалено карти транспортної регіональної мережі «Східного партнерства» (далі - СхП), які демонструють поєднання країн СхП між собою та з державами-членами ЄС.

Регіональну транспортну мережу СхП відповідно до Регламенту (ЄС) 473/2014 включено до додатку III Регламенту (ЄС) 1315/2013.

З січня 2014 року схвалені оновлені керівні принципи TEN-T, якими визначається, що «ключова» мережа розбудовуватиметься на основі визначених 9 мультимодальних коридорів.

У напрямку території України проходять 2 коридори:

- Коридор Рейн-Дунай проходить у сполученні через водні шляхи Майну та Дунаю, з важливим відгалуженням від Мюнхена до Праги, Жиліни, Кошице та до українського кордону;*

- *Середземноморський коридор, який пролягає від Піренейського півострова у напрямку Угорсько-Українського кордону.*

Наразі відбулося 13 засідань Транспортної панелі (проводяться двічі на рік) та 4 зустрічі Міністрів транспорту країн-членів ЄС та країн-учасниць «Східного партнерства» (остання відбулась 21.09.2017 р., м. Таллінн, Естонська Республіка)

21 червня 2016 року в Роттердамі міністрами транспорту країн Східного партнерства, країн-членів ЄС та Європейською Комісією ухвалено рішення щодо поширення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T мережа) на сусідні з ЄС країни, в тому числі Україну, та поділу регіональної транспортної мережі на «ключову» та «базову» (“core” and “comprehensive”). У цьому контексті, наразі відбувається узгодження позицій та пошук взаємоприйняттого рішення, для того щоб на законодавчому рівні закріпити вищезгадане рішення щодо поширення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) на сусідні країни.

«базова мережа» - це мультимодальна мережа відносно високої щільності, яка забезпечує доступність усіх європейських регіонів (включаючи периферійні та крайні регіони) та сприяє їхньому подальшому економічному, соціальному та територіальному розвитку, а також мобільності їх громадян.

Загальна тривалість базової мережі становить:

- 138072 км залізничних колій
- 136706 км доріг
- 23506 км внутрішніх водних шляхів

«ключова мережа» - це частина всеохоплюючої мережі, яка відрізняється стратегічною важливістю для основних європейських та глобальних транспортних потоків та є результатом єдиної європейської методології планування.

Загальна тривалість ключової мережі становить:

- 50762 км залізничних колій
- 34401 км доріг
- 12880 км внутрішніх водних шляхів

19 липня 2016 року відбулася місія представників Європейської Комісії пана Алана Барона та пана Даніеля Жака, в рамках якої обговорено реформи у транспортному секторі та пріоритети оновленої транспортної стратегії. Відбулася дискусія щодо пріоритетних інфраструктурних проектів для розбудови регіональної «ключової» та «базової» транспортної мережі, Європейських інструментів фінансування та перспектив залучення фінансування через інструмент CEF у 2016 році. Особливу увагу було приділено питанням стратегії розвитку внутрішніх водних шляхів в Україні, а також перспективам їх включення до регіональної мережі TEN-T.

8 вересня 2016 року в м. Одеса відбулася Міжнародна Транспортна Конференція 2016 «Інтегровані транспортні коридори Європа – Азія» (МТК 2016). У Конференції взяли участь представники Європейського Союзу, Європейської економічної комісії ООН, Постійного секретаріату Міжурядової Комісії TRASECA, ГУАМ, ОЧЕС, ОСЗ, ОБСЄ, Європейського інвестиційного Банку, Світового банку, Європейського Банку Реконструкції та Розвитку, представники міністерств транспорту, залізничних компаній, портових адміністрацій та операторів, інших урядових і неурядових організацій і установ

країн-членів ЄС, учасників Східного Партнерства та зацікавлених країн Кавказу, Центральної Азії, Близького Сходу та інших регіонів. Усього більше 140 учасників.

Учасники МТК 2016 розглянули питання розвитку міжнародних транспортних коридорів, реалізації спільних ініціатив з розвитку ефективного сполучення між Європою та Азією, обговорили потенційні можливості розвитку нових торгових шляхів, а також їх вплив на формування транспортних мереж країн-учасниць, визначили пов'язані з цим виклики та задачі.

Міністр інфраструктури України Володимир Омелян окреслив напрями політики і стратегії України з розвитку міжнародних транспортних коридорів, а також реалізації транспортних ініціатив «Один пояс – один шлях» і «Балтійське море – Чорне море – Каспійське море». Заступник Міністра з питань європейської інтеграції Віктор Довгань представив доповідь про функціонування транспортної мережі в регіоні Балтійського, Чорного і Каспійського морів, організацію безперешкодного руху товарів для всіх видів транспорту.

За підсумками роботи МТК 2016 було прийнято Спільну Декларацію, яка відобразила досягнуті домовленості та наміри щодо розбудови інтегрованих транспортних сполучень між Європою та Азією.

II Міжнародна конференція високого рівня "Інтегровані транспортні коридори Європа-Азія" відбулась в Одесі 8 вересня 2017 року. У конференції взяли участь Прем'єр-міністр України Володимир Гройсман, Віце-прем'єр-міністр України Володимир Кістюк, Міністр інфраструктури України Володимир Омелян, Прем'єр-міністр Республіки Молдова Павел Філіп, Генеральний секретар Організації чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) Майкл Христідес, Генеральний секретар Організації за демократію та економічний розвиток Алтай Ефендієв (ГУАМ), керівник оперативного сектору Представництва ЄС в Україні Йоханнес Баур, координатор з міжнародних питань Відділу міжнародних відносин Генерального Директорату транспорту Європейської комісії (Група з підтримки України) Даніель Жак, керівники транспортних відомств країн-учасниць, послы, представники міжнародних організацій, бізнес-спільноти тощо. Загалом у конференції взяли участь понад 370 учасників з більш ніж 30 країн Європи та Азії.

В ході конференції були підписані важливі документи:

– Меморандум про співробітництво між залізничними компаніями України, Грузії та Азербайджану щодо спільної експлуатації постійного залізнично-поромного сполучення ЄС – Україна – Чорне море – Грузія – Азербайджан – Каспійське море – країни Азійського регіону з використанням поромів, які знаходяться в сфері управління ПАТ «Укрзалізниця».

– Меморандум про взаєморозуміння ДП «Адміністрація морських портів України» з компанією China Harbour Engineering, яким передбачено вивчення можливостей для здійснення інвестицій у розвиток портової галузі України та перспектив збільшення вантажопотоку за маршрутом Китай – Європа (Новий Шовковий шлях) через порти України.

Пріоритети співпраці в рамках транспортної панелі СхП:

1) розвиток транспортної мережі у форматі інтегрованих транспортних коридорів, а також «відновлення зв'язків», які фактично були втрачені у зв'язку з припиненням взаємодії в рамках Пан'європейських транспортних коридорів;

2) аналіз «вузьких місць» національної транспортної мережі, яка поєднуються з TEN-T мережею, підготовка та пріоритизація інфраструктурних проектів, для реалізації яких будуть виділені грантові ресурси ЄС;

3) включення внутрішніх водних шляхів (ВВШ) України (р. Дніпро, р. Південний Буг та українська ділянка річки Дунай) до регіональної мережі TEN-T.

Відповідно до домовленостей, зафіксованих у Спільній декларації Міністрів транспорту країн-членів ЄС та країн Східного партнерства «Майбутнє співробітництво у сфері транспорту в рамках Східного партнерства» (09.10.2013, м. Люксембург) українською стороною проводиться робота щодо включення внутрішніх водних шляхів (ВВШ) України (р. Дніпро, р. Південний Буг та українська ділянка річки Дунай) до регіональної мережі TEN-T (пропозиція української сторони щодо включення ВВШ була підготовлена відповідно до критеріїв та вимог, визначених у розділі 2 (статті 14-16) Регламенту (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11.12.2013).

В рамках 8-го засідання транспортної панелі Східного партнерства (04.03.2015, Брюссель) під час розгляду та обговорення запропонованих українською стороною ВВШ, румунська сторона висловила заперечення з приводу включення української ділянки річки Дунай, а саме від Ізмаїльського гирла Чатал до каналу Бистре, в контексті оцінки імплементації Конвенції про вплив на навколишнє середовище в транскордонному контексті (Конвенція Еспо) відносно проекту Глибоководного судового ходу «Дунай-Чорне море» (ГСХ «Дунай-Чорне море»).

Генеральний Директорат з мобільності і транспорту Європейської Комісії (DG MOVE) призначив компанію «Transporto & Territorio» провести дослідження у гирлі Бистре / Кілійському гирлі річки Дунай. Мета дослідження – оцінка ситуації на вказаній частині Дунаю, враховуючи вплив на навколишнє середовище та економічне обґрунтування інфраструктури.

Результати дослідження були представлені в рамках 9-го засідання Транспортної панелі Східного партнерства (17.11.2015) а [остаточний звіт про дослідження](#) був розповсюджений Європейською Комісією у січні 2016 року.

В рамках 10-го засідання Транспортної панелі Східного партнерства (11.05.2016, м. Брюссель) румунською стороною був переданий робочий документ, який відображає позицію румунської сторони із зазначеного питання.

4) розробка покрокового механізму (дорожньої карти) щодо запровадження лібералізації автоперевезень з ЄС та його державами-членами. Першим кроком може стати укладення «рамкової угоди» між Україною та ЄС щодо спрощення дозвільної системи між Україною та державами-членами ЄС для транзитних перевезень автомобільним транспортом або досягнення домовленостей щодо внесення відповідних змін до діючих двосторонніх угод між Україною та державами-членами ЄС щодо лібералізації умов транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом;

5) аналіз стану імплементації Угоди про асоціацію.

21 вересня 2017 року у рамках візиту до Республіки Естонія Міністр інфраструктури України Володимир Омелян взяв участь у Конференції «Поєднуючи Європу» та у засіданні міністрів транспорту країн Східного партнерства, зустрівся з Єврокомісаром з мобільності і транспорту Віолетою Булц та з Генеральним Директором Генерального директорату Єврокомісії з мобільності і транспорту Хенріком Хололеєм. Було обговорено імплементацію Угоди про асоціацію у сфері інфраструктури, реалізацію проекту GO-HIGHWAY «Гданськ – Одеса» (проект будівництва та реконструкції дороги Краковець – Львів – Умань – Одеса, що з'єднає Балтійське та Чорне моря як частину інтермодальних маршрутів Південного шовкового шляху через Чорне та Каспійське моря в обхід Росії).

Україна бере участь у реалізації масштабного проекту Via Carpatia (транспортний коридор від Балтики до Чорного моря), що важливо для успішної інфраструктурної інтеграції з країнами ЄС. Маршрут пройде територією Литви, Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Болгарії, Греції і матиме відгалуження в Україну, з'єднуючи таким чином Карпатський регіон з Балтикою та Чорним морем. Меморандум про взаєморозуміння щодо подальшої співпраці в рамках проекту Via Carpatia підписали Міністр інфраструктури України Володимир Омелян та Міністр інфраструктури та будівництва Республіки Польща Анджей Адамчик 22 жовтня 2017 року. Участь України у проекті Via Carpatia дозволить реалізувати транзитний потенціал на шляху між Європою та Азією, модернізувати транспортну інфраструктуру південних і західних областей України.

20 лютого 2018 року в Києві відбувся перший Транспортний Діалог високого рівня Україна – ЄС. Українську сторону представив Міністр інфраструктури України Володимир Омелян. З боку Європейської Комісії участь у заході взяв Генеральний директор з питань мобільності та транспорту Хенрік Хололей. Під час зустрічі було детально обговорено питання двостороннього співробітництва у сфері транспорту між Україною та ЄС.

Сторони зійшлися на думці щодо важливості розвитку цифрових інфраструктур та інтелектуальних транспортних систем, необхідності підвищення безпеки дорожнього руху та зосередженні уваги на екологічності транспортного сектора в майбутньому без шкоди для безпеки. Зважаючи на динамічне зростання авіаційної сфери в Україні, було підкреслено важливість підписання Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом, а також підвищення авіаційної безпеки, зокрема, в частині посилення нагляду за дотриманням авіаперевізниками, зареєстрованими в Україні, установлених вимог. Окремо було наголошено на якнайшвидшому схваленні Урядом Національної транспортної стратегії до 2030 року.

Також обидві сторони підкреслили необхідність прискорення реформ в Україні в рамках виконання Угоди про асоціацію, зокрема схвалення парламентом євроінтеграційних законопроектів у сфері транспортної інфраструктури.

Отже, перший Транспортний Діалог високого рівня Україна – ЄС став важливим кроком на шляху поглиблення відносин у сфері транспорту між ЄС та Україною.

Національна транспортна стратегія на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030» була схвалена Кабінетом Міністрів України 30 травня 2018 року, передбачає інфраструктурну євроінтеграцію та має повну підтримку європейських партнерів.

5. Причини вступу України до ОБСЄ

Україна є учасницею Організації з безпеки і співробітництва в Європі (ОБСЄ) з 30 січня 1992 року. Нарада з безпеки та співробітництва в Європі (НБСЄ), що проходила з 3 липня 1973 року по 1 серпня 1975 року за участю 33 європейських держав, США і Канади, завершилася підписанням главами держав і урядів у Гельсінкі Заключного акту, який визначив засади співробітництва держав в Європі та став довгостроковою програмою дій, спрямованою на будівництво єдиної, мирної, демократичної і процвітаючої Європи.

Згідно з Гельсінкським Заклучним актом НБСЄ 1975 року, до основних напрямів діяльності Організації відносяться питання, що стосуються безпеки, співробітництва у галузі економіки, науки, технологій та довкілля, а також в гуманітарній та інших сферах (права людини, інформація, культура, освіта).

НБСЄ була заснована у розпал «холодної війни» як важливий багатосторонній форум для діалогу та співпраці Сходом та Заходом.

Сьогодні ОБСЄ є найбільшою регіональною організацією, яка об'єднує 57 держав Європи, Центральної Азії та Північної Америки для розвитку політичного діалогу та співробітництва у сфері безпеки в усіх її вимірах – військово-політичному, економіко-довкільному та людському. Регіон відповідальності Організації охоплює Європу, Далекий Схід, Центральну Азію та Північну Америку. Крім того, з ОБСЄ підтримують зв'язки різного рівня та інтенсивності низка держав інших регіонів - Алжир, Єгипет, Ізраїль, Йорданія, Марокко, Туніс (середземноморські партнери); Афганістан, Республіка Корея, Таїланд і Японія (азійські партнери).

У 2013 році Україна здійснювала Головування в ОБСЄ, сфокусувавши увагу Організації на таких питаннях, як врегулювання «заморожених» конфліктів, розвиток механізмів контролю над озброєннями, протидія транснаціональним загрозам, захист довкілля в контексті енергетики та виконання зобов'язань в людському вимірі ОБСЄ з наголосом на свободі ЗМІ та освіті для молоді. За підсумками українського Головування на 20-му засіданні Ради міністрів закордонних справ (РМЗС) ОБСЄ в Києві 5–6 грудня 2013 року було ухвалено низку важливих рішень та декларацій РМЗС в усіх трьох вимірах Організації та в рамках Форуму з безпеки та співробітництва.

Існує кілька ключових причин, які спонукали Україну приєднатися до цієї міжнародної організації:

1. Безпека та стабільність: Україна відчувала необхідність підтримувати стабільність та безпеку в регіоні та на континенті в цілому. ОБСЄ виступає

платформою для співпраці в сфері безпеки, зокрема в розв'язанні конфліктів, профілактиці конфліктів та інших питань, що стосуються міжнародної безпеки.

2. Розвиток демократії: Вступ до ОБСЄ мав символічне значення для України, яка в період після отримання незалежності (1991 рік) активно працювала над установленням демократичних інститутів та зміцненням правової держави. Членство в організації вказувало на зобов'язання дотримуватися демократичних принципів.

3. Міжнародна співпраця: Вступ до ОБСЄ надавав Україні можливість активно співпрацювати з іншими державами Європи та Сполученими Штатами в рамках різних питань, таких як економічний розвиток, права людини, енергетична безпека тощо.

4. Контроль за озброєнням та конфіденційність: ОБСЄ включає механізми контролю за озброєнням та веденням війни, а також сприяє взаємній довірі між країнами. Це має важливе значення, зокрема для України, яка веде активну політику щодо забезпечення своєї безпеки в умовах геополітичних викликів.

5. Регіональна співпраця: Україна відчувала потребу в розвитку ефективної співпраці з іншими країнами регіону та в межах Європи. ОБСЄ стала платформою для діалогу та співпраці з сусідніми країнами.

Вступ до ОБСЄ дозволив Україні активно брати участь у роботі цієї організації та сприяти різноманітним аспектам міжнародної безпеки та співпраці.

Серед пріоритетів діяльності України в ОБСЄ варто виокремити такі:

1. Визнання міжнародною спільнотою фактів порушення РФ основоположних принципів та зобов'язань в рамках ОБСЄ внаслідок широкомасштабної збройної агресії проти України, незаконної окупації та спроби анексії АР Крим та м. Севастополь, засудження викрадення та незаконного утримування українських громадян в Росії та тимчасово окупованому Криму. Використання інструментарію ОБСЄ та заходів в рамках Організації для припинення агресії РФ проти України та відновлення порушених прав.

2. Забезпечення підтримки з боку ОБСЄ та держав-учасниць діяльності України із захисту суверенітету та територіальної цілісності, впровадження необхідних реформ.

3. Забезпечення присутності на порядку денному ОБСЄ таких пріоритетних для України питань: припинення порушень основоположних принципів та зобов'язань у рамках ОБСЄ у зв'язку з триваючою агресією Росії проти України та незаконною окупацією Криму, відновлення довіри, необхідність мирного врегулювання спорів, зміцнення інструментарію Організації у сфері попередження конфліктів, оновлення засобів зміцнення довіри та безпеки, забезпечення свободи слова та ЗМІ, боротьба з пропагандою, посилення захисту прав людини, недопущення зловживання правилом консенсусу.

4. Залучення експертного потенціалу ОБСЄ шляхом розширення проєктів практичної допомоги в реалізації програми внутрішніх реформ в Україні.

5. Врегулювання так званих «заморожених» конфліктів у Придністров'ї (Молдова), Абхазії та Південній Осетії (Грузія), Нагірному Карабасі (Азербайджан).

6. Реформування Організації з метою підвищення ефективності її роботи. При цьому Україна виходить з того, що систематичне грубе зловживання РФ консенсусною основою прийняття рішень в ОБСЄ остаточно ставлять під сумнів доцільність подальшої участі Росії в цій організації.

У цьому контексті Україна виступає, зокрема, за збалансування трьох вимірів діяльності ОБСЄ, удосконалення роботи польових операцій та миротворчої діяльності ОБСЄ, забезпечення дотримання принципу географічної рівності у кадровій політиці.

Діяльність Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ в Україні

Зважаючи на порушення РФ своїх зобов'язань стосовно гарантування територіальної цілісності та суверенітету України, її військового вторгнення на територію нашої держави та ескалацію напруги в Україні та навколо неї у зв'язку з агресивними діями російської сторони, 21 березня 2014 р. за результатами тривалих переговорів держави-учасниці ОБСЄ прийняли рішення про направлення в Україну Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ (СММ ОБСЄ). Згідно з прийнятим рішенням, до 31 березня 2022 р. СММ збирала інформацію та доповідала державам-учасникам про безпекову ситуацію у зоні відповідальності, встановлювала та інформувала про інциденти щодо порушення базових принципів та зобов'язань в рамках ОБСЄ, здійснювала моніторинг ситуації із дотримання прав людини та основних свобод, сприяла діалогу з метою зменшення напруженості та нормалізації ситуації.

З метою створення належних умов для роботи СММ в Україні 14 квітня 2014 р. у Відні було підписано Меморандум про взаєморозуміння між Урядом України та Організацією з безпеки та співробітництва в Європі (ОБСЄ) про розміщення спеціальної моніторингової місії ОБСЄ. Закон про ратифікацію Меморандуму набув чинності з 13 червня 2014 р.

Після підписання Мінського протоколу від 5 вересня 2014 р. і Мінського меморандуму від 19 вересня 2014 р. розпочався важливий етап діяльності СММ з надання сприяння щодо виконання положень цих документів. СММ було відведено також провідну роль в моніторингу виконання Комплексу заходів, пов'язаних з імплементацією Мінських домовленостей, досягнутих під час зустрічі Президентів України, Німеччини, Франції та Росії 12 лютого 2015 р. Основним завданням функціонування СММ на цьому напрямі був моніторинг за дотриманням режиму припинення вогню, відведенням важкого озброєння та встановлення сталого моніторингу ділянки українсько-російського державного кордону, який тимчасово не контролюється Урядом України, а також виведенням з території нашої держави всіх іноземних збройних формувань, воєнної техніки та найманців, включно з роззброєнням усіх незаконних груп. Мандат СММ поширювався на всю територію України, включно з Автономною Республікою Крим та містом Севастополь.

Згідно з мандатом, СММ була повинна мати вільний доступ до всієї території України. Водночас, росія блокувала доступ СММ до Автономної Республіки Крим. Крім цього, відповідно до звітів Місії, її діяльність на тимчасово окупованих Росією територіях в Донецькій та Луганській областях систематично обмежувалася контрольованими РФ незаконними збройними формуваннями, що було свідченням незацікавленості Росії у неупередженому та безперервному міжнародному моніторингу з боку ОБСЄ, внаслідок якого міжнародна спільнота могла дізнатись про додаткові свідчення російської військової присутності на Донбасі.

Місія готувала щоденні доповіді про розвиток ситуації в Україні, які поширювалися через Секретаріат ОБСЄ серед держав-учасниць ОБСЄ.

Не підтримавши 31 березня 2022 р. існуючий у рамках ОБСЄ широкий консенсус щодо продовження мандата СММ, росія продемонструвала усьому світові свій вибір на користь подальшого ведення агресивної війни проти України, замість підтримки міжнародних мирних зусиль.