

ГЕОЕКОНОМІЧНИЙ КОНТЕКСТ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Шаров Олександр Миколайович,
доктор економічних наук, професор

Досліджено геоелекономічний контекст морської політики України, тобто економічні передумови розвитку та інтереси України як морської держави, зумовлені її географічним розташуванням та відносинами з іншими країнами світу. Особливу увагу приділено регіональним аспектам міжнародної діяльності України в галузі морської економіки.

Звертається увага на те, що Україна є важливою чорноморською державою, південні кордони якої становлять частину південного узбережжя Європи, що тягнуться від Гібралтару до Кавказу. Таке географічне розташування України на стику морських та суходільних цивілізацій створює постійне підґрунтя для ризиків, на які наражається безпека держави не тільки у зв'язку зі своїми відносинами з іншими країнами, а й у результаті загострення відносин третіх країн між собою.

З іншого боку, таке географічне розташування зумовлює вихід власних інтересів України за межі лише двосторонніх відносин із сусідніми державами, піднімаючи їх на загальноцивілізаційний, глобальний рівень. Унаслідок цього глобалізація відіграє істотну роль у визначенні основних положень стратегії морської безпеки України.

Україна як одна з найбільших прибережних держав світу має достатній потенціал для того, щоб перетворитися на справжню морську державу і в цій якості отримувати політичні та економічні переваги від участі у процесі глобалізації.

Ключові слова: морська політика, Чорноморська синергія, Організація Чорноморського економічного співробітництва, Великий морський шовковий шлях.

Sharov Oleksandr

GEOECONOMIC CONTEXT OF UKRAINE'S MARITIME POLICY

It is analyzed the geoeconomic context of Ukraine's maritime Policy, i.e. economic pre-conditions for the development and interests for Ukraine as a "sea power", which is determined by its geographical place and relations with other countries. The special attention is paid to regional aspects of the international activity of Ukraine regarding the maritime economy.

The attention is paid to the fact that Ukraine is an important Black Sea state, which make up the southern border of the southern coast of Europe, stretching from Gibraltar to the Caucasus. Such geographical location of Ukraine at the crossroads of sea powers and land powers creates a permanent basis for the risk faced by the state security. And it is risk not only to its relations with other countries, but as a result of deteriorating relations between the third countries themselves.

On the other hand, such geographic location determines that Ukraine's interests moves out of only their bilateral relations with neighbouring countries, raising to the whole-civilization, global level. As a result, globalization plays a significant role in determining the main provisions of Ukraine's Maritime Security Strategy.

Ukraine – one of the largest coastal countries in the world has the potential to turn into a real Sea Power and as such one to obtain political and economic benefits from participation in the globalization process.

Keywords: maritime policy, Black Sea Synergy, Black Sea Economic Cooperation, Maritime Silk Route.

«...справжніми політиками нас не назвеш,
у нас немає ніякої влади,
однак і ми повинні
рахуватися з тим світом,
який нас потребує
або нас терпить».

Г. Гессе, «Гра у бісер»

Як цілком влучно зазначив український дослідник І. Лосєв, «політика будь-якої держави не може бути проявом сваволі керівного класу, вона формується цілою низкою об'єктивних обставин: розмірами країни, кількістю населення, конфігурацією кордонів, географічним розташуванням, особливостями сусідніх держав. Власне, все це і є геополітика, в межах якої формується морська політика як її різновид» [1]. І саме завдячуючи такому політичному «родоводу» морська політика перебуває в центрі уваги багатьох дослідників у всьому світі.

Аналізу цієї тематики присвячена робота цілих науково-аналітичних установ, з-поміж яких достатньо згадати хоча б Центр досліджень морської політики ім. Дж. Корбета при Британській академії оборони (*The Corbett Centre for Maritime Policy Studies – Defence Academy of the United Kingdom*), з яким співпрацюють такі дослідники, як К. Перрі (*Ch. Parry*; автор фундаментальної праці «Супер хайвей: Морська потуга у XXI ст.» [2]), Д. Сандерс (*D. Sanders*, «Морська потуга в Чорному морі» [3]), а також Дж. Тілл (*G. Till*), Дж. Хетчер (*J. Hatcher*), австралієць Дж. Хатендорф (*J. Hattendorf*) та ін. Звичайно, дослідження з питань морської політики та морського господарства здійснюються і в багатьох інших країнах, у зв'язку з чим можна згадати нещодавно опубліковану книгу кіпрського вченого Е. Каракітсоса (*E. Karakitsos*) та британського експерта Л. Вернавідеса (*L. Varnavides*) «Морська економіка: макроекономічний підхід» [4] і, звісно ж, фундаментальне дослідження Л. Пейна (*L. Paine*) «Море та цивілізація» [5].

Серед українських авторів насамперед хотілося б відзначити В. Буркинського, О. Котлубая, В. Степанова [6, 7] та інших фахівців *Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень*

НАН України, а також розробників «Комплексної програми підвищення ефективності розвитку та використання морського потенціалу України» під егідою «*Морського благодійного фонду*». Крім того, цій проблематиці присвячено публікації С. Горчакова, Є. Зозулі, В. Кулібаби, В. Лисицького, І. Лосєва, А. Овлащенко, В. Панькевича, не говорячи про досить численні праці авторів, які розглядають міжнародно-правові аспекти співпраці в морській галузі (що здебільшого виходить за межі нашого дослідження). Зазвичай у таких роботах автори вивчають і геополітичні аспекти, тобто проблеми, зумовлені військово-стратегічними, політичними та економічними інтересами держави у відносинах з іншими державами. На жаль, власне економічні (у цьому випадку – геоекономічні) аспекти часто відходять на другий план або взагалі опиняються поза увагою дослідників.

Геоекономічні засади морської потуги

Дослідження з питань морської політики та морської економіки досить часто як теоретичне підґрунтя використовують відому концепцію історичного суперництва морських та сухопутних цивілізацій, згідно з якою в географічному центрі земного суходолу розташована «серцевинна земля» (*Heartland*) або «осьовий ареал» (*pivot area*), з центру якого постійно спостерігається тиск т.зв. «розбійників суші» (*robbers of the steppe*) – суспільств, які мають авторитарний, ієрархічний, недемократичний та неторговельний характер. Вони постійно загрожують безпеці країн внутрішнього або «граничного півмісяця» – поясу, який збігається з береговими просторами євразійського континенту і є зоною інтенсивного розвитку цивілізації.

Своєю чергою, ззовні, з регіонів т.зв. «острівного півмісяця» здійснюється тиск «розбійників моря» (*sea robbers*) у вигляді колоніальних експедицій, які мають на меті врівноваження суходільних імпульсів. Для цього тиску характерним є торговельний характер та демократичні форми політики. Власне, натякаючи на цю концепцію, згаданий вище адмірал К. Перрі завершує свою книгу питанням: «...Британія у ХІХ ст., США – у другій половині ХХ та на початку ХХІ ст. Кому ми можемо довірити тризуб Нептуна та скіпетр світу на решту цього сторіччя?» Якщо враховувати поточне співвідношення між провідними державами світу, питання, здавалося б, є риторичним. Утім, спробуємо розпочати аналіз зовнішньоекономічних аспектів морської політики України саме з його з'ясування.

Погляньмо на карту світу і спробуймо відповісти на питання: «Де на цій планеті могла зародитися людська цивілізація?» Для недосвідчених, тільки-но наділених Розумом людських істот потрібен достатньо м'який клімат, який би дозволив їм уникнути небезпек холодної зими. Однак не райсько-екваторіальний, а такий, щоб примусив їх «здобувати хліб насущний». А ще потрібен різноманітний ландшафт – рівнини, гори, річки, моря... Водні транспортні артерії є дуже важливими, оскільки, як нагадує Л. Пейн у вступі до свого дослідження, перш ніж у ХІХ ст. було винайдено паровий двигун, культура, торгівля, інфекційні хвороби та конфлікти (тобто цивілізація) значно швидше поширювалися морем, аніж суходолом [1, 5]. Проте моря потрібні не безмежні, а такі, які дозволяють розпочати освоєння мореплавства з каботажного плавання, оскільки різні ландшафти дають людям різний досвід, створюючи різні народи. А це породжує потребу спілкування, розвиває відчуття здорової допитливості та цікавості, яке і примушує Розум розвиватися.

Такий клімат можна знайти між тридцятью та сороковою паралелями.

У Південній півкулі майже весь цей простір заповнено водою. Єдине місце, яке за своїм ландшафтом відповідає за-

значеним вище умовам, – це південно-східне узбережжя Африки з розташованим неподалік Мадагаскаром, Сейшелами... Саме в цьому регіоні виникла стародавня цивілізація Великого Зімбабве і взагалі, як стверджують останні археологічні знахідки, – *Homo sapiens*. Утім, з різних причин (у т.ч., мабуть, відсутності прийняттого простору для подальшої експансії, що й підштовхнуло перших людей до «ексодису» на інші континенти) ця цивілізація не знайшла свого історичного продовження.

У Північній півкулі можна знайти досить просторі землі в Америці та Китаї. Є в цих регіонах і можливості для набуття морехідних навичок, плаваючи через затоки (до Каліфорнії та Юкатану або до Кореї), а також до найближчих островів (Карибів, Японії, Тайваню, Філіппін). Однак цивілізації ацтеків і майя не встигли розвинутися до належного рівня (передусім через те, що людина з'явилася на Американському континенті порівняно пізно). Що стосується китайців та японців, то вони, досягнувши значних успіхів, на певному етапі розвитку своєї цивілізації обрали шлях самоізоляції, що і загальмувало їх глобалізаційний поступ.

Нарешті, повністю відповідало всім умовам одне місце, до якого входять території Греції, Малої Азії, Близького Сходу та Єгипту. Саме у східній частині цього регіону – в Месопотамії (де і був розташований Едемський сад) виникли перші держави. Людська цивілізація, яка виникла в Месопотамії, дала життя Урарту, Шумеру, Вавилону, Ассирії, Персії – тим державам, які, за Геродотом, за своєю суттю протистояли еллінській цивілізації і узагальнено називалися «Азією». Утім, первісно розподіл на «Європу» та «Азію» використовувався лише для розподілу на західне і східне узбережжя стародавнього водного шляху морями: Середземним – Чорним – Азовським¹.

Таким чином, еллінська, а потім римська цивілізація (яка перемогла у двобої

¹ «Європа» – від фінікійського *ereb* – «місце, де заходить сонце», а «Азія» – від назви болотистої місцевості, яка дала також назву невеликій західноанатолійській державі (відповідно на східному узбережжі Середземного моря).

з Карфагеном) об'єктивно висувалися на роль пануючих у тодішньому світі – Ойкумені. І лише зміщення торговельних потоків у бік Атлантики (по лінії Європа – Америка та Європа – Індія) сприяло виникненню таких морських потуг, як Іспанія і Португалія (які вирвалися вперед, оскільки спочатку Франція та Англія були зайняті Столітньою війною, після завершення якої вони потіснили іберійських «нуворишів»). Таке бачення знаходить підтримку та продовження в теорії Дж. Фрідмена, який стверджує, що «той, хто контролював Північну Атлантику, контролював доступ до Європи – і Європи до світу. Базова географія глобальної політики була зосереджена в цьому місці» [4, 8]. Утім, після того, як у 80-х роках минулого сторіччя обсяги трансатлантичної та транстихоокеанської торгівлі зрівнялися, Північна Атлантика втратила своє минуле значення. «Тепер будь-яка країна, яка контролює Північну Атлантику та Тихий океан, може контролювати, якщо захоче, світову торговельну систему, а отже, і глобальну економіку. У XXI ст. будь-яка країна, яка має вихід до обох океанів, отримує величезні переваги» [4, 5, 8]. Цією «будь-якою» країною, на думку дослідника, стають Сполучені Штати Америки, передусім тому, що вони «розташувалися в потрібному місці в потрібний час». Проте, мабуть, Мексика та Канада також мають певні переваги, що дає змогу говорити про гегемонію Північноамериканської зони вільної торгівлі – *NAFTA*.

Продовжуючи логічні міркування Дж. Фрідмена, можна прогнозувати, що у ХХІІ ст. внаслідок подальшого зміщення торговельних потоків «центровим» стане регіон Індійського океану, що сприятиме висуненню на «перші позиції» таких країн, як Китай, Індія, Іран, Південна Африка та Австралія.

Яким же, з огляду на зазначене вище, вбачається місце України в розкладі «морських» та «суходільних» цивілізацій?

Як уже згадувалося, первісно розподіл на «Європу» та «Азію» використовувався лише для розподілу на західне і східне

узбережжя стародавнього водного шляху Середземним, Чорним та Азовським морями. Здавалося б, на водних артеріях Дністра (Тираса), Південного Бугу (Гіпаніса), Дніпра (Борисфена) і Дону (Танаїса) такий розподіл втрачав будь-який сенс. Але саме тут пройшла не тільки водна межа у вигляді однієї з найбільших у світі річок – Дніпра, а й повітряний кордон, який відповідає ізотермі січня: на схід від неї середня температура січня – негативна, а на захід – позитивна. Саме тут проходить вододіл між басейнами Чорного та Балтійського морів. Отже, що б там хотіли політики, а суходільна межа між Азією та Європою проходить там, де простягаються лани й гори держави Україна.

Приблизно 2,5–3 тис. років тому найбільш активні (пасіонарні) представники тодішнього суспільства, бажаючи скинути «окови» патріархальних правил, починають заселяти острови Азовського моря, а пізніше з'являються у прибережних містах і поселеннях Чорного та Середземного морів, аж до Єгипту. Так з'явилися перші «люди моря». З VII ст. до н.е. через порти Боспору в Азовському морі почалася їх масова міграція. У VII ст. до н.е. вони заселяють північний берег Чорного моря, а до середини VI ст. освоюють усе узбережжя Середземного моря. Колонії «людей моря» засновувалися як міста-держави. Колонії Керченської протоки близько 480 р до н.е. об'єдналися та створили Боспорське царство.

У VII столітті до н.е. в Причорномор'ї з'являються два поселення – Таганрозьке та Пантікапей. Місто Пантікапей володіло гарною гаванню, що дозволило йому стати центром, навколо якого об'єдналися грецькі міста обох берегів Керченської протоки. Пантікапей залишався столицею Боспорського царства до кінця II ст. до н.е. Протягом 580–560 рр. до н.е. вздовж узбережжя Керченського півострова виникає ще кілька великих міст. Найбільш значним містом була Феодосія (недаремно грецький географ Страбон називає Фанагорію столицею азійського Боспору). У IV ст. до н.е.

Боспорська держава охоплювала територію всього Керченського півострова. Боспор стає головною торговельною базою, що забезпечувала зв'язки численних держав Греції із залишками більш стародавніх цивілізацій².

Безпосередній вплив морської цивілізації відчувався і в процесі створення стародавньої Київської держави. Насамперед ідеться про географічне розташування корінних українських земель. Дніпро – це не просто ріка, а, як прийнято говорити, – «водна артерія», по якій пливають люди і перетікають ідеї. Завдяки цьому з північно-західної Європи до нас потрапили князі-державотворці, а з південно-східної – християнська цивілізаційна культура.

Легендарний Кий, як відомо, був перевізником. Тобто «тримав перевіз» через Дніпро – інакше кажучи, був місцевим володарем, який отримував прибуток з того, що забезпечував та охороняв переправу з одного берега Дніпра на інший. Таким чином, Київ перетворювався на велике перехрестя: з одного боку, водний шлях північ-південь, з іншого – сухоходом схід-захід.

Є дані про те, що шлях з «варягів у греки» (а точніше, «з греків у варяги») згадано ще в записках апостола Андрія, але детальний опис можна знайти в «Іпатіївському літопису»: *«Бе путь из Варяг в Грекы; и из Грек по Днепру, и верх Днепра волок по Ловоти, и по Ловоти внити в Илмерь озеро великое, из него же озера потечеть Волхов и втечеть в озеро великое Нево и того озера внидеть устье в море Варяжское; и потому морю внити даже и до Рима, а от Рима прити по тому же морю к Царюграду и от Царяграда прити в Понт море, в неже втечеть Днепр река»*. Треба зазначити, що деякі дослідники висловлюють сумнів щодо можливості судноплавства

² Таким чином, ми ніяк не можемо погодитися із твердженням деяких «євразійців» стосовно того, що в Україні геополітичний кордон проходить посередині: на Півдні-Сході та в Криму народ буцімто наділений яскраво вираженою «євразійською» (тобто проросійською), суходільною ідентичністю, а на Заході та частково в Центрі – атлантичною. Такий відрив приморських територій і населення від морської цивілізації ми вважаємо антиісторичним та алогічним.

в районі Волхова та Ловаті і вказують на інший маршрут – з Балтійського моря через Західну Двіну у Дніпро, згаданий середньовічним скандинавським автором Сноррі Стурлусоном як *Austur-vigi* (на відміну від *Vestur-vigi*, який вів у Візантію вздовж західного узбережжя Європи) [9, 84].

Однак у будь-якому разі Дніпро є саме важливим транспортним шляхом, а Київ – «вузловою станцією», яка отримувала самостійне значення, якщо йшлося про торгівлю «м'яким мотлохом», тобто хутром. «Хутрянний шлях» з півночі на південь почав створюватися ще в середині I тис. до Різдва Христового, але «повної потужності» досягнув лише у IX ст., чим і викликав конкретну зацікавленість варягів. За деякими оцінками, у IX–XI ст. на руські землі зі Сходу в обмін на здебільшого хутро надійшло близько 1 млрд срібних монет – дирхем (що приблизно еквівалентно 3,3 млрд дол. [10]). На жаль, значення київських земель як транзитної території помітно зменшилося після монгольської навали, а потім – занепаду і вресіт-решт падіння Візантії.

Утім, мрія збагачення за рахунок того, щоб просто пропускати через себе багатства, які належать іншим, претендує на роль національної ідеї й досі. А чому б і ні, якщо коефіцієнт транзитності території України, за даними британських фахівців з інституту *Rendall³*, є найбільшим у Європі – 3,11 (наступною є Польща з показником 2,72), але він використовується лише на 60 %. Проте ще з часів Римської імперії (а втім, і Монгольської також) відомо, що щільність шляхів сполучення прямо корелює зі ступенем економічного розвитку територій. Нині, однак, зіставна за площею Франція має в 14,5 рази більше шляхів, аніж Україна.

Україна є важливою чорноморською державою, південні кордони якої становлять

³ *Посилання* на це досить поширені в публікаціях, присвячених темі транзитного положення України, утім, нам не вдалося знайти ані зазначений рейтинг, ані згадку про цей інститут в англійськомому інтернеті. Отож, не маючи достовірних даних щодо кількісної оцінки ступеня транзитності території України, ми все-таки погоджуємося із думкою про привабливе з погляду транзитних перевезень розташування України в європейському регіоні загалом.

частину південного узбережжя Європи, що тягнеться від Гібралтару до Кавказу. Про важливість саме південного напрямку свідчить увага держави до Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), тісне співробітництво в межах якої може надати нової якості кооперації країн Чорноморського регіону і сприятиме інтеграції їх до загальноєвропейських структур. До того ж ОЧЕС, на наше переконання, здатна слугувати з'єднувальною ланкою між Євросоюзом та новими перспективними ринками Центральної Азії і Кавказу. Важливий складник цієї системи полягає в поєднанні ресурсного потенціалу країн басейну Каспійського моря з промисловим потенціалом країн Центральної та Східної Європи, економіка яких уже перейшла у фазу зростання і потребує нових перспективних ринків. Завдяки такому унікальному географічному розташуванню один із засновників геополітики як науки, британець Х. Дж. Маккіндер (*H.J. Mackinder*) дійшов висновку, що «той, хто контролює Східну Європу, домінує над «серцевинними землями»; той хто контролює «серцевинні землі», контролює Світовий Острів [Євразійський та Африканський континенти]; той, хто контролює Світовий Острів, домінує над світом» [11].

Звісно, що у світлі теорії *Pax Americana*, або однополярного, америкоцентричного світу це твердження може викликати обґрунтовані сумніви, однак у будь-якому разі не можна заперечувати того інтересу, який викликає східноєвропейський регіон (значна частина якого зайнята Україною) у геополітичних розкладах глобальних та регіональних супердержав. **Тобто унікальне географічне розташування України на стику морських і суходільних цивілізацій створює постійне підґрунтя для ризиків, на які наражається безпека держави не тільки у зв'язку зі своїми відносинами з іншими країнами, а й у результаті загострення відносин третіх країн між собою.** Цю небезпеку чітко сформулював провідний теоретик євразійства О. Дугін: «Північний берег Чорного моря повинен бути вик-

лючно євразійським та централізовано підпорядковуватися Москві» [12].

Разом з тим таке **географічне розташування зумовлює вихід власних інтересів України за межі своїх двосторонніх відносин із сусідніми державами, піднімаючи їх на загальноцивілізаційний, глобальний рівень.** Унаслідок цього глобалізація відіграє вагомий роль у визначенні основних положень стратегії морської безпеки України.

Україна – одна з найбільших прибережних держав світу, має достатній потенціал для того, щоб перетворитися на справжню морську державу і в цій якості отримувати політичні та економічні переваги від участі у процесі глобалізації.

Україна – Морська держава

На жаль, як констатують фахівці, «державні органи влади протягом тривалого періоду не приділяють належної уваги розвитку морської могутності. Цим самим створилася реальна загроза економічній та національній безпеці України». Хоча «Україна має доволі потужну морську індустрію, потенціал якої державою використовується незадовільно – щорічно втрачаємо десятки мільярдів доларів ВВП» [13].

«Чорноморська парадигма», нарівні з євразійською та євроатлантичною, має стати одним із визначальних чинників української геостратегії. Чорноморський регіон розташовується на периферії Європейського Союзу, втім, в останні роки в ньому спостерігаються міцні євроінтеграційні зрушення, характерні майже для всіх країн регіону. По суті, єдиним винятком останнім часом стала Російська Федерація. Проте не виключено, що Росія також змінить свою зовнішню політику в напрямі створення єдиного європейського простору «від Лісабона до Владивостока». Але і в протилежному випадку «російський чинник» відіграватиме важливу роль з гарантування європейської безпеки.

Отже, **акваторія Чорного моря має стратегічне значення не тільки для України, а й для всієї Європи, оскільки є центральною**

морською акваторією континенту, а Одеса – найближчим до географічного центру Європи портовим містом. З огляду на це варто приділяти особливу увагу збереженню навколишнього середовища, зокрема боротьбі із забрудненням морської акваторії, як це передбачено Бухарестською конвенцією, і екологічній охороні річок, води яких впадають у Чорне море, та прибережної території, адже **екологічний стан Чорноморського регіону впливає на загальноєвропейську безпеку.**

Співробітництво в районі акваторії Чорного моря має враховувати інтереси як України, так і регіональних інтеграційних об'єднань, які є природними партнерами України в розвитку Чорноморського регіону: Євразійського економічного союзу, Організації Чорноморського економічного співробітництва та Європейського Союзу. Співпраця з країнами Євразійського економічного союзу в цьому регіоні фактично обумовлюється рівнем відносин із Російською Федерацією і зі стратегічної позиції може розглядатися лише в контексті врегулювання питання стосовно анексії Криму Росією (після відновлення українського суверенітету над територією Криму).

З огляду на своє географічне розташування та значний обсяг території **Україна одночасно належить до Центральноєвропейського, Чорноморського і Східноєвропейського регіонів і виконує важливу інтегративну функцію, як у кожному із зазначених регіонів, так і на європейському субконтиненті загалом.** Отже, специфічне геостратегічне та геополітичне положення вимагає від української сторони зваженої і далекоглядної зовнішньої політики, яка базується на значно ширшому фундаменті, аніж її пострадянське минуле.

Що стосується Європейського Союзу, то він має вважатися стратегічним партнером у питаннях розвитку морського господарства в акваторіях Середземного та Балтійського морів, які розглядаються як логічне продовження транспортних комунікацій, що розпочинаються в Чорноморському регіоні й забезпечують Україні вихід до країн Південної Європи –

Північної Африки та Північної Європи. **Головними країнами–стратегічними партнерами України в освоєнні акваторії Середземного й Балтійського морів мають стати, відповідно, Греція та Польща.** Співробітництво з цими країнами, з-поміж іншого, має бути спрямовано на вирішення проблеми транспортних комунікацій: у випадку Середземноморської акваторії ключовою є проблема транспортного коридору – альтернативного проходу через Босфор, а у випадку Балтійської акваторії – створення системи річкових, автомобільних та залізничних магістралей, які б зв'язували українські й польські морські порти. Таке значення виходів в акваторії зазначених морів зумовлено тим, що:

1) розширення пропускної спроможності Суецького каналу створює передумови для значного збільшення вантажних потоків з країн Південно-Східної Азії до Греції (порт Пірей), що водночас ставить на порядок денний питання їх подальшого переспрямування, яке може бути вирішене за рахунок використання ТЛК «Одеса»;

2) створення стабільного транспортного коридору між Чорним та Балтійським морями сприятиме не тільки подальшому транспортуванню вантажів з ТЛК «Одеса» до країн Центральної і Північної Європи та Північної Америки, а й забезпечить логістичну основу для участі України в освоєнні Арктичної акваторії Світового океану.

Європейська морська політика базується на зростаючому міжнародному визнанні того факту, що дії, пов'язані з освоєнням та використанням океанів і морів, пов'язані між собою та вимагають комплексного підходу (який уже застосовують у багатьох країнах світу). Океани й моря покривають близько 70 % поверхні нашої планети та вміщують майже 98 % її водних запасів. Океани й моря становлять величезний економічний потенціал, завдяки якому безпосередньо або опосередковано забезпечуються роботою мільйони людей не тільки у морському господарстві (у т.ч. транспорті, портах, рибальстві тощо), а й у галузі туризму, енергетики тощо. Усе це зумов-

лює те величезне значення, яке морська політика та морська економіка мають для забезпечення сталого економічного розвитку країни, зростання її міжнародної конкурентоспроможності та гарантування економічної безпеки. Зона «внутрішнього півмісяця» (до якого належить Україна) розташована між двома цивілізаційно-географічними імпульсами, унаслідок чого суспільні відносини набувають двоїстого характеру й постійно відчують протилежний культурний вплив.

Європейський Союз офіційно визнав, що він має відігравати більш помітну роль у Чорноморському регіоні, чого він неодноразово уникав в останні 20 років. Вступ Румунії та Болгарії до ЄС пришвидшив цей процес. Водночас запровадження ініціативи «Чорноморська синергія» продемонструвало готовність ЄС прийняти всі виклики фактично в усіх сферах, де він має свої інтереси. Євросоюз довів, що може досягати вагомих результатів у таких сферах, як охорона навколишнього середовища, і що він може виступати з подібними ініціативами та забезпечувати їх фінансову підтримку.

Співробітництво з Європейським Союзом у питаннях реалізації інтегрованої морської політики (яка охоплюватиме проблеми співпраці у сферах рибальства, транспорту, охорони навколишнього середовища та в інших питаннях, які стосуються морської галузі) має базуватися на домовленостях, передбачених Угодою про Асоціацію України з Європейським Союзом, і здійснюватися у спосіб:

- просування інтегрованого підходу до морських справ, належного управління та обміну найкращими практиками використання морського простору;

- створення меж вирішення суперечностей між конкуруючими видами діяльності людини та управління їх впливом на морське довкілля у спосіб підтримки планування морського простору як інструменту, який сприяє поліпшенню процесу ухвалення рішень;

- підтримки сталого розвитку прибережних регіонів та морської промисловості як рушія економічного зростання і

зайнятості, у т.ч. у спосіб обміну найкращим досвідом;

- підтримки стратегічних альянсів між галузями морської промисловості, службами, науковими інституціями, які спеціалізуються на морських та морегосподарських дослідженнях, у т.ч. створенні міжгалузевих морегосподарських кластерів;

- докладання зусиль для поліпшення морської безпеки та заходів безпеки на морі, удосконалення транскордонного й міжгалузевого морського нагляду, спрямованого на подолання зростаючих ризиків, спричинених інтенсивним морським рухом, робочими викидами суден, нещасними випадками на морі та незаконною діяльністю, базуючись на досвіді Координаційного й інформаційного центру в Бургасі;

- встановлення регулярного діалогу та сприяння різноманітним мережам між зацікавленими сторонами.

Це співробітництво має передбачати обмін інформацією та досвідом, у т.ч. передачу морського «ноу-хау» (зокрема, інноваційних технологій у морській галузі; можливостей фінансування проєктів, у т.ч. у межах державно-приватного партнерства тощо), а також посилення співробітництва й координації дій України та ЄС (у т.ч. окремих країн – членів ЄС) у межах відповідних міжнародних морських форумів.

Стратегічною метою українсько-європейської співпраці в морській галузі має бути поступова інтеграція України до європейської програми розвитку морської галузі *Blue Growth*, насамперед з країнами ЄС – учасницями ОЧЕС, а також Польщею та країнами Балтії.

Важливим інструментом досягнення такої мети має стати співробітництво з ЄС у межах проєкту (ініціативи) «Чорноморська синергія».

Україна повинна всіляко співпрацювати з Європейським Союзом, зокрема в межах проєкту «Чорноморська синергія» – ініціативи Європейського Союзу, метою якої є переважно двосторонні відносини ЄС із країнами Чорноморського регіону. Пропозицію Чорноморської взаємодії було ухвалено 11 квітня 2007 р.

Фактична реалізація ініціативи розпочалася із зустрічі міністрів закордонних справ країн ОЧЕС та Трійки ЄС у Києві 14 лютого 2008 р. (Пріоритетними напрямками програми є енергетика, транспорт, екологія, міграція та боротьба із транскордонною злочинністю. Партнерами ініціативи «Чорноморська синергія» є Болгарія, Румунія, Греція, Туреччина, Росія, Вірменія, Азербайджан, Грузія, Молдова та Україна). Ініціатива реалізується за рахунок спільного фінансування.

Найбільш важливими досягненнями реалізації цієї ініціативи з погляду розвитку співпраці в Чорноморському регіоні стало те, що вона дала змогу:

- перетворити Чорноморський регіон з нечіткого географічного простору на певну політичну зону та цілісний об'єкт аналізу у спосіб використання політики підвищення профілю (ідентичності) регіону і прокладаючи шлях для більш узгодженого підходу ЄС до регіону загалом;

- вперше зібрати разом усі основні політичні сили та інші ключові зацікавлені сторони (національні уряди, міжнародні й регіональні організації, бізнес-сектор тощо), що беруть участь у формуванні майбутнього регіону, сприяючи, таким чином, розвитку «інклюзивності» процесу регіонального розвитку;

- підтримати концепцію регіонального співробітництва, і не тільки співпрацю між ЄС та регіоном, а й у самому регіоні, перетворюючи місцеві ініціативи на ключовий елемент;

- схвалити ідею вирішення проблем, які вимагають загальнорегіональних зусиль, а також орієнтувати розпорешені амбіції на забезпечення спільних інтересів (з особливим акцентом на захисті навколишнього середовища та розвитку транспорту), зробивши всі ініціативи більш реалістичними, і, таким чином, створити умови для досягнення побічних ефектів в інших сферах політики, у т.ч. таких, як питання енергетики та безпеки;

- посилити процес європеїзації в регіоні, обіцяючи конкретні переваги та привілеї («моркви») на заздалегідь визначених умовах [2, 14].

Перехід від синкретизму до синергії дій країн Чорноморського регіону може бути забезпечено лише завдяки розумінню стратегічного значення Чорноморського басейну для всього Європейського Союзу, а також його євроатлантичних союзників у військовій, енергетичній, торговельній та інших галузях, що має знайти своє відображення як у стратегії Східного партнерства, так і у двосторонніх відносинах на основі асоціації ЄС та України. У протилежному разі **Чорне море може стати «ахіллесовою п'ятою» в системі загальноєвропейської безпеки** [12, 15].

Політика Східного партнерства (СхП) не має прямого зв'язку з програмою Чорноморської синергії, втім, між ними є багато точок дотику.

Потенційний внесок політики СхП у співпрацю в Чорноморському регіоні полягає в тому, що:

- політика СхП є більш гнучкою, ніж Чорноморська синергія, оскільки вона охоплює 5 (+1) країн і може бути адаптована до потреб кожного партнера та враховує їх можливості. Ключовим поняттям у Східному партнерстві є диференціація. СхП – це політика, заснована на диференційованому підході до кожного партнера і спрямована на підтримку кожною окремою країною прогресу на її власному шляху і зі своєю швидкістю. Цей підхід забезпечує гнучкість та підвищує ефективність;

- політика СхП пропонує як двосторонні, так і багатосторонні заходи для розширення співпраці і виходить за межі Політики європейського сусідства для підтримки, принаймні деяких із партнерів, на шляху до членства в ЄС. Це є найпотужнішим стимулом («морквою»), який надається державі;

- у межах політики СхП було збільшено фінансування. Спостерігалось значне підвищення від 450 млн євро у 2008 р. до 785 млн євро – у 2013 р., що становить додаткову суму у 350 млн євро як доповнення до запланованих ресурсів на 2010–2013 рр.;

- політика СхП встановлює міцні канали зв'язку через проведення самітів

на більш високому політичному рівні, що також є початком «процесу спілкування» між партнерами;

- політика СхП забезпечує більш узгоджену роботу групи країн, які не входять до ЄС. З цього погляду «виключення» Росії і Туреччини є дуже важливим, оскільки обидві країни набули різного статусу в їх відносинах з ЄС (Туреччина – кандидат на вступ; Росія – на стратегічне партнерство) порівняно з іншими державами регіону;

- у межах політики СхП реалізується Комплексна програма інституційного будівництва (*Comprehensive Institution-Building Programme*) і, таким чином, зосереджується увага на створенні потенціалу в країнах-партнерах, виявленні слабких місць та подоланні їх через навчання, надання технічної допомоги й устаткування у разі необхідності;

- політика СхП акцентує увагу на питаннях енергетичної безпеки в країнах-партнерах, а також розширює співробітництво з питань навколишнього середовища та клімату;

- політика СхП спрямована на розвиток міжособових контактів та охоплення громадянського суспільства й інших зацікавлених сторін.

- політика СхП висуває ініціативи високого профілю:

- 1) комплексну програму з управління кордонами;

- 2) фінансування малих і середніх підприємств;

- 3) фінансування регіональних ринків електроенергії, поновлюваних джерел енергії та підвищення енергоефективності;

- 4) створення Південного енергетичного коридору;

- 5) запобігання, забезпечення готовності та реагування на природні й техногенні катастрофи.

Міцними стимулами з боку СхП є також те, що потужність СхП фокусується на:

- зоні вільної торгівлі і створенні економічного співтовариства сусідства: нові угоди про асоціацію, у т.ч. глибокі та комплексні угоди про вільну торгівлю;

- спрощенні візового режиму: Східне партнерство передбачає, пропонуючи партнерам пакти «мобільності й безпеки», сприяння правовому спрощенню пересування громадян, водночас нарощує зусилля для боротьби з корупцією, організованою злочинністю та нелегальною міграцією. Кінцева довгострокова мета полягає у встановленні безвізового режиму з усіма партнерами із співробітництва. Утім, варто мати на увазі, що адаптація стандартів ЄС також має на увазі реадмісію нелегальних іммігрантів, і це не може бути сприйнято як «пряник» відповідними державами [3–4, 14].

Програмі «Чорноморська синергія» вдалося досягти значного успіху завдяки тому, що ЄС офіційно визнав, що він має відігравати більш помітну роль у Чорноморському регіоні, чого він неодноразово уникав протягом останніх 20 років. Участь ЄС у політичних процесах у регіоні була неминучою. Вступ Румунії та Болгарії до ЄС пришвидшив цей процес, проте Євросоюз був не готовий до повномасштабної роботи в цьому складному регіоні. Водночас запровадження ініціативи «Чорноморська синергія» продемонструвало готовність ЄС прийняти всі виклики фактично в усіх сферах його інтересів. Євросоюз довів, що може досягати результатів у таких сферах, як охорона навколишнього середовища, і що він може виступати з подібними ініціативами та забезпечувати їх фінансову підтримку.

Україна також зацікавлена в розбудові річкової та іншої транспортної інфраструктури в регіоні «Міжмор'я» (територія між Чорним і Балтійським морями), щоб сприяти створенню єдиного транспортно-логістичного комплексу, технічні можливості якого забезпечували б поліпшення комунікацій між портами Чорного та Балтійського морів, підвищуючи транзитні можливості України.

Ключовим міжнародним партнером України у співпраці щодо розвитку морського господарства в акваторії Чорного моря є **Організація Чорноморського економічного співробітництва**. Пріоритетність у відносинах України з ОЧЕС пе-

редбачалася з моменту, коли 25 червня 1992 р. в м. Стамбулі 11 країн Причорномор'я підписали Стамбульську декларацію про Чорноморське економічне співробітництво (ЧЕС), що визначала загальні межі діяльності цього міждержавного об'єднання. З огляду на вищезазначене **Україна повинна нарешті істотно підвищити свою роль у діяльності Організації Чорноморського економічного співробітництва** (через необхідність блокування ініціатив з боку Росії – аж до врегулювання питання стосовно анексії Криму та використання можливостей щодо активізації своєї участі в роботі ОЧЕС, які створюються економічними проблемами, від яких, зокрема, потерпає Греція, до рівня, який посідає Туреччина, що має розглядатися як країна – стратегічний партнер України в цьому регіоні, який із занепокоєнням спостерігає за спробами неоімперіалістичного відновлення контролю за Україною (і особливо Кримом) з боку Росії [7, 16,]. Необхідно також мати на увазі, що підвищена увага до Організації Чорноморського економічного співробітництва з боку Росії та, відповідно, зростання її ролі і впливу в ОЧЕС та зменшення реального інтересу до ОЧЕС з боку Європейського Союзу (після того, як чорноморські держави – Болгарія і Румунія – стали членами ЄС, а турецько-російські відносини загострилися) значно **звужили потенційні можливості використання «майданчика» ОЧЕС для просування українських інтересів.**

З огляду на відносно зниження ефективності ОЧЕС необхідно вжити заходів, спрямованих на підтримку інтересу до діяльності цієї міжнародної організації з боку країн Європейського Союзу. Зокрема, пріоритетність співпраці з країнами ОЧЕС та ЄС має бути відображена у спільному **перетворенні Чорного моря на «транспортний хаб» європейського континенту, основою чого мають стати морські магістралі Чорного моря (*motorways of the sea for Black Sea*) і транспортно-логістичний термінал «Одеса», які зможуть забезпечити приїом та перевантаження в балтійському й**

інших напрямках комерційних потоків, які надходитимуть до них з Китаю, Індії та інших країн Південно-Східної Азії транзитом через Іран і Туреччину.

Що стосується **акваторії Світового океану**, то Україна як морська держава претендуватиме на участь в активному розвитку морського господарства в районах промислового вилову риби, зокрема і в Арктиці. Технічною основою участі України в освоєнні Світового океану має стати **відновлення плаваючого складу колишнього Чорноморського морського пароплавства.** У розвитку морського господарства та здійсненні морської політики на просторах Світового океану стратегічними партнерами України можуть стати Сполучені Штати Америки й Китай (при розширенні та поглибленні відносин у цій галузі також із такими країнами, як Канада, Японія й Австралія).

Важливим елементом морської політики України мають стати питання, пов'язані з реалізацією Китаєм проекту Великого шовкового морського шляху, що розпочалася у грудні 2015 р. [17]. Концепція нового Шовкового шляху (у т.ч. точні наземні та морські маршрути) була представлена восени 2013 р. китайським лідером Сі Цзіньпіном [18]. Спочатку передбачалося створення мережі інфраструктурних зв'язків, переважно транспортних коридорів, між Китаєм і його найважливішим економічним партнером – Європою. Протягом 2014 р. ця концепція набула політичної ваги і стала ключовим інструментом зовнішньої політики Китаю, особливо у дипломатичній сфері і сфері т.зв. «м'якої сили». Китайський уряд також оголосив про створення Фонду Шовкового шляху в розмірі 40 млрд дол. (а пізніше – і про інші фінансово-кредитні програми підтримки). Враховуючи масштаби проекту «Один пояс, один шлях» (кількість залучених країн та обсяги фінансування), деякі фахівці порівнюють його з американським планом Маршалла (хоча в самому Китаї з політичних міркувань усіяко відхрещуються від такого порівняння) [19].

Ідея нового Шовкового шляху є гнучкою формулою Китаю в діалозі з бага-

тьма іншими країнами. Інклюзивний характер цього проекту сприяє мінімізації негативного враження, викликаного швидким економічним зростанням Китаю. Процес реалізації концепції нового Шовкового шляху дасть змогу Китаю розширити свій вплив у навколишніх регіонах, насамперед у Центральній і Південно-Східній Азії. Новий Шовковий шлях стане альтернативою панування США і російських інтеграційних проєктів у цих регіонах.

Реалізація концепції нового Шовкового шляху у вузькому розумінні – будівництво інфраструктурних зв'язків – дасть змогу збільшити товарообіг між Китаєм та країнами Європи. Навіть якщо проєкт буде реалізовано лише частково, Китай матиме більш широкий доступ на європейський ринок і розширить співпрацю з ЄС.

Центрально-Східна Європа (ЦСЄ) може відігравати важливу роль як транзитна зона і місце входу в ринок Західної Європи. Загальний обсяг торгівлі Китаю з країнами Центральної та Східної Європи досягає 40 млрд дол., що становить менше 10 % його товарообігу з ЄС. Таким чином, країни цього регіону не будуть основним одержувачем китайських товарів. Утім, країни ЦСЄ можуть зіграти роль шлюзу до Західної Європи зі своїми морськими і внутрішніми портами. Інфраструктура в Центральній та Східній Європі все ще не розвинена в повному обсязі. Китайські експерти підкреслюють, що це мотивуватиме Китай займатися будівництвом інфраструктури в Центральній і Східній Європі, особливо модернізацією та електрифікацією залізничних шляхів.

Концепцію нового Шовкового шляху і його значення для Центральної та Східної Європи варто розглядати у більш широкому контексті відносин Китаю з цим регіоном. З погляду Китаю, місце розташування регіону є його основною перевагою. Китай сподівається, що країни ЦСЄ з відкритими ринками підтримають угоду про залучення інвестицій і створення зони вільної торгівлі з ним. Крім того, країни ЦСЄ можуть бути

використані як місце, де китайські продукти можуть бути поліпшені і спаквані перед потраплянням на ринок провідних країн Європи. Країни ЦСЄ виграють від китайського фінансування, і Китай матиме гарний полігон для інвестицій в ЄС. Хороші відносини з Китаєм та відсутність історії конфліктів сприятиме зниженню стратегічного опору китайським ініціативам.

Метою морського маршруту є входження товарів у Європу з півдня (Греція), після чого товари будуть направлені до Балканських країн та Угорщини. Своєю чергою, найкоротший варіант наземного маршруту до Німеччини проходить через Польщу. Греція розглядається як точка, що з'єднує морські й наземні маршрути. Але Польща вже бачить себе основним «перевалочним центром» («хабом» – *hub*) на західному кінці Шляху [20], що дає шанс Україні поборотися за альтернативний (або паралельний) маршрут через свої чорноморські порти, насамперед Одесу.

Один із попередніх варіантів географічного проходження маршрутів Шовкового морського шляху передбачав будівництво в Криму глибоководного порту, який би став логістичним «хабом» для потоків товарів з Китаю та Південно-Східної Азії, які направляються до Північної і Східної Європи. Незаконна анексія Криму Російською Федерацією унеможливила реалізацію цього проєкту Україною, тому необхідно блокувати можливість реалізації зазначеної ініціативи незаконною владою Криму або Росією (у т.ч. у спосіб чіткого визначення міжнародного правового статусу Криму як тимчасово окупованої території України) та розглянути можливість здійснення проєкту з використанням альтернативних варіантів будівництва глибоководного порту.

Крім того, варто передбачити співпрацю в реалізації проєкту Великого шовкового морського шляху з іншими країнами Чорноморського басейну – насамперед Туреччиною, Болгарією і Румунією, а також із країнами, які можуть нівелювати монопольну роль Китаю у цьому проєкті, зокрема США та Японією.

Звісно, можна намагатися долучитися і до «суходільного відрізка» Великого шовкового шляху («Шовкового поясу» – за термінологією, яка прийнята в Пекіні), розвиваючи транспортування товарів залізницею. Проте поки що це виглядає не досить рентабельно, та й інтеграція до морської економіки Китаю (обсяги якої сягають уже 1 трлн дол.) є більш перспективною з урахуванням усіх можливостей такої співпраці.

Висновки

Можливо, й не дуже вдале з погляду доступу до основних морських трансконтинентальних шляхів, але досить специфічне й досить вигідне географічне розташування України забезпечує всі передумови для віднесення її до морських держав, понад те – до країн «морської цивілізації». У будь-якому разі **«Приморська Україна»**, тобто *суходільна частина території України, орієнтована на активну участь у розвитку морського господарства Чорного та Азовського морів, особливо в таких галузях, як судноплавство, суднобудування, рибальство, офшорний видобуток корисних копалин, морська (вітрова і хвильова) енергетика, переробка морепродуктів тощо*, відіграє вагомий роль в економічному, політичному та культурно-соціальному житті країни. Усе це дає змогу говорити про дуже високий потенціал морської економіки України, зумовлений її геоекономічним положенням.

Водночас головна проблема міжнародних економічних відносин України у сфері морського господарства полягає в нестачі інфраструктурних та інституціональних потужностей для забезпечення

належного місця країни в системі світової «блакитної» економіки, що виражається, зокрема, у:

- відсутності сучасного портового господарства, яке б забезпечило можливість інтеграції українського морського господарства до глобальних інфраструктурно-транспортних проектів;
- інфраструктурній слабкості території Приморської України, що значно знижує привабливість використання стивідорних потужностей України з боку іноземних партнерів;

• відсутності достатньо потужного морського та річкового торговельного флоту, який забезпечив би реальну можливість участі України в глобальних логістичних системах, а також адекватного використання ресурсів Світового океану;

• низькому рівні активності України в діяльності міжнародних організацій, які прямо або опосередковано впливають на розвиток морського господарства, у т.ч. в Міжнародній морській організації, Міжнародній гідрографічній організації, Організації Чорноморського економічного співробітництва тощо.

Ці недоліки створюють загрозу фактичної втрати статусу морської держави, яка посилюється анексією Криму, воєнними діями в районі Азовського басейну, конфліктною ситуацією в гирлі Дунаю та можливими ускладненнями проходу великотоннажних морських суден через Босфорську протоку. А тому Морська доктрина має передбачати концентрування уваги влади на вирішенні зазначених проблем.

Список використаних джерел

1. *Лосев І.* Морська політика і невблаганна географія / І. Лосев // Морська держава [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://fleet.sebastopol.ua/morskaya_derjava/2003_4/morska_politika_i_nevblaganna_geografija/printable/
2. *Parry Ch.* Super Highway: Sea Power in the 21th Century / Ch. Parry. – London : Elliott and Thomson, 2014. – 344 p.
3. *Sanders D.* Maritime Power in the Black Sea / D. Sanders. – Farnham : Ashgate Publ. Ltd., 2014. – 247 p.
4. *Karakitsos E.* Maritime Economics: A Macroeconomic Approach / E. Karakitsos, L. Varnavides. – L. : Palgrave Macmillan, 2014. – 371 p.
5. *Paine L.* Sea and Civilization. A Maritime History of the World / L. Paine. – L. : Atlantic Book, 2015. – 784 p.

6. *Burkinskiy B.* Україна у світовій морській торгівлі. Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства? / Б. Буркинський, О. Котлубай // Вісн. НАН України. – 2008. – № 10. – С. 23–32 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : file:///C:/Documents%20and%20Settings/Admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/vnanu_2008_10_5.pdf
7. *Burkinskiy B.* Формування морської доктрини України / В. Буркинський, О. Котлубай, В. Степанов // Вісн. Нац. Академії наук України. – 2008. – № 9. – С. 6–11.
8. *Friedman G.* The Next 100 Years. A Forecast for the 21st Century / G. Friedman. – N. Y. : Doubleday, 2009. – 253 p.
9. *Pogodin M.* О происхождении Руси: историко-критическое рассуждение / М. Погодин. – М. : Университетская Типография, 1825. – 176 с.
10. *Kuruikin I.* Кризис шкурной экономики / И. Курукин // Forbes (русское издание). – 2008. – Март. – С. 188.
11. *Mackinder.* Democratic Ideals and Reality. – Wash., D.C. : National Defense University Press, Reprint, 1919. – 213 p.
12. *Dugin A.* Основы геополитики / А. Дугин. – Книга 1. – М. : Арктогея, 2000. – 451 с.
13. *Звернення учасників круглого столу «Морська індустрія – двигун економічного розвитку України», м. Миколаїв, 27 травня 2015 р.* / Укрсудпром [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=185>
14. *Tsantoulis Y.* «Black Sea Synergy and Eastern Partnership: Different Centres of Gravity, Complementarity or Confusing Signals?» / Y. Tsantoulis // ICBSS Policy Brief. – 2009. – 12 February.
15. *Berindan I.* «Black Sea Synergy»: looking at the sea...from the shore. An appraisal of the EU policy towards the Black Sea Region three years after / I. Berindan // SGIR 2010. Stockholm, September 9–11, 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.eisa-net.org/be-bruga/eisa/files/events/stockholm/Black%20Sea%20Synergy.pdf>
16. *Sezer D.* The Changing Strategic Situation in the Black Sea Region / D. Sezer [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.bundesheer.at/pdf_pool/publikationen/03_ib00_26.pdf
17. *First Chinese Silk Road cargo train arrives in Georgia* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unian.info/economics/1210922-first-chinese-silk-road-cargo-train-arrives-in-georgia.html>
18. *The New Silk Road: a versatile instrument in China's policy* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-02-10/new-silk-road-a-versatile-instrument-chinas-policy>
19. *Chance A.* The «Belt and Road Initiative» is not «China's Marshall Plan» – Why Not? / A. Chance; Institute for China-America Studies. – 2016. – January 26 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://thediplomat.com/2016/01/the-belt-and-road-initiative-is-not-chinas-marshall-plan-why-not/>
20. *Kaczmarek M.* The New Silk Road: a versatile instrument in China's policy / М. Kaczmarek; Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia 02.10.2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-02-10/new-silk-road-a-versatile-instrument-chinas-policy>

References

1. *Losev I.* (2004) Morska polityka s nevblagana geografiya [Maritime Policy and Relentless Geography] / Mors'ka derzhava – URL: http://fleet.sebastopol.ua/morskaya_derjava/2003_4/morska_politika_i_nevblaganna_geografija/printable/ [in Ukrainian]
2. *Pary Ch.* (2014) Super Highway: Sea Power in the 21th Century – London: Elliott and Thomson, 344pp.
3. *Sanders D.* (2014) Maritime Power in the Black Sea – Farnham: Ashgate Publ.Ltd., 247 pp.
4. *Karakitsos E., & Varnavides L.* (2014) Maritime Economics: A Macroeconomic Approach – L. : Palgrave Macmillan, 371 p.
5. *Paine L.* (2015) Sea and Civilization. A Maritime History of the World. – L.: Atlantic Book, 784 pp.
6. *Burkinskiy B., & Kotlubay O.* (2008) Ukraina u svitiviy mors'kiy torgivli. Scho gal'mue rozvytok vitchyznyanogo sudnoplavstva? [Ukraine In the Worl Maritime Trade. What hinders the development of the national shipping?] – Visnyk NAN Ukrainy, № 10, pp. 23–32 – URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&image_file_name=PDF/vnanu_2008_10_5.pdf [in Ukrainian]
7. *Burkinskiy B., Kotlubay O., Stepanov V.* (2008) Formuvannya mors'koy doktryny Ukrainy [Formation of Ukraine's Maritime Doctrine] // Visnyk NAN Ukrainy, № 9, pp.6-11 [in Ukrainian]
8. *Friedman G.* (2009) The Next 100 Years. A Forecast for the 21st Century. – N.Y.:Doubleday, 253 pp.
9. *Pogodin M.* (1825) O proiskhozhdenii Rusi: Istoriko-Kriticheskoe razsuzhdenie [On the Origin of Rus: Historical and Critical Reasoning] – Moscow: Universitetskaya Tipografiya, 176 p. [in Russian]
10. *Kuruikin I.* (2008) Krisis shkurnoy ekonomiki [Crisis of the Skin Economy] – Forbes (Russian Edition), March, p.188 [in Russian]
11. *Mackinder,* (1919) Democratic Ideals and Reality – Wash., D.C.: National Defense University Press, Reprint, 213 pp.
12. *Dugin A.* (2000) Osnovy geopolitiki [Basics of Geopolitics] Kniga 1. – Moscow: Arktoheya, 451 p. [in Russian]

13. *Zvernennyya* uchastnykiv kruglogo stolu “Mors’ka industria – dvigun ekonomichnogo rozvytku Ukrainy” [Address of participants of the Round Table “ Maritime Industry Is a loco of Ukraine’s Economic Development”], Mykolaiv, Jan.27, 2015/UkrSudProm – URL: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=185> [in Ukrainian]
14. *Tsantoulis Y.* (2009) “Black Sea Synergy and Eastern Partnership: Different Centres of Gravity, Complementarity or Confusing Signals?” , ICBSS Policy Brief # 12, February
15. *Berindan I.* (2010) “Black Sea Synergy”: looking at the sea...from the shore. An appraisal of the EU policy towards the Black Sea Region three years after /// SGIR , Stockholm, September 9-11, - URL: <http://www.eisa-net.org/be-bruga/eisa/files/events/stockholm/Black%20Sea%20Synergy.pdf>
16. *Sezer D.* (2000) The Changing Strategic Situation in the Black Sea Region – URL: http://www.bundesheer.at/pdf_pool/publikationen/03_jb00_26.pdf
17. *First Chinese Silk Road cargo train arrives in Georgia.* Режим доступу : <http://www.unian.info/economics/1210922-first-chinese-silk-road-cargo-train-arrives-in-georgia.html>
18. *The New Silk Road: a versatile instrument in China’s policy.* Режим доступу: <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-02-10/new-silk-road-a-versatile-instrument-chinas-policy>
19. *Chance A.* (2016) The “Belt and Road Initiative” is not “China’s Marshall Plan” –Why Not?/ Institute for China-America Studies, January 25, – URL: <http://chinaus-icas.org/node/156#overlay-context=node/20>
20. *Kaczmariski M.* (2015) The New Silk Road: a versatile instrument in China’s policy/ Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia ,02.10.2015-URL: <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-02-10/new-silk-road-a-versatile-instrument-chinas-policy>