УДК 911.3

Ковалевич Л.В., Смирнов І.Г.

ВИКОРИСТАННЯ УКРАЇНОЮ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ В КОНТЕКСТІ ЧОРНОМОРСЬКОГО ЄВРОРЕГІОНУ

У питаннях побудови єдиної Європи актуальною залишається проблематика транскордонної співпраці, особливо важливою вона є в контексті вступу України до ЄС і реалізації політики добросусідства. У зв'язку з цим проаналізовано південний вектор політики європейської інтеграції України, пов'язаний з басейном Чорного моря і створеною у 2008 р. Асоціацією «Чорноморський євро регіон».

Ключові слова: Чорноморський єврорегіон, транзитний потенціал, транспортний коридор, транспортна система

В вопросах построения единой Европы актуальной остается проблематика трансграничного сотрудничества, особенно важной она является в контексте вступления Украины в ЕС и реализации политики добрососедства. В связи с этим проанализирован южный вектор политики европейской интеграции Украины, связанный с бассейном Черного моря и созданной в 2008 году Ассоциацией «Черноморский еврорегион».

Ключевые слова: Черноморский еврорегион, транзитный потенциал, транспортный коридор, транспортная система

In matters of building a united Europe the problems of border cooperation remain, particularly it is important in the context of Ukraine's accession and implementation of good neighborhood policy. In this regard the southern vector of European integration of Ukraine had been analyzed in connection with the Black Sea Basin and the Association «Black Sea Euroregion»which was established in 2008.

Key words: Black Sea Euroregion, transit potential, transport corridor, transport system.

Постановка наукової проблеми. Україна має спільний кордон з сімома державами і 19 її областей є прикордонними. Тому для цих областей транскордонне співробітництво є одним із пріоритетних напрямків діяльності. Особливо це стосується приморських областей, адже море здавна було потужним засобом міжнародних комунікацій та забезпечувало Україні зв'язок з віддаленими країнами Європи і світу. І сьогодні через Чорне море проходить значна кількість субрегіональних комунікацій, що пов'язують Азію з Європою.

Літературні джерела з теми статті включають як інтернет-ресурси, що висвітлюють сучасний стан Чорноморського регіону [4, 5, 6, 7], так наукову літературу, в якій оцінюється його роль для України та перспективи розвитку [1, 2, 3].

Метою статті є визначення та аналіз ролі Чорноморського єврорегіону у євроінтеграції України та її транскордонного співробітництва з ЄС .

Виклад основного матеріалу. Причорноморські регіони Румунії, Болгарії, Греції, Туреччини, Росії, України, а також країни Молдова, Грузія, Вірменія і Азербайджан в рамках причорноморського співробітництва співпрацюють давно. Але після приєднання Румунії та Болгарії до Євросоюзу можливості для такої співпраці значно

розширилися. Вже у 2008 р. на конференції у Варні було засновано некомерційну організацію "Чорноморський єврорегіон". Автономна Республіка Крим, Донецька, Запорізька, Миколаївська, Одеська і Херсонська області та місто Севастополь року залучені до даної Програми, що спрямована на сприяння економічному і соціальному розвитку приморських регіонів, з 2009 [6].

Загальна мета Програми – встановлення міцних зв'язків між регіонами країн на основі партнерства та співробітництва. Стратегія Програми зосереджена на розвитку громадянського суспільства і на транскордонній співпраці на місцевому рівні, маючи на меті також розширення зв'язків з іншими національними та міжнародними програмами та стратегіями. Пріоритети програми – транскордонна підтримка партнерства для економічного розвитку; захист та збереження навколишнього середовища і створення спільного культурного середовища в даному басейні. Фінансування Програми Чорного моря на 2007-2013 рр. складає – 17,306 млн євро, яке розподіляється відповідно до пріоритетів за співвідношенням: 35%, 40% і 25% [7]. Болгарія, Румунія, Україна, Росія, Грузія, Туреччина, Греція, Сербія, Албанія, Вірменія, Молдова і Азербайджан розроблятимуть спільні екологічні, інфраструктурні й енергетичні проекти. Особливу увагу даної програми зосереджено на збереженні прибережних зон, міграційних потоках та інтеграції іммігрантів.

Серед переваг співробітництва в межах Чорноморського регіону є його стратегічна геополітична роль і положення на перетині торгівельних шляхів та міграційних потоків, багата культурна спадщина, різноманітність природних, рекреаційних ресурсів тощо, що сприяють транзиту енергоносіїв та значному надходженню прямих іноземних інвестицій. Негативними явищами в межах регіону, які уповільнюють як співробітництво між країнами, так і загальний соціально-економічний розвиток, є низька якість виробничої та транспортної інфраструктури, різкі відмінності рівнів економічного розвитку всередині регіону, низький технологічний рівень інноваційних центрів, негативний вплив виробничої та сільськогосподарської діяльності людини на стан екосистеми Чорного моря, низький рівень адміністративних можливостей місцевих органів влади з імплементації політики місцевого розвитку, заморожені конфлікти (Придністров'я, країни Закавказзя), корупція. Водночас всі країни регіону, особливо Україна, мають значний потенціал для економічного зростання, залучення більшої кількості прямих іноземних інвестицій, збільшення туристичних потоків, а також беруть участь у плануванні та створенні загальноєвропейських транспортних коридорів, нафто- і газопроводів [7].

В енергетичному секторі Чорне море служить коридором Схід-Захід для перевезення вуглеводнів, який зв'язує Центральну Азію і Каспійське море з континентальною Європою. Планується введення в експлуатацію нових і реконструкція вже існуючих нафтопроводів за напрямами Росія – Україна – країни Центральної Європи, країни Закавказзя – Туреччина –

Болгарія і далі в інші європейські країни, країни Закавказзя – Туреччина – Україна (через Чорне море і нафтопровід Одеса – Броди) – Польща – Німеччина. Серед пріоритетних напрямів газопостачання Європи в рамках даної Програми визначено Україну (газопровід Уренгой — Помари — Ужгород), також буде здійснено будівництво LNG-терміналу.

В транспортно-логістичному відношенні територія України входить до Чорноморської Пан'європейської транспортної зони. Вона забезпечує просторово-територіальні зв'язки причорноморських держав через Пан'європейські тарнспортні коридори і Середземноморську транспортну зону на заході із західноєвропейськими країнами та через Кавказький перешийок коридором TRACECA із Центральною Азією. Однією із важливих ланок коридору Європа-Кавказ-Азія є чорноморська траса**,** що з'єднує Україну і Грузію. З 1996 р. тут діє автомобільна, а з 1999 р. залізнична поромна переправа Іллічівськ – Поті (Батумі), створена за ініціативою України. Це дало можливість після підписання тристоронньої угоди між Грузією, Україною і Болгарією відкрити регулярне залізничне поромне сполучення на лінії Поті-Іллічівськ-Варна. В 2004 році почала діяти залізнична поромна переправа Іллічівськ-Деренжі (Туреччина) [1, с. 379].

Розвиток транспортної системи в басейні Чорного моря в рамках єврорегіону поєднує в собі національні транспортні програми з програмами розвитку загальноєвропейських транспортних коридорів. На сьогодні в регіоні реалізуються 3 великі ініціативи: транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), який запущений в 1993 р. і в даний час охоплює 14 країн чорноморського регіону та Центральної Азії (один із компонентів міждержавної програми Tacis); коридор Центральна транспортна вісь, що включає Північне Причорномор'я (пов'язує Центральну Європу з Україною); Північно-Східна транспортна вісь, що включає південне Причорномор'я (пов'язує Балкани, Туреччину, країни Закавказзя).

Серед інших ініціатив в області транспортного сполучення важливою для України є кільцева автомагістраль навколо Чорного моря "Чорноморське кільце", яке проходить через південні області України – Донецьку, Запорізьку, Херсонську, Миколаївську, Одеську і додаткова через АРК. Це буде високо пропускна магістраль довжиною понад 7100 км, що складатиметься з двох окремих частин, кожна з яких матиме, як мінімум, дві смуги руху. Особливо цікавим для реалізації потенціалу України як ключової транзитної держави у Чорноморському єврорегіоні є проект судноплавного каналу «Херсон – Рига», схвалений ЄС (може стати аналогом системи транснаціонального транспортного каналу «Рейн-Майн-Дунай») [4].

На сьогодні торгівля через Чорне море істотна для економічного розвитку України: Туреччина є другим за значимістю напрямком транзитних вантажів через українські порти (більше 7 млн. тонн на рік), а найбільшими відправниками – причорноморська Росія (понад 37 млн. т) та прикаспійський Казахстан (більше 7 млн. т). Крім того, значна частина експорту з України транспортується через порти в Туреччину (близько 11

млн. тонн), Болгарію (більше 2 млн. т) та Румунію (0,3 - 0,4 млн. т), до Росії (1,4 млн. т) та в інші країни регіону. На жаль, каспійський напрямок у роботі українських портів поки що недостатнього розвинений, проте його перспективи досить істотні. Також українські порти прив'язані до проектів розвитку залізничного сполучення «Вікінг» та «Зубр», які зв'яжуть Чорне море з Білоруссю, Прибалтикою та Скандинавією. Крім того, необхідно узгоджено розвивати судноплавство по дунайських каналах, з орієнтацією на ринки Центральної Європи. Проте всі великі транзитні проекти за участю України можна буде реалізувати лише в умовах узгодженої портової політики. Розвитку чорноморських портів сприяє вихід на них Пан'європейських транспортних коридорів (див. рис. 1). Ключовими портами, на яких базуються як контейнерні, так і поромні лінії є порти Іллічівськ, Одеса, Констанца, Варна, Стамбул, Деріндже, Поті, Батумі. Значну роль в розбудові транспортно-логістичної системи Чорноморського басейну відіграє розвиток двосторонньої співпраці країн-партнерів. У системі морського сполучення на сьогодні між Україною і Туреччиною на постійній основі функціонують поромні сполучення між портами Іллічівськ-Деріндже, Євпаторія-Зонгулдак, Скадовськ-Зонгулдак [2, с. 263-265]. З 15 січня 2011 р. почало свою роботу нове поромне автомобільне сполучення «Black Sea Express», яким здійснюються доставки вантажів, які доставляються автомобільним транспортом, між Одесою (морський торговий порт «Південний») та Стамбулом (вантажний порт «Хайдарпаша»). Завдяки наявності інфраструктури залізничного транспорту в порту «Південний» проект «Black Sea Express» передбачає транзит територією України до країн Центрально-Східної Європи (Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини, Білорусі) та країн Балтії (Литви, Латвії, Естонії). Метою проекту є збільшення транспортних перевезень по лінії Північ-Південь, а також залучення турецьких транспортних і торгівельних компаній до українсько-білорусько-литовського проекту комбінованих залізничних перевезень «Вікінг».

Чорноморський простір має виключне значення для реалізації зовнішньої регіональної політики країни, адже на сьогодні він є одним із найдинамічніших за своїм інтеграційним розвитком та має великі перспективи використання у повній мірі транзитних, а особливо енерготранзитних можливостей регіону. Необхідно зазначити, що останні роки характеризувались значним зростанням обсягів товароперевезень та збільшенням рівня багатонаціональних торговельних відносин у регіоні − за 2010 рік морські шляхи Чорного моря перетнули до 67 000 торговельних суден з 85 країн світу, які перевезли півмільйона тонн вантажів. За останні п'ять років кількість контейнерних перевезень зросла втричі. У порівнянні, Чорне море займає 1/5 площі Середземного моря. Інтенсивність торговельного судноплавства становить 300 — 400 суден на день та складає 1/10 інтенсивності судноплавства у Середземномор'ї [4]. Збільшення обсягів морських перевезень проявляється також у значному зростанні морського трафіку через протоки Босфор і Дарданелли – 50

тисяч суден щороку (для порівняння – Панамським каналом щорічно проходить 17-18 тисяч суден, а Суецьким – близько 18,2 тисяч суден).

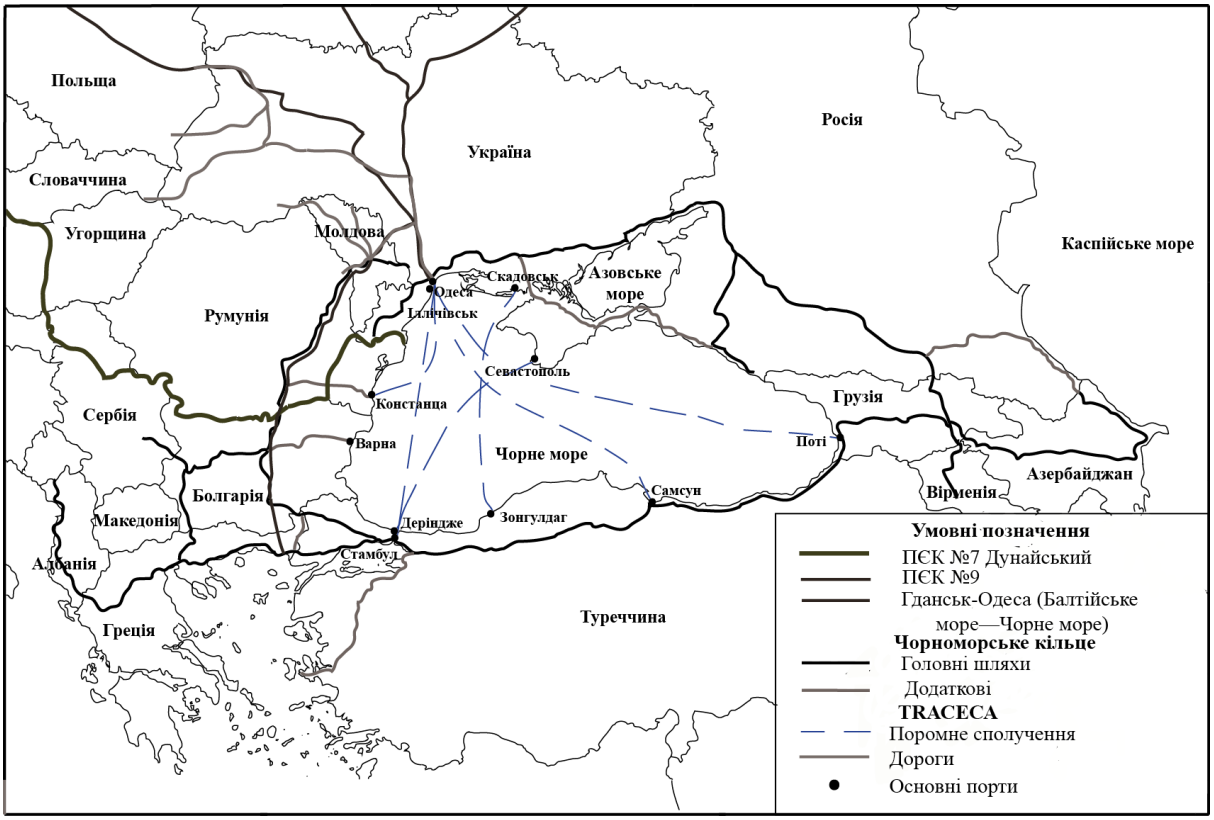

Рис. 1. Картосхема транспортних коридорів, що виходять до Чорного моря, Авторська розробка [5, 7].

Висновки. Діяльність в рамках Чорноморського єврорегіону надасть можливість Україні взяти активну участь в процесах регіональної співпраці, зміцнити двосторонні відносини з країнами регіону – учасниками реалізації регіональних економічних проектів, забезпечити свої торговельно-економічні інтереси, удосконалити транспортну інфраструктуру і розвинути прикордонне співробітництво. Для регіону ж це – розвиток прозорого сучасного ринку енергоносіїв, синхронізація енергосистем Східної і Західної Європи, становлення транс'європейських і трансазіатських транспортних магістралей.

1. Географія світового господарства (з основами економіки): навч. посіб./за ред. Я. Б. Олійника, І. Г. Смирнова. - К.: Знання, 2011. - 640 с.

2. Олійник Я. Б., Смирнов І. Г. Міжнародна логістика. Навчальний посібник. – К,, Обрії, 2011. – 544 с.

3. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. – К.: Обрії, 2004. – 335с.

4. Луполенко А.В., Гайдукова О.О. Чорноморський єврорегіон: перспективи розвитку транзитного потенціалу (http://www.rusnauka.com/15_APSN_2010/Economics/67656.doc.htm)

5. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України (http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transports.html)

6. Україна – Євросоюз у деталях. Транскордонне співробітництво. – жовтень, 2010. - №3 (http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/-virtual_library/3rd_inset_ukr_web-_uk.pdf)
7. Black See Basin. Joint operational program 2007-2013 (http://ec.europa.eu/-europeaid/where/neighbourhood/regional-cooperation/enpi-cross-border/documents/black_sea-_adopted_programme_en.pdf)