

через наявний природно-ресурсний потенціал прикордонних територій та морів, а також за контроль над прикордонними річками та озерами.

Висновок. Таким чином, міждержавні прикордонні суперечності є одним із об'єктів дослідження країнознавства. Адже це багатоаспектне явище існує у різних формах і видах та має безпосередній вплив на стосунки між країнами світу. Щоб уникнути загострення міждержавних відносин варто попереджувати виникнення такого роду суперечностей, спрогнозувавши їх появу у майбутньому. В такому випадку, відносини між багатьма країнами світу будуть мати добросусідський характер.

- 1.Клименко Б. М. Мирное разрешение территориальных споров / Б. М. Клименко. – М.: Международные отношения, 1982. – С. 6–38. 2.Туровский Р. Ф. Политическая география. Учебное пособие / Р. Ф. Туровский. – Москва – Смоленск: Изд-во СГУ, 1999. – С. 82–86.
3.Cukwurach A. The Settlement of Boundary Disputes in International Law / A. Cukwurach. – New York, 1967. – 268 p.4.Prescott J. R. Political frontiers and boundaries / J. R. Prescott. – London: Allen & Unwin, 1987. – 154 p. 5.Sharma S. International Boundary Disputes and International Law / S. Sharma. – Bombay, 1976. – 196 p.

УДК 911.3

Просвіріна Є.О.

УКРАЇНСЬКО – КИТАЙСЬКА СПІВПРАЦЯ В РАМКАХ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ ЄВРОПА-КАВКАЗ-АЗІЯ

У статті проаналізовано важливість формування міжнародних транспортних коридорів для розвитку країни взагалі. На прикладі програми ТРАСЕКА (коридор Європа – Кавказ - Азія) проаналізовано важливість Учасі України та Китаю в зазначеному проєкті. Досліджено доцільність у використанні зазначеного транспортного коридору Україною та Китаєм.

The article discusses the importance of the development of international transport corridors for country development in general. Considered program of the development of a transport corridor – TRACECA (Europe - Caucasus - Asia)

Постановка проблеми. Сучасний стан світового економічного розвитку характеризується стрімким ростом міжнародної торгівлі, що в свою чергу викликає гостру необхідність в інтеграції національних транспортних систем. Співробітництво України та Китаю в рамках розвитку транспортного коридору Європа-Кавказ –Азія, у цьому контексті набуває певного значення. Адже двостороння торгівля товарами між країнами починаючи з 2004 року до 2008 року мала тенденцію до зростання, що в свою чергу призводить до необхідності розбудови геостратегічних комунікативних зв'язків між Україною та КНР, а також Європою та Азією.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. З розгляду зазначеної теми використовувались статті О.О.Бакаєв, С.І.Пирожков, В.Л.Ревенко “ Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему, Д. Гореллоа, М. Толстанов “ Транспортно-комунікаційні коридори України ”, матеріали Мінтран-

сзв'язку України стосовно співробітництва в рамках проекту ТРАСЕКА, постанова КМУ "Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні" а також інші Інтернет джерела.

Метою статті є аналіз Українсько-Китайського співробітництва в рамках розвитку євразійського транспортного коридору. Визначення основних причини доцільності такої співпраці.

Серед *завдань* необхідно виділити такі: координації спільних дій з розвитку євразійського транспортного коридору.

Виклад основного матеріалу. В світовій економіці існує аксіома: чим більшою є щільність шляхів сполучення на території держави, тим вищим є рівень її економічного розвитку. Історичний досвід багатьох ведучих країн світу свідчить про те, що саме завдячуючи розбудові шляхових сполучень вони виходили із економічної кризи. Це пояснюється тим, що будівництво шляхів залучає велику кількість робочих місць, необхідних для ліквідації безробіття, яке є одним з головних факторів економічної кризи.

Сьогодні Україна вирізняється з-поміж інших країн тим, що значна кількість її міст знаходяться на традиційних транспортно-комунікаційних маршрутах євразійського континенту. Держава володіє досить високим коефіцієнтом транзитивності (транспортної привабливості), але цей показник, так би мовити, потенційний, і може бути реалізованим лише у серйозній конкурентній боротьбі з іншими державами-транзитниками. Цілеспрямоване врахування закономірностей, пов'язаних з пульсуванням суспільного життя на торгово-транспортних маршрутах, сприятиме Україні у досягненні нового рівня розвитку на шляху реалізації своїх головних пріоритетів.

Сучасний стан світового економічного розвитку відзначається стрімким зростанням обсягів виробництва товарів і розвитку міжнародної торгівлі. Що призводить до зростання потреб в їх переміщенні між країнами і континентами. Такий процес призвів до зростання транснаціональних транспортних потоків, виникнення якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень. Зростання транснаціональних транспортних потоків викликає нагальну потребу у посиленні інтеграції національних транспортних систем та прийняття відповідних рішень на міжнародному рівні щодо їх оптимального розвитку [1].

Коридор Європа – Кавказ – Азія (проект TRACECA "Transport Corridor Europe Caucasus Asia") представляє собою намагання відтворення Великого шовкового шляху тобто шляхи з Китаю до Європи. Це єдиний проект євразійського транспортного коридору, який отримав велику міжнародну підтримку – фінансову, організаційну, технічну та інш [2].

7-8 вересня 1998 р. в Баку відбулася міжнародна конференція «Відновлення історичного Шовкового шляху». Дванадцятьма країнами, в тому числі і Україною, підписана «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія» та Технічні додатки до неї. Ці документи — важливий інституційний механізм для

сприяння розвитку та регулюванню міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, включаючи транзитні перевезення, координацію і гармонізацію транспортної політики [1].

На координаційному засіданні TRACECA у Тбілісі у грудні 2001 р. були остаточно затверджені погоджені з Європейським Союзом маршрути проходження цього транспортного коридору. На території України — це маршрут Одеса/Іллічівськ — Вінниця — Ягодин — Гданськ, що відповідає національному коридору Одеса — Гданськ, і дає можливість поєднати Чорне та Балтійське моря. Коридор TRACECA являє собою сполучення залізничних ліній і морських поромних залізничних переправ. Загальна довжина залізниць основного напрямку — 4745 кілометрів. Морські поромні переправи включають поромні комплекси Іллічівськ (Україна), Варна (Болгарія), Поті (Грузія) на Чорному морі та поромну переправу Баку (Азербайджан) — Туркменбаши (Туркменістан) — на Каспійському морі. В рамках проекту створюються поромні переправи у портах Констанца (Румунія) та Самсун (Туреччина) [1].

Китайський інтерес до розвитку коридору TRACECA є також чималим зважаючи на той факт, що ця країна підтримує тісні торговельно-економічні відносини поміж Сходом та Заходом.

Китай веде збалансовану політику з приєднання до проекту Міжнародного транспортного коридору TRACECA, оскільки зазначений коридор являє собою один з природних транзитних мостів поміж Європою та Азією. В свою чергу Китай активно працює над розвитком Транскитайських залізнодорожних магістралей, з метою подальшого приєднання до коридору Європа-Кавказ-Азія [4].

Сьогодні Україна і Китай зацікавлені в розвитку зазначеного проекту.

Для України яка є країною — учасницею зазначеного проекту та інших країн учасниць головною метою участі у зазначеному проекті є реалізація своїх геополітичних та економічних можливостей через розвиток транспортно-комунікаційної мережі. А враховуючи той факт, що на сьогодні головні фінансові, товарні та інформаційні потоки здійснюються по напрямкам США-Європа-Азія, то можна з упевненістю говорити про доцільність участі України в зазначеному проекті [5].

З наявних трьох альтернативних схем транспортування вантажів залізницею маршрутом ВШШ (Китай - Росія (Транссиб) - Білорусь - Західна Європа; Китай Казахстан - Росія - Білорусь - Західна Європа; Китай - Центральна Азія — Кавказ — Чорне море — Україна — Західна Європа) саме останній варіант є повторенням траси Великого шовкового шляху, що забезпечує мінімальну відстань між країнами Азії, Близького Сходу та Західної Європи в поєднанні з МТК №9, "Балтика - Чорне море" та TRACECA. Так, протяжність доставки вантажів у контейнерах з Ірану (Тегеран) у Польщу (Гданськ) морським транспортом через Суецький канал становить 14 тис. км. (що займає 25 діб); залізничним транспортом через Росію (Мешхед - Теджен - Арись - Москва - Варшава) - 6 тис. км. (9-10 діб), а по Євразійському МТК (TRACECA) (Мешхед - Теджен - Баку -

Поті - Одеса) - 4,5 тис км (8-9 діб). Таким чином, при використанні євразійського МТК відстань скорочується в порівнянні з першим варіантом доставки в 3 рази, з другим - на чверть. Подібна економія з використання ВШШ та Євразійського ТКТК буде спостерігатися і у випадку транспортування вантажів з Китаю та Європи. Зокрема після закінчення будівництва лінії Урумчи - Кашгар - Джелалабад, коридор TRACECA стане найкоротшим виходом з Китаю в країни Південної і Центральної Європи [3].

Україна, разом з іншими країнами-учасниками, брала участь в реалізації проектів „Гармонізація прикордонних процедур“, „Єдина політика обкладання транзитним митом та тарифи“, „Загальна юридична база для транзитних перевезень“, „Підвищення кваліфікації керівного складу транспортної галузі“, „Сприяння торгівлі та інституційна підтримка“ тощо [5].

Безпосередньо в Україні здійснено 13 регіональних проектів технічної допомоги та 3 інвестиційних проекти.

Зокрема в Іллічівському порту реалізовано проекти „Розвиток поромної переправи Іллічівськ-Поті“ обсягом 8,6 млн. євро та „Поліпшення транспортної мережі порт/берег у портах Чорного моря“ обсягом 0,47 млн. євро. Вони мали величезне значення для розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів України, оскільки Іллічівський порт є єдиною точкою з'єднання транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія із Транс'європейською системою транспортних коридорів [5].

В рамках програми ТРАСЕКА було створено стратегічну чорноморську трасу, що з'єднує Україну і Грузію та Болгарію. З 1996 р. тут діє автомобільна, а з 1999 р. залізнична паромна переправа Іллічівськ - Поті (Батумі)-Варна.

Приєднанням до Угоди Україна підтверджує свою активну позицію у справі подальшої розбудови і підвищення ефективності функціонування транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія. Цей стратегічний маршрут забезпечує торгівельний оборот між Європою та Азією, обсяги якого в цілому перевищують 2 трлн. дол. США, з яких транспортні послуги становлять понад 200 млрд. доларів [5].

Загалом ТРАСЕКА спрямована на здійснення міжнародних перевезень вантажів оминаючи російську територію, як зазначалось раніше саме цей шлях є економічно вигіднішим.

Отже залізничний маршрут ВШШ за напрямком Китай - Центральна Азія – Кавказ – Чорне море – Україна – Західна Європа забезпечує мінімальну відстань між країнами Азії, Близького Сходу та Західної Європи в поєднанні з МТК №9, "Балтика - Чорне море" , TRACECA а також проект створення сучасної швидкісної магістралі Е-50: Брест-Париж-Прага-Ужгород-Умань-Керч-Баку, яка була б природним продовженням Великого шовкового шляху, з відгалуженнями на Фінляндія-Естонія-Латвія-Литва-Білорусь, Болгарія-Румунія-Молдова-Україна-Росія-Грузія-

Туреччина дасть можливість обома країнам отримувати очікуваний результат.

Висновки. Коридор ТРАСЕКА – це міжнародна програма по розвитку транспортного коридору для перевезення вантажів по маршруту Європа-Кавказ – Азія. Окрім учасників коридору до прихильників розвитку даного шляху слід також віднести і Китай. В кінцевому результаті коридор ТРАСЕКА повинен з'єднати Західну і Східну Європу через Кавказ і Каспійське море з Центральною Азією та Китаєм. На сьогоднішній день ведуться роботи дослідження техніко-економічних аспектів функціонування коридору ТРАСЕКА (Європа-Кавказ-Азія). В цих роботах приймають участь – Грузія, Казахстан, Китай, Молдова, Польща, Росія, Угорщина, Україна.

З викладеного матеріалу можна сказати, що і для України і для Китаю розвиток коридору матиме позитивний вплив і дасть можливість обома країнам отримувати очікуваний результат. Зокрема для України це досягнення нового рівня на шляху реалізації своїх головних пріоритетів. Для Китаю можливістю швидкісної доставки вантажів до країн Європи.

1. Бакаєв О., Пирожков С., Ревенко В. “ Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему, http://www.niurr.gov.ua/ukr/publishing/panorama4_2000/baka_8.htm; 2 Горелов Д., Толстанов М. “ Транспортно-комунікаційні коридори України ” <http://image.ua/75>; 3. Постанова КМУ від 04.08.1997 № 523 “Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні”; 4. <http://www.otvozim.com/geo/traseka/>; 5. <http://www.mintrans.gov.ua/uk/news/2007-01-19/7825.html>; 6. http://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародні_транспортні_коридори.

УДК 911.3

Білоус А.В.

РОЛЬ ЗАСОБІВ МАСОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ В ГЕОГРАФІЧНОМУ КРАЇНОЗНАВСТВІ

В статті «Роль засобів масової інформації в географічному країнознавстві» аналізується взаємозв'язок засобів масової інформації та географічного країнознавства, а також роль мас-медіа як джерела поширення інформації і знань.

The article "Role of media in the regional geographical studies" examines connection between media and regional geographical studies and the role of mass media as a source of information and knowledge.

Постановка проблеми. Країнознавство має надзвичайно важливе значення як наукова область знань. Його роль в суспільстві визначається насамперед світоглядною та інформаційною функціями, що підкреслює надзвичайно тісний зв'язок країнознавства з інформаційною сферою. Саме тому надзвичайної актуальності сьогодні, в умовах протікання процесів глобалізації та формування інформаційного суспільства, набувають дослі-