

УКРАИНА В СИСТЕМЕ БАЛТО-ЧЕРНОМОРСКОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Смирнов И.Г.

Розглянуто основні чинники та складники формування Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції та напрямки участі України в цьому процесі

Постановка проблеми. Составной частью европейской транспортно-логистической интеграции (Еврологистики) является Балто-Черноморская ТЛИ, что обусловлено огромным международным транзитным потенциалом последней. Украина, как главная страна Причерноморья и непосредственный сосед Польши, а также важный транзитный партнер Германии, Литвы, Латвии, России и других стран Балтийского бассейна, должна стать ведущим звеном БЧТЛИ в XXI в. С другой, исторической стороны это будет восстановление на современной транспортно-логистической основе древних торговых путей "Из варяг в греки", проходившего через Киев, и "Янтарного пути", который проходил через Львов. А с геополитической точки зрения, БЧТЛИ является современной транспортно-логистической частью Черноморского союза, проект которого был разработан правительством УНР в изгнании в 20-х годах прошлого века, а также таких современных политических и экономических объединений, как ГУАМ и ОЧЭС.

Анализ достижений и публикаций. Идея Балтийско-Черноморского альянса родилась в Украине в начале XX века, после восстановления самостоятельности нашего более чем 1000-летнего государства, и связана с именами Михаила Грушевского, который сформулировал идею Балто-Черноморского союза, и Юрия Липы, который считал, что для Украины является жизненно необходимым создание геополитической оси Север-Юг в противовес оси Восток-Запад, которая постоянно только разъединяла Украину. Украинская Народная Республика стремилась создать Балтийско-Черноморскую ось как перспективную конгломерацию ново провозглашенных независимых государств. Однако тогда эта попытка потерпела неудачу. После провозглашения независимости Украины, Беларуси, стран Балтии в 1990-х гг. возродилась и идея Балтийско-Черноморского экономического партнерства. Ее поддержал выдающийся американский политолог Збигнев Бжезинский, который убедил правительственные круги США в перспективности Балтийско-Черноморского альянса стран бывшего "соцлагеря". Так романтический замысел приобрел очертания философии

пути "Из варяг в греки" и "Янтарного пути" на современном витке исторической спирали развития Европы.

Целью статьи является рассмотрение основных факторов и составляющих процесса формирования Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции и направлений участия Украины в этом процессе.

Изложение основного материала. Основой Балтийско-Черноморского экономического партнерства должна стать, прежде всего, мощная транзитно-транспортная система, соединяющая бассейны Балтийского и Черного морей. По сути речь идет о восстановлении системной транспортно-экономической модели "из варяг в греки" в условиях технологически-информационной революции, а с точки зрения логистического подхода, который интегрирует вышеуказанные тенденции, – о создании Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции (БЧТЛИ). Она выступает как интегральная составляющая процессов Еврологистики, т.е. формирования единой транспортно-логистической системы стран Европейского Союза и стран-соседей ЕС. Выгодное транспортно-географическое и транзитное положение Украины может поместить ее в центр процесса формирования БЧТЛИ, что имеет перспективу стать основой Балтийско-Черноморско-Каспийского экономического альянса, который директор Института трансформации общества (Киев) проф. Соскин О.И. предлагает рассматривать как второй дивизион Европейского Союза. Что касается стран-участниц БЧТЛИ, то Украину вместе с Польшей и Литвой можно считать участниками первого порядка; участниками второго порядка являются Россия, Беларусь, Латвия, Эстония, Румыния, Болгария, Грузия, Турция. К участникам третьего порядка относятся Германия, Финляндия, Дания, Швеция, Норвегия.

Более 10 лет назад, в сентябре 1999 г., в Ялте был проведен саммит под названием "Балтийско-Черноморское сотрудничество: в интегрированную Европу XXI века без разделов". Тогда представители 22 государств в совместном заявлении подтвердили стремление приложить совместные усилия к поддержанию безопасности и стабильности и развития экономического сотрудничества стран Балто-Черноморского пространства, в частности, путем участия в совместных проектах в сферах транспорта, энергетики, коммуникаций, экологии. Эти проекты должны совместно осуществляться государствами, принадлежащими к двум региональным структурам – Совету Балтийских морских держав (СБМД, создан в 1993 г.) и Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС, создана в 1992 г.).

Несмотря на то, что СБМД была создана на год позже ОЧЭС, транспортно-логистическое обустройство Балтийского моря является значительно более продвинутым. Связано это с тем, что страны

Балтийского бассейна задействованы в основных программах Еврологистики, в частности ТЕН-Т, то есть системы развития трансъевропейских транспортных сетей. При этом транспортные проекты этого региона были поделены на две группы – А и В. Группа А – приоритетные проекты, которые должны быть выполнены до 2015 г. (табл. 1), группа В – дополнительные проекты, относящиеся в основном к южному побережью Балтики.

Таблица 1

Приоритетные проекты ТЕН-Т в Балтийском регионе (Группа А)

Название проекта	Содержание проекта
А. Железнодорожная ось Фемарн-Бельт	1. Увеличение пропускной способности и электрификация железных дорог Гамбург-Любек-Травемюнде-Путгарген; Родби-Копенгаген. 2. Увеличение пропускной способности автодорожного кольца вокруг Копенгагена и сооружение кольцевой железной дороги. 3. Автодороги "Коге-Бугти" и "Олденбург-Хайлигенгафен".
В. Железнодорожная автомобильная ось "Северный треугольник"	1. Южная и западная железные дороги. 2. Автодороги Е4, Е6 севернее Орезунда.
С, D. Автомагистраль А1 и железная дорога "Гданьск-Вена"	Сооружение автодороги и железной дороги Гданьск-Лодзь-Катовице-Брно-Братислава-Вена
Е. Железная дорога "Rail Baltica"	Маршрут "Варшава-Каунас-Рига-Таллинн-Хельсинки"
F-Z	Национальные приоритетные проекты

К первоочередным проектам развития логистической системы Балтийского бассейна принадлежит мультимодальная магистраль Северный треугольник (Nordic Triangle), развитие которой также является одним из проектов ТЕН-Т. На транспортной карте Балтии треугольник объединяет такие логистические центры-порты как: Турку и Наантали в Финляндии, Стокгольм в Швеции, Кристиансанд в Норвегии и Гамбург и Росток в Германии. Итак, "Северный треугольник" - это мультимодальный транспортный коридор ТЕН-Т первого порядка и логистически-инфраструктурный проект, в котором задействованы четыре страны Балтийского бассейна (Финляндия, Швеция, Норвегия и Германия) и различные виды транспорта (морской, автомобильный,

железнодорожный). С точки зрения еврологистики – это стратегическая магистраль, объединяющая Северное море с Балтийским и Северную Европу с Центральной, а также с Россией и Азией. Транспортно-логистическая сеть "Северного треугольника" включает 1600 км автодорог и 1700 км железных дорог, а также порты и интермодальные логистические центры. Основной целью проекта "Северный треугольник" является создание современной высокоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры для грузовых и пассажирских перевозок всеми видами транспорта в регионе Балтики. Проект также ориентирован на устойчивое развитие этого региона путем формирования более безопасной, экономически эффективной и экологичной мультимодальной транспортно-логистической системы. К основным логистическим задачам проекта относятся:

а) создание сплошной логистической цепи поставок, в частности, в связях с периферийными районами;

б) применение мультимодальных ИТ-уровней, в частности, на основе подхода "одного окна";

в) поддержание стабильности развития различных видов транспорта в регионе;

г) улучшение доступа к рынкам – как национальным внутри ЕС (в частности, это относится к Германии, Швеции, Финляндии и Норвегии, которая не является членом ЕС), так и к российскому и азиатскому. В ожидании роста объемов торговли стран "Северного треугольника", а также всего ЕС, с Азией и Россией, осуществляется проект прямого пути из Финляндии (порт Турку) в Китай.

Второй по важности проект TEN-T – "Rail Baltica" – железнодорожный транспортный коридор, объединяющий пять стран – четыре новых членов ЕС (Польшу, Литву, Латвию и Эстонию) и Финляндию. Значение этого проекта заключается, прежде всего, в том, чтобы обеспечить эффективное современное транспортное сообщение (включая автодорожный проект Via Baltica) как между всеми пятью странами-участницами, так и между Балтийским регионом и странами ЕС на запад от Польши, а также государствами Центральной и Восточной Европы. Северный участок "Rail Baltica" предусматривает паромное сообщение Таллинн (Эстония) – Хельсинки (Финляндия) через Финский залив, таким образом формируя "мост" в страны "Северного треугольника". Длина железнодорожного коридора составляет 1230 км, если оценивать его по наиболее прямым из существующих маршрутов из Таллина в Варшаву. Проект "Rail Baltica" также призван решить проблему разницы между путями стандартной европейской ширины, используемым в ЕС, в т.ч. в Польше, и широкими путями, которые используются в России и других странах-партнерах проекта. Это важный вопрос интероперативности. Маршрут коридора выглядит следующим

образом: Хельсинки–Таллин–Рига–Каунас–Варшава с продлением до Берлина. Координатор проекта предложил странам участницам разработать трансграничные соглашения ("Меморандум взаимопонимания"), касающиеся порядка пересечения общих границ этих стран. В частности, такие соглашения заключены в 2007 г. между Польшей и Литвой (касается пограничных пунктов соответственно Сувалки и Мариямполь), Литвой и Латвией (Шяуляй и Елгава), Латвией и Эстонией (Валмери и Тарту).

Важную роль в транспортно-логистической системе Балтийского бассейна играют транспортные коридоры, проходящие морем. Это коридоры "Струна", "Германия–Швеция", "Германия–Литва / Латвия", "Копенгаген–Берлин", "Центрально-Европейский", "Балтийское звено", "Восток–Запад". С точки зрения Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции и участия в ней Украины наиболее значимыми из приведенных является Балтийские морские коридоры, которые выходят на порты стран-участниц БЧТЛИ первого порядка, то есть Польши и Литвы, то есть это будут коридоры "Германия - Литва / Латвия", "Центрально-Европейский", "Балтийское звено" и "Восток–Запад".

В рамках проекта TEN-T выделяют порты категории TEN-A, на базе которых целесообразно создавать мультимодальные логистические центры. Основными портами в Балтийском бассейне, отнесенными к этой категории являются немецкие порты Гедзер, Киль, Любек / Травемюнде, Росток, Засниц / Мукран; польские – Щецин / Свиноуйще, Гданьск, Гдыня; российские – Калининград / Балтийск; литовские – Клайпеда, Лиепая, и латвийские – Вентспилс; датские – Копенгаген / Мальме; шведские – Треллеборг, Истад, Карлсхамн, Карлскрона. Хотя некоторые из этих портов ныне является лишь точками в сети коридоров TEN-T, ЕС намерен превратить все выше названные порты в крупные международные транспортно-логистические узлы. На это предназначены инвестиции объемом 700 млн. евро.

Активно влияет на функционирование транспортно-логистической системы Балтийского моря (ТЛСБМ) Форум международных проектов TEDIM1 (создан в 1995 г.), имеющий стратегическое значение для развития транспортно-логистической инфраструктуры в северной Европе, включая страны Балтийского бассейна. TEDIM охватывает три основных направления сотрудничества: телематика, внешнеторгово-транспортная логистика, взаимодействие информационных систем. В рамках этой региональной программы особенно стимулировала активность в регионе Балтийского моря принятая в сентябре 2003 г. "Новая стратегия TEDIM" на 2004-2010 гг. На встрече Международного координационного комитета (ИСС) TEDIM в сентябре 2004 г. в Гданьске (Польша) была подчеркнута важность кооперации стран Балтийского моря как для

интеграции логистической системы внутри ЕС, так и логистических связей между ЕС и Россией. Страны-члены TEDIM активно внедряют новую стратегию в жизнь. Ключевым ее моментом является привлечение частного сектора, которое осуществляется двумя путями: во-первых, через общую программу маркетинга и распространения информации TEDIM, во-вторых, через активную разработку проектов в тесной кооперации с частными компаниями. Каждая страна-участник TEDIM сама определяет свои подходы с учетом национальных интересов. Секретариат TEDIM определил потенциал создания мультинационального проекта и предложил три возможные темы на выбор: "Логистические лучшие инициативы", "Интермодальный фрахтовый транспорт" и "Терминалы, технологии и системы управления интермодальным фрахтовым транспортом". Подготовка к первому проекту уже началась. ИСС также отметил, что исследования и обучение в рамках программ TEDIM должны быть частью европейских исследований и основных программ. Программы TEDIM включают завершенные, действующие и новые проекты.

Из них непосредственное отношение к Украине имеет проект SLINT (Sea-Lend International Transport), целью которого является предложить новый железнодорожный маршрут между Одессой и Гданьском и обосновать его преимущество по сравнению с существующим путем анализа объема, структуры и стоимости логистического потока. Предусмотрено продолжение выполнения этого проекта усилиями Морского института в Гдыне. К сожалению, не указаны украинские партнеры, задействованные в этом проекте. Проект SLINT имеет большую важность как в рамках TEDIM, так и для всего ЕС, о чем свидетельствует включение его в программу EUREKA с соответствующим финансированием. Из действующих проектов также является интересным для Украины проект "Polcorridor", целью которого является разработка коммерчески эффективной интермодальной системы для трансъвропейского грузового трансфера между странами Северной и Юго-Восточной Европы через территорию Польши. Центральным звеном проекта является так наз. "Балтийский поезд – челнок", который должен соединить два центра – на севере (порт) и на юге Польши. Финансирование проекта будет осуществляться также в рамках EUREKA. Украина может присоединиться к этому проекту, поскольку кратчайший путь (как по железной дороге, так и автодорогами), соединяющий Польшу с Румынией, Болгарией, Грецией (порт Александруполис на Средиземном море) проходит собственно через Украинское Прикарпатье и Северную Буковину. Проект "Polcorridor" также имеет непосредственное отношение к БЧТЛИ, поскольку имеет целью создать надежный сухопутный транспортный мост между странами Балтийского бассейна (Северная Европа) и Черноморского бассейна (Юго-Восточная

Европа). Наконец чрезвычайно актуальным для Украины является такой новый (перспективный) проект как DaGoB (Safe and Reliable Transport Chains of Dangerous Goods in the Baltic Sea Region – Безопасные и надежные транспортные цепи по перевозке опасных грузов в регионе Балтийского моря). Вспоминая "фосфорную" железнодорожную аварию в Ожидове на Львовщине (июль 2007) и другие подобные случаи в нашей стране, связанные с перевозками через территорию Украины опасных грузов, чрезвычайно важной и полезной для транспортных ведомств Украины является цель этого проекта, которая заключается в обеспечении безопасности перевозок опасных грузов в регионе Балтийского моря путем улучшения сотрудничества государственного и частного секторов на различных уровнях, обеспечение их информацией о потоках грузов, эффективности цепей поставок и возможных рисках.

Что касается стран бассейна Черного моря, то в плане разработки и выполнения совместных логистических программ и проектов они сильно отстают от своих балтийских коллег, хотя транзитный потенциал Черного моря - значительно больше (табл. 2). Так, все еще в стадии становления находится система Черноморского Экономического Сотрудничества (ЧЭС) – интеграционной группировки, ориентированной на развитие социально-экономического сотрудничества в рамках процесса формирования общего Евразийского экономического пространства. ЧЭС образован в 1992 г. в составе 11 государств Черноморского бассейна: Азербайджан, Албания, Армения, Греция, Грузия, Молдова, Турция, Болгария, Румыния, Россия, Украина.

Таблица 2

Сравнительная характеристика транспортно-логистических систем Балтийского и Черного морей *

№	Показатели	Моря	
		Балтийское	Черное
1	Количество стран	9	6
2	Состав стран	Германия, Польша, Россия, Литва, Латвия, Эстония, Финляндия, Швеция, Дания	Украина, Россия, Грузия, Турция, Болгария, Румыния
3	Членство в ЕС/СНГ/ОЧЭС	Все члены ЕС, кроме России	Члены ЕС: Болгария, Румыния. Члены СНГ: Россия, Украина. Все - члены ОЧЭС
4	Организации, объединяющие порты	Организация Балтийских портов (объединяет 50 портов)	Ассоциация портов Черного и Азовского морей (включает 32 порта)
5	Другие организации	Совет Балтийских морских портов, Балтийская ассамблея, Балтийские ворота	Международная ассоциация черноморских городов
6	Выход к ПЕК	5 коридоров (ПЕК № 1, 3, 4, 6, 9)	4 коридора (ПЕК № 4, 7, 8, 9)

Продовження табл.1

7	Участие в Панъевропейских транспортных зонах	-	Черноморская панъевропейская транспортная зона (Black Sea PETrA)
8	Участие в трансконтинентальных (евроазиатских) транспортных коридорах	Балтика–Черное море, Север - Юг	Черноморское транспортное кольцо, TRACECA, Балтика - Черное море, Европа–Азия
9	Проекты Еврологистики, выполняемые в рамках TEN-T	1. Северный треугольник 2. Rail Baltica 3. Via Baltica 4. Морские коридоры 4.1. Струна 4.2. Германия-Швеция 4.3. Германия-Литва/Латвия 4.4. Копенгаген-Берлин 4.5. Центрально-Европейский 4.6. Балтийское звено 4.7. Восток-Запад 5. Региональные программы 5.1. LOCEU 5.2. TEDIM 6. Дополнительные проекты TEN-T	1. Via Ignatia 2. ПЕК № 4, 7, 8, 9 3. ЧТК
10	Морские паромы	1. Клайпеда-Мукран 2. Клайпеда-Копенгаген 3. Клайпеда-Карлсхамн Щецин-Истад 5. Гданьск-Карлсхамн 6. Гдыня-Карлскрона и другие (более 50)	1. Варна-Ильичевск-Поти/Батуми 2. Ильичевск-Деринже 3. Ильичевск-Самсун 4. Николаев-Стамбул 5. Скадовск-Зонгулдак 6. Констанца-Стамбул 7. Констанца-Поти
11	Крупнейшие порты, грузооборот, млн. т	1. Гамбург - 100 2. Бремен - 30 3. Вентспилс - 36 4. Таллинн - 20	1. Новороссийск - 70 2. Констанца - 50 3. Одесса - 30 4. Ильичевск - 23,5 5. Туапсе - 20
12	Региональная программа развития транспортно-логистических центров с соответствующим финансированием	Имеется	Отсутствует
13	Логистические центры	Действуют: Гамбург, Бремен, Клайпеда, Славкув и другие	Формируются: Ильичевск, Одесса, Констанца, Новороссийск

* Авторская разработка.

Главная цель – превращение Черного моря в зону мира, свободы, экономической стабильности и процветания, дружественных добрососедских отношений. Штаб-квартира ЧЭС находится в Стамбуле. В рамках ЧЭС создано интеграционное объединение ГУАМ в составе Грузии, Украины, Азербайджана, Молдовы. ГУАМ имеет целью реализовать политические и экономические, прежде всего энергетические и транспортные проекты.

Главный транспортно-логистический проект ЧЭС – создание Черноморского транспортного кольца (ЧТК) – кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. Она будет проходить через 7 причерноморских стран и соединять пункты: Анкара–Ереван–Тбилиси –Ростов-на-Дону–Мариуполь–Одесса–Бухарест–Демитровоград–Стамбул. Это будет высоко пропускная автомагистраль протяженностью более 7100 км, состоящая из двух отдельных частей, каждая из которых будет иметь как минимум две полосы движения. Украинский участок маршрута коридора проходит через Мариуполь-Одессу-Измаил.

Под патронатом Европейской комиссии в бассейне Черного моря осуществляются проекты TRASECA (Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia–Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия) и Black Sea PETrA Черноморская Панъевропейская транспортная зона). Меморандум о создании последней подписали в 1998 г. министры транспорта Украины, Болгарии, Грузии, Греции, Молдовы, Румынии, России, Турции и ЕС (статус наблюдателей имеют Армения и Азербайджан). Цель создания Black Sea PETrA – развитие международных перевозок грузов и пассажиров в региональной интегрированной мультимодальной транспортно-логистической сети. Штаб-квартира находится в Одессе. По проблемам развития Черноморской транспортной зоны проведены научно-практические конференции: министров транспорта ЧЭС в Сочи (Россия, 2001), Киеве (2003), Салоники (Греция, 2005), ежегодно – "Формирование транспортной сети в регионе Черного моря" (Одесса) и др. Начиная с 2003 г., Украина председательствует в руководящем комитете Black Sea PETrA. Порты Черного и Азовского морей объединены в Ассоциацию BASPA (Black and Azov Sea Ports Association) – всего 32 порта, из них 17 украинских, 5 российских, 2 грузинских, 2 болгарских, 2 румынских и 4 турецких. Крупнейшие по грузообороту порты (2005) – Новороссийск (70 млн. тонн), Констанца (50 млн. тонн), Одесса (30,5 млн. тонн), Ильичевск (23,5 млн. тонн). Развитию черноморских портов способствует выход на них панъевропейских транспортных коридоров (ПЕК). Так, на Одесский и Ильичевский порты выходит ПЕК № 9 и TRASECA, на Измаильский порт – ПЕК № 7 (Дунайский) и Балканская ветка ПЕК № 9, на порт Констанца - ПЕК № 7 (Дунайский) и ПЕК № 4, на порты Варна и Бургас – TRASECA и ПЕК № 8 и т.д. Значительную роль в нынешней перестройке транспортно-

логистической системы Черноморского бассейна играет развитие двустороннего сотрудничества стран-партнеров. Так, порты Украины с Турцией соединяют четыре международных паромные линии – Николаев-Стамбул, Ильичевск-Дериндже, Ильичевск-Самсун, Скадовск-Зонгулдак; российский порт Кавказ соединен паромом с грузинским Поти (в данное время не работает) действует международный паром, как составляющая TRASECA, Варна-Ильичевск-Поти / Батуми; готовятся к восстановлению паромные маршруты Констанца-Самсун и Констанца-Батуми.

Итак, основные интермодальные трансчерноморские линии базируются на портах: Ильичевск, Одесса, Измаил, Николаев, Херсон, Мариуполь, Бердянск, Керчь (Украина), Констанца (Румыния), Варна и Бургас (Болгария), Новороссийск, Туапсе и Кавказ (Россия), Поти и Батуми (Грузия), Стамбул, Дериндже, Зонгулдак и Самсун (Турция). Ключевыми портами, на которых базируются как контейнерные, так и паромные линии являются порты Ильичевск, Одесса, Констанца, Варна, Стамбул, Дериндже, Поти, Батуми.

В целом можно заключить, что Черноморский регион располагает достаточно развитыми портами на северном, южном, западном и восточном побережьях. Не все их мощности используются, но несмотря на это, ключевые порты, которые и впредь будут служить соединительными звеньями между сухопутным и морским магистралям, почти везде требуют значительной реконструкции с целью развития именно таких мощностей, которые необходимы для обслуживания быстрорастущих объемов контейнерных, паромных и других интермодальных перевозок. Эти вопросы должны найти отражение в Программе формирования и развития главных транспортных коммуникаций между Европой и Азией, что сейчас разрабатывается совместно Экономической комиссией ООН для Европы, ЕС, Европейской конференцией министров транспорта и ОЧЭС.

Выводы. Относительно участия Украины в процессах осуществления транспортно-логистической интеграции между транспортно-логистическими системами Балтийского моря (что уже практически сформирована) и Черного моря (что находится в состоянии формирования), то следует выделить следующие направления:

1. Участие в развитии ПЕК, связывающих Украину с регионом Балтийского моря.
2. Участие в развитии ТКТК, связывающих Украину с регионом Балтийского моря.
3. Участие в речных коридорах, связывающих Украину со странами региона Балтийского моря и предоставляющих выход к Черному морю.
4. Участие в контейнерных маршрутах, связывающих Украину со

странами Балтийського басейна.

5. Развитие сети логистических центров в Украине по примеру Германии, Литвы, Польши.
6. Инициирование и поддержка политических и экономических соглашений по БЧТЛИ.

Литература

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 І.Г. Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістическої інтеграції // 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.

Abstract

Smirnov I.G.

Ukraine in the Baltic-Black Sea transport and the logistics integration system

Shown the main causes and components of the Baltic-Black Sea transport and logistics integration and directions of Ukraine's participation in this process.