

А.Гур'янової]. – К.: Фенікс, 2001. – с.27.

11. Baczwarow M., Suliborski A. Kopenidium wiedzy geografii politycznej i geopolityce. Terminologia / Martin Baczwarow, Andrzej Suliborski. – Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 2003. – 190 s.

12. Pástor Z. Sanitný kordón / Zoltán Pástor // Slovník Bezpečnostných Vzťahov / Peter Kulašik, Ján Azud, Ján Bajúsz a kolektív. – Bratislava: Smaragd pedagogické nakladateľstvo, 1998. – S.133.

13. Prevelakis Q. Buffer zone / Q. Prevelakis // International Encyclopedia of Human Geography in 12 volumes / [Editors-in-Chief Rob Kitchin, and Nigel Thrift]. – Amsterdam: Elsevier, 2009. – Vol.1. – P.362-367.

УДК 359.09

Смирнов І.Г.

БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА ІНТЕГРАЦІЯ ТА МІСЦЕ В НІЙ УКРАЇНИ

Розглянуто основні чинники та складники формування Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції та напрямки участі України в цьому процесі. Ключові слова: Балтійсько-Чорноморська транспортно-логістична інтеграція, проекти TEN-T, TEDIM, напрямки участі України.

Shown the main causes and components of the Baltic-Black Sea transport and logistics integration and directions of Ukraine's participation in this process. Key words: Baltic-Black Sea logistical integration system, projects TEN-T, TEDIM projects, Ukraine's participation directions.

Постановка проблеми. Складовою частиною європейської транспортно-логістичної інтеграції (Єврологістики) є Балто-Чорноморська транспортно-логістична інтеграція (БЧТЛІ), що зумовлено величезним міжнародним транзитним потенціалом останньої. Україна, як головна країна Причорномор'я і безпосередній сусід Польщі, а також важливий транзитний партнер Німеччини, Литви, Латвії, Росії та інших країн Балтійського басейну, повинна стати провідною ланкою БЧТЛІ в ХХІ ст. З іншого, історичного боку, це буде відновлення на сучасній транспортно-логістичній основі стародавніх торгових шляхів "З варяг у греки" (проходив через Київ) і "Бурштинового шляху" (проходив через Львів). А з геополітичної точки зору БЧТЛІ є сучасною транспортно-логістичною частиною Чорноморського союзу, проект якого був розроблений урядом УНР у вигнанні в 20-х роках минулого століття, а також таких сучасних політичних і економічних об'єднань, як ГУАМ та ОЧЕС.

Аналіз досліджень і публікацій. Ідея Балтійсько-Чорноморського альянсу народилася в Україні на початку ХХ століття, після відновлення самостійності нашої більш ніж 1000-річної держави, і пов'язана з іменами Михайла Грушевського, який сформулював ідею Балто-Чорноморського союзу, та Юрія Липи, який вважав, що для України є життєво необхідним створення геополітичної осі Північ-Південь на протигагу осі Схід-Захід, яка постійно тільки роз'єднувала Україну. Українська Народна Республіка прагнула створити Балтійсько-Чорноморську вісь, як перспективну конгломерації новопроголошених незалежних держав. Однак тоді ця

спроба зазнала невдачі. Після проголошення незалежності України, Білорусі, країн Балтії в 1990-х рр. відродилася і ідея Балто-Чорноморського економічного партнерства. Її підтримав видатний американський політолог Збігнєв Бжезінський, який переконав урядові кола США у перспективності Балтійсько-Чорноморського альянсу країн колишнього "соцтабору". Так романтичний задум набув обрисів філософії шляху "Із варяг у греки" і "Бурштинового шляху" на сучасному витку історичної спіралі розвитку Європи.

Метою статті є розгляд основних факторів та складових процесу формування Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції та напрямків участі України в цьому процесі.

Виклад основного матеріалу. Основою Балтійсько-Чорноморського економічного партнерства має стати, перш за все, потужна транзитно-транспортна система, що з'єднає басейни Балтійського і Чорного морів. По суті, мова йде про відновлення системної транспортно-економічної моделі "з варяг у греки" в умовах технологічно-інформаційної революції, а з точки зору логістичного підходу, який інтегрує вищевказані тенденції, - про створення Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції (БЧТЛІ). Вона виступає як інтегральна складова процесів Єврологістики, тобто формування єдиної транспортно-логістичної системи країн Європейського Союзу і країн-сусідів ЄС. Вигідне транспортно-географічне і транзитне положення України може помістити її в центр процесу формування БЧТЛІ, що має перспективу стати основою Балтійсько-Чорноморсько-Каспійського економічного альянсу, який директор Інституту трансформації суспільства (Київ) проф. Соскін О.І. пропонує розглядати як другий дивізіон Європейського Союзу. Що стосується країн-учасниць БЧТЛІ, то Україна разом з Польщею і Литвою можна вважати учасниками першого порядку; учасниками другого порядку є Росія, Білорусь, Латвія, Естонія, Румунія, Болгарія, Грузія, Туреччина. До країн учасників третього порядку належать Німеччина, Фінляндія, Данія, Швеція, Норвегія.

Більше 10 років тому, у вересні 1999 р., в Ялті був проведений саміт під назвою "Балтійсько-Чорноморське співробітництво: до інтегрованої Європи ХХІ століття без розділів". Тоді представники 22 держав у спільній заяві підтвердили прагнення докласти спільних зусиль до підтримання безпеки і стабільності та розвитку економічного співробітництва країн Балто-Чорноморського простору, зокрема, шляхом участі в спільних проектах у сферах транспорту, енергетики, комунікацій, екології. Ці проекти повинні спільно здійснюватися державами, які належать до двох регіональних структур - Ради Балтійських морських держав (СБМД, створена у 1993 р.) та Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС, створена в 1992 р.).

Незважаючи на те, що СБМД була створена на рік пізніше ОЧЕС, транспортно-логістичне облаштування Балтійського моря є значно більш просунутим. Пов'язано це з тим, що країни Балтійського басейну задіяні в

основних програмах Єврологістики, зокрема TEN-T, тобто Системи розвитку транс'європейських транспортних мереж. При цьому транспортні проекти цього регіону були поділені на дві групи - А і В. Група А - пріоритетні проекти, які повинні бути виконані до 2015 р. (табл. 1), група В - додаткові проекти, прив'язані в основному до південного узбережжя Балтики.

Таблиця 1.
Пріоритетні проекти TEN-T в Балтійському регіоні (група А)

<i>Назва проекту</i>	<i>Зміст проекту</i>
А. Залізнична вісь Фемарн-Бельт	1. Збільшення пропускної спроможності та електрифікація залізниць Гамбург-Любек-Травемюнде-Путгарген; Родбі-Копенгаген. 2. Збільшення пропускної спроможності автодорожнього кільця навколо Копенгагену та спорудження кільцевої залізниці. 3. Автошляхи "Коге-Бугт" та "Ольденбург-Хайлігенгафен".
В. Залізнично-автомобільна вісь "Північний трикутник"	1. Південна та західна залізниці. 2. Автодороги Е4, Е6 на північ від Орезунду.
С, D. Автомагістраль А1 та залізниця "Гданськ-Відень"	Спорудження автошляху та залізниці Гданськ-Лодзь-Катовіце-Брно-Братислава-Відень
Е. Залізниця "Rail Baltica"	Маршрут "Варшава-Каунас-Рига-Таллінн- Гельсінки"
F-Z	Національні пріоритетні проекти

До першочергових проектів розвитку логістичної системи Балтійського басейну належить мультимодальна магістраль Північний трикутник (Nordic Triangle), розвиток якої також є одним з проектів TEN-T. На транспортній карті Балтії трикутник об'єднує такі логістичні центри-порти як: Турку і Наанталі у Фінляндії, Стокгольм в Швеції, Крістіансанд в Норвегії і Гамбург і Росток в Німеччині. Отже, "Північний трикутник" - це мультимодальний транспортний коридор TEN-T першого порядку і логістично-інфраструктурний проект, в якому задіяні чотири країни Балтійського басейну (Фінляндія, Швеція, Норвегія і Німеччина) і різні види транспорту (морський, автомобільний, залізничний). З точки зору Єврологістики - це стратегічна магістраль, яка об'єднує Північне море з Балтійським і Північну Європу з Центральною, а також з Росією та Азією. Транспортно-логістична мережа "Північного трикутника" включає 1600 км автодоріг та 1700 км залізничних доріг, а також порти і інтермодальні логістичні центри. Основною метою проекту "Північний трикутник" є

створення сучасної високоефективної транспортно-логістичної інфраструктури для вантажних і пасажирських перевезень всіма видами транспорту в регіоні Балтики. Проект також орієнтований на сталий розвиток цього регіону шляхом формування більш безпечної, економічно ефективної та екологічної мультимодальної транспортно-логістичної системи. До основних логістичних завдань проекту належать: а) створення суцільного логістичного ланцюга постачань, зокрема, у зв'язках з периферійними районами; б) застосування мультимодальних IT-рівнів, зокрема, на основі підходу "одного вікна"; в) підтримання стабільності розвитку різних видів транспорту в регіоні; г) поліпшення доступу до ринків - як національних всередині ЄС (зокрема, це стосується Німеччини, Швеції, Фінляндії і Норвегії, яка не є членом ЄС), так і до російського і азіатського. В очікуванні зростання обсягів торгівлі країн "Північного трикутника", а також всього ЄС, з Азією та Росією, здійснюється проект прямого шляху з Фінляндії (порт Турку) в Китай.

Другий за важливістю проект TEN-T - "Rail Baltica" - залізничний транспортний коридор, який об'єднує п'ять країн - чотири нових членів ЄС (Польщу, Литву, Латвію і Естонію) і Фінляндію. Значення цього проекту полягає, перш за все, в тому, щоб забезпечити ефективне сучасне транспортне сполучення (включаючи автодорожній проект Via Baltica) як між усіма п'ятьма країнами-учасниками, так і між Балтійським регіоном і країнами ЄС на захід від Польщі, а також державами Центральної та Східної Європи. Північна ділянка "Rail Baltica" передбачає поромне повідомлення Таллінн (Естонія) – Хельсінкі (Фінляндія) через Фінську затоку, таким чином, формуючи "міст" до країн "Північного трикутника". Довжина залізничного коридору становить 1230 км, якщо оцінювати його за найбільш прямим з існуючих маршрутів з Талліна до Варшави. Проект "Rail Baltica" також покликаний вирішити проблему різниці між шляхами стандартної європейської ширини, використовуваним в ЄС, в т.ч. в Польщі, і широкими шляхами, які використовуються в Росії та інших країнах-партнерах проекту. Це важливе питання інтероперативності. Маршрут коридору виглядає наступним чином: Гельсінкі - Таллінн - Рига - Каунас - Варшава з продовженням до Берліна. Координатор проекту запропонував країнам учасникам розробити транскордонні угоди ("Меморандум взаєморозуміння"), що стосуються порядку перетину спільних кордонів цих країн. Зокрема, такі угоди укладені в 2007 р. між Польщею і Литвою (стосується прикордонних пунктів відповідно Сувалки і Маріямпіль), Литвою і Латвією (Шяуляй і Єлгава), Латвією та Естонією (Валмері і Тарту). Важливу роль у транспортно-логістичній системі Балтійського басейну відіграють транспортні коридори, що проходять морем. Це коридори "Струна", "Німеччина - Швеція", "Німеччина - Литва / Латвія", "Копенгаген - Берлін", "Центрально - Європейський", "Балтійська ланка", "Схід - Захід". З точки зору Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції та участі в ній України найбільш значущими з наведених є Балтійські морські коридори, які виходять на порти країн-

учасниць БЧТЛІ першого порядку, тобто Польщі і Литви, тобто це будуть коридори "Німеччина - Литва / Латвія ", " Центрально-Європейський ", " Балтійське ланка "і" Схід-Захід ".

У рамках проекту TEN-T виділяють порти категорії TEN-A, на базі яких доцільно створювати мультимодальні логістичні центри. Основними портами в Балтійському басейні, віднесеними до цієї категорії є німецькі порти Кіль, Любек / Травемюнде, Росток, Засніц / Мукран; польські - Щецин / Свіноуйще, Гданськ, Гдиня; російські - Калінінград / Балтійськ; литовські - Клайпеда і латвійські – Лієпая, Вентспілс; датські - Копенгаген / Мальме; шведські - Треллеборг, Істад, Карлсхамн, Карлскрона. Хоча деякі з цих портів нині є лише точками в мережі коридорів TEN-T, ЄС має намір перетворити всі вище названі порти у великі міжнародні транспортно-логістичні вузли. На це призначені інвестиції обсягом 700 млн. євро.

Активно впливає на функціонування транспортно-логістичної системи Балтійського моря (ТЛСБМ) Форум міжнародних проектів TEDIM (створений в 1995 р.), що має стратегічне значення для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в північній Європі, включаючи країни Балтійського басейну. TEDIM охоплює три основні напрямки співпраці: телематика, зовнішньоторговельно-транспортна логістика, взаємодія інформаційних систем. У рамках цієї регіональної програми особливо стимулювала активність в регіоні Балтійського моря прийнята у вересні 2003 р. "Нова стратегія TEDIM" на 2004-2010 рр.. На зустрічі Міжнародного координаційного комітету (ІДС) TEDIM у вересні 2004 р. в Гданську (Польща) була підкреслена важливість кооперації країн Балтійського моря як для інтеграції логістичної системи всередині ЄС, так і логістичних зв'язків між ЄС і Росією. Країни-члени TEDIM активно впроваджують нову стратегію в життя. Ключовим її моментом є залучення приватного сектора, що здійснюється двома шляхами: по-перше, через загальну програму маркетингу та розповсюдження інформації TEDIM, по-друге, через активну розробку проектів в тісній кооперації з приватними компаніями. Кожна країна-учасниця TEDIM сама визначає свої підходи з урахуванням національних інтересів. Секретаріат TEDIM визначив потенціал створення мультинаціонального проекту і запропонував три можливі теми на вибір: "Логістичні найкращі ініціативи", "Інтермодальний фрахтовий транспорт" і "Термінали, технології та системи управління інтермодальним фрахтовим транспортом". Підготовка до першого проекту вже почалася. ІДС також зазначив, що дослідження і навчання в рамках програм TEDIM повинні бути частиною європейських досліджень та основних програм. Програми TEDIM включають завершені, діючі та нові проекти. З них безпосередній стосунок до України має проект SLINT (Sea-Lend International Transport), метою якого є запропонувати новий залізничний маршрут між Одесою та Гданськом і обґрунтувати його переваги в порівнянні з існуючим шляхом аналізу обсягу, структури та вартості логістичного потоку. Передбачено продовження виконання цього

проекту зусиллями Морського інституту в Гдині. На жаль, не вказані українські партнери, задіяні в цьому проекті. Проект SLINT має велику важливість як в рамках TEDIM, так і для всього ЄС, про що свідчить включення його в програму EUREKA з відповідним фінансуванням. З діючих проектів також є цікавим для України проект "Polcorridor", метою якого є розробка комерційно ефективної інтермодальної системи для транс'європейського вантажного трансферу між країнами Північної та Південно-Східної Європи через територію Польщі. Центральною ланкою проекту є так зв. "Балтійський поїзд - човник", який повинен з'єднати два центри - на півночі (порт) і на півдні Польщі. Фінансування проекту буде здійснюватися також у рамках EUREKA. Україна може приєднатися до цього проекту, оскільки найкоротший шлях (як залізницею, так і автошляхами), який з'єднує Польщу з Румунією, Болгарією, Грецією (порт Александруполіс на Середземному морі) проходить власне через українське Прикарпаття та Північну Буковину. Проект "Polcorridor" також має безпосереднє відношення до БЧТЛІ, оскільки має на меті створити надійний сухопутний транспортний міст між країнами Балтійського басейну (Північна Європа) і Чорноморського басейну (Південно-Східна Європа). Нарешті надзвичайно актуальним для України є такий новий (перспективний) проект як DaGoB (Safe and Reliable Transport Chains of Dangerous Goods in the Baltic Sea Region - Безпечні та надійні транспортні ланцюги з перевезення небезпечних вантажів в регіоні Балтійського моря). Згадуючи "фосфорну" залізничну аварію в Ожидові на Львівщині (липень 2007) та інші подібні випадки в нашій країні, пов'язані з перевезеннями через територію України небезпечних вантажів, надзвичайно важливою та корисною для транспортних відомств України є мета цього проекту, яка полягає в забезпеченні безпеки перевезень небезпечних вантажів в регіоні Балтійського моря шляхом поліпшення співпраці державного і приватного секторів на різних рівнях, забезпечення їх інформацією про потоки вантажів, ефективність ланцюгів постачань і можливі ризики.

Що стосується країн басейну Чорного моря, то в плані розробки і виконання спільних логістичних програм і проектів вони сильно відстають від своїх балтійських колег, хоча транзитний потенціал Чорного моря - значно більше (табл. 2). Так, все ще в стадії становлення знаходиться система Чорноморського Економічного Співробітництва (ЧЕС) - інтеграційного угруповання, орієнтованого на розвиток соціально-економічної співпраці в рамках процесу формування загального Євразійського економічного простору. ЧЕС утворений в 1992 р. у складі 11 держав Чорноморського басейну: Азербайджан, Албанія, Вірменія, Греція, Грузія, Молдова, Туреччина, Болгарія, Румунія, Росія, Україна. Головна мета - перетворення Чорного моря в зону миру, свободи, економічної стабільності та процвітання, дружніх добросусідських відносин. Штаб-квартира ЧЕС знаходиться в Стамбулі.

Таблиця 2.

Порівняльна характеристика транспортно-логістичних систем
Балтійського і Чорного морів *

№	Показники	Моря	
		Балтійське	Чорне
1	2	3	4
1.	Кількість країн	9	6
2.	Склад країн	Німеччина, Польща, Росія, Литва, Латвія, Естонія, Фінляндія, Швеція, Данія	Україна, Росія, Грузія, Туреччина, Болгарія, Румунія
3.	Членство в ЄС/СНД/ОЧЕС	Усі члени ЄС, крім Росії	Члени ЄС: Болгарія, Румунія Члени СНД: Росія, Україна Усі – члени ОЧЕС
4.	Організації, що об'єднують порти	Організація Балтійських портів (об'єднує 50 портів)	Асоціація портів Чорного та Азовського морів (включає 32 порти)
5.	Інші організації	Рада Балтійських морських портів, Балтійська асамблея, Балтійські ворота	Міжнародна асоціація чорноморських міст
6.	Вихід до ПСК	5 коридорів (ПСК № 1, 3, 4, 6, 9)	4 коридори (ПСК № 4, 7, 8, 9)
7.	Участь у Паневропейських транспортних зонах	-	Чорноморська Паневропейська транспортна зона (Black Sea PETrA)
8.	Участь у транс-континентальних (євроазійських) транспортних коридорах	Балтика – Чорне море, Північ – Південь	Чорноморське транспортне кільце, TRACECA, Балтика – Чорне море, Європа – Азія
9.	Проекти Єврологістики, що виконуються в межах TEN-T	1. Північний трикутник 2. Rail Baltica 3. Via Baltica 4. Морські коридори 4.1. Струна 4.2. Німеччина-Швеція 4.3. Німеччина-Литва/Латвія 4.4. Копенгаген-Берлін 4.5. Центральнo-Європейський 4.6. Балтійська ланка 4.7. Схід-Захід 5. Регіональні програми 5.1. LOCEU 5.2. TEDIM 6. Додаткові проекти	1. Via Ignatia 2. ПСК № 4, 7, 8, 9 3. ЧТК

		TEN-T	
10.	Морські пороми	1. Клайпеда-Мукран 2. Клайпеда-Копенгаген 3. Клайпеда-Карлсхамн Щецін-Істад 5. Гданськ-Карлсхамн 6. Гдиня-Карлскрона та інші (понад 50)	1. Варна-Іллічівськ-Поті/Батумі 2. Іллічівськ-Дерінже 3. Іллічівськ-Самсун 4. Миколаїв-Стамбул 5. Скадовськ-Зонгулдак 6. Констанца-Стамбул 7. Констанца-Поті
11.	Найбільші порти, товарообіг, млн. т	1. Гамбург – 100 2. Бремен – 30 3.Вентспілс – 36 4. Таллінн – 20	1. Новоросійськ – 70 2. Констанца – 50 3. Одеса – 30 4. Іллічівськ – 23,5 5. Туапсе – 20
12.	Регіональна програма розвитку транспортно-логістичних центрів з відповідним фінансуванням	Є	Немає
13.	Логістичні центри	Діють: Гамбург, Бремен, Клайпеда, Славкув та інші	Формуються: Іллічівськ, Одеса, Констанца, Новоросійськ та інші

*Авторська розробка.

У рамках ЧЕС створено інтеграційне об'єднання ГУАМ у складі Грузії, України, Азербайджану, Молдови. ГУАМ має на меті реалізувати політичні і економічні, перш за все енергетичні і транспортні проекти.

Головний транспортно-логістичний проект ЧЕС - створення Чорноморського транспортного кільця (ЧТК) - кільцевої автомагістралі навколо Чорного моря. Вона буде проходити через 7 причорноморських країн і з'єднувати пункти: Анкара - Єреван - Тбілісі - Ростов-на-Дону - Маріуполь - Одеса - Бухарест - Димітроград - Стамбул. Це буде високо пропускна автомагістраль довжиною більше 7100 км, що складатиметься з двох окремих частин, кожна з яких матиме як мінімум дві смуги руху. Українська ділянка маршруту цього коридору проходить через Маріуполь-Одесу-Ізмаїл. Під патронатом Європейської комісії в басейні Чорного моря здійснюються проекти TRACECA (Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia - Транспортний коридор Європа - Кавказ - Азія) і Black Sea PETrA (Чорноморська пан'європейська транспортна зона). Меморандум про створення останньої підписали в 1998 р. міністри транспорту України, Болгарії, Грузії, Греції, Молдови, Румунії, Росії, Туреччини і ЄС (статус спостерігачів мають Вірменія і Азербайджан). Мета створення Black Sea PETrA - розвиток міжнародних перевезень вантажів і пасажирів у регіональній інтегрованій мультимодальній транспортно-логістичній мережі. Штаб-квартира знаходиться в Одесі. З проблем розвитку Чорноморської транспортної зони проведені науково-практичні конференції: міністрів транспорту ОЧЕС в Сочі (Росія, 2001), Києві (2003), Салоніки (Греція, 2005), щорічно - "Формування транспортної мережі в

регіоні Чорного моря" (Одеса) і ін. Починаючи з 2003 р., Україна головує в керівному комітеті Black Sea PETrA. Порти Чорного і Азовського морів об'єднані в Асоціацію BASPA (Black and Azov Sea Ports Association) - всього 32 порти, з них 17 українських, 5 російських, 2 грузинських, 2 болгарських, 2 румунських і 4 турецьких. Найбільші за вантажообігом порти (2009) - Новоросійськ (70 млн. тонн), Констанца (50 млн. тонн), Одеса (30,5 млн. тонн), Іллічівськ (23,5 млн. тонн). Розвитку чорноморських портів сприяє вихід на них пан'європейських транспортних коридорів (ПЕК). Так, на Одеський та Іллічівський порти виходить ПЕК № 9 і TRACECA, на Ізмаїльський порт - ПЕК № 7 (Дунайський) і Балканська гілка ПЕК № 9, на порт Констанца - ПЕК № 7 (Дунайський) і ПЕК № 4, на порти Варна і Бургас - TRACECA і ПЕК № 8 тощо. Значну роль у нинішній перебудові транспортно-логістичної системи Чорноморського басейну відіграє розвиток двостороннього співробітництва країн-партнерів. Так, порти України з Туреччиною з'єднують чотири міжнародні поромні лінії - Миколаїв-Стамбул, Іллічівськ - Деріндже, Іллічівськ - Самсун, Скадовськ - Зонгулдак; російський порт Кавказ з'єднаний поромом з грузинським Поті (в даний час не працює) діє міжнародний паром як складова TRACECA, Варна - Іллічівськ - Поті / Батумі; готуються до відновлення поромні маршрути Констанца - Самсун і Констанца - Батумі.

Отже, основні інтермодальні трансчорноморські лінії базуються на портах: Іллічівськ, Одеса, Ізмаїл, Миколаїв, Херсон, Маріуполь, Бердянськ, Керч (Україна), Констанца (Румунія), Варна і Бургас (Болгарія), Новоросійськ, Туапсе і Кавказ (Росія), Поті і Батумі (Грузія), Стамбул, Деріндже, Зонгулдак і Самсун (Туреччина). Ключовими портами, на яких базуються як контейнерні, так і поромні лінії, є порти Іллічівськ, Одеса, Констанца, Варна, Стамбул, Деріндже, Поті, Батумі.

У цілому можна зробити висновок, що Чорноморський регіон володіє досить розвиненими портами на північному, південному, західному і східному узбережжях. Не всі їхні потужності використовуються, але незважаючи на це, ключові порти, які і надалі слугуватимуть сполучними ланками між сухопутними і морськими магістралями, майже скрізь вимагають значної реконструкції з метою розвитку саме таких потужностей, які необхідні для обслуговування швидкозростаючих обсягів контейнерних, поромних та інших інтермодальних перевезень. Ці питання повинні знайти відображення в Програмі формування та розвитку головних транспортних комунікацій між Європою і Азією, що зараз розробляється спільно Економічною комісією ООН для Європи, ЄС, Європейською конференцією міністрів транспорту та ОЧЕС.

Висновки. Щодо участі України в процесах здійснення транспортно-логістичної інтеграції між транспортно-логістичними системами Балтійського моря (що вже практично сформована) та Чорного моря (що знаходиться в стані формування), то слід виділити наступні напрямки:

1. Участь у розвитку ПЕК, що зв'язують Україну з регіоном Балтійського моря.
2. Участь у розвитку ТКТК, що зв'язують Україну з регіоном Балтійського моря.
3. Участь у річкових коридорах, що зв'язують Україну з країнами регіону Балтійського моря та надають вихід до Чорного моря.
4. Участь у контрейлерних маршрутах, що зв'язують Україну з країнами Балтійського басейну.
5. Розвиток мережі логістичних центрів в Україні за прикладом Німеччини, Литви, Польщі.
6. Ініціювання та підтримка політичних та економічних угод по БЧТЛ.

1. Липа Ю. Призначення України. – Львів: Просвіта, 1992. – 147 с.
2. Смирнов І.Г. Транспортно-логістичні системи світу // Світове господарство в умовах глобалізації: Моногр. – К.: Київський ун-т, 2004. – С.77-95.
3. Смирнов И.Г. Украина в системе Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции // Logistics. – 2008. - № 11. – С. 20-24.
4. Смирнов І.Г., Сировець С.Ю., Литвенко Л.М. Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції: можливості розвитку туризму // Стан та перспективи розвитку туризму у світі та Україні напередодні чемпіонату Європи з футболу „Євро-2012”: Матеріали VII Всеук. наук. – практ. конф. – Донецьк: ДІТБ, 2008. – С. 69-72.
5. Формування транспортної мережі Чорноморського регіону: матеріали – 5 та 6 міжн. конференцій. – Одеса, 2006, 2007. – С. 43-46.

УДК 911.3:504.062.2:553.041

Калько А.Д.

РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН НАДРОКОРИСТУВАННЯ І ПОВОДЖЕННЯ З МІНЕРАЛЬНОЮ СИРОВИНОЮ В ПРОВІДНИХ СИРОВИННИХ КРАЇНАХ СВІТУ

В статті піддані аналізу економічні, географічні та гірничі аспекти регулювання відносин в процесі надрокористування провідних сировинних країн світу.

Ключові слова: корисні копалини, рента, оренда, надра, ліцензійна система.

Проанализированы экономические, географические и горные аспекты регулирования отношений в процессе недропользования ведущих стран мира.

Ключевые слова: полезные ископаемые, рента, аренда, недра, лицензионная система.

In the articles subject of analysis economic, geographical and mountain aspects of adjusting of relations are in the process of using the bowels of the earth of leading raw material countries of the world.

Key words: minerals, rent, lease, bowels of the earth, licensed systems.

Постановка наукової проблеми та її актуальність. В умовах зтяжнього переходу української економіки до стандартів природокористування, прийнятих в світовій економіці, постає питання