

Література:

1. ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ Гідротехнічні, енергетичні та меліоративні системи і споруди, підземні гірничі виробки Гідротехнічні споруди. основні положення ДБН В.2.4-3:2010
2. Національна рада з відновлення України від наслідків війни Проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури. Липень 2022 р.
3. А. М. Окорочков, Р. В. Вернигора, Ю. І. Окорочков, О. О. Чернова. Концепція створення та розвитку гуманітарних хабів в Україні в умовах військової агресії. Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Вип. 23. 2022 р.
4. Ісаченко, О. Зберегти та забезпечити: як змінилася логістика України під час війни / О. Ісаченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mind.ua/openmind/20241674-zberegiti-tazabezpechiti-yak-zminilasya-logistika-v-ukrayini-pidchas-vij>
5. Шевченко, В. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні / В. Шевченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-naperevezennya-50231625.html>
6. Власова В.П., Тарновська І.П. Розвиток дунайських морських портів у контексті євроінтеграції причорноморського регіону. Збірник Причорноморські економічні студії. Випуск 53. 2020. С. 62-68.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-22>

**ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ КЛАЙПЕДИ:
БАЛАНСУВАННЯ МІЖ ЕКОНОМІЧНИМИ ВИГОДАМИ
ТА ІМПЕРАТИВАМИ БЕЗПЕКИ**

Ганус Сергій Олексійович

*старший викладач кафедри модерної історії України
та зарубіжних країн*

*ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
м. Ужгород, Україна*

Після створення 3 червня 1991 р. урядом вже незалежної Литви державного підприємства «Дирекція Клайпедського державного морського порту» [1] постало завдання перетворити його у широко відчинену світові морську браму, адже Литва не мала інших подібних гаваней для розвитку портового господарства. У процесі докорінної модернізації Клайпеди порт

перетворився в один з найбільших у регіоні з гарантовано високим рівнем обслуговування. Навіть готельне розміщення за розрахунками індексу *Герфіндаля-Гіршема* (критерії «зірковості» та забезпечення безпеки) має значні переваги у порівнянні з іншими балтійськими портовими містами, наприклад зі Свіноуйсьце у Польщі [2, р. 12-13].

Клайпеда є найпівнічнішою незамерзаючою гаванню Балтики з цілорічними можливостями транзиту вантажів різних типів і видів. Клайпедська вільна економічна зона об'єднує порт, залізниця та магістральні шляхи, а колії європейського та «російського» стандартів покращують логістику сполучення з зоною порту без необхідності перевалки вантажів. Протягом 2015 р. Литва змогла «замкнути» на Клайпеді більшість транзитних вантажів Китаю, Казахстану та Білорусі, що йдуть через Балтику. Китайська державна компанія *China Merchants Group* (перевезення, логістика, нерухомість та фінанси) виявила намір заснувати у Литві логістичний центр для реалізації Стратегії Шовкового шляху – просування китайських товарів до ринків Європи. Було підписано відповідний протокол з Клайпедським морським портом та логістичною компанією *VPA Logistics*. Скористатися вигодами власного «Шовкового шляху» для вантажоперевезень з КНР прагнув і Казахстан. Разом з литовською компанією *Saule Logistics Solution* у 2015 р. казахи відкрили інтермодальний термінал *Klaipeda West Gate* потужністю 100 тис. умовних контейнерів (TEU), а потужність початого будівництвом тоді ж нового терміналу складає 1 млн. TEU [3].

Особливе значення невинно зростаючий транзит через Клайпеду відіграв для Білорусі, адже це був найкоротший, найзручніший і найдешевший шлях для експорту нафтопродуктів, міндобри, лісу, текстилю та інших товарів. Попри риторику офіційного Мінська, білоруський бізнес залюбки ним користувався, адже транзит через порти Латвії і РФ був значно менш вигідним. До упродовження масштабних санкцій після придушення протестів проти фальсифікації результатів президентських виборів 2020 р., Клайпеда мала ексклюзивне значення для експортно-імпортних операцій Білорусі, що створювало, на думку українського дипломата і дослідника В. Гарапка «обреченість» на добросусідство [4, с. 193-194]. Але економічні інтереси вже не виконують ролі імператива, адже умовний Захід, відмежовуючись від самопризначеного диктатора, санкційним тиском також прагне стримати Мінськ з його войовничою риторикою від прямої підтримки російської агресії в Україні. Оскільки санкції, накладені ще 2 роки тому, заторкнули експорт білоруських міндобри, то було вирішено дозволити литовському бізнесмену І. Удовицькому викупити належні з 2013 р. компанії «*Беларуськалий*» 30 % акцій у структурі власності клайпедського терміналу навалочних вантажів *Birių krovinių terminalas*. Литва в ім'я власної і європейської безпеки, підтримуючи Україну та суворо додержуючись

санкційного режиму, втратила чималі доходи, адже, транзит лише білоруських добрив до портового терміналу складав 20-25 % вантажних перевезень литовськими залізницями! [5].

Клайпедська морська брама відіграє для Білорусі настільки критичну роль, що заст. глави її МЗС Ю. Амбразевич на нещодавній зустрічі з генсеком ООН А. Гутеррішем заявив про готовність «без попередніх умов» пропускати своїми залізницями до Клайпеди вантажі українського зерна, лише б домогтися відновлення експорту білоруських добрив. Не дивлячись на згоду і Кремля, і А. Гутерріша, Україна, Литва та ЄС цей варіант категорично відкинули [6]. Мотивації Вільнюса зрозумілі: безпека – це вища цінність і вона не безкоштовна. А її неналежне забезпечення, у т.ч. з міркувань кон'юнктурної вигоди є вкрай ризикованим. Та й мало кому хочеться плямуватися зараз угодами з «токсичним» Мінськом.

Наведемо певні статичні дані щодо оборотів порту Клайпеди за 2021 р. За проектною потужністю у 70 млн. т було досягнуто 45,62 млн. т вантажообороту (трохи менше за найкращий показник у 47,79 млн. т у 2020 р.) РО-РО-перевезення склали 343 одиниці (найкращий показник)*. Перевалка контейнерів – 667 тис. TEU, що на 30 % більше за Ригу і майже втричі більше за Таллінн (найбільше у 2018 р. – 750 тис. TEU). У 2022 р. відновилося круїзне судноплавство, котре зійшло нанівець в умовах пандемії COVID. Клайпеду відвідали 61 судно і 48853 пасажирів. Діяльність порту створює 6,18 % ВВП Литви [7].

Особлива роль належить Клайпеді в незалеженні від російського газу. Ще у сер. 2000-х рр. Сейм ухвалив резолюцію «Про забезпечення енергетичної безпеки Литовської Республіки в ході здійснення трансєвропейських проєктів розвитку газової інфраструктури» (29 вересня 2005 р.) та Національну енергетичну стратегію (18 січня 2007 р.) [8]. Урядовою постановою № 1097 «Про розвиток терміналу природного газу» (21 липня 2010 р.) державному АТ «*Klaipėdos nafta*» доручили розробку відповідного проєкту. Він полягав у розташуванні плавучої установки (танкеру) *FSRU (Floating LNG Storage and Regasification Unit) «Independence»* для зберігання та регазифікації спотового газу, а також 3-х супутніх систершіпів в особливому терміналі порту Клайпеди. Танкер *FSRU «Independence»*, що є власністю норвезької компанії «*Høegh LNG*», збудований фірмою *Hyundai Heavy Industries* [9]. Він прибув до Клайпеди 27 жовтня 2014 р., а наступного дня прийняв перший вантаж СПГ. У листопаді 2014 р. було оформлено його оренду на 10 років АТ «*Klaipėdos nafta*» з правом викупу. Загальна ємність 2-х танків складає 170 тис. м³ СПГ. Максимальна швидкість регазифікації – 460 000 м³/г. [10, р. 4]. З міркувань безпеки наближення до *FSRU*-установки більш, як на 200 м суворо

* РО-РО-перевезення (від англ. от roll-on/roll-off) – це морські перевезення вантажів на колісній базі (авто, вантажний транспорт, залізничні вагони) і пасажирів.

заборонено. Станом на 2022 р., коли РФ вжила газовий шантаж щодо країн ЄС, регазифікаційний термінал у Клайпеді забезпечує газом (головним чином із США та Норвегії) не лише литовський, а й латвійський та естонський ринки, а також *Інчукальнське підземне сховище* газу у Латвії (2,3 млрд. км³), яким користуються всі три балтійські країни. Завдяки інтерконектору *GIPL (Gas Interconnection Poland–Lithuania)* довжиною 500 км і потужністю 2,3 млрд. м³, котрий став до ладу у травні 2022 р. та LNG-терміналу Клайпеди країни Балтії перестали бути «енергетичним островом» ЄС. Інтерконектор дозволяє качати природний газ як із Польщі до Литви (яка, у свою чергу, з'єднана з Латвією, Естонією та Фінляндією), так і навпаки [11].

На основі вищенаведеного можемо зробити висновок про те, що Клайпеда змогла гнучко пристосуватись до існуючих викликів, а її роль у забезпеченні ефективного функціонування господарського механізму, перевезень, міжнародної торгівлі та безпеки як Литви, так і сусідніх країн залишається ексклюзивною.

Література:

1. Исторические акценты Клайпедского порта. В: Дирекция Клайпедского государственного морского порта. URL: https://web.archive.org/web/20120305071254/http://www.portofklaipeda.lt/ru.php/klaipedskiy_port/o_porte/istorija_porta/7764.

2. Nagaj R., Žuromskaitė V. Security Measures as a Factor in the Competitiveness of Accommodation Facilities. In: Journal of Risk and Financial Management. 2020. Vol. 13, Iss. 5. P. 1-16. URL: <https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/16967/jrfm-13-00099-v2.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

3. Как Литва разгромила Латвию в транзитной войне. В: Центр транспортных стратегий. Аналитика. 3 ноября 2015 г. URL: https://cfts.org.ua/articles/kak_litva_razgromila_latviyu_v_tranzitnoy_voynе_938.

4. Гарапко В.Ф. «Обреченість» на добросусідство як найімовірніший сценарій литовсько-білоруських взаємин: торгово-економічні підвалини. В: VIRTUS. Scientific Journal. 2018. № 21, February. С. 184-194.

5. Литовский регулятор разрешил акционеру терминала в Клайпеді выкупить долю «Беларуськалия». В. Информационное агентство Интерфакс. Экономика. 23 сентября 2022 г. URL: <https://www.interfax.ru/business/863667>.

6. Беларусь снова готова пропускать украинское зерно в Литву. В: Укррудпром. Новость. 9 декабря 2022. URL: https://ukrudprom.com/news/Belarusnova_gotova_propuskat_ukrainskoe_zerno_v_Litvu.html.

7. Статистика порта. В: Клайпедский порт. URL: https://portofklaipeda.lt/ru/порт/опорте/статистика_порта/.

8. Постановление Сейма Литовской республики от 18 января 2007 г. № X-1046 «Об утверждении национальной энергетической стратегии». URL: <https://e-seimas.lrs.lt/rs/legalact/TAD/TAIS.292520/>

9. СПГ-терминал Клайпеды. В: АВ «Klaipėdos nafta». Официальный сайт. URL: <https://web.archive.org/web/20191222193314/https://www.kn.lt/ru/musu-veikla/spg-terminal/klaipedos-sgd-terminalas/959>

10. Regulations for use of the Liquefied natural Gas Terminalsc Klaipedos Nafta, 2014. ANNEX № 3: Operator's Technical Conditions. URL: https://web.archive.org/web/20161220060259/http://www.sgd.lt/uploads/media/Annex_No._3_-_Operators_techninical_conditions.pdf.

11. Гурков А. Литва привела страны Балтии к независимости от газа из РФ. В: Deutsche Welle (DW). Экономика и бизнес. 12.05.2022. URL: <https://www.dw.com/ru/kak-litva-privela-strany-baltii-k-nezavisimosti-ot-gaza-iz-rossii/a-61774329>.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-23>

ПОВНОВАЖЕННЯ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Дулгер Володимир Валентинович

*кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції,
декан факультету підготовки фахівців
для підрозділів кримінальної поліції
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Форос Ганна Володимирівна

*кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції,
т.в.о. завідувача кафедри кібербезпеки
та інформаційного забезпечення
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Слід зазначити, що морський сектор Балто-Чорноморському регіоні залишається вразливим для всього спектру загроз морській безпеці, притаманних морським державам.

Наряду з головними загрозами морській безпеці України у проекті Стратегії морської безпеки України від 07.12.2021, зазначені недостатня