

компонентною структурою, в той час, як структура територіальна достатньо проста. Суспільно-географічна характеристик виноградарсько-виноробного кластеру Бордо є важливою не лише з точки зору розкриття суспільно-географічних аспектів функціонування кластеру, а й спробою часткового окреслення схеми комплексної суспільно-географічної характеристики кластерів загалом.

Використані джерела:

1. Портер М. Конкуренция / Майкл Портер; [пер. с англ. О. Л. Пелявського]. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005 – 608с.
2. Pesme J.O. Strategic operations and concentration in the Bordeaux-Aquitaine region / Pesme J.O., Belis-Bergouignan M.C., Corade N. // International Journal of Wine Business Research. – 2010. – Vol. 22. – № 3. – P.22-31.
3. Агроклиматическая карта мира [Электронный ресурс] // Портал Академик . – Режим доступа: http://geography_atlas.academic.ru/1360/Агроклиматическая_карта_мира
4. Bordeaux statistics database [Electronic resource] // Wine production and sale in figures. - Access regime: http://www.newbordeaux.com/documents/bordeaux_figures.html
5. EUROSTAT. External Trade. Access database [On-line database]. – Access regime: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=Yearlies_new_agriculture&root=Yearlies_new_agriculture/E/E1/E12/eda16144
6. FAOSTAT. [On-line database]. – Access regime: <http://faostat.fao.org/>
7. UN Commodity Trade Statistics Database (UN Comtrade) [On-line database]. – Access regime: <http://www.comtrade.un.org>. United Nations Commodity Trade Statistics/Database

УДК 911.3

Супрун Ю.Г., Смирнов І.Г.

КРАЇНИ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ПІВНОЧІ В ПРОЕКТАХ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

В статті розкрито основні положення європейської транспортно-логістичної політики щодо інтеграції країн Північної Європи в систему транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), розглянуто основні програми та проекти Європейського Союзу щодо розвитку транспортної інфраструктури країн-членів цієї організації та сусідніх держав.

Ключові слова: Європейська транспортна політика, транс'європейська транспортна мережа, програми фінансування, пріоритетні проекти, інтермодальні перевезення, мультимодальні маршрути.

Стаття содержит основные положения европейской транспортной политики относительно интеграции государств Северной Европы в систему трансъевропейской транспортной сети (TEN-T); рассматриваются основные программы и проекты Европейского Союза, которые касаются развития транспортной инфраструктуры стран-членов ЕС, а также соседних государств, не входящих в состав этой организации.

Ключевые слова: Европейская транспортно-логистическая политика, трансъевропейская транспортная сеть, программы финансирования, приоритетные проекты, интермодальные перевозки, мультимодальные маршруты.

The article reveals the main provisions of European transport policy for the integration of the Nordic countries in the trans-European transport network system (TEN-T),

considers major programs and projects of the European Union for the development of transport infrastructure of member countries of the organization and its neighboring states.

Key words: European transport and logistics policy, trans-European transport network, funding, priority projects, intermodal traffic, multimodal routes.

Постановка наукової проблеми. Останнім часом, особливо в контексті розширення на схід, Європейський Союз зіткнувся з низкою проблем в сфері транспортно-логістичної діяльності, що є наслідками дисбалансу транспортних систем окремих держав. Щоденно близько 7,5 тисяч кілометрів європейських доріг блокуються «пробками», що спричиняє значні перевитрати пального, негативно впливає на довкілля внаслідок збільшення викидів вуглекислого газу. Дорожньо-транспортні пригоди на автошляхах Європи забирають життя 50 тисяч осіб щороку. Основною причиною цього є транспортна перевантаженість окремих територій і напрямків, особливо – автомагістралей, деяких ділянок залізничної мережі, міських доріг, аеропортів тощо, що, окрім перелічених вище наслідків, знижує ефективність використання транспортних послуг, викликає суттєві економічні втрати, зниження якості життя населення та погіршення транспортного забезпечення низки периферійних територій.

Саме для того, щоб міжнародні коридори, магістралі та шляхи грали роль локомотивів економічного росту ЄС і виникає потреба реалізації нових високотехнологічних проектів, що в статті розглядаються в контексті їх виконання державами Північної Європи, оскільки ці країни є яскравим зразком того, яким чином інтегруються в Європейську транспортно-логістичну систему держави-члени Євросоюзу та країни, які не входять до цієї організації. Держави Північної Європи – приклад країн, що володіють розвинутою транспортною мережею, представленою розвинутими в повній мірі всіма видами транспорту та якісною інфраструктурою, що, не зважаючи на це, потребують подальшої реорганізації та модернізації в рамках європейських проектів.

Літературні джерела та публікації з теми статті в основному охоплюють теоретичні розробки з транспортно-логістичної інтеграції в Європі та стосуються аналізу сучасної транспортної політики Європейського співтовариства, оцінки її реалій та подальших перспектив. Праці з даної тематики належать І. Смирнову, Я.Олійнику [1], С.Паппасу [2], В.Дергачову [10], Т.Шалденковій [11] та ін. При написанні статті також використовувалися електронні джерела - матеріали офіційних сайтів Європейського Союзу, Європейської Комісії та офіційні сторінки транспортних проектів Європейського співтовариства [3;4;5;6]

Метою статті є розкрити основні напрямки розвитку транспортно-логістичної мережі та транспортно-логістичну політику держав Північної Європи; розкрити сутність та важливість основних проектів ЄС, що здійснюються в регіоні; обґрунтувати доцільність стратегії та транспортно-логістичної діяльності Європейської спільноти в даному напрямі та окреслити очікувані її результати.

Виклад основного матеріалу. Транспортна інфраструктура виступає одним з найважливіших елементів розвитку світових продуктивних сил. Вона функціонує за законами еволюції світового господарства та здійснює сама вплив на його розвиток. Завдяки розвитку міжнародного транспорту розширюються масштаби міжнародних взаємин, збільшуються обсяги світової торгівлі, залучаються в міжнародні економічні, науково-технічні та культурні контакти нові території, країни та народи. Крім цього розвиток транспортної галузі відіграє важливу роль в процесах налагодження зовнішніх та внутрішніх економічно-соціальних зв'язків, підтримання високого економічного рівня розвитку держав, міжнародної інтеграції. Транспорт активно сприяє інтернаціоналізації та глобалізації міжнародних економічних відносин. Саме тому особливих успіхів у координації транспортно-логістичної стратегії досягли країни ЄС. Ця стратегія отримала назву Єврологістики і розглядається як інфраструктурна основа та важлива складова процесу євроінтеграції [1, ст.223].

Можна сказати, що ЄС створив і продовжує розбудовувати інтегрований простір транспортно-логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових). Процеси функціонування і розвитку такого простору мають транспортно-логістичну інфраструктурну основу і створюють передумови для формування єдиної транспортно-логістичної системи (ТЛС) Європи в цілому, а не лише країн ЄС. Саме тому ЄС провадить активну транспортно-логістичну політику, що має метою забезпечення високих стандартів безпеки транспортних мереж, високої якості надання послуг, оптимальне використання інфраструктури, застосування інноваційних екологічних технологій та сприяння подальшій інтеграції сусідніми державами. Пріоритетним завданням в рамках реалізації вказаних цілей є створення транс'європейської транспортної мережі – TEN-T (англ. The Trans-European Transport Networks), яке заплановане у зв'язку з очікуваним подвоєнням транспортного трафіку між державами-членами ЄС до 2020 р. Прив'язуючись до конкретних проектів, TEN-T-політика, перш за все, передбачає розвиток інтермодальних перевезень та зміну співвідношення між різними видами транспорту в структурі пасажирських та вантажоперевезень. Це викликано тим, що основне навантаження приходить на автошляхи, що є помітною перешкодою європейській мобільності. Так, автомобільний транспорт займає 44 % усього ринку вантажних перевезень, у порівнянні з 8 % залізничного й 4 % річкового транспорту; 79 % пасажирських перевезень здійснюються автомобільним транспортом, 6 % – залізничним і 5 % – повітряним транспортом [2]. Тому будівництво та модернізація автомобільних доріг не домінує в європейських програмах розвитку інфраструктури, а в центрі транспортної ініціативи ЄС знаходяться залізнична інфраструктура для великих західноєвропейських країн, внутрішні водні шляхи сполучення, що приваблюють надлишковими потужностями, низьким енергоспоживанням, потенціальними

можливостями взаємодії з інтермодальними вузлами, та організація морських перевезень, що особливо актуальна для країн з розвиненим портовим господарством. Особливо чітко ця особливість прослідковується на прикладі країн Європейської півночі, що мають багато спільних рис господарства. Всі вони належать до групи високорозвинених держав, що займають чільне місце в системі зовнішньоекономічних зв'язків регіону, а відповідно і мають потреби в забезпеченні великих обсягів перевезень. Оскільки Данія, Швеція, Фінляндія, Норвегія мають широкий вихід до морів, а Ісландія взагалі являється острівною державою, то особливе місце в їх господарстві займають саме морський та повітряний види транспорту, як основні шляхи доступу. Цей фактор дозволяє впроваджувати різноманітні програми розвитку в рамках транспортної політики Євросоюзу на території Данії, Швеції та Фінляндії, а також залучати до своїх проектів сусідні країни, що не входять до даної європейської організації – Норвегію та Ісландію. На сьогоднішній день в рамках програми TEN-T фінансується близько 30 проектів, частина з яких мають пріоритетне значення для країн Півночі. Найбільш актуальними розробками відзначаються три з них, які ґрунтуються на узгодженні заходів, що вживатимуться найближчими роками в сфері розвитку автомобільного, залізничного та морського транспорту. Основні з них наведено у формі таблиці.

Таблиця 1.

Транспортно-логістичні проекти ЄС щодо розвитку TEN-T мережі держав Північної Європи

№	Назва проекту	Переклад назви українською та зміст проекту	Держави-учасниці	Період реалізації	
				Початок	Завершення
1	The Hydrogen Infrastructure for Transport	«Воднева» інфраструктура для транспорту. Передбачає стратегічні етапи для переведення частини транспортних засобів на альтернативне (водневе) паливо та організації мереж місцевих станцій заправки воднем- Hydrogen Refuelling Stations (HRS), що забезпечить вищу мобільність та збільшення дальності поїздок за рахунок раціонального розміщення точок заправки і обслуговування (так званих хабів)	Нідерланди, Франція, Данія, Швеція	квітень 2012	грудень 2014

		європейського значення в межах TEN-T мережі: Роттердам, Ольборг та Фредеріка.			
2	Facilitating and speeding up European Rail Traffic Management System deployment	Покращення і прискорення розвитку Європейської системи управління залізничним транспортом - проект передбачає надання європейської підтримки в сфері розвитку залізничної мережі шляхом вдосконалення технічної специфікації та експлуатаційної сумісності залізниць, розробки технологій для координації руху поїздів в автоматичному режимі з метою підвищення продуктивності залізничних каналів зв'язку	Бельгія, Іспанія, Німеччина, Фінляндія, Італія, Австрія, Франція, Великобританія, Данія, Польща, Швеція	січень 2011	грудень 2014
3	Study and implementation of major parts of the Corridor Freight Regulation 913/2010	Дослідження та реалізація основних частин Правил вантажних перевезень в межах транспортних коридорів. Використовуючи концепцію європейських транспортних коридорів для вантажоперевезень проект здійснюється Залізничною мережею Європи (Rail Net Europe (RNE)) і підтримується 38 членами цієї організації. Основні напрямки діяльності: управління транспортними коридорами, координація торгівельних операцій	Австрія, Німеччина, Данія, Бельгія, Словенія, Нідерланди, Великобританія, Словаччина, Італія, Угорщина	Травень 2011	грудень 2013
4	Motorways of the Sea	«Морські автостради». Це – один із наймасштабніших варіантів переформатування сучасного становища транспортної мережі Скандинавії, що містить в собі ще кілька			

		різнопланових стратегій, що ґрунтуються на цілі ЄС щодо досягнення чистої, безпечної і ефективної транспортної системи. Концепція спрямована на створення нових інтермодальних морських логістичних ланцюгів, щоб домогтися структурних змін в організації перевезень. Це також допоможе реалізації політичних ініціатив європейського морського простору без бар'єрів, морської транспортної стратегії на 2018 рік і зробить позитивний внесок у скорочення викидів парникових газів (CO ₂), що має першочергове значення в контексті зміни клімату			
4	LNG in Baltic Sea Ports	СПГ-термінали в портах Балтійського моря. Мета проекту – шляхом обміну знаннями між 8 балтійськими портами (Орхус, Хельсінгборг, Гельсінкі, Мальме-Копенгаген, Таллінн, Турку, Рига, Стокгольм) з 5 країн досягнути покращення процесу планування та побудови інфраструктури для зберігання скрапленого природного газу. В рамках проекту планується зробити значний внесок у реалізацію Стратегії Балтійського моря, що передбачає побудову на даній території моделі регіону з «чистою доставкою» тобто, зі зниженим впливом морського транспорту на навколишнє середовище.	Данія, Латвія, Швеція, Фінляндія, Естонія, Польща	січень 2012	грудень 2014
4	On Shore Power	Берег постачання -	Данія,	квітень	грудень 2014

	Supply - an integrated North Sea network	інтегрована мережа в Північному морі. Мета проекту – створення мережі «прибережного постачання» вантажних терміналів, що включає в себе створення споруд та інфраструктури, необхідної як на суші, так і на борту суден для вирішення стандартних проблем, що дозволили б суднам бути з'єднаними з береговими потужностями близько 100 годин на тиждень і таким чином зробити вагомий внесок у зменшення частки викидів забруднюючих речовин від допоміжних двигунів, в порівнянні з кількістю викидів під час стоянки. Проект вирішує екологічні проблеми морських магістралей, сприяє додатковій декарбонізації транспорту. Побудовані установки біля причалів мають бути доступні для всіх перевізників в цілях забезпечення максимальної екологічної вигоди установки	Швеція, Бельгія, Великобританія	2012	
4	Green Bridge on Nordic Corridor	«Зелений» міст Північного коридору. Завдання проекту: обладнання великих вантажо-пасажирських ролкерів спеціальними мультидвигунами з метою очищення вихлопних газів та підготовка Балтійського коридору до експлуатації кораблів нового покоління: забезпечення максимальної ефективності портових операцій, реконструкція поромних причалів, корекція умов	Німеччина, Швеція	січень 2011	грудень 2014

		судноплавства в окремих портах (порт Треллеборг: реконструкція хвилерізів, контроль глибини тощо). Проект включає в себе також установку берегової електрики в портах Травемюнде і Трелеборг. Цілі: екологічна модернізація, збільшення продуктивності, розширення можливостей інтермодального терміналу в Ростоку і Трелеборгу, інтеграція модернізованих морських послуг в рамках мультимодальних транспортних ланцюжків, збільшення частки комбінованих залізнично-морських транспортних рішень і зниження завантаженості доріг вздовж Північного коридору.			
4	TrainMoS	Підготовка в рамках «Морських магістралей». В процесі реалізації проекту передбачається підтримка і навчання людських ресурсів, задіяних в експлуатації морських магістралей; створення і визначення цілей майбутніх відкритих віртуальних університетів MoS; розвиток бази знань MoS на рівні університетів ЄС, організація електронного навчання.. В програмі беруть участь університети семи держав-учасниць проекту, студенти яких, як передбачається, створюватимуть основу для розробки і тестування європейських академічних модулів з дисциплін, що мають задовольняти	Італія, Греція, Іспанія, Португалія, Бельгія, Німеччина, Швеція, Великобританія	січень 2011	вересень 2013

		потреби суб'єктів транспорту в галузі вантажоперевезення. Передбачається піднімати такі теми: портові термінали, «розумні міста» та «інтелектуальні порти», «зелені порти», комплексний та стійкий розвиток логістики, мультимодальна економіка транспорту, безпека, логістичні ланцюжки та мультимодальна інтеграція.			
--	--	--	--	--	--

Авторська розробка за матеріалами [3].

Крім перелічених напрямків транспортно-логістичної політики, країни Півночі Європи залучені ще до багатьох програм, які, на відміну, від стратегічних проектів TEN-T, розповсюджуються і на держави, що не є членами ЄС – Норвегію та Ісландію.

Міжнародним проектом Європейського Союзу в області транспорту та логістики є партнерство «Північного виміру», що охоплює Данію, Ісландію, Норвегію, Фінляндію, Швецію, Латвію, Литву, Естонію та Росію. Його діяльність спрямована на вирішення спільних проблем та укріплення діалогу і співпраці між ЄС та його північними державами-членами, країнами Європейської економічної зони (Норвегія, Ісландія) та Росією. Ціллю створення партнерства було вдосконалення, відповідно до екологічних норм і потреб регіону, основних транспортних комунікацій і логістичних зв'язків в цілях стимулювання стійкого економічного зростання на місцевому, регіональному та глобальному рівнях шляхом зосередження на обмеженій кількості інфраструктурних проектів.

Іншим пріоритетним проектом програми TEN-T є «Nordic Triangle» (Північний трикутник) , що являє собою транс'європейську вісь, яка з'єднує столиці Данії, Норвегії, Швеції, Фінляндії і Санкт-Петербург. Мультимодальні схеми проекту обумовлюють будівництво та модернізацію залізничної, автомобільної та поромної інфраструктури, що покращить якість пасажирських і вантажних перевезень з північного регіону в Центральну Європу, країни Балтії та Росію [4].

Важливою програмою Європейського Союзу, спрямованою на фінансування проектів, які дають змогу перерозподілити використання вантажного транспорту з доріг на морські, залізничні та внутрішні водні шляхи є програма Marco Polo. Послідовне виконання всіх передбачених в ній заходів за основну мету ставить зменшення кількості вантажівок на дорогах і, отже, меншу кількість пробок, зниження рівня забруднення, а також підвищення надійності та ефективності перевезення вантажів.

Головною особливістю програми Polo є те, що країни, які межують з ЄС, тепер також мають право на фінансування, якщо вони підписали відповідні угоди про асоціацію. Таким чином частиною цієї схеми вже стали Норвегія, Ліхтенштейн та Ісландія. На період 2008-2013 років на розробку і фінансування різних проектів заплановано виділити близько € 450 млн. [5].

14 % цього обсягу припало свого часу на один з найбільших проектів розвитку інфраструктури в Європі - The Scandinavian Shuttle. Він був покликаний створити «життєздатний» коридор вантажних залізничних перевезень між континентальною Європою і Скандинавією, який би забезпечував проходження та обслуговування залізничних составів фіксовану кількість разів щоденно, забезпечуючи вчасні та мінімальні терміни поставок товарів в обох напрямках. За умовами проекту кожен контейнер чи причіп оснащується мобільним телефоном з підтримкою модулів GPS-навігації, що дозволяє визначати положення транспортного засобу в часі, близькому до реального та передавати інформацію до контрольного центру управління. Локомотиви составів укомплектовуються спеціальними світчами для переключення з датських на шведські джерела електропостачання на середині тунелю та автоматичними системами контролю руху поїздів – Automatic Train Control (ATC). Основною перевагою коридору є те, що він пролягає через найкоротший шлях - безперервну лінію Великого Бельту – Ересуннський міст – один з найбільших завершених інфраструктурних проектів ЄС, адже раніше основним варіантом переміщення товарів для перевізників було комбінування вантажних автомобільних перевезень та поромних переправ між Німеччиною та Швецією. Тепер щорічно таким способом здійснюються величезні об'єми перевезень - 923 млн. тонно-км. [6].

Як зазначалося раніше, доцільність залучення держав до певних проектів визначається не лише умовами їхньої інтеграції, але й іншими особливостями, зокрема, географічним положенням. Подібним прикладом слугує Європейська програма TEDIM - Telematics in Foreign Trade Logistics and Delivery Management – одне з найбільш цікавих і комплексних рішень в розвитку міжнародної торгівлі і логістики. Під її егідою об'єднано кілька стратегічних проектів, затверджених ЄС в контексті розвитку інфраструктури в районі Балтійського моря. Тут особлива увага приділяється морській контейнерній торгівлі і морському транспорту, завдяки центральній ролі, яку відіграє цей вид перевезень в торговому обміні між Росією та країнами ЄС, а також залізничним перевезенням, оскільки в Фінляндії та країнах Балтії використовується той же залізничний стандарт, що і в Росії. До інших важливих питань, що порушуються, відноситься співробітництво митних служб, а також стандартизація і єдине управління системами логістики. Особлива увага приділяється стеженню за вантажопотоками і безпеці. Протягом семи років існування програми TEDIM в її рамках розроблено вже більше тридцяти

проектів, учасниками яких на сучасному етапі є Росія, Фінляндія, Німеччина, Естонія, Латвія, Польща, Швеція, Данія, Литва [7].

Подібна програма, що діє вже протягом 5 років і затверджена на період до 2013 р. – «Про розвиток регіону Балтійського моря». Вона покликана сприяти регіональному розвитку через транснаціональне співробітництво і має 4 напрямки діяльності, одним з яких є вдосконалення транспортної інфраструктури. В зв'язку з цим розроблена низка проектів: TransBaltic, East West Transport Corridor II, Rail Baltica Growth Corridor, Baltic.AirCargo.Net, BSR InnoShip, Bothnian Green Logistic Corridor, Amber Coast Logistics. Вони спрямовують зусилля країн-учасниць на створення інтегрованої транспортної системи в регіоні Балтійського моря, поліпшення транспортного сектора вантажних авіаперевезень, співробітництво з ціллю зменшення судових і портових викидів, створення системи «зелених» транспортних коридорів та «коридорів зростання та інновацій».

Найвідомішим у Програмі розвитку Балтійської транспортної мережі є проект SCANDRIA, який об'єднав одинадцять країн басейну Балтійського моря. Його мета – спільний пошук рішень для спільних проблем держав-учасниць, підвищення ефективності інфраструктурних перевезень пасажирів і вантажів, доступності регіональних економічних потенціалів, створення ефективних і мультимодальних логістичних ланцюгів і модернізацію даного транспортного коридору. Scandria сприяє поліпшенню внутрішньої і зовнішньої доступності регіону Балтійського моря шляхом поліпшення зв'язку від Скандинавії до Центральної і Південної Європи [9]. Таким чином, всі заходи, що вживаються задля вдосконалення транспортної мережі, так чи інакше ведуть до формування єдиної, але відкритої для країн-сусідів транспортно-комунікаційної та логістичної мережі Європи, що повинно значно покращити ефективність її функціонування.

Висновки. Високотехнологічні проекти в рамках спільної транспортної політики країн Північноєвропейського регіону забезпечують розвиток нових інформаційно-комунікаційних технологій, вдосконалення управління різними видами транспорту, створення єдиної мережі транспортних шляхів, що об'єднує всі країни Європи – як держави-члени ЄС, так і країн-сусідів. Оскільки в країнах Північної Європи основні обсяги вантажоперевезень є прерогативою морського транспорту, то великий акцент в розвитку TEN-T мережі робиться саме на розвитку цього виду комунікацій (проект MoS), адже зручне розміщення портів, ефективність їхньої роботи та гарне сухопутне сполучення завжди підтримуватимуть економічний ріст держав регіону та їх роль в системі світового господарства. На другому місці стоять проекти з розвитку залізничного та автомобільного транспорту (RTMS, RNE).

Використані джерела:

1.Олійник Я.Б. Міжнародна логістика: навчальний посібник/ Я.Б.Олійник, І.Г.Смирнов. - К.: Обрії, 2011. – 544 с.

2. Паппас С. Транспортна політика ЄС: навч. посіб. /С.Паппас. - К. : ІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2004. - 80 с.
3. Transport infrastructures - TEN-T. Priority Projects. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm
4. Priority Project 12. Nordic Triangle railway/road axis. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_12/priority_project_12.htm
5. Програма фінансування марко Поло. – Виконавча агенція конкурентоспроможності та інновацій. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://ec.europa.eu/eaci/mp_en.htm
6. Fixed link delivers the goods. Scandinavian Shuttle. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/success-stories/catalyst_action_scandinavian_shuttle_en.pdf
7. И. Кабашкин. Проекты телематики и логистики в решении транспортных проблем региона Балтийского моря. – Балтийский курс. - Международный журнал для деловых людей- осень, 2002. – [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: <http://www.baltic-course.com/archive/rus/index.htm-read=16.htm>
8. Baltic Sea Region. Programme 2007-2013/ Проект SCANDRIA. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://eu.baltic.net/Project_Database.5308.html?contentid=26&contentaction=single
9. Baltic Sea Region Programme. – офіційний сайт проекту SCANDRIA. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: <http://www.scandriaproject.eu/index.php?option=content&id=80>
10. Дергачев В. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров/ Владимир Дергачев// Вестник аналитики. - 2006. - № 3.
11. Шалденкова Т.Ю. - Транспортная система ЕС: современные тенденции развития. - Вестник СПбГУ, 2003г.

УДК 911.3

Яценко Б.П., Чичкань А.І.

ГЕОГРАФІЧНІ НОМЕНКЛАТУРНІ ТЕРМІНИ АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ПОДІЛУ ТА СИСТЕМА АДРЕСАЦІЇ В ЯПОНІЇ

Географічні номенклатурні терміни адміністративно-територіального поділу інтродукувалися в систему географічних назв Японії протягом більш ніж тисячі років. Частина з них прийшла з китайською ієрогліфікою із вже усталеними значеннями географічних місць – населених пунктів, територій різного ієрархічного рівня, стратегічних напрямків-шляхів тощо. До них додалися терміни, що відображали вже японські реалії. На відміну від номенклатурних термінів, що супроводжують фізико-географічні об'єкти (див. на приклад 1.), вони доволі рідко органічно входять в склад топонімів, формуючи нову географічну назву. (Хоч приклади такі є: Хоккайдо, Токайдо, Сікоку, Кокуфу, Беппу, Хонсю та ін.). Але номенклатурні терміни цього типу відіграють виключно важливу роль в формуванні системи адресації в країні. Ієрархія географічних місць в системі адміністративно-територіального поділу визначає алгоритм формування адреси в більшій мірі, ніж ми звикли бачити це в європейських мовах. Адміністративних одиниць найвищого рівня є в Японії чотири різновиди: ТО, ДО, ФУ, КЕН. КЕН-43. Вони були утворені