

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
РІВНЕНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії

Наукові записки
Рівненського державного гуманітарного університету

Збірник наукових праць

Випуск 2

Рівне – 2001

ББК 63.3 (0) я 43

А 43

УДК 9(438): 9(477): 321: 327: 327(477): 34(091): 329.4

Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії: Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету: Збірник наукових праць. – Рівне: РДГУ, 2001. – Випуск 2. – 245 с.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Головний редактор:

Черній Альберт Іванович

доктор історичних наук, професор,
академік Академії наук Вищої школи України
та Міжнародної слов'янської академії наук

Заступник головного редактора:

Шелюк Людмила Олександрівна

кандидат історичних наук, професор

Бачинський Вільгельм Маркович

доктор історичних наук, професор

Гайбонюк Володимир Дорофійович

кандидат історичних наук, професор,
заслужений діяч культури України

Дещинський Леонтій Євгенієвич

доктор історичних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України

Ковальський Микола Павлович

доктор історичних наук, професор, академік
Міжнародної слов'янської академії наук

Кондратюк Костянтин Костянтинович

доктор історичних наук, професор

Лизогуб Юрій Маркович

доктор історичних наук, професор

Литвинчук Анатолій Іванович

кандидат історичних наук, професор,
заслужений діяч культури України

Макар Юрій Іванович

доктор історичних наук, професор

Павлюк Володимир Васильович

доктор філософських наук, професор

Постоловський Руслан Михайлович

кандидат історичних наук, професор,
член-кореспондент Міжнародної слов'янської академії

наук

Саух Петро Юрійович

доктор філософських наук, професор,
академік Академії наук Вищої школи України

Степанков Валерій Степанович

доктор історичних наук, професор

Троян Сергій Станіславович

доктор історичних наук, професор (*науковий редактор*)

Шевчук Василь Петрович

доктор історичних наук, професор, заслужений діяч
науки і техніки України

Друкується за ухвалою вченої ради Рівненського державного гуманітарного університету
(протокол № 4 від 30 листопада 2001 р.)

**За достовірність фактів, дат, назв тощо відповідають автори статей.
Думки авторів можуть не збігатися з позицією редколегії. Рукописи не повертаються.**

ISBN 966–7281–07–7

Адреса редакції: 33028, м. Рівне, вул. С. Бандери, 12.
Рівненський державний гуманітарний університет

© Рівненський державний гуманітарний університет, 2001

3. Кравчук Л. Нова Україна в новій Європі // Політика і час. – 1993. – №2. – С. 9.
4. Козакевич Є. Розширення НАТО та європейська політика України // Політична думка. – 1999. – № 1–2. – С. 87–102.
5. Конституція України // Київ. – Юрінком. – 1996. – С. 80.
6. Кудряченко А. Між двома полюсами. Деякі питання взаємовідносин України, Польщі, Росії і Німеччини // Політика і час. – 1993. – № 3. – С. 14–17.
7. Ларраби Ф. Стивен. Сложная эквилибристика Украины // Survival. – 1996. – Осень. – С. 67–79.
8. Литвин В. Кризь призму партійного бачення. Зовнішня політика і політичні партії України: підходи до проблеми // Політика і час. – 1993. – № 4. – С. 43–47.
9. Маркус В. Атрибути самостійної держави. Зовнішня політика сучасної України: деякі принципи та актуальні проблеми // Політика і час. – 1993. – № 3. – С. 49–53.
10. Мартинов А. Українсько–німецько–польське військово–політичне співробітництво в контексті розширення НАТО // Студії політичного центру Генеза. – 1997. – № 1. – С. 39–41.
11. Потехін О., Толстов С. Аналіз зовнішньої політики України (за результатами опитування експертів) // Політика і час. – 1997. – № 7. – С. 45–54.
12. Balmaceda M. Two's company, threes, a crowd: The role of Central Europe in Ukrainian Security // East European Quarterly. – 1998. – Fall. – XXXII. – № 3. – P. 335–351.
13. Bukkvoll Tor. Ukraine and NATO. The Politics of Soft Cooperation // Security Dialogue. – 1997. – Vol.28 (3). – P. 363–374.
14. Larrabee F. Stephen. Ukraine's place in European and Regional Security // Ukraine in the World: Studies in the International Relations and Security Structure of a Newly Independent State. – Cambridge, 1998. – P. 249–270.

УДК 061.1 ТРАСЕКА (477)

М.М. Алієв

УЧАСТЬ УКРАЇНИ У СТВОРЕННІ ЄВРАЗІЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ (ТРАСЕКА)

Транспортно–комунікаційні зв'язки сьогодні є важливою домінантою і основою розвитку економіки і культури будь–якої країни, а їх рівень все частіше стає критерієм, що визначає ступінь цивілізованості.

Серед країн Європи Україна займає найбільш зручне географічне положення і знаходиться на перетині шляхів з Півночі на Південь та із Сходу на Захід. Тому за оцінками дослідників англійського інституту “Рендел” за коефіцієнтом транзитності нашої державі належить перше місце в Європі [2].

Таким чином, завдяки своєму унікальному положенню, Україна може й повинна докласти максимум зусиль для розвитку транспортних комунікацій і відповідно транзитних послуг. Важливо також зазначити, що через 10–15 років значну частину зовнішньоевропейської політики буде займати транспортна інфраструктура, тому на даному етапі бажано розробити ефективну транспортну мережу, яка в майбутньому зможе забезпечити вільне пересування по Європі.

З урахуванням інтеграційних процесів, що відбуваються як у розрізі цілого континенту, так і в окремих регіонах, визріла необхідність в оптимізації існуючих національних інфраструктур, у створенні транспортних коридорів для перевезення пасажирів і вантажів. У кожному транспортному коридорі повинні бути вивчені й проаналізовані варіанти комплексного використання транспортних засобів, включаючи залізничні колії, водні шляхи, автомагістралі, повітряний транспорт.

Саме з цією метою Європейський Союз і Рада Чорноморського економічного співробітництва на початку 90–х років розробили проект транспортної інфраструктури в

Чорноморському регіоні, Центральній та Східній Європі. У свою чергу міжнародні фінансові структури, враховуючи важливість програми, підтримали її і виділили кошти на фінансування. Транспортні коридори даної програми включають у себе автомагістралі, залізничні сполучення і деякою мірою водні (Дунай). Проекти розвитку транспортних коридорів вимагають органічного поєднання з уже існуючими транспортними ланками, портовими господарствами і авіаційною інфраструктурою.

Враховуючи ці умови, Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН) запропонувала доповнити концепцію створення транспортних коридорів новою ідеєю – організацією Пан'Європейського ареалу [3].

Частиною Пан'Європейського транспортного ареалу є проект ТРАСЕКА. Значення цього проекту для країн регіону важко переоцінити. ТРАСЕКА – це міжконтинентальна транспортна магістраль Європа–Кавказ–Азія з виходом в Китай і Південно–Східну Азію, був розроблений у рамках програми ТАСІС. Програма ТРАСЕКА була започаткована під час конференції, яка проходила в травні 1993 року в м. Брюсселі. У роботі конференції взяли участь міністри торгівлі та транспорту восьми країн–учасниць (п'ять країн Центральної Азії: Казахстан, Киргизстан, Узбекистан, Туркменія, Таджикистан та три країни Закавказзя: Азербайджан, Вірменія, Грузія). Саме тоді учасники конференції дійшли згоди щодо впровадження програми технічного сприяння, що фінансується ЄС з метою розвитку транспортного коридору за напрямом Захід–Схід з Європи, з перетином Чорного моря, через Кавказ і Каспійське море з виходом до Центральної Азії [14].

У жовтні 1996 року під час IV засідання Робочої групи представників країн–учасниць проекту було погоджено приєднання України та Монголії до цієї програми. У травні 1998 року в ході V засідання в м. Тбілісі до програми приєдналася Молдова [8].

Європейський Союз запропонував цю програму як додатковий маршрут, який переслідує такі цілі:

- підтримку політичної та економічної незалежності країн шляхом розширення можливості їх доступу на європейські та світові ринки через альтернативні транспортні маршрути;
- сприяння подальшому регіональному співробітництву між країнами;
- використання програми ТРАСЕКА як каталізатора для залучення міжнародних фінансових організацій і приватних інвесторів;
- поєднання маршрутів ТРАСЕКА з Транс–європейськими мережами.

На сьогодні в рамках програми ТРАСЕКА профінансовано 22 проекти стосовно надання технічної допомоги на суму 30 млн. єкю і 5 інвестиційних проектів з реабілітації інфраструктури на суму 20 млн. єкю [14].

Одним з результатів програми стало більш тісне співробітництво та діалог між представниками урядів, наслідком чого стало укладення домовленостей щодо підтримки транзитних зборів на конкурентному рівні та спрощення митних процедур між ними.

Брюссельська конференція, яка проходила в травні 1993 року, визначила низку проблем та недоліків, які існували в системах торгівлі і транспорту регіону, що знайшли своє відображення в проектних пропозиціях для програми ТРАСЕКА. Були асигновані перші 15 млн. єкю для реалізації проектів, метою яких було вдосконалення та розвиток торгівлі та транспорту в регіоні. Ці проекти були необхідні, щоб урізноманітнити традиційні централізовані в Москві потоки торгівлі та транспорту та відкрити торговельні маршрути на Захід.

Перша зустріч Робочих груп відбулась в травні 1995 року в м. Алмати. Було розроблено програмний план для 4–х секторів робочих груп (сприяння торгівлі, розвиток автомобільного, залізничного та морського транспорту) з представниками всіх країн–учасниць, які брали активну участь.

З усіх первісних пропозицій робочі групи затвердили список з 16 проектів, який був схвалений усіма країнами–учасницями. Були визначені контрактори на проведення проектів

Технічного Сприяння загальною вартістю 15 млн. ЕКЮ і восени 1995 року розпочалася їх реалізація.

Друга зустріч Робочих груп відбулась у Відні в жовтні 1995 року. У ході цієї зустрічі країни-учасниці дійшли згоди щодо одного спеціального маршруту, на якому ТРАСЕКА має зосередити свої дії. На всіх ділянках маршруту кожна делегація внесла рекомендації в областях, де необхідні дії для Сприяння Торгівлі, Технічного Обслуговування і Експлуатації, Реабілітації та Модернізації.

Третя зустріч Робочих груп проходила у Венеції в березні 1996 року. На основі пропозицій, які надійшли від країн-учасниць, було досягнуто згоди щодо розвитку зв'язків з Україною та Монголією і було визначено необхідність тісної координації проектів, які вимагатимуть присутності в регіоні групи місцевих та європейських експертів. Було зроблено аналіз рекомендацій країн-учасниць Віденської зустрічі 1995 року з метою визначення пріоритетів майбутньої діяльності, а також для вивчення майбутнього співробітництва з Міжнародними фінансовими установами з основних інвестицій. Підготовлені пропозиції були включені в п'ять основних проектів загальною вартістю 10 млн. екю, які були схвалені країнами-учасницями.

Четверта зустріч Робочих груп відбулась в Афінах у жовтні 1996 року. На ній свого подальшого розвитку набула концепція ТРАСЕКА як привабливого маршруту для інтермодального транспорту, і було проведено повну оцінку усіх поточних проектів. На зустрічі було одноголосно затверджено, що Україна і Монголія негайно стануть повноправними учасниками програми ТРАСЕКА. У 1997 році Комісія здійснювала п'ять проектів (вартістю 10 млн. ЕКЮ), чотири проекти Технічного Сприяння та один інвестиційний проект, запропоновані під час Третьої зустрічі Робочої групи [14].

Країни-учасниці неодноразово підкреслювали необхідність зв'язати маршрут ТРАСЕКА з Критськими коридорами, які з'єднують регіон Чорного моря з Транс'європейськими мережами. Зазначимо, що з дев'яти міжнародних транспортних коридорів (МТК) чотири проходять територією України:

МТК № 3, Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;

МТК №5, Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів;

МТК №7, Дунайський (водний),

МТК № 9, Гельсінкі – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Димитровград [5].

Для вивчення можливості пов'язати маршрут ТРАСЕКА з регіоном Чорного моря та Транс'європейськими мережами за активної участі Європейського Союзу у квітні 1997 року в м. Тбілісі було проведено конференцію на рівні міністрів транспорту країн-учасниць Чорноморського Економічного Співробітництва та країн СНД, які беруть участь у програмі ТРАСЕКА.

Міністри шістнадцяти країн висловили бажання країн-учасниць проекту ТРАСЕКА та країн Чорноморського узбережжя інтегруватися до Транс'європейських мереж. Під час конференції Болгарія, Румунія та Україна проголосили про намір приєднатися до чотиристоронньої угоди щодо встановлення єдиної політики у сфері транспорту, яка була підписана в 1996 році Грузією, Азербайджаном, Туркменією та Узбекистаном. Угода передбачала встановлення єдиних пільгових тарифів на транспортування вантажів і державну гарантію на збереження вантажів її учасникам. Підсумком конференції стало також створення комітету на рівні міністрів транспорту.

Реальним кроком на шляху включення Чорноморського регіону до Пан'європейської Транспортної Території була згода Європейського Союзу профінансувати проект реабілітації поромного терміналу в порту м. Іллічевськ та будівництво терміналу в м. Поті.

Особлива увага приділялась продовженню Критського коридору №9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Київ – Кишинів – Бухарест – Пловдив – Александрополіс з відгалуженням Любашівка – Одеса) до Закавказзя і поєднанню його з мережею ТРАСЕКА. Унаслідок цього з'являється можливість забезпечення перевезень вантажів із Середньої Азії через порти Балтики.

Пропозиції української сторони були підтримані більшістю представників країн ЧЕС і

покладені в основу підсумкових документів Конференції.

У результаті, Третя Пан'європейська Транспортна Конференція, яка відбулася в червні 1997 року в м. Гельсінкі, визначила Чорноморський регіон як Пан'європейську Територію, яка в майбутньому має поєднати Транс'європейські мережі та країни ЧЕС, Азії, Сходу [15].

У вересні 1997 року від президента Азербайджану та президента Грузії поступила спільна пропозиція провести на Кавказі на початку 1998 року конференцію на рівні президентів, яка могла б привести до прийняття проекту Багатосторонньої Транспортної Угоди, підготовленого в рамках програми ТРАСЕКА. Ця угода могла б розширити для інших країн існуючу угоду чотирьох країн та надалі розвивати її можливості. Проект Багатосторонньої Угоди передбачає включити ряд додаткових товарів для залізничних перевезень, включити інші види транспорту, розглянути інтереси інших країн, які зацікавлені в Угоді.

П'ята зустріч Робочих груп відбулася в травні 1998 року в м. Тбілісі. Учасники заявили про необхідність упровадження єдиної транзитної транспортної політики та висловили готовність співпрацювати у напрямі підготовки до підписання багатосторонньої угоди з питань єдиної транзитної політики як пріоритетного напрямку подальшого розвитку програми. Учасники також закликали міжнародні фінансові організації продовжувати створення інвестиційних проектів, пов'язаних із реалізацією програми ТРАСЕКА. Під час зустрічі було розглянуто проект багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт для розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія, проведені консультації з керівництвом Генерального директорату Першої Європейської Комісії щодо проекту угоди та досягнута домовленість про здійснення незалежної експертизи тексту проекту угоди юристами Європейської Комісії, висловлені зауваження української делегації [8].

Важливою подією в розвитку програми ТРАСЕКА стала Міжнародна конференція “Відновлення стародавнього Шовкового шляху”, яка проходила 7–8 вересня 1998 року в м. Баку. У роботі конференції взяли участь президенти Азербайджану, Грузії, Казахстану, Киргизії, Молдови, Румунії, Таджикистану, Туреччини, Туркменії, Узбекистану. Делегації Болгарії та Вірменії очолювали прем'єр-міністри. Делегацію України очолив Президент України.

Під час конференції главами делегацій підписано Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт з розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія та технічні додатки до неї з міжнародного автомобільного та залізничного транспорту, міжнародного торгового судноплавства та технічний додаток до основної угоди з митних процедур та обробки документів. Угоду підписали: Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Казахстан, Киргизія, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туреччина, Узбекистан та Україна.

Під час конференції відбулася робоча нарада міністрів транспорту України, Грузії та Болгарії, за результатами якої підписано тристоронній протокол стосовно створення залізничної поромної переправи Поті – Іллічівськ – Варна [15].

ТРАСЕКА завжди функціонувала в тісному співробітництві з міжнародними фінансовими організаціями. Було укладено багато угод із Світовим банком та Європейським Банком Реконструкції та Розвитку.

Стратегічні запаси вуглеводнів у Каспійському морі, за оцінками експертів, складають 4 трлн. тонн, але вони залишаються заблокованими в регіоні, тому зацікавлені в тому, щоб вирішити проблему транспортування і створення нафтотранспортної інфраструктури [7].

Реалізація проекту ТРАСЕКА є історично необхідною для регіону. Базою для його реалізації є інтеграція економіки кавказьких країн. Саме економіка сьогодні, у супереч політичним амбіціям деяких лідерів держав, починає диктувати умови існування країн Кавказу. Одним із провідних об'єднуючих факторів інтеграції в даному регіоні стала нафта Азербайджану і Казахстану. Передбачається, що лише Азербайджан до 2010 року буде добувати 30–40 млн. тонн нафти. Ще більших об'ємів добування очікують у Казахстані, який планує доставляти нафту на світові ринки через Кавказький транспортний коридор. Отже, саме транспортування

великих обсягів вуглеводневої сировини Стародавнім Шовковим Шляхом на Захід об'єктивно вимагає реальної економічної інтеграції і забезпечення безпеки трубопроводів. Для України це можливість брати участь у світових економічних процесах. Затвердженням Міжнародної Федерації транспортних шляхів (IRF), реконструкція і модернізація транспортної інфраструктури є ключовими факторами майбутнього прогресу в регіоні. За оцінками IRF, фінансування робіт з модернізації, реконструкції і додатковому будівництву залізничного полотна на відрізок 5 тисяч кілометрів вимагає капіталовкладень на суму 10–20 млрд. доларів. Передбачається, що самоокупність проекту 10–20 років [6].

У будь-якій галузі економіки комунікації займають одне з найважливіших місць, а для виходу на світові ринки з сировиною транспортні зв'язки є визначальними. Є декілька видів транспортних засобів, здатних зв'язати Європу й Азію: авіаційний, морський, автомобільний, залізничний, трубопровідний. Особливий інтерес у контексті цього дослідження для України представляє морський, залізничний, автомобільний та трубопровідний транспорт. По-перше, усі ці види транспорту добре розвинуті в Україні, хоч і вимагають певних удосконалень згідно з вимогами часу. По-друге, всі ці види транспорту можуть бути використані для транспортування сировинних ресурсів із південного сходу до західних ринків збуту.

В Україні добре розвинена галузь нафтопровідного транспорту, і це є одним із найважливіших її стратегічних активів. Існуюча трубопровідна система відіграє і буде відігравати вирішальну роль в економічному реформуванні і розвитку країни, а також сусідніх європейських країн. Магістральні нафтопроводи займають ключову позицію в енергетиці, сприяючи розвитку взаємовигідної торгівлі в регіоні і зміцненню системи, яку прийнято називати енергетичною безпекою країни.

На основі аналізу ринків і конкуруючих транспортних маршрутів можна зробити висновок про те, що в даний момент проект терміналу «Південний» і з'єднувальний нафтопровід з системою «Дружба», що забезпечують поставки нафти до ринків Європи, для багатьох потенційних європейських користувачів може виглядати комерційно привабливим і життєздатним, порівняно з іншими альтернативними маршрутами каспійської нафти. Мережа українських трубопроводів, завдячуючи своїм транспортним можливостям, має значний позитивний вплив на економіку своєї та сусідніх країн. В Україні є значні можливості для розширення транзиту сирої нафти і експортних послуг нафтовидобувним компаніям Каспійського регіону. Передбачається також використання терміналу «Південний» як реверсивного залежно від потреб ринку і його технологічних можливостей

Морський термінал «Південний» (розташований у порту «Південний» за 35 км на схід від Одеси) та з'єднувальний нафтопровід «Південний–Броди», який пов'язує термінал з діючою трубопровідною мережею України (з'єднуючи її в єдине ціле), створюється за проектом Інституту транспорту нафти (Київ) як багатоцільовий об'єкт, що використовуватиметься для задоволення внутрішніх потреб України в нафтовій сировині, а також попиту на нафту і транспортні послуги сусідніх країн–експортерів та країн–імпортерів нафти.

Технологічно термінал розроблений як реверсивна система, що дозволяє приймати нафту з моря або наливати її в танкери з діючих нафтопроводів.

Будівництво терміналу здійснюється ВАТ «Укрнафтоterm» поетапно відповідно до обсягів постачання каспійської нафти на Чорне море та потреб у ній при транспортуванні українським маршрутом. Перша черга з річною потужністю у 9 млн. тонн нафти на рік складається з:

- берегового причалу в затоці в акваторії порту «Південний» (перша черга – прийом танкерів дедвейтом 80 тис.тонн);
- технологічного майданчика з інфраструктурою;
- резервуарного парку ємністю у 200000 куб.м.

Термінал «Південний» підключено до з'єднувального трубопроводу «Південний» – «Броди» (ДАТ «Дружба»), потужністю 14,5 млн. тонн нафти на рік, протяжністю 667 км, з підключенням

до нафтопроводу «Снігурівка – Одеса» (точка підключення – на 51 км від терміналу «Південний» нового нафтопроводу і, відповідно, на 152 км від насосно–перекачувальної станції (НПС) «Снігурівка» існуючого).

Реалізація першої черги терміналу з річною потужністю 9 млн. тонн нафти на рік уже ведеться. Виконано близько 80% обсягів робіт. Завершення будівництва першої черги планується на 2001 рік.

Слід зазначити, що потужність першої черги терміналу «Південний» можна збільшити за рахунок прийому танкерів дедвейтом до 150 тис. тонн спеціальної конструкції (з мілким осадком).

Подальший розвиток нафтотранспортної системи до потужності 40 млн. т. нафти на рік передбачає:

- спорудження ще двох берегових причалів або двох плавучих рейдових причалів і платформи на відстані 25 км від берега (остаточно варіант подальшого розвитку морської частини терміналу не визначено, але передбачено нарощування потужності вести поетапно відповідно до потреб ринку);
- збільшення ємності резервуарного парку до 800000 куб.м.
- збільшення продуктивності з'єднувального магістрального нафтопроводу до 30 млн. тонн нафти на рік.

До завершення будівництва вказаних об'єктів існує можливість роботи вже існуючого і нещодавно реконструйованого в Одесі реверсивного терміналу (з загальною річною потужністю 18 млн. тонн нафти на рік) для забезпечення каспійською нафтою потреб Одеського НПЗ в обсягах до 4 млн. тонн нафти на рік [17].

Найбільш активно сьогодні розглядаються сім маршрутів транспортування «основної» каспійської нафти. Такі проекти, як Каспійський трубопровідний консорціум (КТК), збільшили експорт нафти через Чорне море приблизно на 25 млн. тонн до 2000 року. Україна очікує, що експорт нафти двох каспійських виробників – Азербайджану і Казахстану – буде йти кількома альтернативними маршрутами. Ці маршрути будуть включати транспортування нафти танкерами на середземноморський ринок, поставки до Європи з використанням існуючої нафтопровідної системи «Дружба», а також вивчаються варіанти виходу на Східне Середземномор'я через Джейхан, через Середню Азію до Індійського океану, на Південний Схід до Китаю. Маршрут нафти через Чорне море – термінал «Південний» і трубопровід, що об'єднує інтереси кількох альтернативних маршрутів (КТК та «північний» і «західний» азербайджанські), що значно підвищує його життєздатність [16].

Згідно з дослідженнями, проведеними Економічною і соціальною комісією ООН для Азії і Тихого океану (ЕСКАТО) щодо можливих наземних коридорів, альтернативних морським транспортним маршрутам, одним з можливих є Центральний коридор, що проходить через територію України, Закавказзя і Середньоазіатські держави СНД [2].

Особлива увага приділялася й вирішенню питань організації функціонування транспортних коридорів Європа – Кавказ – Азія та Балтійське море (Гданськ/Гдиня) – Чорне море (Одеса/Іллічівськ). Продовжувалась реалізація проекту “Удосконалення поромної переправи “Іллічівськ – Поті” (для з'єднання коридору № 9 і коридору TRACEA в рамках проекту TACIS)”. Будівництво і введення в експлуатацію у квітні 1999 року залізнично–поромного комплексу в Поті (Грузія) за сприяння ЄС призвели до очевидного збільшення перевезень між Україною та Грузією. Вантажообіг лінії збільшився в 4,7 раза, а кількість вантажів у вагонах – у 16 разів (порівняно з 1997 роком).

На проведеній у квітні 1999 року міжнародній конференції в м. Клайпеді українська делегація внесла пропозицію про приєднання TRACEA до діючих міжнародних коридорів №9, №3, №5 і тим самим – про створення найкоротшого транспортного шляху з Європи через кавказький регіон у Середню Азію і в країни Близького Сходу. Цю пропозицію було схвалено представниками інших країн. У плані реалізації цієї ідеї 17 квітня 1999 року підписано

Угоду між Болгарією, Грузією та Україною про спільну експлуатацію поромної переправи між портами Іллічівськ (Україна), Варна (Республіка Болгарія), Поті/Батумі (Грузія), на якій почались регулярні залізнично–поромні перевезення. В 1999 році між грузинськими портами та Іллічівськом було перевезено поромами понад 300 тис. тонн вантажів, у тому числі понад 100 тис. тонн нафтопродуктів для організації збору врожаю в Україні. У 2000 р. обсяг перевезень збільшився на 20% [13].

У рамках проекту TRACECA вжито енергійних заходів для забезпечення належної конкурентоспроможності також залізничних та автомобільних шляхів через Грузію та Азербайджан, поромного сполучення через Каспійське море від Баку до Туркменбаши та Актау.

За останні півтора року активізувалася діяльність транспортних структур під егідою ОЧЕС (Організації Чорноморського Економічного Співробітництва). Певну роль у цьому відіграла створена півтора року тому Міжнародна Асоціація портів Чорного та Азовського морів – BASPA. Зараз, коли за ініціативою ЄС практично прийнято рішення про об'єднання транспортного комітету BLACK SEA PETRA (Чорноморський регіон Пан'європейської транспортної зони та TRACECA (транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія), утворення Міжурядової комісії TRACECA та її постійно діючим філіалом в Одесі, очікується й далі серйозна активізація роботи щодо обладнання та інтенсифікації використання транчорноморських і транскавказьких шляхів доставки вантажів.

Маючи значні територіальні переваги, до того ж, входячи в зону пріоритетних напрямків, Україна повинна з якомога більшою користю використати можливість участі в інтеграційних процесах цього регіону.

З огляду на зазначене, для України є досить перспективним південно – східний напрямок у реалізації своїх стратегічних інтересів. І її участь в інтеграційних процесах Чорноморсько–Каспійського регіону є не лише привабливим фактом, але й реальним шансом зміцнити свою економіку.

Джерела та література

1. Васильева Н. На пути из Европы в Азию // Зеркало недели. – 1999. – 10 апреля. – №14.
2. Волков А. Транспортные коридоры между западом и востоком Европы // География. – 1999. – №12.
3. Кононенко А. Економічні переваги ЧЕС // Зовнішня торгівля. – 1999. – №1–2. – С.24.
4. Кулицкий С. Транспортировка нефти и газа: украинская нить в клубке интересов // Підтекст. – 1997. – №23.
5. Лук'янов А., Хахлюк А. На землі, в небесах і на воді // Політика і час. – 1998. – №7. – С. 59–64.
6. Маначинський О. Євразія: великий нафтовий пасьянс // Політика і час. – 1998. – №4. – С.30–41.
7. Михайленко Т. Чи піде каспійська нафта через Україну і Польщу? // Україна і світ сьогодні. – 1999. – №1.
8. Олійник О. Енергетичний коридор Схід – Захід // Урядовий кур'єр. – 1999. – №137.
9. Олійник О. Чи далеко Каспій від Одеси? // Уряд. кур'єр. – 1998. – 14 лютого.
10. Перстнёва Н. Украина стремится в коридор // Зеркало недели. – 1997. – 27 июня. – №26.
11. Підлуцький О., Шаронов А. Одеський термінал // Україна і світ сьогодні. – 1999. – №38.
12. Соколовский А. Дорога к европейской цивилизации // Зеркало недели. – 1998. – 4 апреля. – №14.
13. Токман Г. Удосконалення перевезень через Іллічівський порт – один з основних кроків у розвитку міжнародних транспортних шляхів через Україну // Посередник. – 2000. – №№51–52.
14. Транспортний коридор Європа–Кавказ–Азія // Діловий вісник. – 1998. – №1.

15. Тур Є. Українські ворота «шовкового шляху»: Транспортні коридори // Голос України. – 1998. – 25 вересня.
16. Фёдоров Ю. Каспийский узел // МЭИМО. – 1996. – №4. – С. 82–95.
17. <http://www.iot.kiev.ua> – Сайт інституту транспорту нафти.
18. <http://www.tracesea.org> – Сайт програми TRACECA.

УДК 327(477) (470+571)

Т.А. Христюк

ЕВОЛЮЦІЯ УКРАЇНСЬКО–РОСІЙСЬКИХ ВІДНОСИН У 1991–2001 РР.

Геополітичне положення України, її природний та виробничий потенціал обумовлюють необхідність її участі в міжнародних інтеграційних процесах. Перший серйозний крок на цьому шляху: Україна стала одним із засновників СНД.

Серед причин, що змусили колишні республіки СРСР утворити СНД, найважливішими є такі:

- 1) нове об'єднання розглядалося правлячими елітами переважно як механізм мирного демонтажу СРСР і розподілу власності колишнього СРСР;
- 2) відсутність у республіках сформованих структур державної влади, державотворчих традицій і національних еліт, здатних очолити процеси державного будівництва та здійснити ринкові перетворення;
- 3) високий ступінь інтегрованості та взаємозалежності економік національних республік і передусім їхньої економічної залежності від Росії;
- 4) відсутність національних збройних сил та прикордонних військ, здатних контролювати території новоутворених держав;
- 5) причини психологічного характеру, обумовлені стереотипами «спільності», сформованими впродовж кількох століть проживання в єдиній державі.

Провідну роль у створенні СНД відіграла Російська Федерація, політична еліта якої традиційно розглядала та розглядає пострадянський простір як територію все тієї ж Росії. З метою надання керованості та прискорення процесу інтеграції Москвою було ініційовано розроблення Статуту СНД. 15 грудня 1992 р. на засіданні Ради глав держав СНД у Ташкенті ухвалено протокольне рішення про створення експертної групи з розробки концепції Статуту і його робочого проекту, а 22 січня 1993 р. в Мінську на засіданні глав держав Співдружності Статут СНД було затверджено. Рішення глав держав СНД про затвердження Статуту не підписали Республіка Молдова, Туркменія й Україна. Цей Статут і до цього часу не підписаний Президентом України і не ратифікований Верховною Радою. Якщо для Президента та Верховної Ради України Співдружність убачалась як механізм цивілізованого «розлучення», то для керівництва Російської Федерації Співдружність та її органи стали інструментами інтеграції молодих держав та закріплення російських впливів на її теренах. Цей висновок підтверджує і Л.Кравчук, на той час Президент України, а нині депутат Верховної Ради [8, 22].

Відносини з Росією базуються на принципах, що впливають з основних державних документів України (Декларація про державний суверенітет України, Акт про незалежність України, а також «Основні напрями зовнішньої політики України»). Політичні відносини між державами охоплюють низку питань. Це і розвиток договірної бази, питання кордонів, закордонної власності та інші.

Велика кількість експертів досить справедливо оцінюють рівень і характер міждержавних відносин між Україною і РФ як невідповідні реальному потенціалу обох країн. Причому ця оцінка стосується дуже широкого спектра, що становить зміст усієї сукупності системи політичного, економічного, соціокультурного життя. Водночас такі об'єктивні фактори, як історія, економіка,

ЗМІСТ

Розділ 1. 10 РОКІВ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ

С.С. Троян Українська державність: 10 років незалежності	3
В.Д. Гайбонюк Українська історична наука на межі тисячоліть: сучасний стан, проблеми.....	9
І.А. Гринчук Підготовка та виховання політичної еліти в незалежній Українській державі...	17

Розділ 2. ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

О.О. Патяка Система доказів у гродському суді на українських землях у другій половині XVI – першій половині XVII ст.	21
М.Б. Петров Історична топографія вірменських кварталів Кам'янця-Подільського кінця XVII-XVIII cc.	25
І.В. Довжук Виробництво сільськогосподарських машин у Наддніпрянській Україні наприкінці XIX ст.	31
О.В. Сидорчук Діяльність Чеського благодійного й освітнього товариства ім. Я.А. Коменського в Україні (1907 – 1917 pp.)	34
О.М. Завальнюк Відставні державні діячі – викладачі Кам'янець-Подільського державного українського університету (1918-1920 pp.).....	38
М.М. Гон Євреї в суспільно-політичних процесах у Східній Галичині (липень 1919 – березень 1923 pp.).....	46
С.І. Жилюк Українська автокефальна православна церква на Житомирщині в 20-х роках.....	52
Р.С. Пальчевський Український молодіжний рух на західноукраїнських землях, що входили до складу Польщі (1920-1939 pp.)	57
А.А. Жив'юк Початок громадсько-політичної діяльності Уласа Самчука (перша половина 1930-х років).....□	62
Р.П. Давидюк Степан Скрипник як посол до польського сейму (30-ті роки XX століття)	70
П.О. Савчук Роль громадських організацій у зміцненні оборонно-масової роботи на промислових підприємствах України (1943–1945 pp.).....	77
Л. К. Костюк Культурно-історичні процеси в Україні на межі тисячоліть як “своєрідний виклик історії” ..□	84

Розділ 3. ІСТОРІЯ КРАЮ

О.Ф. Гень Міста-фортеці Волині, засновані князями Острозькими.....	91
О.П. Прищеп Планування і забудова міст Волині в другій половині XIX – на початку XX ст.	100
В.А. Добровичська Національна політика Другої Речі Посполитої на Волині (1921-1939 p.p.).....	104
В.І. Милусь Державно-церковні відносини на Волині у повоєнний період	108
Т.П. Пархоменко Функціональне призначення продуктів бджільництва у звичаях трудової обрядовості	118

Розділ 4. ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

І.А. Хаврук Сандомирська угода 1570 р.: проблема об'єднання протестантських течій у Польщі.....□	124
Н.Г. Галун Історія Болгарії в оцінці Христо Ботева.....	129
О.Т. Безаров Влада та єврейські погроми в Росії 1881-1882 pp.	137
А.В. Боляновський Українське питання в політиці Німеччини 1914-1916 pp.	146

О.М. Войтюк Українсько-болгарські літературні зв'язки кінця XIX – початку XX століття	152
О.М. Гень Історіософія Томаша Масарика.....	156
Г.Я. Комар Людина з легенди та історична особа: штрихи до політичного портрета Карла Маннергейма	160
Р.М. Постоловський Інтерпретація Т.Г. Масариком чеських національних демократичних традицій як основи національної ідеології.....	168
Ю.М. Терешко Особливості міжнародної політики Чехословаччини в умовах поляризації Європи у 1945-1947 рр.	174
А.В. Слесаренко Антитоталітарний опозиційний рух у Чехословаччині (1968-1972 рр.)	181
В.І. Бурдяк Україна і Болгарія: проблеми злагодності в суспільстві.....	186
Т.Ф. Герасимчук Утворення Європейського Союзу та його роль у сучасних інтеграційних процесах.....□	189
І.В. Філіпчук Україна між Сходом і Заходом через призму відносин з Росією і Польщею в 90-х роках XX ст.....	194
М.М. Алієв Участь України у створенні Євразійського транспортного коридору (ТРАСЕКА)□	200
Т.А. Христюк Еволюція українсько-російських відносин у 1991-2001 рр.	206

Розділ 5. ПОЛІТИЧНА ДУМКА ТА ІСТОРІОГРАФІЯ

С.С. Троян Австрійські історичні концепції слов'янства початку XX століття	218
В.М. Шейко Становлення та розвиток культурології як науки: історіографічний аспект	224
С.А. Копилов М. Бантиш-Каменський як історик Польщі	233

Розділ 6. РЕЦЕНЗІЇ ТА ОГЛЯДИ

П.О. Савчук (Рец.: Троян С.С., Постоловський Р.М., Федорак В.Ф. Світ на зламі епох: історія кінця XIX- середини XX ст.: Навчальний посібник – К.: НМЦВО, 2002. – 240 с.)	239
---	-----

Відомості про авторів	242
------------------------------------	-----

Наукове видання

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ВІТЧИЗНЯНОЇ ТА ВСЕСВІТНЬОЇ ІСТОРІЇ

Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету

Збірник наукових праць

Випуск 2

Відповідальний за підготовку збірника до видання – *С.С. Троян*

Комп'ютерна верстка – *Н.Б. Курченко*

Обкладинка – *О.Я. Тарасюк*

Коректор – *О.В. Лукашевич*

Адреса редакції: 33028, м. Рівне, вул. С. Бандери, 12

Рівненський державний гуманітарний університет

Здано до набору 1.03.2001 р. Підписано до друку 30.11.2001 р.
Формат 60х84 $\frac{1}{8}$. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.
Друк різнографічний. Ум. друк. арк. 16,27. Обл. вид. арк. 16,97 .
Замовлення № 8/1. Наклад 100.

Віддруковано в редакційно-видавничому відділі
Рівненського державного гуманітарного університету
33028 м. Рівне, вул. С.Бандери, 12, тел. 26-48-83

Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії: Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету: Збірник наукових праць. – Рівне: РДГУ, 2001. – Випуск 2. – 245 с.

ISBN 966–7281–07–7