

Міністерство освіти і науки України
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича
Факультет історії, політології та міжнародних відносин
Кафедра міжнародних відносин

**УКРАЇНА ТА МІЖНАРОДНИЙ ПРОЕКТ
«ІНІЦІАТИВА ТРЬОХ МОРІВ»:
МОЖЛИВІ ПРОБЛЕМИ ЩОДО ПЕРСПЕКТИВ ВСТУПУ**

**Дипломна робота
Рівень вищої освіти – другий (магістерський)**

Виконав студент 6 курсу 603 групи
спеціальності 291 Міжнародні відносини,
суспільні комунікації та регіональні студії
Пентелейчук Дорин Тодорович
Керівник: к.філос.н., доц. Струтинський В. Є.

Рецензент: _____

До захисту допущено:
Протокол засідання кафедри № 3
від “13” жовтня 2021 року

зав. кафедри _____ доц. Макар В. Ю.

ЗМІСТ

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	3
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ УКРАЇНИ ЩОДО УЧАСТІ У МІЖНАРОДНОМУ ПРОЕКТІ ТРЬОХ МОРІВ	10
1.1. Методологічна і джерельна база дослідження	10
1.2. «Ініціатива трьох морів» як міжнародний інтеграційний проект	22
РОЗДІЛ 2. ГЕОПОЛІТИЧНЕ ПІДґРУНТЯ ТРИМОР'Я	33
2.1. Геополітичне значення проекту: позиції країн-членів, Західної Європи, США та РФ.....	33
2.2. Зміст основних інфраструктурних проектів в рамках ініціативи.....	50
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ ЩОДО ЧЛЕНСТВА У ІНІЦІАТИВІ ТРЬОХ МОРІВ	70
3.1. Євроінтеграційне значення проекту для України та реальний стан розвитку співпраці	70
3.2. Шляхи подолання перешкод на шляху України до членства у проекті трьох морів: перспективні сценарії інтеграції.....	82
ВИСНОВКИ	96
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ	102
SUMMARY.....	113

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

В4	Вишеградська четвірка
ГАТТ	Генеральна угода з тарифів та торгівлі
ГТС	Газотранспортна система
ЄС	Європейський Союз
ЄЕС	Європейський економічний Союз
МВФ	Міжнародний валютний фонд
НАТО	Організація Північноатлантичного договору
СБ	Світовий Банк
СОТ	Світова організація торгівлі
ТМ	Проект «Трьох морів»
ЦЄІ	Центральноєвропейська ініціатива

ВСТУП

Актуальність теми. Конституція України у ст. 18 закріплює спрямування зовнішньополітичної діяльності України на такі стратегічні цілі як «забезпечення її національних інтересів і безпеки шляхом підтримання мирного і взаємовигідного співробітництва з членами міжнародного співтовариства». У преамбулі Основного Закону держави зафіксоване положення про європейську ідентичність народу України, а також про «незворотність європейського та євроатлантичного курсу» держави. Конституційний рівень законодавчого забезпечення процесу міжнародного співробітництва України, європейського вектору її розвитку, є реальним свідченням важливості даного аспекту для народу та держави. З підписанням та набуттям чинності Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом, виникли унікальні можливості для поглиблення співпраці з європейськими країнами. Положеннями Угоди передбачений доступ до європейських ринків, до технологій та до інвестицій. Але нині на цьому шляху Україна мусить долати численні перешкоди, зокрема, витратити значні обсяги ресурсів на протистояння військовій агресії на Сході, долати пов'язані із військовим вторгненням та з анексією частини території – півострову Крим – кризові явища. Одночасно відбувається перебудова правової, адміністративної та інших важливих складових державної системи з метою нарешті привести їх у відповідність з сучасними міжнародними стандартами. Втім, ці чинники необхідно розглядати як додаткові аргументи на користь того, що Україна не повинна бути пасивною стороною розвитку співробітництва з європейськими країнами. А також на підтвердження того, що національні відомства у межах своїх повноважень повинні активно використовувати кожен, навіть найменшу можливість для того щоб встановлювати та поглиблювати зв'язки України зі своїми європейськими сусідами в усіх можливих сферах співпраці. Адже кожен такий крок, кожен результативний спільний проект наближає країну до здійснення мети – до набуття повноцінного членства в європейській спільноті. Це переконливо

показує практика тих пострадянських країн, які випередили Україну на шляху євроінтеграції та вже стали членами Європейського Союзу, наприклад, країн Вишеградської групи (Угорщини, Польщі, Чехії та Словаччини), членство у якій стало вагомим чинником їх євроінтеграційного успіху.

Участь у регіональних інтеграційних проектах – це один з найбільш ефективних шляхів співробітництва, який одночасно виступає ефективним засобом реалізації євроінтеграційних прагнень країн учасників. Такі проекти – невід’ємна складова сучасних міжнародних процесів. Вони дозволяють країнам, що постали перед необхідністю вирішення аналогічних проблем, поєднати свої зусилля, зосередитися на постановці та розв’язанні спільними зусиллями тих завдань, вирішення яких самостійно було б набагато менш ефективним, більш витратним або й взагалі неможливим. Учасники європейських регіональних інтеграційних проектів отримують дієву підтримку від Європейського Союзу, в тому числі інвестиційну, технічну, експертну допомогу, а також надають взаємну підтримку один одному, поширюють апробований євроінтеграційний досвід. Одним з регіональних інтеграційних проектів, який започатковано у 2016 р. країнами Центрально-Східної Європи і який динамічно розвивається навіть в умовах сучасного кризового стану, обумовленого епідемічною ситуацією у світі, виступає «Ініціатива трьох морів». Проект був заснований для забезпечення енергетичної безпеки країн регіону, для розбудови і вдосконалення сучасної транспортної інфраструктури. За період існування сфера співпраці в рамках ініціативи розширилася і цей процес триває. Але, на жаль, Україна, проігнорувавши запрошення на перший форум ініціативи у серпні 2016 р., втратила значну частину шансів на участь у ньому в якості повноправного члена, опинилася відстороненою від процесу ухвалення рішень. Така ситуація є проблемною, оскільки суттєво шкодить національним інтересам. Для вирішення даної проблеми необхідно здійснити докладний аналіз ситуації на основі теоретичних положень щодо розвитку регіонального співробітництва, врахувати чинники впливу на ситуацію, в тому числі геополітичні інтереси країн учасників ініціативи та інших авторитетних

акторів на міжнародній арені. Також потрібно проаналізувати яким потенціалом для реалізації окремих проектів в рамках ініціативи Трьох морів володіє Україна та сформулювати пропозиції, здатні спонукати до розвитку співробітництва країни, які вже є учасниками ініціативи. Потрібно відзначити, що на теперішній час відсутні ґрунтовні комплексні наукові розробки, присвячені вирішенню даної проблеми. Наявні наукові дослідження, експертні оцінки та аналітичні огляди стосуються окремих аспектів і не відображають ситуацію загалом. Це засвідчує актуальність обраної для дослідження теми.

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження полягає в тому, щоб на основі аналізу теоретичної бази регіонального співробітництва, національних та міжнародних юридичних документів та за допомогою спостереження за розвитком ситуації на міжнародній арені поглиблено дослідити можливі проблеми щодо перспектив вступу України до міжнародного проекту Трьох морів, а також запропонувати шляхи їх вирішення.

Завдання дослідження обумовлені поставленою метою. Для її досягнення необхідно:

- окреслити методологічну та джерельну базу дослідження;
- охарактеризувати «Ініціативу трьох морів» як міжнародний інтеграційний проект;
- встановити геополітичне значення проекту: розглянути позиції країн, які є учасниками ініціативи, а також країн Західної Європи, США та РФ;
- дослідити зміст основних інфраструктурних проектів в рамках ініціативи;
- обґрунтувати євроінтеграційне значення проекту для України та визначити реальний стан розвитку співпраці;
- визначити шляхи подолання перешкод на шляху України до членства у проекті трьох морів: перспективні сценарії інтеграції.

Об'єкт дослідження – процес регіональної інтеграції країн Центрально-Східної Європи в рамках міжнародного проекту Трьох морів.

Предмет дослідження: можливі проблеми щодо перспектив вступу України у міжнародний проект Трьох морів.

Хронологічні та територіальні межі магістерського дослідження. Хронологічні рамки дослідження охоплюють період із початку ХХ ст., до якого вчені відносять зародження ідеї Тримор'я, до теперішнього часу. Основна увага сконцентрована на періоді 2016-2021 рр., як на часі функціонування проекту.

Переважно дослідженням охоплені територіальні межі Європи (країни Центральної та Східної Європи: Україна, учасники та спостерігачі проекту Трьох морів). Крім цього, необхідність розкрити геополітичні передумови створення та розвитку даного проекту обумовила розширення територіальних меж, охоплення територій таких країн, як Сполучені Штати Америки та Російська Федерація.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених у дослідженні завдань були використані теоретичні (загальнонаукові) та емпіричні (спеціальні) методи. Серед теоретичних методів перевага надавалася використанню аналітико-синтетичного методу (як поєднання методів аналізу та синтезу), який дав можливість встановити окремі складові (передумови проекту, чинники розвитку, інтереси сторін тощо), визначити їх специфіку, а потім визначити те суттєве, що поєднує ці складові в цілісну систему, і вже на цій основі ґрунтовно дослідити та врахувати міжнародні політичні та економічні, соціальні, природно-екологічні та інші аспекти відносин, які утворюються та розвиваються в рамках реалізації проекту Трьох морів (підрозділи 1.2., 2.1., 2.2, 3.1, 3.2.). Також використовувався метод абстрагування, за допомогою якого були відкинуті несуттєві та встановлені ключові для розвитку проекту Трьох морів властивості та зв'язки, зокрема геополітичні інтереси США, РФ, країн Західної Європи, а також Польщі та інших країн учасників проекту (підрозділ 2.1.), євроінтеграційне значення проекту для України (підрозділ 3.1.). Серед методів емпіричного рівня для визначення реального стану розвитку проекту та характеру проблем, пов'язаних з участю в ньому України, використовувалися: метод спостереження за розвитком ситуації, аналіз документів та порівняння (у

підрозділах 2.1., 2.2., 3.1 та 3.2.); івент-аналіз та статистичний метод, які дозволили спостерігати динаміку проекту (самітів, переговорів, заяв офіційних осіб, пропозицій та ініціатив), з'ясувати тенденції розвитку ситуації (підрозділи 2.1., 2.2., 3.1.), а також здійснити підрахунки для обґрунтування економічної доцільності участі України у проекті Трьох морів (підрозділ 3.2.); системний метод – для дослідження закономірностей європейського регіонального співробітництва та встановлення найбільш вірогідних напрямів розвитку проекту Трьох морів (підрозділи 1.2., 3.1., 3.2.); прогностичний метод, який дав можливість сформулювати пропозиції з подолання перешкод на шляху участі України у проекті (підрозділ 3.2.). Всі вказані методи використовувалися у комплексі, щоб забезпечити достовірність отриманих під час дослідження результатів

Наукова новизна одержаних результатів. Наукова новизна отриманих в ході дослідження результатів обумовлена тим, що:

- обґрунтоване значення міжнародного інтеграційного проекту «Ініціатива трьох морів» як інструменту сприяння європейській інтеграції України;
- узагальнений зміст основних інфраструктурних проектів в рамках ініціативи трьох морів;
- визначений реальний стан розвитку співпраці України в рамках проекту трьох морів;
- встановлені та охарактеризовані основні перешкоди на шляху України до членства у проекті трьох морів та запропоновані кроки щодо їх подолання – сформульовані перспективні сценарії інтеграції.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані в ході дослідження результати можуть бути використані: в рамках навчального процесу, під час викладання дисципліни «Міжнародні відносини»; для формулювання пропозицій до уповноважених органів державної влади щодо кроків, спрямованих на забезпечення участі України у проекті Трьох морів; для формулювання плану дій щодо вступу України у проект.

Структура магістерської роботи. З урахуванням поставленої мети та завдань, структура магістерської роботи складається зі списку скорочень, вступу, трьох основних розділів та шести підрозділів, висновків, списку використаних джерел та літератури. Загальний обсяг магістерської роботи складає 115 сторінок, з них 10 сторінок – список використаних джерел та літератури (зі 118 найменувань). Обсяг текстової частини магістерського дослідження складає 100 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ УКРАЇНИ ЩОДО УЧАСТІ У МІЖНАРОДНОМУ ПРОЕКТІ ТРЬОХ МОРИВ

1.1. Методологічна і джерельна база дослідження

Дослідження проекту «Трьох морів» (далі по тексті – ТМ) та перспектив участі у ньому України повинне ґрунтуватися на сучасній методологічній основі, на апробованих наукою підходах, принципах та методах, які дозволять докладно та поглиблено дослідити зміст, особливості, рушійні сили, закономірності розвитку сукупності відносин, які виникають у зв'язку із започаткуванням та реалізацією даного проекту. Також обрані методи повинні дати можливість достатньо чітко визначити проблемні аспекти, пов'язані із перспективами участі України к проекту ТМ, з'ясувати їх підґрунтя та головне – сформулювати та запропонувати можливі шляхи їх подолання.

Власне термін «методологія» походить від давньогрецького слова «μέθοδος», що перекладається українською як «шлях дослідження, пізнання, вчення» [83, с. 374]. Загалом, правильний добір методологічної основи дослідження тих чи інших аспектів міжнародних відносин є серйозним науковим завданням. Складність його розв'язання пов'язана, перш за все, з багаторівневою та багатоаспектною за своїми проявами сутністю феномену міжнародних відносин.

Відповідно до сучасного наукового бачення, методологія виступає сукупністю «підходів, способів, методів, прийомів та процедур, що застосовуються в процесі наукового пізнання», яка «формується як на підставі загальних принципів пізнання, так і під впливом особливостей предмету наукового дослідження» [7] та передбачає досягнення мети у вигляді «отримання об'єктивного істинного наукового знання» та/або побудову наукової обґрунтованої теорії [68, с. 9].

Вітчизняний вчений, фахівець у сфері міжнародних відносин В. М. Хонін, акцентує увагу на діалектичній основі методології дослідження міжнародних відносин. Обґрунтовуючи її він вказує на те, що міжнародні відносини зароджуються та функціонують у двох форматах:

– у економіко-організаційних структурах, що є визначальними для життєдіяльності окремих та відносно самостійних соціальних спільнот, з яких складається людство;

– у глобальному форматі, тобто у тих процесах, які поєднують людство в єдине ціле [85, с. 107].

Дійсно, обидва ці формати є для міжнародних відносин важливими, ключовими. Можна цілком погодитися із вченим в тому, що досліджувати міжнародні відносини, в тому числі ті, що пов'язані із функціонуванням проекту ТМ, у відриві від соціальних відносин в окремих державах та на світовій арені загалом, є неприпустимим. Отже, методологія дослідження повинна засновуватися на діалектичній основі, адже саме діалектичний підхід дає можливість дослідити всю складну систему міжнародних відносин та взаємозв'язків, зрозуміти їх суть та закономірності розвитку як певного об'єктивного соціального процесу, приманного людському суспільству.

Важливість діалектичного підходу підтверджується і міркуваннями інших вітчизняних вчених, наприклад, О. М. Коппель та О. П. Пархомчук, які пишуть, що формування та розвиток системи міжнародних відносин є діалектичним процесом, в рамках якого відбувається складна багаторівнева взаємодія двох магістральних тенденцій: «збереження наступальності» і «радикального оновлення» [33, с. 190].

Втім, сучасні міжнародні відносини є настільки складним феноменом, що обмежитися при їх дослідженні тільки діалектичним підходом недоцільно. Для повноцінного дослідження не менш важливим є синергетичний. Термін «синергетика» походить від давньогрецького слова «synergetikos», яке перекладається як «співробітництво, спільні дії», він був запроваджений у науковий обіг німецьким вченим Германом Бакеном наприкінці 1970-х

років [84]. З того часу синергетика набула міждисциплінарного статусу і нині її називають «теорією спільної дії» та/або «наукою про самоорганізацію», де самоорганізація виступає в якості спонтанного переходу системи, що є неврівноваженою та відкритою, до впорядкованої організаційної форми, від менш складної до все більш ускладненої [25, с. 104–106].

Основне призначення синергетики – вивчати складні відкриті нелінійні системи. Вона доповнює такі наукові галузі як кібернетика та загальна теорія систем, але відрізняється тим, що в центрі її уваги перебуває нестабільність та нерівноважність складних систем як їх природний стан, що дає можливість зосереджуватися на визначенні множинних та неоднозначних шляхів їх розвитку [26, с. 244]. Тобто, саме синергетичний підхід забезпечує повноцінне вивчення різних типів функціонування таких надскладних систем загалом, а також і окремих нестійких структур, які утворюються в цих системах під впливом зовнішніх та/або внутрішніх факторів і стають їх складовими структурними елементами.

Наведене дозволяє стверджувати, що цінність синергетичного підходу для дослідження міжнародних відносин полягає в тому, що він дає можливість враховувати всю різноманітність їх реальних проявів, а також розуміти, що вони не обов'язково є наслідками об'єктивно обумовлених, наперед запрограмованих процесів, а можуть виступати результатом випадкових подій, рішень, зовнішньо та навіть внутрішньополітичних кроків тощо.

Один з прихильників синергетичного підходу Ю. В. Павленко, зауважує, що синергетичний підхід «принципово відкидає однозначну запрограмованість розвитку початковими умовами і надає великого значення спонтанності і випадковості», а також що у таких системах можливі «малопомітні відхилення», які із часом здатні призводити до «кардинальних змін», актуалізувати «одну з потенційних можливостей» та перетворювати її на реальну дійсність, відкриваючи цим нові можливості і надаючи процесу розвитку нового напрямку [52]. Тобто на основі використання синергетичного підходу можна пояснити нестійку рівновагу системи міжнародних відносин,

можливість в ній швидких змін, як під дією зовнішніх факторів, так і через внутрішньо системні чинники, часом неочікувані, випадкові.

Стосовно дослідження перспектив участі України у проекті ТМ саме синергетичний підхід дає можливість зрозуміти реальне значення того, що у 2016 р. українська сторона не зреагувала на запрошення організаторів першого саміту (більш докладно даний факт і його наслідки буде досліджено у третьому розділі). Цю подію можна розглядати саме в якості спонтанного фактору, оскільки те, що національне зовнішньополітичне відомство не виконає своє призначення і не спрацює належним чином на користь держави загалом є нетиповим для сучасних країн. Але такий, здавалося б випадковий та незначний фактор, мав наслідком зміну системи відносин з приводу членства у проекті та корективи у векторі його подальшого розвитку. Як результат Україна втратила шанс стати повноправним членом проекту ТМ з власним вагомим голосом, а замість того тепер змушена шукати шляхи до виправлення ситуації, оскільки країни засновниці проекту вирішили, що він призначений тільки для членів ЄС.

Крім наукових підходів, важливою складовою методології виступають принципи. Термін «принцип» походить від латинського слова «*principium*», що у перекладі означає «першопочаток, основа». Сучасні підходи до формування системи принципів методології міжнародних відносин є дещо відмінними, але оскільки їх ґрунтовне вивчення не охоплюється предметом даного дослідження, потрібно обмежитися вказівкою на те, що на основі аналізу наявних варіантів було обрано систему принципів, сформульовану на основі «системи дев'яти принципів Дж. Розенау» вітчизняним вченим В. М. Хоніним [85]. До складу цієї системи входять принципи:

– «емпіричного підходу», використання якого дає можливість побудувати певну теоретичну модель процесу розвитку співробітництва в рамках проекту ТМ на основі аналізу вже відомих, реальних фактів міжнародного життя (але не створюючи при цьому загальну концепцію);

– «ціннісного підходу», застосування якого дозволяє побудувати цілісну теорію певної «області міжнародних відносин» (у рамках даного дослідження –

відносин з приводу функціонування проекту ТМ) на базі інтерпретації системи актуальних цінностей;

– «раціонального підходу», який дає можливість при побудові власних теоретичних припущень та висновків засновуватися на взаємній обумовленості процесів, які відбуваються на міжнародній арені, чітко бачити раціональні взаємозв'язки між ними, а також вірно визначати причинно-наслідкові зв'язки в межах такого конкретного міжнародного явища, як розвиток регіонального співробітництва у проекті ТМ;

– «абстрагування», яким забезпечується узагальнення сучасних уявлень про процеси розвитку регіонального співробітництва, а також правильне виокремлення сукупності ключових причинно-наслідкових зв'язків, що є визначальними для розвитку співпраці в рамках проекту ТМ;

– «необхідна ідеалізація (генералізація)» – принцип, на основі використання якого визначаються головні, найбільш суттєві аспекти системи міжнародних відносин, які виникають та розвиваються з приводу проекту ТМ, натомість несуттєві моменти, які перешкоджають створенню цілісної картини, чіткому баченню причинно-наслідкових зв'язків у цій системі, відкидаються;

– «толерантності», необхідний для того, щоб визнавати наявність інших, відмінних від використаних підходів та/або інтерпретацій фактів, в тому числі пов'язаних із розвитком проекту ТМ, а також для того, щоб допускати можливість впливу на хід співробітництва у проекті ТМ різноманітних винятків та аномалій, які не відповідають основній ідеї, але можуть бути пояснені з інших наукових позицій, в рамках інших моделей тощо;

– «творчого підходу», який є особливо корисним під час дослідження (та/або моделювання) тих міжнародних явищ, які відрізняються багатоаспектністю, складною структурою та наявністю широкого спектру багаторівневих взаємозв'язків, і тому потребують більш високого рівня ідеалізації (саме таким явищем є розвиток співробітництва в рамках проекту ТМ, оскільки цей процес залежить від величезної кількості факторів, багато з яких мають різні, а часто взагалі протилежні, вектори спрямування, наприклад,

різновекторний геополітичний вплив на позиції країн членів проекту Сполучених Штатів Америки (далі по тексту США) та Російської Федерації (далі по тексту РФ), який певною мірою обумовив їх ставлення до членства у проекті України;

– «історико прогностичного підходу», що дає можливість визначати (прогнозувати) найбільш ймовірний розвиток відносин між державами з приводу проекту ТМ у майбутньому;

– «розумної актуалізації», що може стати у нагоді в ситуації, коли змінюються ситуативні умови у досліджуваній сфері міжнародних відносин (наприклад, якщо під дією якогось нового фактору докорінно зміниться ситуація зі ставленням країн членів проекту ТМ до участі в ньому України і з такою зміною реалій міжнародних відносин необхідно буде переглянути сформульовані попередньо ідеї).

Максимальна ефективність використання зазначених методологічних принципів забезпечувалася в ході дослідження їх комплексним використанням.

Якщо методологічні підходи та принципи є достатньо загальними, то вибір конкретних методів дослідження проблеми перспектив участі України у проекті ТМ визначався з огляду на поставлені дослідницькі завдання.

Необхідно уточнити, що термін «метод» має спільне семантичне походження із терміном «методологія». Науковий метод виступає систематизованим способом «досягнення теоретичного та/або практичного результату, розв'язання проблеми, отримання нової інформації», який застосовується на основі системи основоположних принципів, з урахуванням «специфіки досліджуваної предметної галузі та законів функціонування її об'єктів» [83, с. 373].

Конкретно для дослідження перспектив участі України у проекті ТМ були обрані методи, які широко використовуються на сучасному етапі з метою дослідження міжнародних відносин. Низка методів застосовується на теоретичному рівні, інші – на емпіричному. Для зручності роботи уся сукупність методів була розподілена за класифікацією, запропонованою

вітчизняною вченою Т. Ф. Герасимчук, де методи розподілені на методи теоретичного рівня та методи емпіричного рівня [7].

Першу групу класифікації утворює сукупність теоретичних методів. Всі вони характеризуються узагальнено логічним характером. З цієї групи найбільш важливими в рамках даного дослідження були такі загальнонаукові методи, як аналіз, синтез та метод абстрагування.

Абстрагування є методом, назва якого утворена від латинського слова «abstractio», що перекладається як «відвернення, відсторонення», і передбачає відмову від властивостей та зв'язків, що не є суттєвими для досліджуваного об'єкту, з тим, щоб виокремити найбільш суттєві і сконцентруватися на них [17]. Під час даного дослідження метод абстрагування використовувався для того, щоб визначати та відкидати несуттєві фактори, натомість, виявляти найбільш вагомні, суттєві, ті, що чинять найбільш серйозний вплив на ситуацію. Наприклад, були визначені такі суттєві для перспектив участі України у проекті ТМ фактори, як геополітичні інтереси США, РФ, країн Західної Європи, а також Польщі та інших країн, які долучилися до проекту (підрозділ 2.1.). Серед вагомних факторів також було встановлене євроінтеграційне значення проекту для України та реальний стан розвитку співпраці (підрозділ 3.1.).

Метод аналізу (від давньогрецького слова «analysis», що к перекладі означає «розкладання») передбачає умовний поділ досліджуваного об'єкту на окремі складові, щоб більш чітко вивчити його ознаки, властивості, структуру та інші важливі характеристики [17]. У дослідженні за допомогою аналізу встановлювалася сутність досліджуваного явища, від його цілісного сприймання до виявлення окремих зв'язків, тенденцій, властивостей: а саме проект ТМ та система відносин, що виникли і розвиваються з приводу його створення та функціонування, а також такі важливі для перспектив участі в ньому України аспекти, як геополітичні інтереси країн учасників та інших зацікавлених (або навпаки не зацікавлених у подальшому розвитку проекту) країн, зміст основних ініціатив в рамках проекту тощо (підрозділи 1.2., 2.1., 2.2.).

Метод синтезу (від давньогрецького слова «synthesis», що перекладається як «поєднання») використовувався у сукупності із методом аналізу для того, щоб поєднати окремі встановлені властивості, зв'язки та інші важливі характеристики у єдине ціле на основі внутрішніх взаємозв'язків та взаємної залежності [17]. Результатом застосування даного методу стало нове утворення – бачення реального стану співпраці України з країнами проекту ТМ та чинників, що визначають перспективи участі України у проекті (підрозділи 3.1. та 3.2.).

Стосовно методів аналізу та синтезу необхідно вказати, то на сучасному етапі розвитку наукової думки вчені все більше віддають перевагу їх поєднанню у рамках нового аналітико-синтетичного методу [24, с. 21]. Його основною метою виступає «сутнісне проникнення у досліджуваний об'єкт для отримання достовірного знання» [22, с. 21–22]. У даному дослідженні ці методи також були використані у єдності: шляхом аналізу встановлювалася специфіка окремих складових, а за допомогою синтезу у проекті ТМ та в системі відносин з приводу його функціонування виявлялося найбільш суттєве та загальне, те, що поєднує ці частини в єдину цілісну систему.

Загалом, застосування аналізу та синтезу у вигляді цілісного аналітико-синтетичного методу дало можливість всебічно дослідити та врахувати міжнародні політичні та економічні, а також соціальні, природно-екологічні та інші аспекти відносин щодо проекту ТМ.

Другу групу утворюють методи емпіричного рівня, основним призначенням яких виступає визначення основних параметрів та загальна характеристика реальних міжнародних відносин, як основи для виведення важливих закономірностей їх розвитку. На цьому рівні використовувалися три підгрупи методів:

1) загальні, призначені для аналізу ситуації щодо проекту ТМ, а саме: спостереження за розвитком ситуації, аналіз документів та порівняння (вони використовувалися у підрозділах 2.1., 2.2., 3.1 та 3.2.). Зокрема, за допомогою вивчення документів (національного законодавства, міжнародних нормативних

актів, декларацій самітів, ініціатив окремих країн у рамках проекту ТМ та інших) відстежувалася динаміка розвитку відносин з приводу розвитку проекту та членства у ньому, виявлялися основні тенденції, позиції сторін, завдання, що постали перед Україною;

2) експлікативні методи, яким притаманний аналітичний характер та високий рівень конкретизації та точності, а саме: івент-аналіз та статистичний метод. Івент-аналіз дав можливість спостерігати за динамікою розвитку міжнародних подій [12, с. 146], у даному дослідженні – самітів, переговорів, заяв офіційних осіб, висування пропозицій тощо, які стосувалися створення та функціонування проекту ТМ. Він також дозволив визначити тенденції розвитку ситуації, в тому числі на регіональному рівні (підрозділи 2.1., 2.2., 3.1.). Статистичний метод використовувався для підрахунків та для обґрунтування на їх основі позиції автора, наприклад, щодо економічної доцільності участі України у проекті ТМ (підрозділ 3.2.);

3) конструктивні методи, призначені відтворювати реальність у вигляді певних теоретичних (ідеалізованих) моделей, у дослідженні з них були використані системний метод та прогнозування. Зокрема, призначенням системного методу виступає дослідження міжнародних відносин «у всій повноті та багатоманітні», не в якості суми фактів та міжнародних подій, а як цілісний процес з власними закономірностями [33, с. 189]. З його допомогою досліджувалися закономірності європейського регіонального співробітництва, найбільш вірогідні напрями його трансформації (підрозділи 1.2., 3.1., 3.2.). Прогностичний метод використовувався з метою формулювання пропозицій щодо реалізації перспектив участі України у проекті ТМ (підрозділ 3.2.).

Всі вказані методи використовувалися у комплексі, щоб забезпечити достовірність отриманих під час дослідження результатів.

Крім методологічної основи, для дослідження важливе значення має джерельна база. При здійсненні дослідження в якості наукової теоретичної та правової бази було використано більше ста різних джерел. Вони були

систематизовані за змістом та походженням і умовно розділені на декілька основних груп.

В окрему групу за ознакою змісту можна виділити джерела, у яких висвітлюється історія зародження ідеї та становлення проекту ТМ. Наприклад, у наукових розвідках О. В. Новоселової, Л. М. Шишеліної та інших вчених простежений зв'язок ідеї регіонального групування країн на основі географічного розташування та наявності виходів до трьох морів: Чорного, Балтійського та Адріатичного, яку свого часу, а саме у ХХ ст., висував президент Польщі Юзеф Пілсудський [48; 90].

Цілісну групою за ознакою змісту утворюють джерела, присвячені темі аналізу сучасних інтеграційних об'єднань: причин їх зародження, закономірностей розвитку та функціонування. В цій групі джерел слід вказати на наукові розвідки вчених: В. Д. Бондаренка, Н. М. Комар, Є. Б. Кіш, С. О. Радзівської, Є. В. Рябініна, В. М. Сидорова, О. М. Шарова, О. В. Шпаковича [3; 27; 28; 59; 62; 64; 90; 92] та інших.

Близькими за змістом до цієї групи є наукові теоретичні джерела, в яких висвітлюється геополітичне значення міжнародних регіональних проектів, а також позиції щодо регіонального групування країн Центральної та Східної Європи провідних міжнародних акторів: США, країн Західної Європи, Російської Федерації тощо. Це, зокрема, роботи: Т. М. Возняк, О. В. Заквасіна, О. О. Лактіонова, К.-О. Ланга, К. М. Маркевич, І. В. Нагорняк, О. М. Нащочин, В. М. Сидоренко, Л. Д. Чекаленко [6; 18; 35; 42; 46; 47; 54; 88, 106].

Самостійну та доволі обширну групу утворюють джерела, у яких викладено експертну думку, фахову аналітичну оцінку проекту ТМ, його міжнародного значення та цінності для України. Це електронні джерела, розміщені, як правило на тематичних сайтах, присвячених проблемам міжнародного життя, економіки, євро інтеграції тощо. Наприклад, слід вказати на низку статей українського дипломата, повноважного посла України М. Р. Лубківського, який практично від початку створення проекту ТМ досить пильно відстежує ситуацію, вже неодноразово висловлював серйозне

занепокоєння щодо пасивності українського уряду та вітчизняної дипломатії стосовно участі у ньому [36;37].

Окрему групу утворюють такі джерела, як аналітичні огляди, в тому числі розміщені на офіційних сайтах вітчизняних міністерств та відомств. Фактично вони займають проміжне положення між експертними оглядами та документальними джерелами, оскільки відображають офіційну позицію національних державно владних органів. Це, наприклад, розміщений на сайті Міністерства транспорту України аналітичний огляд транзитних можливостей країни [71].

Також цінну інформацію містять і огляди інших вітчизняних фахівців – політологів, фахівців з міжнародних відносин, журналістів-міжнародників тощо, це наприклад, статті Т. М. Зосименко, В. М. Паливоди та інших [20; 53]. В цих статтях містяться огляди розвитку проекту ТМ, аналізуються окремі ініціативи, засновані в рамках проекту, наприклад, спільна діяльність держав – учасників проекту у галузі протидії міжнародному тероризму.

Наступну групу утворюють документальні джерела. Перш за все, це нормативні правові акти, а також інші юридичні документи, в тому числі ті, що не є обов'язковими для виконання, але юридично (офіційно) засвідчують певні позиції, наміри, факти, що безпосередньо або опосередковано стосуються проекту ТМ. Умовно всі використані в ході дослідження документальні джерела можна розділити за походженням на міжнародні та на вітчизняні.

Серед міжнародних документів, слід вказати на декларації, які приймалися під час самітів учасників проекту ТМ. Їх переклад українською поки що відсутній, тому вони опрацьовувалися мовою оригіналу (англійською мовою). Наприклад, це декларація Третього саміту проекту ТМ: «Joint Declaration of the Third Summit of the Three Seas Initiative» [105]. До цієї групи можна віднести і джерела, в яких визначені пріоритетні проекти [108] та цілі ініціативи Трьох морів [112]. Серед міжнародних актів, які мають безпосереднє відношення до проекту ТМ також: Європейська Конвенція про процедуру спільного транзиту [29], Режим спільного транзиту [60]; Третій енергетичний

пакет ЄС [72] тощо. До групи міжнародних джерел, що є обов'язковими для виконання відносимо міжнародні угоди: Угоду між Україною та Словацькою Республікою про місцевий прикордонний рух, Угоду про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [75; 76].

До групи національних документальних джерел належать нормативно правові акти України: Конституція України [30], Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [58], а також державні стратегії, концепції розвитку ключових галузей: Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України [32], Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [45] тощо. Використовувалися і національні стратегії зарубіжних країн, зокрема, Стратегія польської зовнішньої політики до 2021 р. [109].

Отже, методологічною основою дослідження виступають діалектичний та синергетичний підходи, принципи: емпіричного, ціннісного та раціонального підходу, абстрагування, генералізації, толерантності, розумної актуалізації, творчого та історико-прогностичного підходу. Дослідження здійснювалося із використанням сукупності інструментальних методів: теоретичних (абстрагування та аналітико-синтетичний методи) та емпіричних, серед яких виокремлюємо загальні: спостереження за розвитком ситуації, аналіз документів та порівняння; експлікативні: івент-аналіз, статистичний аналіз; конструктивні: системний і прогностичний методи. Джерела, які виступають теоретичною базою дослідження умовно можна розділити на декілька основних груп, що доповнюють одна одну: роботи, присвячені історії виникнення ідеї проекту та його становленню; геополітичні дослідження, в тому числі з міжнародних регіональних проектів; експертні думки, а також огляди вітчизняних політологів, фахівців з міжнародних відносин, журналістів-міжнародників тощо; аналітичні огляди, в тому числі з офіційних джерел (національних міністерств та відомств); юридичні документальні джерела, в тому числі декларації самітів проекту ТМ.

1.2. «Ініціатива трьох морів» як міжнародний інтеграційний проект

Історичною закономірністю розвитку людського суспільства є поступове, але неухильне ускладнення цього процесу під впливом глобалізаційних та інших чинників. Виявом цієї тенденції стає те, що окремі держави, навіть найбільш розвинені, вже не в змозі самотійно вирішувати значну частину завдань, які постають перед ними, наприклад, щодо забезпечення військової, екологічної, енергетичної безпеки тощо. Країни світу змушені об'єднувати зусилля, налагоджувати та поглиблювати співробітництво, як правило, зі своїми сусідами (та/або з країнами, що мають подібні показники соціально економічного розвитку), які постали перед необхідністю вирішення аналогічних питань. Часто на практиці подібне спільне вирішення проблем набуває вигляду інтеграційного об'єднання, в рамках якого відбувається постійний розвиток та поглиблення співробітництва між його членами.

Прикладом такого інтеграційного об'єднання, активного докладання групою країн регіону спільних зусиль з метою вирішити проблему енергетичної безпеки та низку супутніх питань, виступає проект ТМ. Тому для того, щоб чітко встановити його значення, уявити можливі проблеми, пов'язані зі вступом до нього України та намітити ефективні шляхи їх вирішення, необхідно, перш за все, дослідити сутнісні особливості інших інтеграційних проектів сучасності.

Поняття «інтеграція» утворене від латинського слова «*integratio*», що перекладається як «поєднання окремих частин у єдине спільне» [62]. На теперішній час поняттям «інтеграція» позначається певна «цілісність, структурованість суспільних відносин, об'єднання людей та держав у нові суспільно політичні спільноти» [82, с. 11].

Вітчизняні вчені, наприклад, С. О. Радзівська, Т. Є. Макаренко та інші вбачають зв'язок між початком глобалізації та створенням низки міжнародних інституцій світового рівня, серед яких: Міжнародний валютний фонд (далі по тексту – МВФ), світовий Банк (далі по тексту – СБ), Генеральна угода з тарифів

та торгівлі (далі по тексту – ГАТТ), яка стала основою для створення Світової організації торгівлі (далі по тексту – СОТ) [59, с. 109; 40, с. 17].

Основні причини розвитку інтеграційних об'єднань регіонального масштабу вчені вбачають у сукупній дії низки чинників серед яких:

– закінчення Другої світової війни та пов'язані з ним зміни у соціальній свідомості людства і зокрема населення Європи з одного боку, та у розстановці сил на міжнародній арені з іншого;

– стрімкий розвиток технологій, пов'язаний із пришвидшенням наукового технічного прогресу, вагома об'єднавча роль тут відводиться такому чиннику, як комп'ютерні технології, Інтернет, що суттєвим чином полегшили обмін інформацією та зв'язки між державами;

– закінчення так званої «холодної війни» та розпад СРСР, що призвело до переформатування розстановки сил на міжнародній арені, до перегляду пріоритетів, цілей та шляхів їх досягнення [59, с. 110].

Цікавим фактом є те, що до створення значної частини сучасних інтеграційних об'єднань доклали значні зусилля США. Так, наприклад, саме на пропозицію США, на так званий «План Маршалла» у 1948 р. пристали європейські держави. В рамках даного плану 16 країн повоєнної Європи отримали на протязі строку у чотири роки суттєву фінансово економічну допомогу. Її загальний обсяг становив 17 млрд. дол., що на теперішній час є еквівалентом 160 млрд. дол. Реально в рамках реалізації плану країни отримувачі допомоги використали біля 13,5 млрд. дол. І зазначена сума стала цілком достатньою для післявоєнної відбудови та для старту нових економік країн повоєнної Європи [90, с. 21].

Шляхом реалізації «Плану Маршалла» не лише був забезпечений достатньо стабільний соціально економічний розвиток післявоєнної Європи та співробітництво між окремими країнами, а й було започатковане широке співробітництво європейських країн зі США. Також завдяки постійному доларовому кредитуванню укріпилася і набула певного поширення у Європі національна валюта США. Крім цього США налагодили ефективний збут

продукції власного виробництва [28, с. 172]. Тобто фактично США вдалося за допомогою реалізації зазначеного плану вирішити низку надзвичайно важливих завдань, які цілком відповідали їх власним національним інтересам.

«План Маршалла» передбачав фінансово економічну відбудову, але, крім цього, за сприяння США було створено низку без пекових об'єднань, покликаних забезпечити протистояння загрозі, яку втілював СРСР і країни, які після Другої світової війни опинилися у так званому «радянському таборі». Серед таких утворень: Північно Атлантичний альянс (НАТО), започаткований у квітні 1949 р. [81], за ним у 1951 р. прослідувало створення Тихоокеанського пакту безпеки, до складу якого увійшли Австралія, Нова Зеландія та США [70], у 1954 р. був створений без пековий блок у Південно-Східно Азійському регіоні, а у 1955 р. Великобританія, Туреччина, Іран, Ірак та Пакистан створили Багдадський пакт [2].

Відповідні процеси посилення регіональних зв'язків відбувалися і у радянському блоці, втім із розпадом СРСР вони втратили своє значення. Загалом, можна стверджувати, що період від закінчення Другої світової війни і до 1990-х рр., коли відбувся розпад СРСР та соціалістичного табору, характеризувався активним створенням інтеграційних об'єднань, причому не лише економічного, а й без пекового спрямування.

Вітчизняні вчені, наприклад, О. М. Шпакович, відзначають, що з кінця ХХ ст., коли міжнародна ситуація змінилася, розпочався динамічний розвиток інтеграційних об'єднань, їх зміцнення, поглиблення та розширення співпраці [92, с. 105]. Нині приналежність до інтеграційних об'єднань набуває для держав особливо важливого значення, оскільки виступає вагомим чинником розвитку країни, забезпечує підвищення її фінансово-економічного рівня, посилює її роль у системі міжнародних відносин. Особливо це стосується тих країн, які ще не досягли бажаних показників, які працюють над їх зростанням.

Вітчизняні вчені, наприклад, А. М. Голіков, слушно зауважують, що саме в інтеграційній сфері нині закладені суттєві «резерви зростання». Сучасну мету

інтеграції, перш за все регіональної, він вбачає у значному збільшенні ефективності процесу «використання національних потенціалів за рахунок взаємовигідного об'єднання зусиль і ресурсів», що дає можливість вирішувати широкий спектр проблем соціального, економічного та інших напрямів розвитку [8, с. 258].

Ефективність регіональної інтеграції забезпечується її здатністю стимулювати процеси регіонального розвитку, в тому числі і за тими напрямами, що безпосередньо не охоплюються цілями регіонального об'єднання, але мають до них певне відношення. Наприклад, економічне зростання, як правило, має наслідком пришвидшення соціального розвитку, стабілізацію політичної ситуації тощо.

Ще один позитивний ефект інтеграції полягає у здатності максимально ефективно користатися перевагами процесу глобалізації з одночасним обмеженням впливу її негативних чинників. Він пояснюється тим, що в ході регіональної інтеграції утворюється певна «цілісність» різноманітних факторів, які члени інтеграційного об'єднання використовують для досягнення поставлених цілей.

З урахуванням зазначених переваг сучасної інтеграції вчені визначають її в якості моделі «свідомої активної участі групи країн у процесах ранжування світу, обумовлених глобалізацією». Причому, вже не викликає сумніву, що в цій сфері існує так званий «ефект доміно», який виявляється в тому, що країни регіону, що з тих чи інших причин не увійшли до складу інтеграційного об'єднання, через незначний проміжок часу показують нижчі результати розвитку ніж ті, що стали членами інтеграційного утворення. Коли відбувається усвідомлення ними (владними, економічними чи політичними елітами, громадськістю) цього факту, такі країни починають докладати зусиль до того, щоб приєднатися до регіонального інтеграційного процесу [64, с. 91].

Дійсно, результатом поглиблення та активізації економічних, безпекових або будь яких інших відносин між країнами стає прагнення кожної з них підвищити власні результати, збільшити ефективність розвитку зазначених

сфер. Тому інтеграційні об'єднання в кінцевому рахунку забезпечують зростання значення країни (а часто й усього регіону) у системі міжнародних відносин. А ситуація, гальмування розвитку, характерна для країн, що опинилися «за бортом» регіонального інтеграційного об'єднання, нині починає реалізовуватися для України відносно проекту ТМ: вже відбувається усвідомлення негативного значення ігнорування цього інтеграційного процесу, робляться перші кроки для виправлення ситуації (ці питання будуть висвітлені у наступних розділах).

Але, як слушно зазначає Т. В. Щербина, мета регіональної інтеграції не вичерпується інтенсифікацією взаємозв'язків між учасниками та інтеграцією їх економічних і політичних систем. Навпаки, подібне взаємне проникнення – це одночасно і інструментом інтеграції і її результат. А головну мету інтеграції вчені характеризують як досягнення «максимально успішного глобального рангу» [93, с. 312].

Такий «успіх» має полягати в тому, що зміцнюються позиції конкретних країн та регіону загалом у тих сферах, що є для них найбільш значними, або у яких закладений певний потенціал і є передумови для розвитку. Саме в цьому аспекті можна побачити реальне втілення використання переваг глобалізації та нівелювання її негативного впливу.

Щодо сучасних характерних особливостей процесу інтеграції, можна висловити згоду із вченими, які вказують на те, що найбільш бурхливим є розвиток регіональної інтеграції, а також що найкращих результатів вдається досягати у проектах, які реалізуються зусиллями Європейського Союзу (далі по тексту – ЄС) [64, с. 91].

З огляду на предмет дослідження необхідно дещо більш докладно зупинитися на тих механізмах регіонального співробітництва, в рамках реалізації яких країнам Центрально-Східної Європи, що брали в них участь, вдалося досягти вагомих результатів. Також потрібно дослідити ті проекти, які фактично передували проекту ТМ, але не були реалізовані з різних причин.

Серед проектів першої групи слід вказати на успішну співпрацю країн у рамках «Вишеградська група», яку ще називають «Вишеградська четвірка» або «В4». В рамках цієї ініціативи відбувається співпраця Чехії, Угорщини, Польщі та Словаччини в тих галузях, які перебувають у сфері їх спільних інтересів в рамках європейської інтеграції [10, с. 16]. Також ці країни докладають зусилля до збереження та поглиблення спільних культурних, релігійних та інших традицій, до розвитку науки та освіти.

В4 було започатковано 15 лютого 1991 р., коли під час зустрічі у м. Вишеград (Угорщина) керівники чотирьох країн підписали установчий документ – Вишеградську декларацію про співпрацю з метою сприяння європейській інтеграції. Декларацією зокрема передбачалося: сприяння ліквідації наслідків тоталітарного режиму в усіх сферах життєдіяльності, реальне відновлення державної незалежності країн підписантів, об'єднання зусиль у напрямку розбудови парламентської демократії та правової держави, розбудова сучасної економіки на ринкових засадах та повноцінна інтеграція у політико-правову, без пекову та економічну європейську систему [27, с. 262]. І хоча дане регіональне об'єднання не було чітко структурованим, а являло собою певний координаційний центр з розвитку співпраці та просування шляхом європейської інтеграції, його функціонування виявилось надзвичайно успішним. Адже членство країн, що входять до В4 у ЄС, а також їх доволі вагомі економічні, політичні та інші успіхи промовляють самі за себе.

Сучасний стан регіонального співробітництва в рамках В4 вітчизняні вчені характеризують в якості найбільш ефективної та поінформованої ініціативи на теренах Центральної Європи [10, с. 34]. В рамках об'єднання реалізується значна кількість спільних проектів у сфері екології, науки, освіти та культури, у безпековій сфері, а також у таких сферах, як: правова, транспортна, туристична, сучасні інформаційно-комп'ютерні технології та енергетична [41]. Співробітництво відбувається на базі широкого спектру регулярних та інтенсивних контактів: від політичних (на найвищому рівні, на дипломатичному, на рівні експертної спільноти тощо) до громадських (у формі

співпраці неурядових організацій), залучено аналітичні центри, дослідницькі, наукові, культурні та інші установи тощо.

Одним з важливих напрямків діяльності В4 виступає розвиток співробітництва з країнами-сусідами. В цій сфері значну підтримку на шляху євроінтеграції вже не перше десятиліття отримує від В4 Україна. Співробітництво між В4 та Україною реалізується у таких формах, як: регулярні міжурядові контакти, спільні безпекові, енергетичні, соціокультурні заходи у форматі «В4+Україна». Підтримуються проекти транскордонної та регіональної співпраці. Прикладом реальних досягнень на цьому шляху є зокрема укладена у 2008 р. угода про транскордонний рух між Словацькою Республікою та Україною [75].

Україна разом з країнами В4 залучена до трьох програм сусідства Європейської Комісії: «Польща – Білорусь – Україна», у якій з української сторони задіяні Волинська, Закарпатська та Львівська області; «Угорщина – Словаччина – Україна», в якій бере участь Закарпатська область та транснаціональна програма CADSES, спрямована на сприяння співробітництва у зоні Центральної Адриатики – Дунаю – Південно-Східної Європи, в якій беруть участь Волинська, Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Одеська, Чернівецька та Тернопільська області України [86, с. 242].

Отже, В4 є прикладом ефективного регіонального об'єднання, участь у якому суттєвим чином посприяла пострадянським країнам Центральної Європи, які його створили, щодо здійснення їх євроінтеграційних прагнень. Група В4 виконала роль дієвого форуму, в рамках якого країни члени виробляли спільні політичні позиції, започатковували спільні проекти в різних сферах, обмінювалися набутим досвідом.

Ще один приклад регіонального об'єднання дає проект «Центральноєвропейська ініціатива» (далі по тексту – ЦЄІ). Він є значно ширшим за складом: поєднує 10 країн, що вже є членами ЄС та 8 країн, які прагнуть просуватися шляхом європейської інтеграції (Албанію, Білорусь, Боснію і Герцеговину, Болгарію, Італію, Македонію, Молдову, Північну

Македонію, Польщу, Румунію, Сербію, Словаччину, Словенію, Угорщину, Україну, Хорватію, Чеську Республіку та Чорногорію). Серед завдань ЦЄІ: розвиток багатосторонньої співпраці у таких сферах, як: соціально-економічна, політична, наукова та культурна, енергетична, освітня та інші, що розглядається в якості міцної основи для забезпечення стабільного розвитку усього регіону. Найбільш важливими напрямками діяльності визнано: співпрацю з ЄС, сприяння європейській інтеграції тих країн, які ще не стали членами ЄС, поглиблення співробітництва з іншими регіональними структурами, зокрема з Адріатично-Іонічною Ініціативою, з Радою регіонального співробітництва, з Організацією Чорноморського економічного співробітництва (далі по тексті – ОЧЕС), з Радою держав Балтійського моря та з іншими [87]. Співпраця організована на рівні урядів країн-членів ініціативи, на рівні міністрів закордонних справ, на рівні парламентів та на рівні національних координаторів.

До другої групи регіональних інтеграційних проектів (ті що виступили попередниками проекту ТМ) слід віднести «Співдружність демократичного вибору» та певною мірою програму ЄС «Східне партнерство». Перший з проектів був ініційований президентами: Польщі Лехом Качиньським, Грузії Михайлом Саакашвілі та України Віктором Ющенком, та створений 2 грудня 2005 р. в рамках установчого форуму, що відбувся у м. Київ. До складу цього нового утворення увійшли: Грузія, Естонія, Латвія, Литва, Македонія, Молдова, Польща, Румунія, Словенія та Україна. Ще вісім держав, в тому числі США отримали статус спостерігачів. При створенні ініціативи були озвучені достатньо масштабні наміри, намічене широке коло сфер співробітництва. Втім, проект виявився нежиттєздатним: відбулися лише два форуми протягом наступного 2006 року – у м. Тбілісі та у м. Вільнюс. Але один з найбільш активних учасників ініціативи – Польща, переключила фокус уваги на просування спільно зі Швецією іншого проекту – «Східного партнерства» [91].

На відміну від попередніх об'єднавчих проектів, «Східне партнерство» має статус ініціативи ЄС, з доволі широким охопленням: крім двадцяти восьми

країн членів ЄС до нього долучилися ще шість країн Східної Європи, які межують із країнами ЄС, а саме: Азербайджан, Білорусь, Вірменія, Грузія, Молдова, Україна. Офіційний старт ініціативи припадає на 7 травня 2009 р., на установчому саміті у м. Прага. В якості основних цілей було намічено:

- суттєве поглиблення співробітництва країн регіонів південний Кавказ та Східна Європа шляхом оновлення нормативної договірної бази (в тому числі було передбачено замінити угоди із цими країнами про партнерство та співпрацю на угоди про асоціацію з ЄС);

- утворення всеохоплюючих зон вільної торгівлі між ЄС та вказаними країнами;

- лібералізація візового режиму, встановленого між зазначеними країнами та ЄС [67].

На жаль, реалізувати повною мірою потенціал співпраці в рамках цієї ініціативи також не вдалося. Для України на заваді стали події 2013 – 2014 рр., російська військова агресія. Негативний вплив мали і такі фактори, як нестабільна суспільно-політична ситуація, ускладнення у реалізації поставлених цілей щодо протидії корупції та в деяких інших важливих сферах державного розвитку, а також відверто негативна позиція РФ, з якою рахувалися деякі країни ЄС.

Проектом ТМ, відповідно до першого спільного комюніке, підписаного у серпні 2016 р. в м. Дубровник представниками Австрії, Болгарії, Естонії, Латвії, Литви, Польщі, Словаччини, Словенії, Польщі, Румунії, Угорщини, Чехії та Хорватії, декларувалося прагнення до інтенсифікації співпраці країн Центрально Східної Європи у напрямку розбудови інфраструктурних зв'язків між Північчю та Півднем, здатних посприяти загальному зміцненню європейського ринку. В якості пріоритетних сфер співробітництва проекту були вказані: енергетична, транспортна, діджиталізаційна та власне економічна. Крім іншого була проголошена можливість співпраці в рамках окремих проектів із іншими країнами [96]. Отже, можна стверджувати, що основними цілями

проекту ТМ, відповідно до проголошених напрямів співпраці, виступає інфраструктурна, енергетична та економічна інтеграція.

Таким чином, інтеграційні процеси є важливою складовою сучасного світу. Найчастіше інтеграція відбувається у економічній, без пековій, екологічній, енергетичній та в інших сферах. У процесі інтеграції відбувається тісна та інтенсивна співпраця груп країн, які постали перед необхідністю розв'язання певної проблеми і прагнуть об'єднати зусилля для досягнення кращого результату. На теренах Європи регіональні інтеграційні процеси особливо пожвавилися наприкінці ХХ ст., коли після розпаду СРСР країни почали шукати шляхи та засоби приєднання до ЄС, що на той час вже переконливо довів свою ефективність. Для регіональних інтеграційних проектів притаманна участь держав, розташованих територіально близько, часто вони характеризуються подібним рівнем соціально-політичного та економічного розвитку, мають спільні культурно-історичні чи інші цінності. Регіональні інтеграційні ініціативи, зокрема, В4, на теперішній час є наочним підтвердженням ефективності даного інструменту. Вони засвідчили, що участь в інтеграційних проектах завдяки об'єднанню зусиль декількох країн дійсно прискорює досягнення поставлених цілей, забезпечує синхронізацію процесів їх соціально-економічного розвитку, завдяки чому дещо «слабші» країни «підтягуються». Крім цього, інтеграційні проекти сприяють поглибленню економічних, торговельних, інфраструктурних та інших взаємозв'язків країн – учасників, з розширенням сфери співробітництва позитивний вплив інтеграції поширюється і на інші сфери, такі як освіта, наука тощо. Проект ТМ є регіональною інтеграційною ініціативою з поглиблення співробітництва країн Центрально-Східної Європи в енергетичній, транспортній, економічній сферах.

Підводячи підсумок опрацювання теоретико методологічних засад дослідження можливостей України щодо участі у міжнародному проекті Трьох морів, можна дійти висновку, що методологічну базу дослідження утворюють діалектичний та синергетичний підходи. Діалектичний підхід дає можливість вивчати міжнародні відносини у сфері створення та функціонування проекту

ТМ у їх взаємозв'язку із іншими подіями та фактами міжнародного життя. На основі синергетичного підходу систему міжнародних відносин загалом, а також підсистему відносин, що виникають та реалізуються з приводу функціонування проекту ТМ, можна досліджувати як надскладну нелінійну відкриту систему. Синергетичний підхід забезпечує: можливість враховувати та пояснювати взаємодію різних, іноді протилежних та спонтанних факторів (як внутрішніх так і зовнішніх); розуміти нестійкість, нестабільність цієї системи; враховувати наслідки спонтанних факторів, які складно передбачити та які здатних призводити до якісних змін у системі, до зміни напрямку її розвитку. В рамках зазначених підходів були використані теоретичні методи, в тому числі абстрагування, аналітико-синтетичний, а також емпіричні методи, в тому числі: спостереження за розвитком ситуації, аналіз документів, порівняння, івент-аналіз, статистичний, системний та прогностичний. Всі вказані методи дали можливість встановити сутність та основні закономірності розвитку системи міжнародних відносин, які розвиваються в рамках функціонування проекту ТМ, забезпечили достатньо чітке бачення проблем щодо участі в ньому України, формулювання пропозицій з їх подолання. Джерельна база дослідження охоплює такі групи джерел: теоретичні розвідки з історії виникнення ідеї ТМ; дослідження з геополітики; експертні думки; аналітичні огляди; офіційні документи. Аналіз ініціативи ТМ показав, що вона відповідає загальній світовій тенденції до поглиблення інтеграції в різних сферах та на різних рівнях, від регіонального до наддержавного, як ефективного інструменту реагування на численні глобалізаційні виклики, які постають перед міжнародною спільнотою. Спільною рисою ініціативи ТМ з іншими міжнародними інтеграційними європейськими проектами є спрямованість на поглиблення співробітництва між країнами ЄС та європейської солідарності. Специфіка проекту ТМ полягає у його вираженому регіональному характері, який обумовлює коло учасників зі спільними інтересами та близьким географічним розташуванням, а також чітке інфраструктурне, транспортне та цифрове спрямування основних ініціатив.

РОЗДІЛ 2

ГЕОПОЛІТИЧНЕ ПІДҐРУНТЯ ТРИМОР'Я

2.1. Геополітичне значення проекту: позиції країн-членів, Західної Європи, США та РФ

Основним чинником розвитку міжнародних відносин виступають геополітичні інтереси, які різні держави намагаються відстоювати, узгоджувати та реалізовувати в тій чи іншій формі. Одним з практичних виявів процесу реалізації геополітичних інтересів є й проект ТМ.

Найтісніше проект ТМ пов'язаний із геополітичними інтересами країн учасників. Найбільш активною серед них є Польща (Польська Республіка), яка вже тривалий час наполегливо виборює лідерські позиції в регіоні. Так, ще на початку минулого ХХ ст., після закінчення Першої світової війни та розпаду Австро-Угорської і Російської імперій Юзеф Пілсудський – видатний польський військовий, державний та політичний діяч, перший очільник відновленої незалежної Польщі, висував ідею конфедеративного об'єднання, так званого «Міжмор'я». У складі цього утворення до Польщі мали б приєднатися Білорусь, країни Балтії – Литва, Латвія та Естонія, а також Молдова, Румунія, Угорщина, Україна, Чехословаччина, Югославія та Фінляндія (можливо) [91].

В цьому геополітичному об'єднанні вбачалося не лише наслідування традиції Речі Посполитої, а отже зміцнення Польщі, а й ефективний для країн Центрально Східної Європи інструмент попередження домінування на континенті Німеччини та Росії. Тому цілком логічним стало те, що, крім Франції, жодна з країн на той час ідею не підтримала. Активно негативно до планів створення Міжмор'я поставилася Великобританія, яка побоювалася конкуренції з ним за лідерство на європейському континенті [3].

Навіть під час Другої світової війни очільник польського уряду у вигнанні В. Сікорський намагався скликати конференцію у складі

представників таких країн, як Польща, Греція, Чехословаччина та Югославія щоб створити конфедерацію. Але ця ідея також не отримала підтримки, оскільки не була вигідною ні для західних союзницьких держав, ні для СРСР, який сам прагнув контролювати Центрально Східну Європу [3].

У наступний період Польща перебувала у складі так званого «соціалістичного табору», відповідно, польське керівництво діяло керуючись вказівками з Москви. Лише по закінченню радянської доби для Польщі відновилася можливість самостійно планувати власні зовнішньо політичні кроки, реалізовувати свої інтереси на міжнародній арені. Вона активно долучилася до створення та участі у регіональних об'єднаннях, таких, як Центральноевропейська ініціатива та В4. Втім, ці об'єднання не дали Польщі можливості повною мірою реалізувати свої плани щодо лідерства в регіоні. Тому польська політична еліта доклала досить активних зусиль до створення нового регіонального утворення на засадах давньої ідеї об'єднання центральноевропейських територій «від моря до моря», на яке покладає надії щодо затвердження свого лідерства у Центрально Східній Європі. Також за допомогою проекту ТМ Польща розраховує спільними зусиллями країн учасників більш ефективно протистояти загрозам, які постають перед країнами регіону. Одним з наочних прикладів такої загрози є енергетична залежність від РФ, що здатна вкрай згубно вплинути на весь подальший розвиток європейських країн, а за особливо несприятливого сценарію може призвести до неконтрольованого зростання впливу РФ на європейському континенті.

Нині Польща, попри численні кризові явища, наприклад, фінансово економічну кризу минулих років, сучасну кризу, пов'язану із епідеміологічною ситуацією, послідовно намагається зміцнювати власну економіку. На зовнішньополітичній арені вона є країною, що чи не найбільш активно розбудовує стосунки з Україною, Молдовою та Грузією. Активною є і співпраця з країнами ЄС, що географічно належать до Міжмор'я: з Латвією, Литвою, Естонією та Румунією. Згідно стратегії польської зовнішньої політики,

яка розрахована до 2021 р. включно [109] Польща розвиває співпрацю з ЄС («Сильна Польща в сильному політичному союзі»).

Але загальновідомим є й курс Польщі на тісну співпрацю зі США, з огляду на яку у Західній Європі її вважають «троянським конем». До речі, це визначення першим застосував Шарль де Голль щодо Великобританії, коли перебуваючи на посаді президента Франції, був вкрай незадоволений британським членством в ЄЕС, оскільки вважав її віддаленою морською країною, яка більшою мірою тяжіє не до Європи, а до Атлантики [102].

Існування в польській зовнішній політиці такого «подвійного пріоритету» у вигляді орієнтації і на ЄС, і на США, вчені пояснюють безпековими вимогами, які обумовлюють орієнтацію країни на США з одного боку та географічним розташуванням, економічними інтересами і культурно історичними зв'язками, які вимагають тісного співробітництва з Європою, з іншого [47, с. 96].

Зі свого боку США від самого початку, з часу отримання незалежності, розглядали Польщу як зручний майданчик для посилення свого впливу на європейському континенті. Тому вже з 1990-х років США надавали їй досить активну підтримку через програму «Партнерство заради миру», через створення Стабілізаційного фонду польської валюти та списання 70% боргу Польщі США. Також США підтримали Польщу і у низці інших важливих для країни сфер [88, с. 63]. Значною мірою укріпленню стосунків між Польщею та США сприяла російська агресія проти України 2014 р., яка загострила питання безпеки, показала, що відособлена країна не в змозі повною мірою протистояти серйозним загрозам, є дуже вразливою. Фактично і тепер доволі широка підтримка США (у сфері безпеки, економіки, зміцнення демократії, культурного та науково-освітнього співробітництва) є однією з ключових складових посилення позиції Польщі на міжнародній арені.

Із російською агресивною зовнішньою політикою вчені певною мірою пов'язують і активізацію зусиль Польщі щодо посилення зв'язків між країнами

регіону, що розглядається як один з вагомих факторів забезпечення безпеки біля польських кордонів [6].

Так, А. Дуда, який у серпні 2015 р. виборов перемогу на президентських виборах, від самих перших днів перебування на цій посаді офіційно оголосив про наміри втілити у практику союз Адріатичного, Балтійського та Чорного морів. А вже менше ніж за півроку – у грудні того ж 2015 р. К. Грабар-Кітарович – президентка республіки Хорватія повідомила про старт проекту, спрямованого на координацію діяльності газотранспортних та газорозподільчих потужностей, до якого долучилися: Австрія, Болгарія, Естонія, Латвія, Литва, Польща, Румунія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Хорватія та Чехія [53].

Таким чином, проект ТМ пов'язаний із геополітичними інтересами Польщі, відповідає прагненню польської політичної еліти забезпечити лідерство країни в регіоні, а також додатково зміцнити зв'язки між країнами, які володіють виходами до моря, посилити їх енергетичну і економічну незалежність. Витоки ідеї сягають минулого країни, планів щодо об'єднання приморських країн Центрально Східної Європи «по вертикалі», від Балтійського моря до Адріатичного та Чорного.

Об'єднання зусиль, консолідація в рамках проекту ТМ відповідає й інтересам інших держав, які до нього приєдналися, оскільки відкриває додаткові можливості для економічної, екологічної, наукової, культурної та інших видів співпраці, дозволяє країнам регіону краще забезпечувати свої потреби, сприяє підвищенню загального рівня безпеки. В рамках проекту активізується спілкування між елітами, між адміністративними інституціями а також між бізнесовими структурами. Поглиблюється взаєморозуміння, накопичується досвід реалізації спільних проектів, напрацьовуються зв'язки та вміння взаємодіяти, узгоджувати національні стандарти, документацію тощо.

Окреслюючи геополітичне значення проекту ТМ загалом та, особливо, конкретні геополітичні інтереси держав, які беруть в ньому участь, доцільно дослухатися до думки К.-О. Ланга, одного з провідних фахівців німецької незалежної наукової аналітичної установи: «Фонду науки і політики» («Stiftung

Wissenschaft und Politik»). Цей фонд є однією з найбільших у Європі інституцій, що спеціалізується на наданні консультацій провідним національним (Федеральний уряд Німеччини та Бундестаг) та міжнародним (інституції ЄС, НАТО, ООН) суб'єктам, уповноваженим ухвалювати політичні рішення, що стосуються таких сфер, як: міжнародні відносини і зовнішня політика, національна та міжнародна безпека [110].

Згідно звіту німецького аналітика, в рамках проекту ТМ співпрацюють учасники, геополітичні інтереси яких, попри загальну подібність, співпадають, все ж таки, не повною мірою. Саме тому в ньому акцент більшою мірою зроблений на економічно-інфраструктурну співпрацю, що дозволяє налагодити співробітництво, але уникати протистояння з питань, до яких учасники мають відмінні підходи. Хоча окремі учасники, зокрема, Польща, достатньо наполегливі у просуванні свої геополітичних амбіцій. Основним геополітичним аргументом польського керівництва є зменшення енергетичної залежності від РФ. Також завдяки проекту Польща намагається певною мірою протистояти можливості домінування у регіоні Німеччини, урівноважити її вплив за допомогою США. Близькими до позицій Польщі є позиції країн Балтії та Румунії, які також мають достатньо чітку трансатлантичну орієнтацію. Вони намагаються нівелювати енергетичну залежність від РФ, дотримуються курсу на зменшення співробітництва з нею в інших сферах, зорієнтовані на розвиток співпраці зі США, в тому числі і в рамках проекту ТМ. Але, на відміну від Польщі, вони не мають на меті стримувати Німеччину, виступають за максимально тісну співпрацю з ЄС по всім напрямкам. А низка учасників, зокрема, Болгарія, Чехія, Хорватія, поки що, взагалі не мають намірів відмовлятися від співробітництва з РФ, в тому числі і у сфері енергопостачання [106].

Але, попри дещо різні геополітичні наміри країн учасників проекту ТМ, позитивним є те, що країни регіону знаходять спільну мову, докладають спільні зусилля, активно співпрацюють в тих сферах, де мають спільне бачення. Також країни регіону починають у сферах, які безпосередньо задіяні у програмах

проекту, менше залежати від волі лідерів ЄС, таких як Німеччина та Франція, що далеко не завжди повною мірою дослухалися до їх потреб і бажань, часто переслідували, перш за все, власні інтереси (що чітко помітно на прикладі їх зусиль щодо розвитку енергетичної співпраці з РФ). Отже, проект ТМ сприяє зміцненню становища країн регіону, а завдяки цьому, в кінцевому рахунку, і зміцненню ЄС.

Крім країн учасниць, проект ТМ зачіпає і інтереси інших країн Західної Європи та США. Зокрема, США підтримують проект, оскільки, ймовірно вбачають в ньому чергову можливість для посилення власного впливу у Європі, особливо тепер, коли зі складу ЄС вийшла Великобританія, яка практично завжди підтримувала позицію США.

Крім цього, США зацікавлені налагодити постачання до ЄС власного скрапленого (сланцевого) природного газу. Розвитку цієї сфери газовидобування США почали приділяти посилену увагу нещодавно. Стратегічне планування та контроль здійснюється на найвищому – федеральному рівні: у 2015 р. Федеральною комісією з регулювання енергетики США (FERC) був наданий дозвіл на початок будівництва семи підприємств для скраплення природного газу. Їх загальна потужність дорівнює 132 млрд. куб. м газу щорічно. Згідно затверджених урядом США планів до 2030 р. передбачається зростання експорту скрапленого газу до показників 120 млрд. куб. м [42].

За підрахунками аналітиків, США здатні постачати до Європи газ у обсязі, достатньому для того, щоб більш ніж на 20% зменшити споживання російського газу. Крім фінансової вигоди безпосередньо для країн імпортерів, очікується, що такий сценарій дасть європейським країнам можливість «дисциплінувати» РФ як у питаннях встановлення нею цін на постачання газу, так і щодо можливості загроз з її боку взагалі припинити поставки [103; 117].

До речі, у 2018 р. Польща через державну нафтогазову кампанію PGNiG вже уклала зі США угоду щодо постачання до країни скрапленого газу на найближчі двадцять років. Очікується також, що контракт на постачання газу з

РФ («Ямальський контракт»), який закінчується у наступному 2022 р., пролонговано не буде. Країна отримає незалежність від російських поставок. Для посилення енергетичної безпеки країни польський уряд активно працює у напрямку налагодження постачання природного газу з Норвегії через територію Данії газогоном Baltic Pipe [44]. Крім цього планується закуповувати природний скраплений газ у Катарі та у США. Для його приймання розширити термінали у порту Свіноуйсьце на Балтійському морі.

США докладають певні зусилля і для того, щоб схилити на свій бік інші європейські країни. Наприклад, це дипломатичні зусилля, обмін думками між державними діячами тощо. Так, значну активність проявив попередній президент США Д. Тамп, який особисто був присутнім на саміті проекту ТМ у м. Дубровник у липні 2017 р. Президент США проголосив офіційну промову у якій зазначив про те, що проект ТМ є важливим для США, які володіють значними покладами природного газу і готові поставляти його до Європи через польські та хорватські термінали. Також він вказав, що США вбачають у проекті можливість поглибити економічне партнерство з регіоном, пожвавити зв'язки з посткомуністичними європейськими країнами. Втім, А. Меркель, канцлерка Німеччини, не сприйняла дипломатичні зусилля Д. Трампа, негативно відреагувала на цю промову, оскільки трактувала її як спробу розділити ЄС [91].

Адміністрація новообраного президента Дж. Байдена, поки що не здійснювала активних дій щодо підтримки проекту ТМ, але С. Бушан, экс радник міністра енергетики США (при президентові Д. Трампі) нещодавно через пресу звертався до політичної та бізнесової еліти Німеччини із порадою приділити увагу іншим (крім «Північного потоку-2») енергетичним проектам, щоб убезпечити себе та інші європейські країни від небезпек, пов'язаних із тісною співпрацею із Газпромом. Як додатковий аргумент на користь посилення уваги до проекту ТМ, він згадав про можливий інвестиційний внесок у розвиток європейської газотранспортної інфраструктури у розмірі 1,2 млрд дол США. Керівництву США экс посадовець нагадав про необхідність

застосувати потужний фінансовий інструмент підтримки проекту ТМ, який надає Корпорація США з фінансування міжнародного розвитку, а саме обіцяну Європі допомогу в обсязі 1 млрд. дол. США [89]. Отже, США долучилися до проекту з міркувань забезпечення власних геополітичних інтересів. Втім, обіцяна фінансова підтримка від США ще не надійшла, взагалі адміністрація Дж. Байдена станом на весну 2021 р. поки що серйозних кроків в напрямку активної підтримки проекту ТМ ще не зробила.

Натомість, державою, чийм геополітичним інтересам проект ТМ не відповідає є РФ. У цій країні проект практично завжди висвітлюється у засобах масової інформації та в наукових джерелах із негативним посилком. Зокрема, вказується, що від початку він мав політичне і навіть військово політичне спрямування. Що у Польщі проект найбільше підтримує політична еліта, яка належить до правлячої партії «Право та справедливість», а також до деяких інших політичних сил, що перебувають на правому ідеологічному фланзі. У зв'язку з висвітленням історії ідеї Тримор'я вказується, що в історичному минулому, на початку ХХ ст. Польща була готова на створення союзу з Німеччиною проти Росії. А також на те, що одним із авторів – розробників концепції сучасного проекту ТМ – виступив генерал армії США, экс головнокомандувач європейськими силами НАТО Дж. Джонс. Відповідно висловлюються сумніви щодо його зацікавленості у питаннях інфраструктурного розвитку в регіоні Центрально Східної Європи, зазначається, що даний проект є, перш за все, військово політичною ініціативою [48].

Також російські експерти привертають увагу до того факту, що американський скраплений газ є дорожчим, ніж російський. З цього робиться висновок, що другою причиною підтримки проекту США є прагнення «нав'язати» європейцям власний продукт, «проштовхнути» його на енергетичний ринок попри більш високу, ніж в російського газу, ціну. Причому, навіть попри те, що висока вартість скрапленого газу є економічно менш вигідною для покупців, вона не здатна забезпечити належні прибутки і

власне американським постачальникам. Саме для того, щоб забезпечити рентабельність поставок американського газу, влада США, на думку російських фахівці, підтримує проект ТМ та намагається перекрити російські канали газопостачання шляхом застосування політичних інструментів. Американську фінансову підтримку в 1 млрд. дол. російські експерти вважають недостатньою навіть для того, щоб побудувати чи належним чином повноцінно модернізувати два більш менш потужні східноєвропейські газові термінали. Російські аналітики також апелюють до Німеччини та інших країн ЄС, зацікавлених у зміцненні європейської єдності, вказують їм, що проект ТМ не відповідає курсу ЄС на створення єдиного енергетичного простору, оскільки передбачена проектом газотранспортна інфраструктура є, на їх думку, відокремленою від європейської [18].

Негативна позиція РФ щодо проекту ТМ є доволі зрозумілою і навіть вірною. Дійсно, проект ТМ здатний суттєво зміцнити стан безпеки (як енергетичної, так і загальної) в регіоні, обернути ситуацію не на користь РФ. Особливо небезпечною для РФ видається вертикальна розбудова газотранспортної інфраструктури, передбачена в рамках проекту, яка у РФ сприймається в якості потенційного засобу її ізоляції від Західної Європи через утворення чергового «санітарного кордону». Тому для РФ з огляду на передбачені проектом зміни, спрямовані на поглиблення регіональної інтеграції та посилення енергетичної незалежності країн учасників, проект ТМ не є бажаним.

Важливим аспектом російського ставлення до проекту ТМ є те, що політика завжди тісно взаємно пов'язана із економікою, а через неї – з енергетикою. РФ вже не одне десятиліття прагне вибороти першість у сфері постачання до Європи енергоносіїв, що дасть їй можливість не лише забезпечити власну фінансово економічну стабільність завдяки величезному ринку збуту, а й дозволить здійснювати контроль і навіть тиск на політику тих країн (зовнішню, а можливо навіть і внутрішню), які будуть залежати від постачання російських енергоносіїв.

Саме на це спрямований проект «Північний потік-2», завдяки якому потужність вже діючого першого «Північного потоку» стане вдвічі більшою та сягне сумарного показника біля 110 млрд. куб. м газу щорічно. Газогоном, що прокладається по дну Балтійського моря, передбачене пряме транспортування російського газу до Німеччини, звідки він буде розподілятися до інших країн ЄС [57].

На мою думку, слід також погодитися з міркуваннями оглядача німецької газети «Frankfurter Allgemeine Zeitung» Р. Фрезера, який називає «Північний потік-2» «геополітичним важелем Кремля». Він зазначає, що основна ціль керівництва РФ полягає в тому, щоб вивести Україну зі схеми газопостачання Європи, оскільки потреби у збільшенні потужностей фактично немає, хоча б через те, що навіть вже наявні газогони використовуються не на повну потужність. А оскільки на перспективу ЄС планує не нарощувати імпорту газу, а навпаки поступово відмовлятися від викопного блакитного палива, то цілком зрозумілим є те, що ціль РФ в тому, щоб відсторонивши Україну, погіршити її економічне становище, забезпечити собі більшу свободу дій щодо неї, в тому числі й ескалацію гібридної війни [50].

На теперішній час РФ, як і попередні більш ніж 50 років, була й поки що залишається провідним постачальником природного газу до країн Європи. За даними російської газової компанії «Газпром», загальний обсяг експорту природного газу до країн Європи у 2019 р. становив 199 млрд. куб. м., що становить біля 33% від усієї потреби європейських країн. Серед найбільших імпортерів російського газу: Австрія (9,1 млрд. куб. м), Великобританія (59 млрд. куб. м), Італія (22 млрд. куб. м), Нідерланди (16,3 млрд. куб. м), Німеччина (44,9 млрд. куб. м), Польща (9,7 млрд. куб. м), Угорщина (10,5 млрд. куб. м) та Франція (13 млрд. куб. м) [14].

Навіть скорочення у 2020 р. поставок на 12% порівняно з 2019 р. не стало критичним, оскільки вже за перші місяці 2021 р. обсяги знову почали збільшуватися завдяки низьким зимовим температурам [51]. Тобто, постачання

є стабільно значним і, відповідно, залежність ЄС від російського газопостачання можна розцінювати як високу.

Такий стан справ обумовлений значною мірою тим, що, на жаль, сучасні технології ще не забезпечують стовідсоткове задоволення енергетичних потреб за рахунок відновлюваних джерел енергії. Через вкрай обмежену кількість власних природних запасів та цілком обґрунтовані побоювання щодо безпечності виробництва атомної енергії на густозаселених територіях, ЄС змушений імпортувати енергоносії. На теперішній час це один з найбільших імпортерів такої продукції у світі [54, с. 113]. За даними Євростату частка природного газу у загальному обсязі європейського імпорту енергоресурсів становить біля 23% [98].

Ще більш чітко постає реальний стан справ при ознайомленні з іншими статистичними підрахунками європейських фахівців. Так у Німецькому інституті економічних досліджень був розрахований такий показник, як індикатор безпечності постачання, було встановлено, що найбільш високим рівень залежності від російського газопостачання є в Чехії, Польщі, Словаччині, Угорщині, Болгарії, Румунії, Фінляндії та Естонії, в деяких з них рівень залежності є стовідсотковим [104].

Отже, європейські країни, в тому числі і промислово розвинені, такі як Німеччина та Франція, змушені робити нелегкий вибір. При цьому різні політичні сили та економічні угруповання в Європі щодо питання енергозабезпечення мають відмінні думки. Тому зараз фактично триває боротьба між прихильниками різних варіантів, перш за все йдеться про проект «Північний потік-2» та постачання до ЄС скрапленого газу.

З огляду на наведені дані, а також на непередбачувану і все більш агресивну зовнішню політику РФ, зрозуміло чому країни ЄС максимально зацікавлені у власній енергетичній безпеці. Але на цьому напрямку європейське керівництво стикається з низкою проблем, основною з яких є навіть не фінансові витрати а питання, пов'язані із безпекою енергопостачання. Цілком слушно основний шлях забезпечення енергетичної безпеки вбачається у

диверсифікації поставок. А оскільки основним енергоносієм, у постачанні якого на теперішній час зацікавлені країни ЄС виступає природний газ, то йдеться про різні варіанти постачання саме цієї сировини.

Додатково ускладнює проблему те, що одним з основних постачальників виступає саме РФ, проти якої в інших сферах діють санкційні механізми. В умовах, що склалися саме небажання деяких країн ЄС, перш за все Німеччини, відмовлятися від співпраці з РФ в енергетичній сфері є однією з основних причин їх недостатньо активної протидії агресивній політиці РФ.

У 2015 р. з метою реформування європейського енергетичного простору було створено нову інституцію – Енергетичний союз ЄС [66]. Одним з європейських політичних діячів, які брали в цьому активну участь був Д. Туск, на той період він обіймав посаду прем'єр-міністра Республіки Польща. Політик запропонував низку заходів, які мали суттєво оптимізувати стан європейської енергетичної безпеки, зокрема: створити єдиний орган наділений виключними повноваженнями у сфері закупівлі для всіх країн ЄС природного газу, а також максимально стандартизувати контракти на постачання енергетичних ресурсів, як всередині ЄС, так і між країнами ЄС та третіми країнами, в тому числі запровадити єдину і обов'язкову для всіх країн членів ЄС ціну для закупівлі газу в РФ [46].

Дійсно, реалізація цих пропозицій дала б можливість країнам ЄС суттєво посилити свою позицію у переговорах з РФ, більш ефективно відстоювати власні інтереси як імпортерів і навіть нав'язати РФ власні умови, а не підкорятися її правилам.

Крім цього Д. Туск сформулював і чіткий перелік першочергових завдань Енергетичного союзу. Основними з них були:

- 1) розробити та запровадити дієвий механізм спільних дій країн ЄС у ситуації перебоїв у постачанні енергоносіїв;
- 2) забезпечити інвестиції для вдосконалення європейської енергетичної інфраструктури, першою чергою спрямувати їх на розширення мережі газових інтерконекторів, що сприятиме диверсифікації поставок природного газу

(необхідно створити мережу терміналів для скрапленого газу на узбережжях Балтійського та Середземного морів так, щоб території прилеглі до них, а також до Чорного моря пов'язати єдиною газопровідною системою, зорієнтованою не зі сходу на захід, а вертикально, з півночі на південь);

3) забезпечити підвищення обсягів власного виробництва ЄС енергетичних ресурсів;

4) активізувати пошуки альтернативних вже існуючим джерел газопостачання, в тому числі реалізувати проект «Південний газовий коридор», забезпечити доступ країн ЄС до газових ресурсів Каспійського регіону, більш активно використовувати скраплений природний газ, постачальниками якого є Австралія та США;

5) підвищити загальну ефективність управління енергоресурсами у ЄС, розширити створене у 2005 р. Енергетичне співтовариство з тим щоб реально імплементувати діючі в ньому норми у нових країнах ЄС і завдяки цьому зміцнити енергетичну безпеку усього ЄС [54, с. 113].

Попри очевидну слушність висунутих Д. Туском пропозицій, багато з них не були враховані у остаточному документі: «Рамковій стратегії стійкого енергетичного союзу з перспективною політикою щодо зміни клімату», який був ухвалений наприкінці лютого 2015 р. [97].

Основними причинами, через які країнам ЄС важко виробити єдину спільну позицію з проблеми постачання енергоносіїв і зокрема природного газу, на мою думку, є:

- 1) відмінні рівні споживання газу та інших природних ресурсів;
- 2) різний рівень розвитку інфраструктури, і відповідно їх різні можливості щодо транспортування газу та його зберігання;
- 3) різниця у можливостях замінити газ на інше джерело енергії тощо.

Впливає, поза сумнівом, на ситуацію і недостатня інтеграція в цій сфері, те, що керівництво країн членів ЄС не тільки не довіряє своїм колегам а й розділяє національні інтереси та інтереси ЄС, ставить національні на перший план. Хоча, якщо подивитися глибше, то саме національні інтереси вимагають

об'єднання зусиль країн ЄС і налагодження уніфікованого підходу до постачання газу та інших енергоносіїв.

А РФ такі серйозні політико-економічні прорахунки використовує на власну користь. Прикладом активної діяльності на цьому напрямку є останні проекти з розбудови газотранспортних магістралей, наприклад, «Північний потік», та «Північний потік-2». Російське керівництво не зупинило ні високий ступінь економічного ризику цих проектів, ні їх технологічну складність, ні перешкоди, які намагалися і намагаються чинити інші країни, наприклад, США, що активно застосовували для цього санкційні механізми.

Офіційні особи США неодноразово застерігали європейських лідерів щодо загрози посилення енергетичної залежності від РФ завдяки введенню в експлуатацію нових газогонів [11]. Але очевидно європейські лідери керуються власними міркуваннями, не останню роль серед яких найімовірніше відіграють розрахунки на майбутні фінансово економічні вигоди.

Адже, у проекті «Північний потік-2» активно задіяні європейські компанії. Крім російського Газпрому у проекті від самого початку брали участь німецька компанія «Uniper і Wintershall Dea», британсько-нідерландська компанія «Royal Dutch Shell», австрійська компанія «OMV» та французька компанія «Engie» [11].

Щодо розподілу фінансових ресурсів, то вказані компанії стали акціонерами спеціально створеної для реалізації проекту «Північний потік-2» компанії «New European Pipeline AG», яку пізніше перереєстрували як «Nord Stream 2 AG». ВАТ «Газпром» належить контрольний пакет у 50% акцій, пакетами по 10% акцій володіють вже вказані «Engie», «OMV», «BASF»/ «Wintershall» та «Uniper» [54, с. 114].

Важливість економічної складової переконливо засвідчує, зокрема, критика з боку ЄС санкційного тиску, запровадженого США до європейських компаній, які «на законних підставах» співпрацюють в рамках розбудови Північного потоку-2 із Газпромом [55]. Достатньо активно підтримує російський проект і керівництво Німеччини. Не зважаючи на те, що

громадськість цієї країни, зокрема, захисники навколишнього середовища, неодноразово виступали проти, у травні 2021 р. після закінчення судових слухань офіційно було надано черговий дозвіл продовжувати будівництво біля узбережжя Німеччини [56].

На мою думку, те, що перевага надається економічним інтересам на шкоду дещо більш тривалій перспективі зміцнення енергетичної безпеки, є помилковим. Порівняння проекту ТМ та «Північного потоку-2» доводить, що перший більшою мірою відповідає інтересам ЄС:

1) проектом ТМ передбачений новий маршрут газопостачання, натомість, як зазначають експерти [35], «Північний потік-2» новим маршрутом не є, оскільки ним не передбачений доступ країн ЄС до нового джерела енергоресурсів;

2) проект ТМ, на відміну від «Північного потоку-2», не суперечить вимогам європейського «Третього енергетичного пакету» [72], документу, покликаного забезпечувати розмежування видобутку та транспортування енергоносіїв (у даному випадку газу); документ передбачає заборону видобувачам та постачальникам здійснювати контроль газотранспортних мереж (газопроводів, терміналів, газокompресорних станцій та інших інфраструктурних об'єктів);

3) проект ТМ дає можливість задовольнити інтереси країн учасників без ігнорування інтересів інших членів ЄС, натомість, «Північний потік-2» є прецедентом ігнорування негативної позиції частини членів ЄС (а саме країн Центрально Східної Європи, що небезпідставно побоюються загрози загострення ситуації в Україні, біля власних кордонів) на користь країн Західної Європи та фінансових інтересів груп, які лобіюють російський газотранспортний проект. Лідери та посадовці Польщі, Хорватії, Литви, Латвії, Естонії та інших країн регіону неодноразово висловлювалися проти будівництва «Північного потоку-2». Наприклад, міністр закордонних справ Литви Г. Ландсбергіс цілком чітко зазначив, що він несе безпосередню загрозу європейській єдності і дуже сумно спостерігати, що Німеччина фінансує тирана

та приєє руйнуванню об'єднаної Європи до розбудови та зміцнення якої сама ж докладає величезні зусилля [13];

4) проект ТМ, на відміну від «Північного потоку-2», відповідає планам ЄС щодо зміцнення енергетичної безпеки завдяки розвитку альтернативних маршрутів постачання енергоносіїв з нових джерел, а саме з країн Близького Сходу, регіону Каспійського моря та США;

5) проект ТМ, на відміну від «Північного потоку-2», зменшує залежність ЄС від російського газопостачання.

Отже, проект ТМ відповідає геополітичним інтересам країн учасників і всього ЄС, оскільки спрямований на диверсифікацію енергопостачання. Натомість, будь-який з варіантів, що передбачає майже повний перехід, або принаймні суттєве переважання одного з джерел постачання газу є небезпечним, оскільки ставить ЄС у залежність від країни постачальника, спочатку економічну, потім можливо і політичну. Адже, у сучасних реаліях, коли переважаючими в кінцевому рахунку є економічні інтереси, у разі утворення монополії на поставки газу (РФ, США або будь якої іншої сторони – для ЄС однаково небезпечним будь який варіант) логічним є очікувати підйому ціни на енергоносії, прощтовхування інших інтересів країни постачальника, що можуть не відповідати європейським інтересам. Натомість, навіть без врахування користі від інших передбачених проектом ТМ кроків та програм, диверсифікація газопостачання – це шлях до зміцнення енергетичної безпеки регіону, а через це і всього ЄС. Геополітичним інтересам РФ проект ТМ суперечить, оскільки перешкоджає посиленню енергетичної залежності Європи і одночасно сприяє зміцненню позицій геополітичних супротивників РФ – ЄС та США. Інтересам США проект ТМ відповідає, дає можливість не лише забезпечити реалізацію економічних інтересів, а й завдяки налагодженню більш тісних економічних зв'язків із країнами учасниками проекту, посилити свій політичний вплив на них. Додатковою перевагою проекту для США є й те, що він перешкоджає втіленню інтересів РФ, а також і країн ЄС, перш за все, Німеччини та Франції, які з РФ активно співпрацюють.

2.2. Зміст основних інфраструктурних проектів в рамках ініціативи

Специфіка проекту ТМ, головні цілі його створення – економічний розвиток, сприяння посиленню безпеки та згуртованості Європи за рахунок співробітництва у енергетичній, транспортній та цифровій сфері, обумовлюють достатньо чітку спрямованість на вдосконалення вже наявної та на розбудову нової інфраструктури. Йдеться, перш за все, про газотранспортні системи, значна частина яких розпочинаються в морських потах країн учасників, а також про автотранспортні шляхи сполучення, покликані відігравати допоміжну роль, сприяти встановленню більш ефективного трафіку у регіоні. Також увага приділяється розбудові цифрової інфраструктури, яка, крім іншого, є ваговою складовою безперебійної та ефективної роботи як енергетичної, так і транспортної систем.

Основні проекти в рамках ініціативи започатковуються та обговорюються під час щорічних самітів. Перший з них відбувся протягом 25-26 серпня 2016 р. у м. Дубровник, Республіки Хорватія. Хоча перша підготовча зустріч мала місце у м. Нью-Йорк 29 вересня 2015 р. під час Генеральної Асамблеї ООН. Спочатку проект ТМ планувався у формі неформальної платформи для регулярних зустрічей очільників країн учасників, які мали на меті сприяти розвитку та поглибленню конструктивної співпраці між державами регіону, з вирішення спільних актуальних проблем [113].

Вже на початковому етапі учасники проекту ТМ намітили шляхи досягнення поставлених цілей, в тому числі:

- 1) економічне зростання регіону завдяки підвищенню активності у торговельній сфері та у сфері послуг, як в рамках регіону, так і з країнами – сусідами (до речі тут відкривається можливість для України як країни – сусіда більш тісно співпрацювати з країнами учасниками і у такий спосіб виправити ситуацію, долучитися до проекту);

2) підвищення зацікавленості інвесторів потенційно вищими прибутками завдяки високим (вищим за середні по ЄС) темпам економічного розвитку країн учасників;

3) посилення енергетичної безпеки, а через неї і загального рівня безпеки завдяки розвитку ефективного енергетичного ринку;

4) сприяння реалізації геополітичних інтересів завдяки посиленню згуртованості країну учасників проекту ТМ;

5) сприяння впровадженню сучасних цифрових технологій завдяки цільовому залученню інвестицій, виходу за межі розвитку цифрової інфраструктури, кардинального підвищення рівня обміну інформацією та її використання;

б) запобігання кліматичним змінам шляхом зниження вуглецевих викидів завдяки розвитку сучасної енергетичної інфраструктури [113].

Для реалізації ініціатив в рамках проекту ТМ було розпочато підготовку до створення спеціальної комерційної структури – «Інвестиційний фонд «Три моря»» (TSF), для надання консультацій залучено авторитетну незалежну кампанію з міжнародних інвестицій «Amber Infrastructure Group» [112].

Другий саміт відбувся у липні наступного 2017 р. У Варшаві та позначився активною участю Д. Трампа, що дало підстави для тверджень про євроатлантичне спрямування проекту [91]. Крім уточнення позиції США, в ході Варшавського саміту було заплановано низку проектів, зокрема проект з розбудови транспортних комунікаційних мереж «TEN-T», LNG-терміналу (терміналу для скрапленого природного газу) у Хорватії, на острові Крк, а також намічені кроки щодо досягнення в рамках проекту ТМ енергетичних принципів ЄС [36].

В рамках третього саміту, який проходив у вересні 2018 р. у столиці Румунії Бухаресті, відбулися подальші зрушення. На саміті були присутні у статусі спостерігачів представники урядів США та Німеччини, а також як офіційні особи, так і представники приватного бізнесу країн регіону, що не стали учасниками проекту ТМ. В установчому плані були важливими:

уточнення у спільному комюніке саміту цілей та конкретних напрямів співпраці країн учасників, закріплення положення про розвиток трансатлантичних зв'язків та роль у цьому процесі США, ухвалення рішення щодо об'єднання в єдину мережу торговельних палат країн учасників проекту ТМ. Серед наддержавних структур у співпраці з якими зацікавлені учасники проекту ТМ і представники яких були присутніми на саміті вказувалися: Європейська Комісія, Європейський інвестиційний банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Група Світового банку [105].

Важливим кроком уперед стало створення Інвестиційного фонду «Три моря», проведення бізнес-форуму, в якому взяли участь більше шестисот представників бізнесових структур країн учасників, США, ЄС та країн сусідів, в тому числі декількох кампаній з України. Вагомим досягненням учасників саміту стало представлення сорока восьми проектів, запланованих до реалізації, з метою забезпечити їх активну політичну підтримку та зацікавити участю в них національні уряди, підприємства та фінансові установи (відзначалося про особливу увагу до залучення приватного бізнесу). Це зокрема:

1) енергетичні проекти: використання нових терміналів для скрапленого газу у польському місті Свіноуйсьце, та у литовському місті Клайпеда, побудова терміналу у хорватському місті Крк, сприяння підключенню регіональних мереж енергопостачання до Трансадриатичного трубопроводу, який поєднує Грецію та Італією, забезпечення доступу країн регіону до нових румунських запасів газу (у Чорному морі);

2) у сфері транспортної інфраструктури пріоритетними були визнані проекти розбудови шосейних та залізничних магістралей напрямку північ-південь, добудова коридору між Дунаєм, Одером та Ельбою;

3) сфера цифрового та телекомунікаційного зв'язку позначилася проектами зі створення платформ для розширеної цифрової торгівлі, для співпраці у наукових досліджень, а також планом комунікаційної інфраструктури (волоконна оптика, інфраструктура технології 5G тощо), що отримала назву «Цифрова магістраль трьох морів». Також було ухвалене

рішення про залучення до фінансування проектів інвестиційних та структурних фондів ЄС у обсязі 2,5 млрд. євро [116].

Безперечним лідером з подання проектів на реалізацію стала одна з країн засновниць проекту ТМ – Республіка Хорватія. Вона подала одинадцять проектів. З них три – енергетичні (в тому числі проект з побудови LNG терміналу на Крку та поєднаного з ним газогону загальною вартістю 263 млн євро., проект Іонічо Адріатичний газогін вартість 600 млн євро.), сім з розвитку транспортної інфраструктури (в тому числі проект модернізації та розширення порту та прилеглих транспортних мереж вартістю 430 млн євро та проект з модернізації залізничної мережі вартістю 305 млн євро) та один з цифрових комунікацій (програма розвитку інфраструктури широкополосного оптоволоконого зв'язку для 540 населених пунктів Хорватії вартістю 101,4 млн євро) [108].

Враховавши досвід минулого саміту, відчутний інтерес та достатньо активну підтримку проекту ТМ США, представники ЄС у 2018 р. виявили набагато більше, ніж у попередні роки, зацікавлення проектом. Зокрема, на саміті був присутнім президент Європейської Комісії Ж.-К. Юнкер. Підвищилася і увага до проекту Німеччини, яку на саміті представляв очільник міністерства зовнішньої політики країни Х. Маас. США на саміті представляла посадова особа високого рангу – міністр енергетики США Р. Перрі, а також управляючий директор корпорації «Global Energy Center» Р. Морнінгстар, який зазначив про фінансову підтримку з боку США інфраструктурних, оборонних, технологічних та цифрових ініціатив, які реалізуються країнами учасниками проекту ТМ [37].

Ключовим моментом цієї промови, крім підтвердження намірів подальшої фінансової підтримки проекту ТМ є додання ще однієї сфери співпраці – оборонної. Тому, цілком можливо, що рішення про розширення сфер співпраці між країнами учасниками проекту ТМ (вихід за рамки питань економічного, енергетичного та інформаційного розвитку) було ухвалене на саміті 2018 р. не випадково.

Значну увагу учасники проекту ТМ спрямували на запобігання тероризму як серйозної безпекової загрози сучасності. У травні 2018 р. у столиці Польщі на основі співробітництва країн учасників проекту ТМ був створений Центр запобігання тероризму. Ця структура надалі буде виконувати функції окремого самостійного підрозділу Агентства внутрішньої безпеки Республіки Польща. Її відмінною рисою є діяльність саме з попередження терористичних загроз (а не з подолання їх наслідків), заснована на складній системі розширеного та багаторівневого співробітництва з антитерористичними службами по всьому світу, на поєднанні правоохоронних, військових та наукових досягнень, об'єднанні зусиль та узагальненні досвіду різних відомств з різних країн, що мають відношення до протидії тероризму. За форматом новостворена структура нагадує відповідні структури НАТО та Європейський центр передового досвіду з протидії гібридним загрозам. Також планується сприяти розвитку співпраці країн учасників ТМ у діяльності створеної після подій 11 вересня 2001 р. міжнародній Контртерористичній групі (28 країн ЄС, Швейцарія та Норвегія), членами якої всі вони є [53].

Отже, до 2018 р. в рамках проекту ТМ вдалося реально започаткувати важливі ініціативи у раніше намічених сферах співпраці, а також розширити сферу співробітництва у такому важливому для загальної безпеки напрямку як протидія міжнародному тероризму.

В ході наступного, четвертого саміту, який відбувся у словенській столиці – у м. Любляна 5-6 червня 2019 р., в якому взяли участь представники 43 країн з усього світу, вирішувалися питання подальшого просування до цілей проекту ТМ. Серед досягнень: початок роботи передбаченого проектом інвестиційного фонду завдяки фінансовим ресурсам польських та румунських банків. До речі, одним зі співзасновників та найбільшим акціонером інвестиційного фонду проекту ТМ виступає «Банк розвитку народного господарства» (BGK) Польщі. Нещодавно керівництво цієї фінансової установи офіційно повідомило про заплановане на найближчий час збільшення обсягу своїх депозитів у фонді, які станом на початок 2021 р. становили 500 млн євро,

ще на 250 млн євро. Загалом, на початку 2021 р., з урахуванням сумарних внесків країн учасників проекту ТМ (на цей період з усіх дванадцяти учасників проекту акціонерами виступають дев'ять країн), капітал фонду становив біля 1 млрд євро [21].

В ході саміту представники практично кожної з країн учасників акцентували увагу на пріоритетних для них проектах: добудова хорватського LNG терміналу на Крку та налагодження транспортування скрапленого газу у північному напрямку до Словенії та Угорщини; поєднання польського терміналу у Свіноуйсті з хорватським та створення на цій основі повноцінної газопостачальної вісі з півночі на південь тощо [80]. Отже, черговий саміт засвідчив, що проект набирає обертів, співробітництво є цілком реальним, поглиблюється, а інтерес до участі в ньому зростає. Інші Центрально Європейські країни – члени ЄС розглядають проект ТМ також і в якості джерела додаткових можливостей щодо залучення інвестицій та пожвавлення економічного співробітництва.

П'ятий саміт 19 жовтня 2020 р. приймала Естонія. Серед аспектів співпраці, що привернули найбільшу увагу учасників проекту були різні питання розвитку цифрової сфери. І це видається цілком логічним, оскільки Естонія має репутацію визнаного цифрового лідера. В ході саміту звучали зауваження щодо подальшого розвитку інфраструктури, покликаної забезпечити економічний розвиток регіону та його зближення із регіоном Західної Європи, згадувалося про важливість поглиблення партнерства із ЄС, Німеччиною та США. В ході обговорення цифрової інфраструктури було підняте питання щодо заборони китайській корпорації «Huawei», іншим китайським фірмам користуватися цифровою інфраструктурою країн членів проекту ТМ з метою підвищення рівня інформаційної безпеки. Проблемі було присвячено промову К. Крах – заступника держсекретаря США з економічного зростання, енергетики та охорони навколишнього середовища. Втім, на протипагу від Естонії, яка підтримала позицію США, інший член проекту Угорщина, яка володіє Центральноєвропейським логістичним центром Huawei

не була жодним чином зацікавлена у такому розвитку подій. До того ж, вона співпрацює з Китаєм і в інших сферах, зокрема, залучила китайські інвестиції у модернізацію залізничного сполучення зі Сербією (у швидкісну залізничну лінію Белград – Будапешт). З огляду на це, постало питання про можливість в рамках проекту ТМ продовжити цю швидкісну залізничну ланку до м. Варшава. До речі, і інші країни члени проекту ТМ поступово розгортають співпрацю з Китаєм. Прикладом є рамкова угода між Болгарією та Китаєм зі спорудження чотирьох сучасних автотранспортних магістралей та одного тунелю. Тому обговорювалися можливості включення Китаю в якості учасника до окремих проектів ТМ, статус вже існуючих проектів за участю країн членів ТМ та Китаю [107]. Можливо, країнам учасникам проекту таки недоцільно приймати позицію США та відмовлятися від співпраці із Китаєм у цифровій сфері з міркувань підтримання конкуренції між американськими та китайськими компаніями, а також з огляду на прогнозовану економічне лідерство Китаю на перспективу.

Шостий саміт влітку 2021 р. прийматиме Болгарія. Президент Р. Радев вже офіційно оголосив про готовність країни докладати зусилля до розвитку співпраці в рамках проекту. А 19 травня 2021 р. Болгарський банк розвитку вже провів віртуальну конференцію з питань фінансування в рамках проекту ТМ [111].

Для того, щоб більш чітко усвідомити значення проекту ТМ, вигоди, що отримує весь регіон та безпосередньо країни учасники, необхідно більш докладно розглянути зміст конкретних (чинних) інфраструктурних проектів, особливості їх фінансування, зокрема, розподіл інвестицій, які суттєво сприяють економічному розвитку країн.

Прикладом проектів в енергетичній сфері виступає ініційований Польщею проект – газогін Польща-Литва (Gas Interconnection Poland-Lithuania, скорочено GIPL), основна мета якого полягає в тому, щоб пов'язати газові мережі країн Балтії, Фінляндію та газову мережу континентальної Європи (ЄС). Очікується, що GIPL дасть можливість інтегрувати газові ринки Польщі,

Литви, Латвії, Естонії та Фінляндії в єдину цілісну систему. Планується газогін GIPL виводити від газового компресора на GCS станції Janiūnai в районі Сірвінтос до GCS Холовчице на польській стороні. Регулювання та вимірювання тиску газу буде здійснюватися на території Литви. Довжина трубопроводу на території Литви 165 км, загальна потужність газогону очікується у обсязі постачання 2,4 млрд куб. м газу на рік для Литви та 1,9 млрд куб. м газу до Польщі. Проект перебуває на стадії реалізації, власне будівництво намічено на період 2019-2021 рр. Проект є частиною низки європейських проектів: Європейської мережі передавальної системи операторів газу (ENTSO-G), Десятирічного плану розвитку від 2015 р.; Балтійської регіональної система передачі, Регіонального інвестиційного плану операторів газу на 2017-2026 рр., Другого списку Проектів ЄС, що становлять спільний інтерес (листопад 2017 р.).

GIPL було визнано Європейською Комісією одним з ключових проектів у сфері створення інфраструктури постачання для забезпечення енергетичної безпеки ЄС. На проект GIPL в рамках Фонду підключення Європи вже виділено фінансову допомогу від ЄС у розмірі біля 10,2 млн євро (підготовка та аналіз бізнес-кейсів, техніко-економічне обґрунтування, звіт про оцінку впливу на навколишнє середовище). Інвестиції в литовську частину проекту складають 136 млн. євро. На будівельні роботи ЄС виділив допомогу у розмірі 295,4 млн євро. Крім цього, у фінансуванні будівництва візьмуть участь Литва, Латвія та Естонія через транскордонні витрати [108]. Отже, завдяки цьому проекту виникають додаткові можливості для того, щоб забезпечити безпеку та надійність поставок газу у регіоні, сприяти конкурентоспроможності та одночасно збільшити гнучкість регіональної системи газопостачання, встановити механізм спільних дій у надзвичайних ситуаціях.

Не менш цікавим є й ініційований Румунією проект газотранспортної системи Болгарія-Румунія-Угорщина-Австрія (скорочено BRUA). Проектом передбачено створення на території Румунії національної газотранспортної системи вздовж коридору Болгарія-Румунія-Угорщина-Австрія (I та II фаза

BRUA), а також підвищення потужності коридору для транспортування газу у двох напрямках, та розвиток на території Румунії Південної газотранспортної служби, приєднання до газогону узбережжя Чорного моря (Чорне море-Подісор) (III фаза BRUA). Реалізація I та II фази проекту дає можливість транспортувати каспійський до Південного кордону Румунії і далі через новостворений коридор до північно-західного кордону Румунії та Угорщини. У той же час, II фаза проекту передбачає поглинання додаткових обсягів газу від узбережжя Чорного моря: проектом Чорне море-Подісор передбачається будівництво нового газогону, який поєднає чорноморське узбережжя із Технологічним вузлом Подісор (коридор BRUA), Амзацея-Власин-Подісорський напрям.

Проектом передбачено:

1) в рамках I фази збудувати газогін Подісор-Рекас довжиною 479 км, три газокompресорні станції (CS Podisor, CS Bibesti та CS Jura), кожна з яких оснащена двома компресорними установками (однією робочою та однією резервною) з можливістю увімкнути двоспрямований потік газу;

2) в рамках II фази побудувати газогін Рекас-Хорія довжиною 50 км, модернізувати три компресорні станції (CS Подісор, CS Bibesti та CS Jura) шляхом встановлення на кожній них додаткового компресорного блоку;

3) в рамках III фази розширити діючу станцію обліку газу GMS Хорія. Також для покращення коридору Болгарія-Румунія-Угорщина-Австрія для транспортування двонаправленого газу заплановано збільшити потужність на Онесті-Корої-Хатег-Надлацькому маршруті, модернізувати або замінити деякі існуючі частини газогону, встановити нові частини газогону паралельно існуючим (біля 280 км), встановити 4 або 5 нових компресорних станцій із сумарною потужністю біля 66-82,5 МВт [108].

Проектом з розвитку на території Румунії південного газотранспортного коридору для транспортування газу з узбережжя Чорного моря передбачено створення нового телескопічного трубопроводу, загальною довжиною біля 310 км, розрахованого на передачу значних обсягів газу. Виконавцями проекту є

фірми держав учасників: австрійський «GAS CONNECT», болгарський «BULGARTRANGAZ», румунський «SNTGN TRANGAZ SA» та угорський «FGSZ». Вартість виконання проекту сягає згідно попереднім розрахункам 1,438 млрд. євро, вона розподілена на кожний з етапів. Фінансування проекту здійснюється Європейським інвестиційним банком та Європейським банком реконструкції та розвитку, крім цього, на основі укладеної у 2016 р. грантової угоди до фінансування проекту залучено європейське Виконавче агентство з інновацій та мереж («INEA»). З обсягу передбачених проектом робіт виконано вже більшу частину I етапу та замовлене обладнання для всіх компресорних станцій [108].

Словаччина ініціювала енергетичний проект Eastring, який з'єднає Словаччину із зовнішнім кордоном ЄС у Болгарії, через територію Угорщини та Румунії завдяки створенню нового газового коридору (газогону та мережі газокompресорних станцій) для стовідсоткового забезпечення споживання природного газу балканськими країнами з європейських газових хабів (газорозподільчих центрів) NCG, TTF, Gaspool та Baumgarten [101], а також можливість налагодити транзит газу далі, до Туреччини. Проектом передбачається, що Eastring буде двонаправленим газогоном (газопровідним інтерконектором), потужність якого становитиме від 20 млрд куб. м до 40 млрд куб. м щорічно [99].

Проект розрахований як на використання і модернізацію вже наявної газопостачальної інфраструктури, так і на часткове створення нової. Він дасть можливість постачати газ не тільки з традиційних джерел, а й з нових, а саме з Чорноморського та Каспійського регіонів, з Близького Сходу, створення на перспективу Турецько-болгарського газового хабу. Крім країни ініціатора проекту, його учасниками також стали Болгарія, Румунія та Угорщина. В рамках проекту розглядалося і підключення до нового газогону існуючої словацької компресорної станції у Великих Капушанах на кордоні між Словаччиною та Україною. Але надалі під час техніко-економічного аналізу різних варіантів маршруту з техніко-економічних та екологічних міркувань

було надано пріоритет словацькій станції у Великих Злієвцях (на кордоні із Угорщиною), даний маршрут закінчується турецькою станцією Малкоклар (на болгарсько-турецькому кордоні) [100].

Згідно інформації на офіційній сторінці проекту (www.eastring.eu) він поки що перебуває на початковій стадії, реалізовані початкові заходи, зокрема, у 2018 р. у столиці Словаччини Братиславі були офіційно оприлюднені матеріали щодо техніко-економічного обґрунтування проекту та його фінансування в обсязі біля 2 600 млн євро [99]. Можна зробити припущення, що гальмування проекту пов'язане із запуском газогону «Турецький потік», зокрема, з тим, що Румунія почала отримувати ним газ від 1 квітня 2021 р. [61]. Отже, ці нові обставини потребують перегляду та уточнення техніко-економічного обґрунтування проекту, а можливо й відмову від нього, якщо фахівці визнають його економічно недоцільним. Втім, на мою думку, він є потрібним, оскільки забезпечить диверсифікацію джерел газопостачання до Європи, а саме до Балкан.

Дуже цікавим є проект з інтеграції та синхронізації енергетичної системи країн Балтії з Європейською мережею. Його запропонувала Польща, до участі у проекті передбачається залучити Словаччину, а також країни, які не є членами проекту ТМ: Данію, Норвегію та Україну. Проект спрямований на диверсифікацію джерел постачання газу та інтеграцію газової інфраструктури в регіоні між трьома морями, а також на суттєве зміцнення транскордонних взаємозв'язків за напрямками Польща-Словаччина та Польща-Україна, перш за все, для покращення інтеграції газових ринків цих країн.

Проект у структурному плані є складним, включає декілька поєднаних між собою проектів:

- 1) «Baltic Pipe» («Балтійська труба») – це проект, спрямований на з'єднання систем газопостачання Польща, Данія та Норвегії, забезпечення транспортування норвезького газу до Польщі та далі до країн Балтії та Центрально-Східної Європи. Основна перевага даного проекту – створення реальної, діючої альтернативи домінуючій на теперішній час схемі

газопостачання зі східного напрямку, а саме з РФ. Передбачено наступні потужності «Балтійської труби»: 10 млрд куб. м на рік у напрямку до Польщі, 3 млрд куб. м на рік у напрямку до Данії. В технічному плані цей проект складається з п'яти основних компонентів:

- а) морський газогін по дну Північного моря, що поєднає норвезьку газову систему у Північному морі та данську газотранспортну систему;
- б) «Прибережна Данія» – це проект з розширення існуючої данської системи газопередачі із Заходу на Схід;
- в) компресорна станція в Данії;
- г) морський газогін по дну Балтійського моря між Данією та Польщею;
- д) «Прибережна Польща» – це проект з розширення польської газотранспортної системи, включно зі спорудженням або модернізацією компресорних станцій та прокладанням газогонів по суходолу.

Траса газогону пройде від Норвегії, з Північного моря, через територію Данії та територіальні води трьох країн – Данії, Польщі та Швеції. Загальна довжина морської частини газогону становитиме 275 км. Доречі, Данія надала дозвіл на реалізацію проекту першою – ще у жовтні 2019 р., Польща затвердила дозвіл у квітні 2020 р., у травні 2020 р. польський газовий оператор Gaz-System офіційно повідомив про те, що дозволи та інші відповідні документи на будівництво узгоджені зі Швецією, через територіальні води якої планується прокладати газогін [49]. На теперішній час робота над проектом просувається;

2) FSRU: частиною проекту є також спорудження першого польського плавучого газового терміналу «FSRU» в порту м. Гданськ. Він включає підключення від об'єкту постачання скрапленого газу до газотранспортної мережі. Проект FSRU є відповіддю на значне збільшення попиту на природний газ у Польщі. Виконання проекту заплановано на 2022 р.;

3) «Польща – Словаччина»: цією частиною загального проекту передбачено створення відсутніх на тепер взаємозв'язків між польською та словацькою газотранспортними системами. Ключовими компонентами цієї

частини проекту є спорудження транскордонного інтерконектора між Польщею та Словаччиною; розширення системи передачі в Польщі (потужність: 5,7 млрд куб. м на рік у напрямку до Польщі та 4,7 млрд куб. м на рік до Словаччини). Будівельні роботи в обох країнах розпочато, повне введення проекту в експлуатацію очікується у 2024/2025 рр.;

4) «Польща – Україна» частина загального проекту, що передбачає створення великого газотранспортного коридору між Польщею та Україною, а саме: спорудження нового газогону через українсько-польський кордон, модернізацію компресорної станції у м. Страховин, розширення внутрішніх систем передачі як у Польщі, так і в Україні. Заплановано потужність газогону 5 млрд куб. м на рік і для України, і для Польщі. Початково було заплановано ввід проектних потужностей у експлуатацію на грудень 2021 р., але цей термі може бути відсунуто оскільки між сторонами продовжується переговорний процес з низки питань, тому початок будівництва відкладає. Як і у попередніх проектах, передбачений значний бюджет. Зокрема, на спорудження «Балтійської труби» заплановано виділити кошти у сумі 1 604 млн євро. В рамках проекту очікується фінансування від ЄС, зокрема підтримка в рамках програми Механізму підключення Європи (CEF) 266,7 млн. євро [107].

Отже, ініційований Польщею проект характеризується тим, що навіть виходить за рамки території трьох морів: він фактично передбачає створення регіональної газотранспортної інфраструктури між регіонами Адріатичного, Балтійського, Егейського, власне Середземного та Чорного морів, є особливо цікавим для України, яка передбачена в якості учасника однієї з його частин («Польща-Україна»). Інтеграція регіональних газових ринків та забезпечення доступу до газового ринку ЄС об'єктивно сприятиме формуванню ефективних механізмів конкуренції, підвищить загальну ефективність регіонального бізнесу на користь споживачів природного газу, забезпечить адекватний рівень оптових цін на газ. Основна мета проекту полягає у створенні гнучкої інфраструктури передачі газу в межах всього регіону Центрально Східної Європи, що дозволить поєднати північний та західний ринки газу, а також світовий ринок скрапленого

газу із газовим ринком Центрально Східної Європи. Настільки масштабний ефект повинний позитивно вплинути на конкурентоспроможність регіону, підвищити його загальну інвестиційну привабливість. Вже у середньостроковій перспективі новий газотранспортний коридор зможе сприяти підвищенню рівня енергетичної безпеки.

Не менш цікавим є й наступний, ініційований Хорватією енергетичний проект: Іонічний Адриатичний трубопровід (Ionic Adriatic Pipeline, скорочено IAP). Партнерами проекту є Чорногорія та Албанія. Проектом передбачено підключення існуючої газотранспортної системи Хорватії до Трансадриатичного газогону через Чорногорію та Албанію. Довжина газогону від м. Спліт у Хорватії до м. Фієрі в Албанії становить 511 км. Проект фактично створює для регіону Західних Балкан новий енергетичний коридору в межах Південного (четвертого) газового коридору (SGC), дає можливість для постачання до регіону природного газу з Близького Сходу та Каспійського регіону. Більше того, завдяки проекту з'явиться можливість постачати через Хорватію газ з Південного коридору до країн Центрально Східної Європи, тобто формується зв'язок країн учасників проекту ТМ із новим джерелом газу. Перевагою IAP є його потенційна можливість забезпечувати двонаправлений газовий потік [108].

Джерелом газу для IAP, початковою ланкою може слугувати проект LNG терміналу (терміналу скрапленого природного газу) на острові Крк. Для цього важливо, щоб в інфраструктурному та технологічному плані обидва проекти були між собою сумісними. Додатково проект сприяє газифікації Албанії та Чорногорії, а також значної частини Хорватії, Боснії і Герцеговини. Країни, які здійснюватимуть транзит отримують значні економічні прибутки, а отже підвищиться рівень економічного розвитку регіону. Проект внесено до Переліку проектів, що становлять взаємний інтерес для Енергетичного Співтовариства. Здача проектних потужностей запланована на 2023 р. До роботи над проектом залучені: хорватський газотранспортний системний оператор Plinacro, Montenegro Bonus – чорногорський системний

газотранспортний оператор та Albgaz – албанський системний газотранспортний оператор. Загальна проектна вартість на теперішній час встановлена в обсязі 600 млн. євро [108].

Отже ІАР – це проект загальноєвропейського значення він розширює можливості Південного газового коридору, дає можливість постачати газ до Центральної та Східної Європи. Завдяки цьому проект забезпечує додаткове джерело газу для регіону, сприяє підвищенню енергетичної безпеки країн Центрально Східної, Південно-Східної Європи та регіону Західних Балкан.

Ще один ініційований Хорватією проект – це вже згадуваний термінал скрапленого природного газу (LNG термінал) на острові Крк. На відміну від попереднього, цей проект вже частково реалізовано. У структурному плані він складається з двох основних частин: частина I – це власне LNG термінал на Крку. Ця частина проекту передбачає спорудження та/або модернізацію інфраструктури, необхідної для прийому, зберігання, перевантаження та регазифікації (відновлення) скрапленого природного газу. Максимальний річний обсяг постачання очікується в обсязі 2,6 млрд куб. м. На початку січня 2021 р. термінал скрапленого газу на острові Крк запрацював, прийняв перший танкер з американським скрапленим газом [74].

Частина II – це газогін Омішаль-Босілево (точніше Омішаль-Злобін-Босілево-Сісак-Козарац-Слободніця) система транспортування природного газу в Хорватії, спорудження якої передбачено загалом у три етапи, а термін введення в експлуатацію розрахований на 2027 р. До спорудження цього газогону, на початковому етапі проекту передбачено транспортування газу з терміналу у напрямку Угорщини, на основі вже існуючих потужностей. Для реалізації проекту та подальшої експлуатації спорудженої інфраструктури в рамках I етапу проекту була спеціально створена кампанія «Хорватія ТОВ». А за реалізацію II етапу проекту (спорудження ділянки газогону Омішаль – Босілево) відповідає хорватський оператор газотранспортної системи Plinacro. Бюджет є значним: витрати на LNG термінал Крку оцінюються в межах 230 млн євро, включно із закупівлею суден на 160 млн. євро, наземним

будівництвом у 60 млн. євро, вартістю землі у 10 млн. євро. Фінансування здійснювалося на основі гранту ЄС (до 27,92% допустимого капіталу, 101,4 млн. євро.), а також власних капіталів та кредитних засобів у співвідношенні 30/70. Загальна вартість II етапу – ділянки газогону Омішаль-Босілево оцінюється у 35 млн. євро, з них 50% надав фонд ЄС CEF («Сполучення Європи»), інші 50% - це залучення власних джерел [108].

Отже проект зі спорудження терміналу скрапленого природного газу на острові Крк забезпечує енергетичні потреби країн Центральної та Південно-Східної Східної Європи, підвищує рівень енергетичної безпеки шляхом створення нового шляху постачання газу, перш за все скрапленого газу зі США.

Надзвичайно цікавим є цифровий проект U-space (Центральний Європейський Дрон Демонстратор (Central European Drone Demonstrator, скорочено CEDD)), запропонований Польщею. Конкретно проект був ініційований польським Управлінням цивільної авіації та польським Агентством з аеронавігаційних послуг, до яких долучилися інші суб'єкти. До його здійснення планується залучити всі країни, які є учасниками проекту ТМ, а також в якості партнерів – Україну та Молдову. На початковому етапі проектними заходами повинні бути охоплені два доволі значні за територією регіони: вугільний басейн Домбровського (Польща) та землі Верхньої Сілезії (державні території Польщі та Чехії) [108].

Проектом передбачається створення сприятливого середовища, насамперед, інфраструктури для експлуатації в економічних цілях (перевезення та інші послуги) безпілотних літальних апаратів. Основні зусилля в рамках проекту спрямовуються на те, щоб створити ефективну платформу, яка дозволить організувати конструктивне співробітництво між розробниками і виробниками безпілотних апаратів, постачальниками послуг (насамперед, логістичних та транспортних) із їх використанням, споживачами таких послуг, а також залучити і суб'єктів, які запроваджують та здійснюють регуляторні заходи у цій доволі новій сфері. Очікується, що в результаті реалізації проекту на зазначених територіях (а потім і на інших, які будуть поступово долучатися

до проекту) вдасться сформувати єдиний спільний простір (так званий «U-space»), що дасть можливість інтегрувати в економіку та транспорт технології безпілотних та автономних послуг, створити конкурентоспроможний регіональний ринок безпілотних технологій. З часом в рамках проекту передбачається розширення цього простору, налагодження та активізація зв'язків між партнерами з інших країн. Важливою частиною проекту є розробка та запровадження регуляторних заходів, які будуть охоплювати всі питання функціонування ринку безпілотних технологій, забезпечувати безпеку безпілотних перевезень. Також планується розробити та запровадити інфраструктуру для безпечного та ефективного використання низько висотного простору (U-space Various ініціативи), поширити використання безпілотних апаратів на сфери промисловості, сільського господарства, охорони навколишнього середовища тощо.

Остаточного завершити заходи з розробки та оцінки проекту планується до кінця 2021 р. Проект відповідає європейській політиці у сфері розвитку безпілотних технологій, зусиллям, які на даному етапі докладає Європейська Комісія для розвитку даної галузі. Бюджет проекту ще остаточно не сформований, наповнювати його планується із Інвестиційного фонду проекту ТМ, частково з польського державного бюджету, частково з венчурного та приватного капіталу [108].

Отже, даний цифровий проект можна охарактеризувати як надзвичайно перспективний, здатний суттєвим чином покращити економічний стан учасників та рівень розвитку цифрових технологій завдяки сприянню науково технічним розробкам у сфері безпілотної авіації та створенню для національного і, особливо, для місцевого бізнесу, можливості працювати у новому економічному просторі, у ніші, яка поки що залишається більш-менш вільною, але швидкими темпами заповнюється. Новітні технології вже довели свою перспективність, але рівень їх розвитку у країнах учасниках проекту ТМ, які і співпраця між ними в цьому напрямку, поки що є доволі низькими. Оскільки проект дійсно здатний справити суттєвий позитивний вплив на весь

регіон, дати значний поштовх для розвитку нової економічної галузі, її технологічного та інформаційного забезпечення, Україна обов'язково має взяти в ньому активну участь, хоча б в якості партнера.

Прикладом проекту у сфері цифрових технологій та транспорту є проект створення Транспортної фондової біржі в регіоні трьох морів, який було подано Румунією. Партнерами проекту є всі країни учасники проекту ТМ, а також декілька країн, які є їх сусідами: Албанія, Молдова, Сербія, Туреччина та Україна. Проект передбачає:

1) створення інтелектуальної цифрової платформи з можливостями обробляти інформацію про транспортні послуги, в тому числі міжнародні перевезення вантажів у реальному часі (платформа повинна сприяти оптимізації транспортних послуг у країнах що беруть участь у проекті, завдяки уніфікованому та полегшеному доступу до інформації про тарифи, спеціальні служби, докази інцидентів та транспорті тощо);

2) створення єдиного центру моніторингу та управління міжнародними перевезеннями в регіоні. На центр моніторингу покладається оптимізація використання транспортних засобів країн учасників, обробка інформації, що стосується транспортних послуг, ліцензування транспортних послуг та експедирування вантажів в регіоні;

3) налагодження взаємодії та взаємної допомоги у транспортній сфері;

4) створення персоналізованих цифрових журналів та засобів інтелектуальної комунікації, доступних для всіх учасників проекту [108].

Проект активно підтримує румунський уряд. Його виконання покладається на Міністерство зв'язку та соціальної інформації та на Міністерство транспорту. Бюджет проекту ще остаточно не визначений, попередньо заплановано витратити біля 4 500 000 євро. Першопочатково проект планувалося реалізувати до січня 2020 р, але пізніше дату було змінено і зараз йдеться про січень 2023 р. [115].

Отже, даний проект є особливо важливим для країн, розташованих в регіоні, що є транзитною зоною для товарів та сировини, на межі між ЄС та

країнами Східної Європи. Через вагому роль, що належить міжнародним транспортним перевезенням, ключовим є питання гармонізації вимог та стандартів, оформлення ліцензій та інших транспортних документів. Для того, щоб швидко та ефективно обробляти значні обсяги даних про транспортні послуги, що надходять з різних джерел, дійсно, є вкрай необхідною високо технологічна цифрова платформа, підключена до всіх регіональних логістичних центрів, з можливістю дистанційного керування наданням послуг. Завдяки створенню високоінтелектуальної цифрової платформи для транзакцій у сфері транспортних та логістичних послуг в регіоні, ефективність використання транспортної системи, а також її технічний рівень та рівень екологічної безпеки суттєво підвищиться. Через зменшення транспортних витрат можна очікувати і зниження цін на низку товарів.

Приклад транспортної ініціативи за участю України є запропонований Польщею проект «Карпатський шлях» (Via Carpatia), який передбачає створення сучасного транспортного сполучення між північною частиною Європи та південною, тобто нової транспортної інфраструктури. Цей транспортний коридор пройде через Литву, Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію, Болгарію та Грецію, тобто, територією між Балтійським, Чорним та Егейським морями. Проектом передбачена загальна інтеграція транспортних систем країн, які беруть участь в ініціативі. Греція та Україна визначені партнерами проекту. Строки його виконання є доволі стислими, закінчення всіх робіт в рамках проекту заплановане до 2030 р., зокрема, повне завершення робіт на території Польщі планується до 2024 р., угорську частину заплановано завершити до 2022 р. Очікується, що проект матиме значний позитивний вплив на економічний розвиток регіону завдяки покращенню сполучення між його північною та південною частинами, а отже поглибленню та укріпленню регіональних економічних та торговельних зв'язків. Найменш інтегрованим територіям в межах регіону даний проект допоможе набагато ефективніше включитися у європейську економіку та торгівлю, швидше і у більш повному обсязі реалізувати свій потенціал. Додаткова ціль проекту – підвищення рівня

безпеки транспортних перевезень (вантажних та пасажирських). В рамках проекту передбачається освоєння значних обсягів фінансування, джерелами якого, переважно, є фонди ЄС, державний та приватний капітал. Зокрема, на спорудження ділянки М30 (Мішкольц – Торньоснеметі), яка проходить територією Угорщини заплановано витратити близько 600 млн євро, ділянки М35 (Дебрецен – Береттюуфалу) біля 173 млн євро; вартість побудови ділянки Борс – Констанца також передбачена у розмірі 6,6 млрд. євро [108]. Для України даний проект є важливим і з точки зору реалізації національного транзитного потенціалу, і з позицій задоволення гострої потреби у побудові якісних транспортних магістралей на території країни.

Підводячи підсумок опрацювання геополітичного підґрунтя Тримор'я, можна дійти висновку про відповідність проекту геополітичним інтересам країн, які є його учасниками. Завдяки реалізації ініціатив в рамках проекту вони досягають значно більш високого рівня регіонального співробітництва, поглиблюють співпрацю з країнами партнерами і з ЄС загалом, а отже забезпечується системне поглиблення європейської інтеграції. Завдяки проекту: підвищується рівень енергетичної, а отже, і загальної безпеки регіону та ЄС; створюється спільна та більш сучасна інфраструктура; запроваджуються уніфіковані підходи та процедури (юридичні та технічні); створюються конкурентоспроможні регіональні ринки, що, крім іншого, відкриває можливості для економічного зростання країн регіону. Енергетична безпека та зміцнення економічного стану «нових» членів ЄС, як складова європейської єдності, належить до ключових інтересів країн Західної Європи, в тому числі партнерів проекту, яким є Німеччина. США вбачають у підтримці проекту можливість посилити власні позиції на європейському континенті та налагодити стабільний збут американського скрапленого газу. Натомість, геополітичним інтересам РФ проект ТМ протирічить, оскільки послаблює її можливості чинити на європейські країни тиск за допомогою такого інструменту, як енергопостачання. На теперішній час країни члени проекту ТМ ініціювали і реалізують біля 80 пріоритетних проектів (запропоновано загалом

біля 200) у сфері енергетики (переважно проекти з розвитку інфраструктури газопостачання), транспорту (переважно проекти з розвитку автотранспортної, залізничної інфраструктури), цифрових технологій (впровадження цифрових технологій в усі сфери, створення спільних мереж, підвищення рівня захисту цифрової інформації тощо) та протидії тероризму. Проекти фінансуються з фондів ЄС, за рахунок інвестиційних внесків та за допомогою кредитування європейськими фінансовими інституціями, такими як ЄБРР, ЄІБ тощо. Оскільки проекти реалізуються національним бізнесом та державними компаніями, то залучення кредитів та інвестицій дає вагомий додатковий позитивний ефект для економічного розвитку країн учасників проекту ТМ. Одним з ключових завдань, яким об'єднані всі окремі проекти є підвищення рівня енергетичної безпеки регіону, а через це і всього ЄС. Але пришвидшення темпів економічного розвитку регіону, поглиблення інтеграції як всередині регіону, так і інтеграції країн учасників проекту ТМ із іншими країнами ЄС, є не менш важливим для стабільного майбутнього об'єднаної Європи.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ ЩОДО ЧЛЕНСТВА У ІНІЦІАТИВІ ТРЬОХ МОРИВ

3.1. Євроінтеграційне значення проекту для України та реальний стан розвитку співпраці

Конституція України, інші акти національного законодавства, затверджують європейський вектор розвитку України, її прагнення увійти до європейської спільноти в якості повноцінного учасника ЄС. Зокрема, положення про «незворотність європейського та євроатлантичного курсу України» закріплено у ч. 5 преамбули Конституції України. У тексті Угоди про асоціацію між Україною та ЄС зазначено що Україна є європейською країною, яка поділяє та підтримує спільні цінності членів ЄС, усвідомлює важливість власної європейської ідентичності та має «міцну суспільну підтримку» європейського вибору [30; 75].

Оскільки на теперішній час міжнародні політичні реалії полягають в тому, що від ЄС немає чіткого та однозначного сигналу щодо конкретних перспектив вступу України в якості повноцінного учасника, стає очевидною гостра необхідність пошуку інших шляхів налагодження та розвитку співпраці.

Додаткові ускладнення на шляху України до ЄС пов'язані із тим, що протягом останніх років процес європейської інтеграції перебуває у стані, що оцінюється експертами як «переформатування» [54, с. 4].

Цей термін вчені використовують для позначення одного з найбільш складних та неоднозначних періодів у розвитку цього інтеграційного об'єднання. Його початок пов'язують із розвитком та наслідками світової фінансово-економічної кризи 2008-2009 рр. На ЄС вона вплинула, зокрема, у формі негативних фінансових явищ в зоні євро, стала каталізатором боргової кризи в Греції та серйозних фінансово-економічних ускладнень (також боргового характеру) у Португалії, Іспанії, Ірландії та на Кіпрі, уряди яких провадили недостатньо виважену фіскальну політику [39, с. 11].

Негативні наслідки боргової кризи далися взнаки і в економічній сфері ЄС: суттєво погіршили ситуацію на ринку праці, спричинивши стрімке зростання показників безробіття (наприклад, в Іспанії та Греції вони сягнули до 27%). Також суттєво ускладнилася політична ситуація в тих країнах, де населення було невдоволене тим, що через політику урядів, що виділяли кошти на допомогу у подоланні кризових явищ, скорочувалися національні соціальні програми. Серед наслідків ситуації стала зміна владних сил у таких країнах, як Бельгія, Велика Британія, Греція, Ірландія, Іспанія, Італія, Нідерланди, Португалія, Словаччина, Словенія, Франція [54, с. 6-7].

Додатковий негативний вплив на процес європейської інтеграції спричинила так звана міграційна криза. Неспроможність європейських функціонерів ефективно контролювати потік біженців та забезпечувати належні умови їх перебування на території ЄС, досить швидко викликали незгоду населення та керівництва більшості країн із політикою «відкритих дверей» канцлера Німеччини А. Меркель. З усіх країн лунали численні заяви щодо нерівномірного розподілу біженців, здійснюваного Європейською комісією [1, с. 337; 38, с. 41].

Вчені цілком слушно оцінюють міграційну кризу з її наслідками як надзвичайно серйозний виклик для «європейської регіональної системи міжнародних відносин» [95, с. 3-4]. Дійсно, вона суттєво погіршила як економічну ситуацію, так і взаємовідносини між країнами членами ЄС, викликала в населення сумніви у доцільності інтеграційного процесу, у його перевагах порівняно із моделлю національної держави.

У результаті впливу вказаних та інших чинників в європейських країнах протягом останніх років суттєво підвищилася активність політичних сил, які перебувають на позиціях євро скептицизму. Основні положення, за втілення яких виступають євро скептики – це скасування євро як єдиної валюти, відмова від подальшої розбудови наддержавних інституцій, а також всебічна підтримка посилення суверенітету національних держав [5, с. 44].

Одним з найбільш наочних виявів кризових процесів в ЄС став Брекзїт. Він призвів до подальшого поширення євроскептичних настроїв, до репутаційно-іміджевих втрат ЄС на міжнародній арені, до призупинення розширення ЄС на невизначений строк [9, с. 810]. Адже, саме Великобританія активно виступала за розширення ЄС, в тому числі за рахунок держав Центрально-Східної Європи. Натомість згідно до прийнятого 5 лютого 2020 р. рішення Європейської комісії, механізм формування критеріїв членства для країн, які бажають вступити до ЄС, ухвалений за активної підтримки французького керівництва на заміну розробленим у 1993 р. «Копенгагенським критеріям», суттєво ускладнився. Тепер держави, що є дійсними членами ЄС отримали додаткові і досить широкі можливості для контролю за прогресом країн кандидатів. Очікується що саме ця нова схема буде застосовуватися до Албанії та Македонії, а потім до Молдови, Грузії та можливо до України [93]. Поки що такий розвиток подій також можна віднести до негативних чинників (які вже безпосередньо стосуються нашої держави).

Але, попри негативні тенденції, процес європейської інтеграції не припиняється. Навпаки, переконані прихильники переваг інтеграції намагаються врахувати всі допущені у попередній період помилки та відшукати нові підходи та шляхи для продовження процесу об'єднання Європи. Втім, з огляду на складність та неоднозначність процесів, які відбуваються всередині окремих країн, у ЄС, на міжнародній арені тощо, єдиного бачення певного напрямку розвитку на майбутнє поки що не вироблено. На теперішній час існує багато різноманітних варіантів щодо можливостей подальшого розвитку європейської інтеграції [54, с. 9]. Вибір якогось одного чи декількох з них ще попереду, і найбільш ймовірно, що він буде обумовлюватися сукупністю обставин, серед яких: політична воля владних сил, в тому числі в окремих країнах Європи, їх бачення стратегічних та тактичних переваг того чи іншого шляху, здатність правильно аналізувати ситуацію та робити реальні прогнози.

Допоки ведуться пошуки подальшого магістрального шляху розвитку європейської інтеграції, окремі країни значною мірою зосереджуються на

розвитку регіонального співробітництва. Тут вони враховують власні стратегічні інтереси, намагаються втілювати свої пріоритети, активно діяти для того, щоб максимально посилити власну економічну, енергетичну, фінансову безпеку тощо. Попри всі негативні фактори, вказані вище, шлях регіональної співпраці європейських країн не втрачає своєї актуальності.

З точки зору реалізації євроінтеграційних прагнень України та втілення її національних інтересів саме шлях регіональної співпраці є нині найбільш доступним та ефективним. Країна повинна по максимуму використовувати кожен шанс налагодити взаємовигідні стосунки із сусідніми країнами, зарекомендувати себе в якості надійного партнера, використати свої геополітичні, ресурсні та інші переваги. Саме одним з таких шансів є участь у проекті ТМ.

Але на теперішній час Україна не спромоглася налагодити активну співпрацю в рамках цього проекту. Фактично вона перебуває на його «зовнішній орбіті», згадується у деяких проектах в якості можливого партнера. Причини такого стану справ, який не відповідає національним інтересам у сфері євроінтеграції, а також суперечить торговельно-економічним, фінансово-економічним, безпековим та іншим інтересам держави, вбачаються в недостатньому рівні фінансування проектів, у неспівпадінні інтересів провідних донорів проектів та інших країн учасників, а головне – у не сформованості позиції України щодо участі у проекті ТМ [20].

Багато дослідників цього питання, фахівців з міжнародних відносин та євро інтеграції, втім, основною причиною вважають саме першопачоткову недооцінку уповноваженими державними структурами значення участі. А точніше членства, України у проекті ТМ. Так, на думку Б. Гудя, директора Інституту європейської інтеграції (при ЛНУ імені Івана Франка), нехтування запрошенням на установчу зустріч проекту ТМ, яка відбувалася у Хорватії було виявом вкрай легковажного ставлення та мало практично негайні негативні наслідки для України [Цит. за: 54].

На думку професійного дипломата М. Лубківського, на Варшавському саміті проекту ТМ мав бути присутнім особисто президент України: з огляду на очевидні переваги, які надає участь у ньому для розвитку енергетичної, інфраструктурно-комунікаційної та інших важливих сфер спільної діяльності, а також з міркувань забезпечення інтеграції в європейський простір вітчизняного бізнесу, особливо середнього та малого. Додатково прагнення України, що є чорноморською державою, до членства у проекті ТМ, має посилюватися міркуваннями зміцнення свого становища на основі максимальної залученості до всіх напрямів європейської та євроатлантичної інтеграції, з огляду на агресію з боку РФ [36].

Відмову від участі у саміті 2016 р. експерт цілком слушно вважає серйозною політичною та дипломатичною помилкою та вагомим економічним прорахунком, наслідком якого стала втрата шансу стати повноцінним учасником проекту. Продовження цього прорахунку, що, на жаль, має місце, вбачається в тому, що навіть як партнер, Україна нині не бере активної участі в жодному з великих проектів. Виходом є негайна мобілізація всіх наявних дипломатичних та інших засобів з метою змінити ситуацію та надолужити втрачене у міру можливості [37].

Отже, вітчизняні фахівці вважають неухагу національного зовнішньополітичного відомства та уряду загалом до ініціативи ТМ вагомим прорахунком, який може і навіть вже має серйозні негативні наслідки для держави у вигляді втрати можливості її членства у проекті, принаймні, на найближчу перспективу.

Хоча є й інші експертні позиції. Так, на думку консультанта Центру зовнішньополітичних досліджень Національного інституту стратегічних досліджень В. Паливоди, хоча в якості офіційного пояснення незапрошення України на Варшавський саміт проекту ТМ у 2017 р. зазначалося про рішення щодо обмеження членства виключно країнами ЄС, неофіційною але дійсною причиною стала незгода низки країн залучати Україну в якості члена проекту з огляду на небезпеку погіршити відносини з РФ [53].

Згідно думки іншого авторитетного фахівця з міжнародних відносин, експертки Національного інституту стратегічних досліджень пані Г. Яворської, Україна від самого початку була приречена залишатися осторонь від проекту ТМ, оскільки добір учасників здійснювався не лише на основі географічного критерію, важливе значення мав і критерій політичний. А самому проекту, попри заявлені цілі (енергетика, транспорт та цифрові технології) притаманне виразне політичне спрямування.

На думку Г. Яворської, ініціатори проекту практично від самого початку потрапили під значний політичний тиск з боку ЄС, а основний фактор, який є вирішальним для України – це внутрішня перебудова ЄС у відповідь на виклики, з якими це інтеграційне утворення стикнулося останнім часом, а саме:

1) загроза розпаду ЄС через Брексіт, яка змушує європейське керівництво докладати зусиль до збереження єдності і не допускати жодних проявів відцентрових тенденцій, посилення та/або будь якого відокремлення жодної окремої складової ЄС;

2) загострення протиріч всередині ЄС, зокрема, між «старими» більш економічно розвиненими та «новими», ще недостатньо економічно благополучними членами ЄС;

3) криза трансатлантичних відносин через різкі зміни зовнішньополітичного курсу США за часів президентства Д. Трампа, пов'язана із цим невизначеність у торговельній, оборонній та інших життєво важливих сферах;

4) наближення військового конфлікту до східних кордонів ЄС (агресія РФ проти України), що має, на жаль, потенційну можливість до подальшого загострення [Цит. за: 63].

Тобто, на думку експерта, від того моменту, як проект став серйозно сприйматися європейським керівництвом, Україна вже практично не мала шансів потрапити до кола його членів. Така точка зору видається достатньо обґрунтованою, але одночасно і доволі скептичною. Втім, вона певною мірою підтверджується загальновідомою істиною, що кожна держава у першу чергу

реалізує не міжнародній арені власні інтереси. Це стосується і наддержавного утворення яким є ЄС. Поведінка європейських країн, зокрема, Німеччини та інших, які дали дозволи та посприяли цим активній добудові «Північного потоку-2» також засвідчує, що власні інтереси є пріоритетними і заради них можливою є навіть співпраця із країною агресором.

Також заслуговують на увагу і твердження вітчизняних фахівців з міжнародних відносин, щодо інформації, отриманої від учасників саміту у Варшаві, які неофіційно зазначали про небажання керівництва країн учасників проекту ТМ запрошувати Україну щоб не загострювати відносини із РФ, не викликати в російського керівництва враження, що проект якимсь чином спрямований проти неї [63]. Тобто і тут вдається взнаки складне геополітичне положення України «між двох світів». Але оскільки така ситуація не є сприятливою для України, її необхідно виправляти, якщо іншого шляху поки що немає, то завдяки поступовим, на перший погляд незначним зрушенням у бік партнерства.

Особливу увагу необхідно приділяти подоланню тих негативних обставин, існування яких виступає негативним фактором щодо участі України у проекті ТМ. На мою думку, основними, які унеможливають, принаймні натепер, її членство у проекті ТМ слід вважати наступні:

1. Спротив з боку РФ, яка прагне за будь-яку ціну залишити Україну у сфері свого геополітичного впливу і здійснює на країни учасники проекту ТМ та на інші європейські країни вплив практично за всіма напрямками, в тому числі у формі дипломатичного, політичного та навіть економічного (наприклад, ціни на постачання газу) тиску. Саме через позицію РФ, яка сприймає всі спроби України посилити власні позиції та наблизитися до ЄС різко негативно, як пряму загрозу власним інтересам, більшість інших країн не прагнуть до зближення, вважають за потрібне не провокувати РФ, не ускладнювати стосунки з нею. До речі, з огляду на достатньо послідовну позицію Польщі щодо підтримки України, яка з цього погляду відрізняється в кращий бік, виникає особливе здивування щодо провокаційних висловлювань на адресу

польського народу та польської влади, які час від часу, але, на жаль, досить періодично, дозволяють собі робити представники окремих політичних сил України. Щодо подібних проявів, які несуть потенційну загрозу двостороннім відносинам з одним із найбільш послідовних партнерів, позиція української влади має бути більш рішучою.

Вагомим негативним фактором виступає, поза сумнівом, і російська агресія. Вона є обставиною, що здатна дестабілізувати ситуацію в будь-якій, навіть найбільш розвиненій країні, викликати побоювання в інвесторів, у представників бізнесу щодо доцільності вкладати ресурси за невизначеної перспективи щодо подальшого розвитку ситуації. Хоча зрозуміло, що розв'язання ситуації, що склалася на даний час, є надзвичайно складним, уповноваженим владним структурам, все ж таки, необхідно докладати більше зусиль для врегулювання ситуації, більш активно шукати міжнародну підтримку, висвітлювати події у зарубіжних засобах масової інформації, особливо, враховуючи активну діяльність в цьому напрямку РФ, спрямовану на формування негативного іміджу України.

2. Дуже ускладнює ситуацію із залученням України до проекту ТМ нестабільна політична обстановка, неспроможність національної політичної та пов'язаної з нею економічної еліти чітко слідувати закріпленій у Конституції України стратегічній лінії – курсу на євроінтеграцію. Практично щоразу зміна політичної сили при владі розбалансовує ситуацію в країні, послаблюється державний контроль «зверху до низу», виникають можливості для корупційних схем, реалізація яких підкріплюється недосконалим законодавством та проблемами у роботі судової системи. За таких обставин інвестори не зацікавлені вкладати фінансові ресурси у проекти за участю України через існування ризику їх нецільового використання. Вихід вбачається в реальному здійсненні системних реформ законодавства, судочинства та адміністрування. А також в тому, щоб, принаймні, на найближчий час, вся діяльність в рамках проектів ТМ, до яких долучається Україна, перебувала під пильним державним контролем щодо її прозорості та законності та отримувала підтримку з боку

держави. Причому необхідними є саме контроль за дотриманням законності та підтримка, а не намагання обмежувати діяльність бізнесу, перерозподіляти прибутки на користь певних фінансових угруповань чи навіть держави, як це, на жаль, часто відбувається на практиці.

Поки що увага та активна підтримка проекту з боку держави є необхідними. Певні позитивні зрушення можна побачити у зусиллях, які почала докладати на цьому напрямку українська влада. Так, листопад 2019 р. позначився офіційним візитом українського президента В. Зеленського до Естонії, в ході якого в рамках спільного брифінгу з президентом країни К. Кальюлайд він зазначив про зацікавленість України у тому, щоб долучитися до проекту ТМ. Також В. Зеленський оголосив про наміри щодо обговорення даного питання з «естонськими партнерами» [78].

Про результати цього обговорення, втім не повідомлялося. У жовтні 2020 р. під час візиту до Києва польського президента А. Дуди, на спільному брифінгу з ним, В. Зеленський знову зазначав про прагнення України брати участь у проекті ТМ, вказав, що обговорював це питання з А. Дудою та висловив свої сподівання на підтримку ним зусиль України в цьому напрямку [19]. Таку діяльність В. Зеленського можна оцінити позитивно, вона свідчить про усвідомлення того, що для України проект ТМ має важливе геополітичне значення як засіб зміцнення відносин з країнами ЄС, інструмент посилення енергетичної та інформаційної, а через них і загальної безпеки.

Втім, зацікавлення участю України у проекті ТМ поки що більшою мірою декларується, ніж реалізується. Зокрема, про проект ТМ майже не згадується в основних стратегічних документах, як загальнодержавних, так і в галузевих, які мають безпосереднє відношення до трьох основних передбачених проектом ТМ напрямів співробітництва: енергетичного, транспортного та цифрового і визначають сфери докладання зусиль на найближчий час. Наприклад, у змісті такого магістрального документу, яким є «Енергетична стратегія України до 2035 р.» безпосередньо про приєднання до проекту ТМ не зазначається. Вказано про заходи щодо повної інтеграції до Європейської мережі системних

операторів постачання природного газу та про «подальше поглиблення кооперації з країнами Центральної Європи з метою підвищення надійності поставок енергоносіїв». З позитивних моментів, що здатні сприяти долученню України до проекту ТМ, можна зазначити: про завершення імплементації Третього енергетичного пакету ЄС та нарешті створення в Україні ринку природного газу, який відповідає вимогам ЄСівського енергетичного законодавства, а також про «інституційну інтеграцію України до Європейської мережі системних операторів постачання природного газу» [16].

Відсутній план заходів щодо доручення до проекту ТМ і в інших документах. У Крос-секторальній експортній стратегії «Транспортування та спрощення умов торгівлі» на період 2019-2023 рр. зазначається про необхідність створити нові транспортні та логістичні системи, спрямовані на забезпечення сполучення між Україною та країнами Центрально Східної Європи. Але попри те, що Україна фактично бере участь в якості партнера у низці проектів ТМ у транспортній сфері, у змісті Національної транспортної стратегії, розрахованої на період до 2030 р., про це не зазначається [34; 45]. Не передбачено конкретного плану заходів і у Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України (хоча вона була розрахована до 2020 р. і передбачений термін її реалізації спливає, нової стратегії ще не схвалено) [32].

Отже, попри «предметну зацікавленість» української влади участю у проекті ТМ, фактично чіткої стратегії та плану тактичних кроків щодо долучення до нього поки що не розроблено. І це є вкрай негативним моментом, оскільки, по перше, фактично ставить під сумнів проголошену зацікавленість України проектом, а, по друге, знову веде до вже здійсненої раніше серйозної помилки – до втрати часу.

Такий стан справ потребує змін, оскільки на даному етапі участь у проекті ТМ слід розглядати як критично важливу, перш за все, з точки зору реалізації євроінтеграційних прагнень нашої держави. Співробітництво з країнами учасниками проекту ТМ, які всі є членами ЄС, а також із країнами, які залучаються в якості партнерів окремих інфраструктурних проектів, може та

повинне посприяти поглибленню зв'язків між державною владою, місцевими адміністраціями, представниками національного бізнесу тощо. За умови належної співпраці, можна очікувати, що вдасться посприяти покращенню іміджу України як надійного партнера, зацікавленого у подальшому розвитку співробітництва. Не менш важливим є й формування спільної з країнами членами ЄС інфраструктури: енергетичної, транспортної та цифрової. В ринкових умовах, коли ретельно прораховуються всі витрати, наявна та добре працююча інфраструктура, яка не потребує значних вкладень, завжди виступає додатковою перевагою на користь участі країни у економічних відносинах із зацікавленими партнерами.

Крім цього, проект ТМ має вагомим фінансово економічне значення, засноване на можливостях залучення в економіку країн учасників значних обсягів інвестицій: від наддержавних, державних та приватних структур ЄС, США, Китаю та інших країн. Це наочно демонструє проведений вище огляд змісту та фінансування інфраструктурних проектів. За сучасних кризових умов, падіння показників у багатьох галузях економіки інвестиції є критично важливими навіть для економічно розвинених країн, не кажучи вже про Україну, яка долає доволі серйозні економічні труднощі.

Умови, що склалися під час епідемії сприяли майже вибуховому розвитку Інтернет торгівлі та віртуальних послуг всіх рівнів та видів. Це тісно взаємопов'язане із розвитком цифрової інфраструктури, з потребою у значних обсягах обміну інформацією та у підвищенні надійності її захисту. І тут участь у цифровому співробітництві в рамках проекту ТМ, поза сумнівом, надає додаткові переваги.

Очевидним є значення участі України у проекті ТМ з точки зору забезпечення енергетичної безпеки, а саме: незалежності від газопостачання з РФ [15]. На думку європейських фахівців у сфері енергозабезпечення, зокрема, К. Борхардта, який очолює головний директорат Європейської Комісії «Енергетика», Україна володіє достатніми ресурсами для того, щоб позбутися

енергетичної залежності від російського газу, в тому числі за рахунок оптимізації видобутку власного газу та переходу на інші джерела енергії [73].

Не слід забувати і про оборонне значення проекту ТМ: представники США практично завжди підкреслюють його безпекову роль, надають підтримку учасникам не тільки у зазначених у проекті ТМ сферах (енергетична, транспортна та цифрова), а й в оборонній. Щорічний обсяг такої підтримки сягає показників біля 26 млрд. дол. [36].

Для України у сучасних умовах це є важливим та актуальним як ніколи раніше, особливо, з огляду на те, що очікуваний запуск газогону «Північний потік-2» безпосередньо пов'язується із небезпідставними побоюваннями що РФ максимально обмежить або й взагалі припинить газопостачання через мережі, прокладені територією України. Крім очевидних економічних збитків, тут криється навіть і більш вагома небезпека: початок більш активних агресивних дій РФ проти України.

До речі, скорочення обсягів російського газопостачання через Україну відбувається вже тривалий час. Зокрема, за офіційною інформацією, наданою вітчизняним оператором газу транспортних систем (ГТС) показники транзиту через Україну блакитного палива станом за період від січня до квітня 2021 р. становлять 14,1 млрд куб. м газу, що на 10% менше за відповідні показники попереднього року. Своєю чергою, показник транзиту газу через Україну за період з січня по квітень 2020 р., який дорівнював 15,5 млрд куб. м газу, був на 47% меншим, порівняно з відповідними цифрами за 2019 р., а також на 40 % меншим за усереднені показники 2014-2019 рр. [79]. Остаточне припинення транзиту російського газу пов'язане для України із втратою біля 4% внутрішнього валового продукту [73].

Загалом, Україна зацікавлена у максимальному навантаженні ГТС, оскільки експлуатація ГТС – це джерело прибутків. Що стосується теперішньої ситуації, то, зокрема, прибутки від реалізації контракту з РФ (укладеного наприкінці 2019 р. на період з 2020 по 2021 рр.) щодо транзиту російського газу до Європи за результатами 2020 р. становили 0,5 млрд дол. Але оскільки

система завантажена не повністю, фахівці наголошують на необхідності пошуку нових джерел навантаження (транзиту газу або інших видів енергоносіїв) [31].

Не менш важливим є для України і започаткований у 2018 р. напрям співпраці в рамках проекту ТМ – протидія міжнародному тероризму. Як вже відзначалося, з 2018 р. спільними зусиллями був створений сучасний анти терористичний підрозділ у Польщі, який став окремим структурним підрозділом національної системи безпеки країни. Україні подібна допомога у сфері протидії тероризму була б, наразі, дуже корисною.

Отже, проект ТМ має важливе геополітичне значення для України, перш за все, як засіб інтеграції з країнами Центрально Східної Європи, які є повноправними членами ЄС, а через це і зближення із іншими європейськими країнами та з ЄС загалом. Особливо сприятливими в цьому плані є передбачена проектом спільна енергетична, транспортна та цифрова інфраструктура, стандартизація ключових процедур відповідно до вимог ЄС. Ключове значення має для України і можливість повноцінного доручення до європейського процесу диверсифікації джерел енергопостачання з метою зміцнення енергетичної безпеки, зниження рівня залежності від російського газу.

3.2. Шляхи подолання перешкод на шляху України до членства у проєкті трьох морів: перспективні сценарії інтеграції

На теперішній час Україна, поки що, не змогла повноцінно скористатися широкими можливостями, що надає участь у проєкті ТМ для інтеграції з сусідніми приморськими країнами, які одночасно є членами ЄС, для пришвидшення власного економічного розвитку завдяки фінансовій підтримці ініціатив у рамках проєкту ТМ, а також і для підвищення рівня власної енергетичної та загальної безпеки на основі реалізації цілей проєкту. Шкоду, спричинену низьким професіоналізмом вітчизняних посадовців – співробітників і особливо керівників зовнішньополітичного відомства, вищого

керівництва держави тощо, які знехтували запрошенням на саміт проекту ТМ, необхідно виправити. Хоча тепер, коли країни учасники вважають, що їх коло повинне обмежуватися виключно членами ЄС, це може бути доволі складно.

Одним зі шляхів до поліпшення ситуації вітчизняні фахівці з дипломатичних відносин вважають участь українських посадовців максимально високого рівня у роботі самітів проекту ТМ та, відповідно, активне лобіювання ними питання про членство України в ньому, як чорноморської держави [37]. Також під цим ракурсом, тобто в якості фактору, потенційно здатного суттєво посприяти членству України у проекті ТМ, можна розглядати зусилля вітчизняної влади з поглиблення інтеграції України до ЄС на основі Угоди про асоціацію.

Одним з останніх за часом результатів докладених зусиль стали зроблені у жовтні 2020 р. в ході XXII саміту Україна-ЄС заяви європейських посадовців про підтримку європейських прагнень України. Було досягнуто низку важливих домовленостей, зокрема, щодо підписання угоди між ЄС та Україною про так званій «промисловий безвіз», яка стосуватиметься низки видів вітчизняної промислової продукції [77, с. 14].

Очевидно потенційно корисними для України з точки зору доручення до участі у проекті ТМ є співробітництво з Литвою та Польщею в рамках так званого «Люблінського трикутника», що останнім часом доволі послідовно поглиблюється, розвивається. Зокрема, у Спільній декларації, підписаній міністрами закордонних справ країн учасників (Польщі, Литви та України), зазначається про наміри активного розвитку торгівлі, спільної інфраструктури, взаємного інвестування. Окремо вказано про підтримку співробітництва України з проектом ТМ [65]. Але важливо, щоб ця, започаткована у 2020 р. ініціатива не залишилася декларативною, а отримала реальне втілення у конкретних справах та проектах.

Необхідно звернути увагу на те, що, крім власне участі у проекті ТМ, вітчизняні фахівці з міжнародних відносин пропонують і інші заходи. Наприклад, очільниця українського Центру балтійсько-чорноморських

досліджень, заснованого у 2016 р., І. Верещук пропонує Україні ініціювати створення нового проекту – альянсу, який територіально б охоплював Литву, Латвію, Естонію, Білорусь, Молдову, Угорщину, Румунію та Болгарію і центром якого була б Україна. Цей альянс, на її думку, не повинний бути політичним [63]. Але яким саме має бути його призначення та які перед ним мають стояти цілі, крім розвитку співробітництва між країнами сусідами не зовсім зрозуміло. Тому, поки що не ясно, чим саме такий альянс зможе привабити інші країни.

Загалом, шукати та пропонувати альтернативи проекту ТМ, який є ініціативою, що демонструє доволі динамічний розвиток, навіть попри несприятливі обставини, пов'язані із епідеміологічною ситуацією 2020–2021 р., що характеризується зниженням фінансово-економічних показників у багатьох сферах, а також має підтримку з боку однієї з найрозвиненіших сучасних держав – США, видається недоцільним. Натомість, набагато більш продуктивним, з нашої токи зору, видається зосередити зусилля на тому, щоб долучитися до проекту.

На цьому напрямку найбільш важливою для України є, поза сумнівом, максимально активна участь у конкретних інфраструктурних проектах. Адже, інтереси нашої держави та інших учасників проекту багато в чому співпадають: Україна, як і учасники проекту ТМ вкрай зацікавлена в тому, щоб шляхом диверсифікації газопостачання забезпечити більш високий рівень енергетичної безпеки. Також, як і країни учасники проекту ТМ, Україна має величезний транзитний потенціал, тому зацікавлена в інтеграції національної транспортної системи. Не меш корисним є й розвиток цифрової сфери, її наближення до стандартів ЄС, як це передбачено проектами ТМ.

Так, зокрема, для України була б сприятливою можливістю долучитися до словацького енергетичного проекту «Eastring»: хоча від використання станції у Великих Капушанах розробники проекту відмовилися, згідно оприлюдненої офіційно проектної інформації [100] він передбачає можливість транспортування газу з компресорної станції у Великих Злієвцях до України

зворотним потоком. Втім, проект, ймовірно, зараз переглядається у зв'язку із запуском «Турецького потоку», принаймні, на його офіційній сторінці інформація про якість просування уперед, поки що, відсутня.

Необхідно скористатися і вже існуючою можливістю, взяти активну участь у запропонованому Польщею проекті (що вже реалізується) з диверсифікації джерел постачання газу та інтеграція газової інфраструктури в регіоні трьох морів із реалізацією проекту «Балтійська труба» та розвитку транскордонних взаємозв'язків за напрямками Республіка Польща-Словацька Республіка та Республіка Польща-Україна. Частина проекту, до якої включено Україну, і яка передбачає спорудження нового газогону через українсько-польський кордон, модернізацію компресорної станції у м. Страховин, розширення внутрішніх систем передачі у Польщі та в Україні відкриває для України можливість постачання норвезького газу, можливість для розвитку українського бізнесу завдяки участі у виконання передбачених проектом робіт, завдяки зміцненню зв'язків із польським бізнесом тощо. Також Україні потрібно докласти активних зусиль у якості країни-партнера у транспортно-цифровому проекті зі створення єдиної фондової транспортної біржі регіону.

У транспортній сфері для України відкриваються можливості у зв'язку із участю у проекті «Via Carpatia» («Карпатський шлях»). Хоча він був започаткований ще у 2010 р., натеper його включено до переліку пріоритетних проектів ТМ. Нещодавно, у травні 2021 р. президент Польщі офіційно оголосив, що повне введення у експлуатацію польської ділянки нової сучасної автомагістралі протяжністю у 700 км, яка поєднає південні та північно-східні регіони країни, заплановане на 2024 р. На даному етапі роботи активно ведуться, а головним завданням є інтеграція «Via Carpatia» у єдину Транс європейську транспортну мережу (TEN-T). Для України участь у цьому проекті побудови транс європейської автотранспортної магістралі забезпечує якісні автошляхи на заході країни, полегшує транскордонне сполучення, доріг на західному кордоні. Україна отримала можливість долучитися до проекту у 2016 р., на основі приєднання до Декларації міністрів транспорту Болгарії,

Греції, Литви, Польщі, Румунії, Словаччини, Туреччини, Угорщини та Чехії [4]. Загалом, Україна, хоча й не має статусу повноправного учасника, частіше, ніж всі інші треті країни згадується у конкретних проектах ТМ.

Щоправда, поки що, як зазначають експерти, українська сторона, як бізнес, так і влада, не демонструє учасникам проекту ТМ активне прагнення до участі у тих проектах, де вона зазначена в якості партнера [20]. А оскільки у самих цих проектах, точніше в їх описових частинах, не визначені ні механізми участі України, ні строки, ні те, наскільки масштабною повинна бути така участь, вкрай важливо проявити ініціативу.

Оптимальною була б участь у фінансуванні проектів, внески у Інвестиційний фонд ТМ. Натомість, відсутність фінансового підкріплення намірів України виступає, на нашу думку, фактором, який негативно впливає на її перспективи стати повноцінним учасником. Звісно, за сучасних обставин, коли в багатьох сферах через епідеміологічну ситуацію відбулося падіння показників, знайти додаткові фінансові ресурси може бути проблемою. Але, все ж таки, на нашу думку, зусилля в цьому напрямку докладати потрібно. Держава могла б, зі свого боку, простимулювати в цьому напрямку національний бізнес, наприклад, надавши податкові чи інші преференції.

Також дуже важливо стратегічно підійти до вирішення питання про долучення України до конкретних проектів, щоб зрозуміти, які з них є найбільш перспективними, вигідними та, відповідно, першочерговими. Для цього було б доцільно на урядовому рівні проаналізувати конкретні показники національної економіки, в тому числі енергетичної та цифрової сфери, торгівлі, обсягів транзиту, перспектив їх розвитку на наступні роки. На основі поглибленого фахового аналізу таких даних, а також врахувавши особливості географічного розташування інших країн, що беруть участь у проектах, розвитку їх інфраструктури, наявності чи відсутності проблемних аспектів можливої співпраці, потрібно чітко визначити, які з проектів є для України пріоритетними.

Владі необхідно нарешті дослухатися до рекомендацій вітчизняних фахівців, наприклад, Т. Зосименко, щодо вироблення спільними зусиллями Міністерства економіки та Міністерства закордонних справ України стратегії та відповідного тактичного плану, спрямованого на забезпечення належної представленості держави на самітах проекту ТМ; щодо ініціювання двосторонніх зустрічей на високому рівні, присвячених можливостям участі України та щодо налагодження роботи Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості України з активного пошуку можливостей для долучення до проектів ТМ, перш за все, до тих, що спрямовані на підвищення рівня безпеки в регіоні. Експерт слушно вказує на потребу запропонувати іншим учасникам проекту ТМ накопичений Україною досвід із протидії загрозам у сфері інформаційної безпеки, енергетики та транспорту, а також на необхідність більш активного лобювання українських пропозицій та ініціатив у форматі Люблінського трикутника, на потребу користатися зацікавленістю США у посиленні безпеки в регіоні [20].

Перед структурним підрозділом міністерства закордонних справ – Департаментом економічного співробітництва – потрібно поставити завдання щодо аналізу потреб вітчизняних виробників товарів та послуг у сфері імпортування та інвестування. Фахівцям з цієї структури необхідно доручити налагодити дієву допомогу українським підприємцям щодо налагодження контактів із представниками країн учасників проекту ТМ (бізнес-зустрічей, конференцій, круглих столів в офлайн чи онлайн режимі).

Також уповноваженим підрозділам Міністерства економіки України, Міністерства енергетики України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства цифрової трансформації України та Міністерства закордонних справ України потрібно доручити проаналізувати всі проекти ТМ та сформулювати щодо них власний фаховий висновок. Особливу увагу потрібно звертати на наступні аспекти:

1) економічна доцільність участі України у проекті, в тому числі його рентабельність, окупність, можливості щодо фінансування, ресурсного забезпечення, економічні вигоди, пов'язані із реалізацією проекту;

2) перспективи, пов'язані із участю, зокрема у сфері розвитку національної енергетичної та транспортної інфраструктури, діджиталізації, поглиблення транскордонної співпраці тощо;

3) можливі загрози та ризики, пов'язані з участю України у проекті, в тому числі ті, які можуть виникати через різні економічні інтереси учасників проекту ТМ, а також внаслідок можливого протистояння США, Китаю, РФ тощо у сферах, пов'язаних із реалізацією проекту.

Наприклад, на нашу думку, серед проектів, участь у яких можна розглядати як пріоритетну, слід звернути увагу, зокрема, на такий проект, як інтермодальний транспортний коридор для транспортування через територію України вантажів з Китаю до Польщі, а далі до інших європейських країн. З огляду на те, що останніми десятиліттями Китай доволі стабільно нарощує обсяги виробництва та прагне розширити свою присутність на європейських ринках, можна очікувати, що такий транзитний потік буде для України прибутковим, буде стабільним та навіть зростаючим. Перспективний є і зворотний напрям транспортування вантажів. Для реалізації такого проекту доволі перспективним видається укладений у жовтні 2020 р. за участю президентів України та Польщі документ, а саме: «Меморандум про наміри між Державним підприємством «Адміністрація морських портів України» та Адміністрацією порту Гданськ» [43]. У цьому документі офіційно зафіксовані наміри України та Польщі щодо співробітництва з розвитку транспортного коридору між Чорним морем та Гданськом.

Надзвичайно цікавим для України з точки зору інтеграції до інфраструктури, що розбудовується в рамках проекту ТМ, є й проект залізничного сполучення між країнами Балтії та Західною Європою «Rail Baltica». У ньому беруть участь Польща, Латвія, Литва та Естонія. Причому, в кожній зі вказаних країн даний проект має статус пріоритетного. На рівні ЄС

проект визначено як частина пан європейського транспортного коридору № 1, до складу якого, крім «Rail Baltica» включені також: проекти з розбудови автодорожніх магістралей «Via Baltica» та «Via Hanseatica» (автодорожнє сполучення з Фінляндією). В рамках проекту з 2020 р. вже доволі активно ведуться будівельні роботи в усіх трьох країнах Балтії. На 2021 р. заплановане будівництво у аеропорті м. Рига, проектування великого вантажного терміналу в м. Саласпілс, а також завершення першої частини будівництва в Естонії – шляхопроводу на окружній дорозі м. Таллін та ще кількох нових сучасних інфраструктурних транспортних об'єктів [23].

Можемо цілком погодитися із М. Лубківським, що українська сторона повинна якнайшвидше підготувати пакет власних пропозицій, обґрунтувавши їх значення, в тому числі без пекове, та фінансово-економічну доцільність для країн учасників проекту ТМ. У такому пакеті в пріоритеті повинні бути:

1) проекти, якими передбачений розвиток транспортної інфраструктури всіх видів: транспортних коридорів, покликаних забезпечити сполучення між Україною та країнами Західної Європи через Центрально Східну Європу, включно із розвитку внутрішньодержавної транспортної інфраструктури України;

2) проекти щодо впорядкування відповідно до чинних стандартів ЄС переходи на кордонах між Україною та країнами учасниками проекту ТМ (Польща, Словаччина, Угорщина та Румунія);

3) проекти щодо розвитку в західних регіонах України спільної з країнами сусідами, зокрема із Хорватією, сучасної інфраструктури оптоволоконного зв'язку [37].

Закордонні експерти, зокрема, Д. Селіговський з Польського інституту міжнародних відносин, К.-А. Дуймович, з хорватського Інституту розвитку і міжнародних відносин, Т. Іванський з польського Центру східних досліджень та інші, зазначають, що пропонуючи проекти, здатні зацікавити учасників проекту ТМ, українській стороні необхідно ретельно врахувати всі переваги, які вже є і, особливо, ті, які відомі закордонним фахівцям. Зокрема, йдеться про:

1) проекти, пов'язані із використанням українських газових сховищ для сприяння у посиленні конкурентоспроможності центральноєвропейського газового ринку;

2) проекти, пов'язані зі зручним географічним (сусідським) розташуванням України щодо учасників проекту ТМ, які дозволяють інтегрувати національну інфраструктуру у передбачену проектом ТМ;

3) проекти, пов'язані з реалізацією транзитного потенціалу України;

4) проекти, які передбачають залучення українського ІТ сектору до робіт зі зміцнення цифрових зв'язків між країнами регіону;

5) проекти, пов'язані з реалізацією Дунайської стратегії ЄС (EUSDR), частиною території охоплення якої є Одеська область України;

б) проекти, пов'язані із посиленням «чорноморського» вектору, які вигідні Україні, і які з високим рівнем вірогідності може підтримати інша чорноморська держава – Румунія;

7) проекти у газотранспортній сфері, які передбачають налагодження більш тісних двосторонніх зв'язків між українськими газовими операторами та операторами з сусідніх країн – учасників проекту ТМ, у формі угод з надання послуг з транспортування газу на невеликій відстані [118].

Дуже важливим видається у процесі вирішення питання щодо участі України у проекті ТМ, під час переговорів, офіційних та неофіційних зустрічей постійно акцентувати увагу на транзитному потенціалі України. Як зазначено на офіційному сайті вітчизняного Міністерства інфраструктури, країна має надзвичайно вигідне географічне положення завдяки розташуванню між європейським та азійським континентами. Відповідно, даною територією проходять, починаючи з найдавнішого історичного минулого і дотепер, найбільш активні та навантажені торговельні шляхи [71]. Йдеться як про шляхи, що йдуть суходолом, так і про водні транспортні артерії, якими рухаються товари з Європи до Азії і у зворотному напрямку.

На теперішній час їх завантаження не є повним, залишаються значні невикористані потужності. А за умови оптимізації відповідної інфраструктури

шляхом реорганізації вже наявних та добудови нових об'єктів, транзитні можливості можуть бути збільшені на порядок. Якщо вітчизняними фахівцями буде проведена належна робота, Україна має всі шанси перетворитися на провідну транзитну державу Європи, здатну пропонувати та надавати широкий спектр транспортних та супутніх логістичних послуг, залучати замовників вигідними розцінками, високим рівнем та стислими термінами виконання. Позитивним можна вважати те, що за офіційною інформацією Міністерством інфраструктури діяльність щодо більш повної реалізації транспортного потенціалу України виділена у окремий напрям, в рамках якого періодично відбуваються цільові переговори, з представниками країн партнерів узгоджуються технічні та технологічні моменти щодо здійснення міжнародного транзиту, умови та строки виконання, інші деталі.

Також для реалізації транзитного потенціалу України необхідним є покращення репутації України як транспортного партнера. Для цього серед іншого необхідно організувати більш чітку роботу вітчизняної митниці, звести до мінімуму випадки порушень та затримок із перетином кордону транзитними товарами.

Позитивні зрушення в цьому напрямку вже відбуваються, зокрема, у вересні 2019 р. був прийнятий Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», яким забезпечується значне спрощення транзиту через територію держави і, головне, приведення вітчизняного митного законодавства та передбачених ним процедур у відповідність до положень європейської Конвенції про процедуру спільного транзиту, на основі якої нині здійснюються транзитні процедури в 35 країнах (серед них 28 країн ЄС, країни учасники Європейської асоціації вільної торгівлі, а також Туреччина, Північна Македонія та Сербія) [29] та приєднання України до так званої «Нової комп'ютеризованої системи транзиту» (NCTS) – цифрового технологічного інструменту реалізації вказаної Конвенції. Запровадження NCTS, отже, виступає невід'ємною складовою частиною процедури приєднання України до Конвенції, надзвичайно важливим

елементом на шляху до європейської економічної інтеграції. Фактично запровадження NCTS в Україні розпочалося з середини листопада 2020 р. і триває. Після повноцінного приєднання до цього інструменту, Україна, орієнтовно, наприкінці 2021 – на початку 202 р. отримає можливість стати учасником Конвенції [60].

Цей крок буде дуже серйозним просуванням і до участі у проєкті ТМ, оскільки саме NCTS на теперішній час поєднує всі митні підрозділи кожної з країн учасників проєкту. Транзит у цих країнах відбувається на основі єдиного транзитного документу, який створюється і зберігається у системі, і до якого кожна із зацікавлених сторін має оперативний доступ. Після запровадження NCTS з такими документами зможуть працювати і українські митниці. Це не лише суттєво спростить та пришвидшить роботу, а й зробить територію країни набагато більш привабливою для транзиту, оскільки зникне значна частина ризиків, пов'язаних із затримками внаслідок тривалого оформлення документації та убезпечить від багатьох інших порушень, в тому числі і шахрайства.

Також, повертаючись до зусиль щодо реалізації транзитного потенціалу України, як на один із можливих інструментів, можна вказати на ініціативу Міністерства інфраструктури зі створення міжвідомчого органу, який планується назвати «Транзитна Рада» і на якому передбачається надати дорадчі повноваження, спрямувати його діяльність на узгодження діяльності всіх національних відомств, які мають відношення до забезпечення якісних транзитних транспортних перевезень. Дійсно, створення такого органу дозволило б більш раціонально планувати зусилля окремих відомств, більш ефективно скасовувати міжвідомчі перепони, але поки що, крім згадки на сайті Міністерства інфраструктури, ніде інформації про роботу зі створення такого органу немає. На практиці подібні інституції себе зарекомендували достатньо добре. Наприклад, активно працює координаційна рада Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту. До речі, у травні 2016 р., коли в роботі цього органу взяла участь делегація ПАТ «Укрзалізниця», було ухвалене

рішення про членство в ній України, яке відкриває можливості для впливу на тарифну політику, для участі у розробці маршрутів тощо [71]. Ця обставина має значний потенціал щодо сприяння участі України у проекті ТМ, який також необхідно реалізовувати.

Ще одним шляхом до участі України у проекті ТМ на основі реалізації її транзитного потенціалу може бути розробка транспортних маршрутів через Україну, якими можна зацікавити інші країни Європи. Наприклад, маршрут від Індії (з порту Мумбай) через Іранський порт Бендер-Аббас і далі через Україну до країн Західної Європи та на Північ континенту.

Наступний шлях зацікавити інших учасників проекту ТМ і завдяки цьому забезпечити участь в ньому України – це пропонувати проекти з транспортування через вітчизняну ГТС інших, крім газу, видів енергоносіїв. Наприклад, є можливість використовувати потужності ГТС для транспортування до європейських країн водню. На теперішній час це питання ретельно опрацьовується у Міністерстві енергетики [31].

Отже, для того, щоб подолати перешкоди на шляху до участі України у проекті ТМ, необхідно об'єднати зусилля влади, яка має чітко усвідомлювати значення участі у проекті як одного з найбільш реальних шляхів реалізації євроінтеграційних прагнень України та вітчизняного бізнесу. З боку влади необхідним є докласти дипломатичні зусилля з лобіювання участі у проекті на всіх рівнях, з налагодження більш тісних та довірчих відносин з владою (центральною та місцевою) країн учасників проекту, а також зусилля з вирішення організаційних та інфраструктурних питань, пов'язаних із висунанням власних ініціатив та із забезпеченням участі українського бізнесу у проектах, ініційованих іншими країнами.

Підводячи підсумок опрацюванню перспектив України щодо членства у проекті ТМ, необхідно, перш за все, вказати на те, що участь у ньому це реальний і доволі ефективний шлях до європейської інтеграції. Така участь дає Україні можливість у доволі стислий термін та за часткової фінансової підтримки ЄС, перетворитися на країну, яка має із учасниками проекту

(країнами ЄС), спільну інфраструктуру: енергетичну, транспортну та цифрову, в якій у зазначених сферах діють стандарти, норми та процедурні правила ЄС. Участь у проекті ТМ є надзвичайно ефективним інструментом для активного поглиблення партнерських зв'язків України із сусідніми країнами – учасниками проекту у першочергово важливих для їх стабільного розвитку галузях (енергетика, транспорт та цифрові технології). Участь у проекті ТМ є важливою для України і з багатьох інших позицій: забезпечує послаблення енергетичної залежності від РФ; сприяє розвитку всіх сегментів транспортної сфери, більш ефективній реалізації транзитного потенціалу, в тому числі у газотранспортному секторі; забезпечує розвиток цифрової сфери на рівні стандартів ЄС, посилює рівень інформаційної безпеки; дає можливість залучати інвестиції у розвиток важливих секторів національної економіки (у вигляді часткового фінансування від ЄС, інвестиційного фонду проекту ТМ, інвестицій від бізнесу країн учасників та партнерів проекту ТМ); створює додаткові можливості для розвитку національної економіки, створення робочих місць, збільшення внесків до бюджету завдяки наданню транспортних та інших послуг в рамках участі в ініціативах проекту ТМ. Основними шляхами подолання перешкод на шляху України до членства у проекті ТМ є: дипломатичний, безпосередня активна участь у проектах, що вже реалізуються чи заплановані та висування власних ініціатив, здатних зацікавити учасників проекту ТМ завдяки ретельному врахуванню їх потреб та потенціалу української економіки. Важливо активно долучатися до співпраці з країнами учасниками проекту ТМ в усіх ініціативах, де для України є можливість партнерства. Адже, як сам факт активної участі України у проектах, так і пов'язане з ним поглиблення зв'язків із країнами учасниками проекту ТМ на всіх рівнях (від бізнесових контактів до контактів на урядовому рівні) і, особливо, спільна із країнами учасниками інфраструктура (газотранспортна, автотранспортна, цифрова тощо) може виступити в ролі вагомого фактору поглиблення відносин і, в кінцевому рахунку, забезпечити для України членство у проекті чи, принаймні, особливий партнерський статус.

ВИСНОВКИ

У роботі охарактеризована методологічна та джерельна база дослідження. Зазначено, що методологічну основу утворює сукупність діалектичного та синергетичного підходів. Використання діалектичного підходу дає можливість досліджувати взаємодію, взаємний вплив на розвиток проекту ТМ економіко-організаційних структур окремих соціальних спільнот та глобальних процесів, визначати об'єктивні закономірності його розвитку як об'єктивного явища. Синергетичний підхід забезпечує вивчення міжнародних відносин, в тому числі й тих, що утворюються та розвиваються у зв'язку із проектом ТМ, а також тих, які певним чином на розвиток даного проекту як складної нелінійної відкритої системи, врахувати вплив спонтанних змін та оцінити їх значення. Дослідження базується на принципах: емпіричного, ціннісного та раціонального підходу, абстрагування, генералізації, толерантності, розумної актуалізації, творчого та історико-прогностичного підходу. Інструментальну частину методології утворюють теоретичні (абстрагування та аналітико-синтетичний) та емпіричні методи (загальні: спостереження за розвитком ситуації, аналіз документів та порівняння; експлікативні: івент-аналіз та статистичний; конструктивні: системний та прогностичний. Джерела, звернення до яких дозволило сформулювати теоретичну базу дослідження, умовно розділені на сім груп за ознакою змісту: джерела, які розкривають історію зародження ідеї та процес становлення проекту ТМ; другу групу утворюють джерела, які містять аналіз сучасних інтеграційних об'єднань; до третьої увійшли джерела, які дають змогу встановити геополітичне значення проекту ТМ шляхом дослідження позицій інших суб'єктів міжнародних відносин; четверта група охоплює джерела (переважно, Інтернет ресурси), які містять експертну оцінку значення проекту ТМ для країн регіону і, зокрема, для України; п'ята група – це аналітичні огляди стану окремих секторів української економіки, перспектив їх розвитку тощо, зокрема, вміщені на офіційних сайтах міністерств та відомств України;

шоста група – інформаційні матеріали, у яких висвітлюється загальний розвиток проекту ТМ та стан реалізації конкретних ініціатив; до сьомої групи увійшли документальні джерела, національні та міжнародні: нормативні правові акти України (Конституція України, Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» та ін.), нормативні акти ЄС (Європейська Конвенція про процедуру спільного транзиту, Режим спільного транзиту, Третій енергетичний пакет ЄС та ін.), міжнародні договори України (Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Угоду між Україною та Словацькою Республікою про місцевий прикордонний рух та ін.), декларації, прийняті в ході самітів проекту ТМ, пріоритетні проекти та цілі ініціативи Трьох морів (англійською мовою). У сукупності використані у дослідженні джерела дають доволі цілісне уявлення про наукове і експертне бачення проблеми участі України у проекті ТМ.

Охарактеризовано «Ініціативу трьох морів» як міжнародний інтеграційний проект. Відзначено, що сучасна ситуація на міжнародній арені позначилася значним рівнем розвитку інтеграційних процесів, що є об'єктивним та цілком закономірним результатом впливу глобалізаційних чинників, пришвидшення, розширення географічних меж та зростання обсягів руху населення, фінансів, товарів, послуг, а також факторів їх виробництва. Розвиток співробітництва на різних рівнях: від глобального до регіонального, створення інтеграційних об'єднань, забезпечило усунення перешкод та налагодження більш надійних зв'язків: фінансово-економічних, торговельних, політичних, військово-політичних тощо. Тому фактично на сучасному етапі такий різновид регіонального інтеграційного об'єднання, яким є проект ТМ, можна розглядати як вагомий фактор поглиблення співробітництва, він є ефективним інструментом вирішення численних ключових проблем міжнародного характеру, перш за все, забезпечення енергетичної незалежності Європи та, відповідно, підвищення рівня їх загальної безпеки. Проект ТМ, згідно установчих документів, створений з метою: забезпечити економічний розвиток країн регіону, сприяти загальному посиленню безпеки та

згуртованості Європи за рахунок співробітництва у енергетичній, транспортній та цифровій сфері. Досвід регіональних ініціатив, у яких беруть участь країни Центрально-Східної Європи довів їх ефективність як механізму сприяння європейській інтеграції шляхом докладання спільних зусиль та взаємної підтримки. Саме з такого ракурсу необхідно, у першу чергу, розглядати проект ТМ та проблему участі в ньому України.

Встановлено геополітичне значення проекту: розглянуто позиції країн, які є учасниками ініціативи, країн Західної Європи, США та РФ. Доведена відповідність проекту геополітичним інтересам країн учасників, а також інших країн ЄС, зацікавлених у його зміцненні та у підвищенні рівня енергетичної безпеки Європи. Також у реалізації проекту зацікавлені і США, які першопочатково вбачали в ньому можливість через зміцнення позицій Польщі посилити власний вплив у ЄС, особливо після того, як зі складу ЄС вийшла інша близька до США держава – Великобританія. Але з часом, після початку активного видобутку природного газу у США у середині другого десятиліття XXI ст., США побачили у проекті ТМ надзвичайно сприятливу можливість для безпосереднього просування власних економічних інтересів шляхом налагодження торгівлі скрапленим газом із країнами регіону та розширенню можливостей його постачання в інші країни через транзитні газогони. Чи не єдиною країною, чиїм геополітичним інтересам проект ТМ суперечить є РФ, яка зацікавлена зберігати той вплив на країни ЄС, який вона має в якості основного постачальника природного газу. Проект ТМ може покласти край прагненню РФ панувати на європейському газовому ринку та диктувати власні умови країнам ЄС, оскільки буде створена реальна альтернатива так званій горизонтальній газопостачальній системі зі Сходу на Захід, започаткованій ще в роки СРСР через розвиток системи, спрямованої вертикально – з Півночі на Південь, з територій, прилеглих до Балтійського (та Північного) морів до територій, прилеглих до Адріатичного та Чорного морів (а також Каспійського, Середземного та Егейського).

Досліджений зміст низки основних інфраструктурних проєктів в рамках ініціативи. Вказано, що на теперішній час в рамках проєкту ТМ пріоритетними є біля 80 ініціатив (проєктів) у енергетичній, транспортній та цифровій сферах, частина з яких вже успішно реалізується. Всі ініціативи, які запропоновані і втілюються в рамках проєкту ТМ, дійсно сприяють диверсифікації джерел газопостачання на територіях країн учасників проєкту, а через це (і через залучення до різних проєктів сусідніх країн) – диверсифікації газопостачання ЄС та країн Східної Європи, що не є членами ЄС, зокрема України. Зміст основних ініціатив проєкту ТМ, таких як: газогін Польща-Литва (GIPL), газотранспортна система Болгарія-Румунія-Угорщина-Австрія (BRUA), газовий коридор Словаччина-Угорщина-Румунія-Болгарія-Туреччина (Eastring), проєкт з інтеграції та синхронізації енергетичної системи країн Балтії з Європейською мережею (Baltic Pipe), Іонічний Адріатичний трубопровід (IAP), термінал скрапленого газу на словацькому острові Крк, створення середовища для експлуатації безпілотних літальних апаратів (U-space, Центральний Європейський Дрон Демонстратор (CEDD), Транспортна фондова біржа в регіоні ТМ, Карпатський шлях (Via Carpatia) та інших, дозволяє визначити його як реальну і перспективну альтернативу історично усталеному напрямку руху товарів та послуг зі Сходу на Захід, в рамках якої вже створені реальні можливості для формування та розвитку регіональних ринків між сусідніми країнами (газових, а також ринків транспортно-логістичних послуг, цифрових технологій). Особливе значення має те, що впровадження більшості ініціатив в рамках проєкту ТМ не лише підвищує вже на найближчу перспективу стан енергетичної безпеки країн учасників та всієї Європи, а й сприяє європейській єдності та економічному розвитку шляхом запобігання значним розбіжностям між цінами на газ у країнах Центральної, Східної та Південно-Східної Європи.

Обґрунтоване євроінтеграційне значення проєкту для України та визначений реальний стан розвитку співпраці. Зазначено, що недооцінка уповноваженими посадовими особами значення проєкту ТМ на етапі його старту була серйозним політичним прорахунком, унеможливила на

найближчий період членство України в ньому, ускладнила розвиток співпраці в якості партнера. На сучасному етапі влада почала докладати зусилля до виправлення ситуації, лобювання участі України у проекті ТМ, втім, поки що вони є, переважно, дипломатичними. Необхідні для налагодження масштабного співробітництва України з учасниками проекту ТМ фінансова та матеріально-технічна участь у вже існуючих ініціативах, а також інтелектуальні та організаційні зусилля з висування нових ініціатив, на даному етапі реалізуються у мінімальному обсязі, який є недостатнім. Доведено, що зазначена ситуація потребує виправлення, оскільки участь у ініціативах проекту забезпечує Україні можливість повноцінної інфраструктурної інтеграції з ЄС через інтеграцію з інфраструктурною мережею країн Центрально-Східної Європи (як у технологічному плані, так і у плані нормативного забезпечення, стандартизації основних процедур та процесів). З урахуванням того, що на даному етапі ЄС ще не визначився остаточно із вибором шляху свого подальшого розвитку, та з огляду на складну міжнародно-політичну ситуацію, в якій перебуває Україна, саме подібна інтеграція в рамках регіональної співпраці є одним з найбільш реальних та дієвих шляхів до європейської інтеграції. Вагомими додатковими перевагами участі у проекті ТМ є забезпечення енергетичної незалежності України від РФ, отримання допомоги у розбудові сучасних енергетичних, транспортних та цифрових мереж, в тому числі і у вигляді інвестицій, часткового фінансування від ЄС та інших партнерів проекту, а також можливість створити на міжнародній арені імідж надійного партнера і пришвидшити темпи розвитку національної економіки.

Визначені шляхи подолання перешкод на шляху України до членства у проекті ТМ, намічені найбільш перспективні сценарії інтеграції. Запропоновано: на державному рівні налагодити реальне сприяння інтеграційним зусиллям, перш за все, розробити ефективну стратегію та покроково її реалізовувати. Така стратегія повинна включати декілька груп заходів (кроків). Першою групою є заходи з лобювання залучення України до проекту ТМ, починаючи з найвищого рівня (за участю Президента, очільників

вітчизняних міністерств та відомств, народних депутатів, дипломатичного корпусу), а також з поширення відповідної інформації про Україну на закордонну аудиторію засобами масової інформації, в тому числі через Інтернет. До другої групи відносяться інституційно-організаційні заходи: з визначення пріоритетних потреб, що відповідають національним інтересам і можуть бути задоволені шляхом участі у проекті ТМ; з визначення потенційних можливостей національної економіки (у конкретних та реальних цифрах), що можуть зацікавити інших учасників проекту (зокрема транзитний потенціал України); з визначення реальних можливостей для інвестування у проекти ТМ; з узгодження діяльності вітчизняних державних та недержавних, бізнесових інституцій щодо участі у проектах ТМ; з організації сприяння недержавним суб'єктам, які прагнуть взяти участь у ініціативах проекту або висувають власну ініціативу (принаймні, у вигляді спрощення бюрократичних процедур та сприяння в інших сферах). Можливо, для реалізації таких заходів доцільно було б створити спільну координаційну раду з представників центральної, місцевої влади, бізнесу, громадянського суспільства, яка б скликала на регулярній основі і обов'язково звітувала б про досягнуті результати. Особливу увагу необхідно приділяти налагодженню співпраці на рівні регіонів: сприяти поглибленню транскордонного співробітництва із сусідніми країнами, які є учасниками проекту ТМ. До третьої групи слід віднести заходи з активного висування власних ініціатив, які можуть бути реалізовані в рамках проекту ТМ, пропозицій до інших учасників, здатних їх зацікавити.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алгаш В., Піттель А. Сучасна міграційна криза як виклик для Європейського Союзу. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 12. С. 334-338.
2. Багдадський пакт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/82>.
3. Бондаренко А. Інтермаріум: криза глобалізації вже в Європі? URL: <https://commons.com.ua/ru/intermarium-kriza-globalizatsiyi-vzhe-v-yevropi/>.
4. В Польщі оголосили про відкриття нової автомагістралі VIA Carpatia. URL: <https://inpoland.net.pl/novosti/krakow/transport/v-polshhi-ogolosili-pro-vidkrittuya-novo%D1%97-avtomagistrali-via-carpatia/>.
5. Вапняк Г. В. Політичні групи євроскептиків у партійній структурі Європейського парламенту. *Політикус: науковий журнал*. 2016. Вип. 3. С. 44–47.
6. Возняк Т. Парадокси польської геополітики. URL: http://www.ji.lviv.ua/ji-library/Vozniak/Geopolitychni%20konteksty%20vijny%20v%20ukrajini/Poland_geopolit.htm.
7. Герасимчук Т. Ф. Теоретико-концептуальні основи та методи дослідження міжнародних відносин. URL: [resource.history.org.ua > history](http://resource.history.org.ua/history).
8. Голіков А. П., Довгаль О. А. Міжнародні економічні відносини. Харків: Вид-во ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2015. 464 с.
9. Грубінко А. Конфліктогенний потенціал Брекзиту: національний, регіональний і глобальний виміри. *Міжнародні конфлікти у сучасному світі: від регіонального протистояння до глобального суперництва: Матеріали міжнар. наук. конференції (м.Львів, 11 грудня 2019 р.)*. Львів, 2020. С. 803–821.
10. Демократичний транзит у країнах Вишеградської групи й Україні: вибрані аспекти / За ред. Д. Шевчука, В. Лебедюка. Острог: Вид-во Національного університету «Острозька академія», 2018. 224 с.

11. Держсекретар США застерігає Німеччину щодо «Північного потоку-2». URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-blinken-nimechchyna-pivnichnyj-potik-2/31165115.html>
12. Дзера М. М., Пасічний М. Я. Сучасні методи досліджень міжнародних відносин. *Науковий вісник ЛНУВМБТ імені С.З. Гжицького*. 2017. Т 19. № 76. С. 144–146.
13. Добудувати залишилось 5%: чим загрожує Україні «Північний потік-2»? URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/31139680.html>.
14. Європа. URL: <https://www.gazprom.ru/about/marketing/europe/>.
15. Енергетична галузь України: підсумки 2016 р.: аналітична доповідь Центру Разумкова. URL: http://razumkov.org.ua/uploads/article/2017_ENERGY-FINAL.pdf.
16. Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність»: схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2017 р. № 605-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-2017-%D1%80#Text>.
17. Загальнологічні методи і прийоми дослідження. URL: moodle.socosvita.kiev.ua › moodledata › filedir.
18. Заквасин А. «Раздают обещания»: к чему может привести поддержка Инициативы трёх морей со стороны США. URL: <https://russian.rt.com/world/article/719024-iniciativa-tryoh-morei-ssha-estoniya>.
19. Зеленський обговорив із Дудою можливість приєднання України до «Ініціативи трьох морів». URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3116177-zelenskij-obgovoriv-iz-dudou-mozlivist-priednanna-ukraini-do-iniciativi-troh-moriv.html>.
20. Зосименко Т. Україна – «Ініціатива трьох морів». URL: <http://prismua.org/ukraine-three-seas-initiative/>.
21. Ініціатива трьох морів: економічне співробітництво у геостратегічному контексті: за матеріалами Фонду науки і політики Німеччини. URL:

- <https://bintel.org.ua/analytics/iniciativa-trox-moriv-ekonomichne-spivrobitnictvo-u-geostrategichnomu-konteksti/>.
22. Інформаційно-аналітичний процес: праксеологічний підхід / за заг. ред. В. К. Савчука. Київ: «Вік Принт», 2013. 204 с.
23. Как продвинулись Латвия, Литва и Эстония в реализации проекта «Rail Baltica». URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rail-baltica-kak-prodvinulis-latviya-litva-i-estoniya-v-realizatsii-proekta/>
24. Камінська Т. Г. Синергія методів аналізу і синтезу в науковому пізнанні. *Інтернаука: міжнародний науковий журнал*. 2017. № 2 (2). С. 19–24.
25. Кілочицька Т. В. Передумови виникнення та становлення синергетики. *Наука та наукознавство*. 2014. № 1. С. 101–109.
26. Кільченко М. І. Основи синергетики. *Студентський вісник Національного університету водного господарства та природокористування*. 2015. Вип. 2 (4). С. 242–247.
27. Кіш Є. Б. «Європейська карта» країн Вишеградської четвірки: історія розвитку і формат співробітництва. *Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського*. Історичні науки. 2015. Вип. 3.33. С. 259–267
28. Комар Н. Напрямки надання міжнародної фінансової та технічної допомоги в рамках Плану Маршалла. *Вісник ТНЕУ*. 2012. № 1. С. 172-181.
29. Конвенція про процедуру спільного транзиту (ОВ L 226) від 13.08.1987 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87.
30. Конституція України від 28.06.1996 р. (Дата оновлення 01.01.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/25480#Text>. (дата звернення 22.01. 2021).
31. Контракт на транзит газу забезпечив торік \$0,5 мільярда прямої вигоди – Нацбанк. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3233907-kontrakt-na-tranzit-gazu-zabezpeciv-torik-05-milarda-pramoi-vigodi-nacbank.html>.
32. Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки: схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17

- січня 2018 р. № 67-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80#n13>.
- 33.Коппель О., Пархамчук О. Виникнення системності в міжнародних відносинах. *Вісник Львівського університету. Серія філос.-політолог. студії*. 2017. Вип. 15. С. 184–191.
- 34.Крос–секторальна експортна стратегія 2019–2023. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=bd0f3b7b-6cbc-48d4-a8ea-d3bf785d66aa&tag=Krossektor-transportuvanniaTaSproschenniaUmovTorgivli>.
- 35.Лактионов А. Европейский «локомотив» на российском газе: Северный поток-2 и его команда (часть вторая). URL: <http://news.finance.ua/ru/news/-/383909/evropejskij-lokomotiv-na-rossijskom-gaze-severnyj-potok-2-i-ego-komanda-chast-vtoraya>
- 36.Лубкивский М. Три моря и один Трамп: не приведет ли варшавская встреча к новому разделу Европы. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/experts/2017/07/7/7068180/>.
- 37.Лубкивский М. Украина в стороне от трех морей: почему Киев игнорирует инициативу с миллиардами инвестиций. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/articles/2018/09/19/7087102/>.
- 38.Луцишин Г. Міграційна криза в ЄС: проблема безпеки зовнішніх кордонів та загострення міжетнічних конфліктів. *Humanitarian vision*. 2015. Vol. 1. № 2. Р. 41–45.
- 39.Лютий І., Терес Ю. Реалізація боргової політики в країнах ЄС: уроки для України. *Світ фінансів*. 2018. № 4(57). С. 7–19.
- 40.Макаренко Т. Є. Асиметричний розвиток інтеграційних об'єднань в умовах глобальних трансформацій. *Економічний часопис-XXI*. 2012. № 7-8. С. 16–18.
- 41.Максак Г. Еволюція зовнішньополітичного та безпекового виміру В4. URL: <http://prismua.org/B2/>.
- 42.Маркевич К., Омельченко В. Глобальні енергетичні тренди крізь призму національних інтересів. URL: http://razumkov.org.ua/images/broshura/2016_ENERGY-S.pdf.

43. Меморандум про наміри між Державним підприємством «Адміністрація морських портів України» та Адміністрацією порту Гданськ. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentri/novosti/novosti-ampu/17865...gdansk>.
44. Место почитания Трампа. URL: <https://www.ipg-journal.io/rubriki/vneshnjaja-politika-i-bezopasnost/mesto-pochitanija-trampa-1115/>.
45. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
46. Нагорняк И. Почему Энергетический Союз? URL: <https://www.pravda.com.ua/rus/columns/2015/06/4/7070118/>.
47. Нащочин О. Польша в Європі: «троянський кінь» США чи «ахіллесова п'ята» Франції? *Історична панорама*. 2015. Вип. 21. С. 95–111.
48. Новоселова Е. Три моря Пилсудского. URL: <https://rg.ru/2020/04/20/kto-podderzhivaet-v-polshe-antirossijskij-proekt-mezhdumore.html>.
49. Норвезький газ замість російського: Польша збрала комплект дозволів для газогону Baltic Pipe. URL: <https://novynarnia.com/2020/05/11/balticpipe/>.
50. Ошибка под названием «Северный поток – 2». URL: <https://www.dw.com/ru/kommentarij-oshibka-pod-nazvaniem-severnyj-potok-2/a-56384965>
51. Объем экспорта российского газа в Европу сократился на 12 процентов. URL: <https://www.dw.com/ru/jeksport-rossijskogo-gaza-v-evropu-sokratilsja-na-12-procentov/a-56578407>
52. Павленко Ю. В. Історія світової цивілізації. Філософський аналіз. URL: <https://ur.b-ok.global/book/3061932/c5a57b>
53. Паливода В. «Ініціатива трьох морів»: разом проти тероризму. URL: <http://opk.com.ua>.
54. Переформатування європейської інтеграції: можливості і ризики для асоціації Україна-ЄС / В. Сіденко (кер. проекту) та ін. Київ: Заповіт, 2018. 214 с.
55. Північний потік 2: ЄС розкритикував санкції США щодо європейських компаній. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/07/6/662599/>

56. Північний потік-2: Німеччина дозволила укласти ще два кілометри труб.
URL: <https://www.dw.com/uk/pivnichnyi-potik-2-nimechchyna-dozvolyla-uklasty-shche-dva-kilometry-trub/a-57557249>
57. Північний потік-2. URL: <https://www.dw.com/uk...BA-2/t-40705876>.
58. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи: Закон України від 12.09.2019 р. № 78-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 41.
59. Радзівська С. О. Регіональні об'єднання в глобальній економіці. *Міжнародна економічна політика*. 2018. № 2 (29). С. 109–135.
60. Режим спільного транзиту (NCTS). URL: <https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts>.
61. Румунія почала отримувати російський газ через «Турецький потік» в обхід України. URL: https://lb.ua/economics/2021/04/05/481591_rumuniya_pochala_otrimuvati.html.
62. Рябінін Є. Процеси інтеграції у ХХ столітті: основні концепції їх вивчення. URL: [dspace.nbuv.gov.ua > handle](https://dspace.nbuv.gov.ua/handle/).
63. Семків В. Ілюзія Міжмор'я. URL: <https://zbruc.eu/node/68720>.
64. Сідоров В., Пасмор І. Регіональна економічна інтеграція. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 2. С.90–98.
65. Спільна декларація міністрів закордонних справ України, Республіки Польща та Литовської Республіки щодо заснування «Люблінського трикутника» від 28 липня 2020 р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/spilna-deklaraciya-ministriv-zakordonnih-sprav-ukrayini-respubliki-polshcha-ta-litovskoyi-respubliki-shchodo-zasnuvannya-lyublinskogo-trikutnika>.
66. Створення Енергетичного союзу ЄС: перспективи для ринку газу України. URL: [http://www.dnu.dp.ua > docs > ndc > konkurs_stud](http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkurs_stud)
67. Східне партнерство. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/evropejska-integraciya/shidne-partnerstvo>.
68. Теорія міжнародних відносин / уклад. Н. В. Гнаевич. Тернопіль, 2018. 163 с.

- 69.Тихонов С. Экспорт газа из России в 2021 году может превысить уровень 2019 года. URL: <https://rg.ru/2021/01/18/eksport-gaza-iz-rossii-v-2021-godu-mozhet-prevysit-uroven-2019-goda.html>
- 70.Тихоокеанський пакт безпеки (АНЗЮС). URL: <https://vue.gov.ua/A1>.
- 71.Транзитні можливості України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html?PrintVersion>.
- 72.Третій енергетичний пакет ЄС. URL: <http://reform.energy/energopack>.
- 73.У ЄС кажуть, що Україна може позбутися економічної залежності від транзиту російського газу. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2019/04/11/7095061/>.
- 74.У Хорватії запрацював термінал для отримання скрапленого газу зі США. URL: <http://oilreview.kiev.ua/2021/01/04/u-xorvati%D1%97-zapracuyuvav-terminal-dlya-otrimannya-skraplenogo-gazu-zi-ssha/>
- 75.Угода між Україною та Словацькою Республікою про місцевий прикордонний рух від 30.05.2008 р. (Дата оновлення: 16.04.2019). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/703_076#Text (дата звернення: 03.02.2021 р.).
- 76.Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: від 30.11.2015 р. (Дата оновлення 30.11.2015). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/984_011. (дата звернення 22.01.2021).
- 77.Україна 2020-2021: невинуватені очікування, неочікувані виклики (аналітичні оцінки). URL: [https://razumkov.org.ua > uploads > other > 2021...PDF](https://razumkov.org.ua/uploads/other/2021...PDF).
- 78.Україна зацікавлена у приєднанні до «Ініціативи трьох морів». URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/2825624-ukraina-zacikavlena-u-priednanni-do-iniciativi-troh-moriv-zelenskij.html>
- 79.Україна на 10% скоротила транзит газу. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3245441-ukraina-na-10-skorotila-tranzit-gazu.html>

80. Україна у клубах європейських країн. URL: <https://matrix-info.com/try-morya-shidnoyi-yevropy-z-ukrayinoyu-za-bortom/>.
81. Утворення НАТО, основний зміст Північноатлантичного договору. URL: <http://politics.ellib.org.ua/pages-344.html>.
82. Філософія інтеграції: монографія / за заг. ред. В. Д. Бондаренка, Ф. Г. Ващука. Ужгород: ЗакДУ, 2011. 273 с.
83. Філософський енциклопедичний словник / гол. ред. В. І. Шинкарук. Київ: Абрис, 2012. 752 с.
84. Хакен Г. Синергетика. URL: [booksshare.net > sinergetika_ierarhiineustoychivostey1985](http://booksshare.net/sinergetika_ierarhiineustoychivostey1985).
85. Хонін В. М. Методологічні принципи теорії міжнародних відносин. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2016. Вип. 127. С. 104–115.
86. Хохол Т., Зуб С. Євроінтеграційний потенціал України в контексті досвіду країн В-4. *Геополітика: історія та сучасність*: збірник наукових праць. 2018. Вип. 1(20). С. 236–252.
87. Центральноєвропейська ініціатива. URL: <https://mfa.gov.ua/mizhnarodni-vidnosini/centralnoyeuropejska-iniciativa>.
88. Чекаленко Л. Д. Політика Польщі - на вістрі інтересів США. *Вісник НТУУ «КПІ»*. Політологія. Соціологія. Право. 2018. Вип. 4 (40). С. 62–66.
89. Чи має Байден план дій щодо «Північного потоку 2», розмірковують експерти США. URL: <https://ukrainian.voanews.com/a/Pivnichny-potik/5888024.html>
90. Шаров О. М. Вихід з кризи: уроки «Плану Маршалла» та перспективи для України. *Економіка України*. 2014. № 12. С. 20–27.
91. Шишелина Л. Н. Ідея «тримор'я»: от возникновения до сегодняшнего дня. URL: <http://sg-sofia.com.ua/ideya-trimorya-ot-voznikovenia-do-segogna>.
92. Шпакович О. Особливості концепцій європейської інтеграції. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2012. Вип. 38. С. 105–108.

93. Щербина Т. В. Теорії регіональної економічної інтеграції в контексті розвитку міжнародних відносин. *Проблеми і перспективи розвитку банківської справи України*. 2014. Вип. 38. С. 306–314.
94. Юзвяк Р. Нова модель розширення ЄС: гальмується саме розширення. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/jees-halmuje-svoje-rozshyrennia/30420694.html>.
95. Юськів Б. М. Криза міграційної системи ЄС як виклик безпеці європейської регіональної системи міжнародних відносин. *Міжнародні відносини*. Серія «Політичні науки». 2017. № 15. С. 1–15.
96. Adriatic – Baltic – Black Sea Initiative: visions of cooperation / Edited by Kinga Redłowska. URL: [www.forum-ekonomiczne.pl › uploads › 2017/08/ pdf](http://www.forum-ekonomiczne.pl/uploads/2017/08/pdf).
97. COM(2015) 80 final communication on A Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Change Policy. URL: <https://www.buildup.eu/en/practices/publications/com2015-80-final-communication-framework-strategy-resilient-energy-union>
98. Energy balance sheets 2016 DATA, 2018 edition. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-EN-18-001>.
99. Eastring pipeline connecting markets. URL: <https://www.eastring.eu/page.php?page=project>
100. Eastring Routing. URL: <https://www.eastring.eu/page.php?page=routing>
101. Gaspool and Baumgarten spot prices drop. URL: <https://www.icis.com/explore/resources/news/2010/09/07/9391609/germany-austria-gaspool-and-baumgarten-spot-prices-drop-ncg-range-bound/>.
102. Gniazdowski M. Polska polityka w Grupie Wyszegradzkiej: paradoksy Skali. *Polski przegląd Dyplomatyczny*. 2010. № 2. S. 45–47.
103. Hearing before the Committee on energy and natural resources United States Senate one hundred thirteenth congress second session on «Importing energy, exporting jobs. can it be reversed?» URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-113shrg87803/html/CHRG-113shrg87803.htm>.

104. Holz F., Engerer H., Kemfert C. European Natural Gas Infrastructure: The Role of Gazprom in European Natural Gas Supplies. https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.465334.de/diwkompakt_2014-081.pdf.
105. Joint Declaration of the Third Summit of the Three Seas Initiative. URL: <https://www.presidency.ro/ro/media/comunicate-de-presa/joint-declaration-of-the-third-summitbof-the-three-seas-initiative>.
106. Lang K.-O. Die Drei-Meere-Initiative: wirtschaftliche Zusammenarbeit in geostrategischem Kontext. URL: <https://www.swp-berlin.org/publikation/die-drei-meere-initiative-wirtschaftliche-zusammenarbeit-in-geostrategischem-kontext/>.
107. Morris D. The Three Seas Initiative: A European answer to China's Belt and Road? URL: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/three-seas-initiative-european-answer-china-s-belt-and-road>
108. Priority Interconnection Projects 2019 Status Report. URL: <https://www.three.si/>.
109. Strategie Polskiej Polityki Zagranicznej 2017–2021. URL: <http://www.msz.gov.pl/resource/978285e3-5684-4fcb-8d7e-d0a8bfdb0fdb:JCR>.
110. Stiftung Wissenschaft und Politik. URL: <https://www.swp-berlin.org/>.
111. The Bulgarian Development Bank hosted a virtual conference dedicated to the funding opportunities within the Three Seas Initiative. URL: <https://3seas.eu/media/news/watch-again-virtual-conference-equity-for-infrastructure>.
112. The objectives of the Three Seas initiative. URL: <https://3seas.eu/about/objectives>.
113. The Three Seas Initiative: Central and Eastern Europe takes charge of its own destiny. URL: <https://visegradpost.com/en/2016/08/28/the-three-seas-initiative-central-and-eastern-europe-takes-charge-of-its-own-destiny/>.
114. Three Seas Initiative. URL: <https://3seas.eu/>.
115. Transportation tock exchange in the 3SI region. URL: <https://irp-cdn.multiscreensite.com › uploaded › pdf>.
116. Wemer D.A. The Three Seas Initiative explained. URL: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-three-seas-initiative-explained-2/>.
117. Why Export LNG? URL: <https://lngexports.com/#/?section=why-export-lng>.

118. Why is Ukraine interesting for the Three Seas Initiative? <http://neweurope.org.ua/en/analytics/chomu-ukrayina-ye-tsikavoyu-dlya-trymor-ya/>.

SUMMARY

The Constitution of Ukraine in Art. 18 consolidates the direction of foreign policy activity of Ukraine for such strategic goals as "ensuring its national interests and security by maintaining peaceful and mutually beneficial cooperation with members of the international community." The preamble of the Basic Law State has a fixed position on the European identity of the people of Ukraine, as well as the "irreversibility of the European and Euro-Atlantic course" of the state. The constitutional level of legislative provision of the process of international cooperation of Ukraine, the European vector of its development is a real evidence of the importance of this aspect for the people and the state. With the signing and acquisition of an agreement on the Association of Ukraine with the European Union, there were unique opportunities for deepening cooperation with European countries. The provisions of the Agreement provides access to European markets to technologies and investments. But nowadays, Ukraine must overcome numerous obstacles, in particular, spend significant volumes of resources to confront the military aggression in the East, to overcome the military invasion and an annexed part of the territory - the Crimean Peninsula - crisis phenomena.

At the same time, the restructuring of legal, administrative and other important components of state systems in order to finally lead them in line with modern international standards. However, these factors need to be considered as additional arguments in favor of the fact that Ukraine should not be a passive side of development of cooperation with European countries. And also to confirm that national agencies within their powers should actively use each, even the slightest opportunity in order to establish and deepen Ukraine's ties with its European neighbors in all possible areas of cooperation. After all such a step, each productive joint project brings the country closer to the goal - before the acquisition of a full membership in the European community. This convincingly shows the practice of those post-Soviet countries that have ahead of Ukraine on the path of European integration and have already become members of the European Union, for example,

the countries of the Visegrad Group (Hungary, Poland, the Czech Republic and Slovakia), membership in which became a significant factor in their European integration success.

Participation in regional integration projects is one of the most effective ways of cooperation, which simultaneously serves as an effective means of implementing the European integration aspirations of the participating countries. Such projects are an integral part of modern international processes. They allow countries that faced the need to solve similar problems, combine their efforts to focus on setting and solving by joint efforts of those tasks, solving which it would be much less effective, more expensive or in general impossible. Participants in European regional integration projects receive effective support from the European Union, including investment, technical, expert assistance, and also provide mutual support to each other, distribute tested European integration experience. One of the regional integration projects launched in 2016 by the countries of Central and Eastern Europe and dynamically develops even in the context of a modern crisis state due to the epidemic situation in the world, acts as "the initiative of three seas." The project was founded to ensure energy security of the countries of the region, to build and improve modern transport infrastructure. During the period of existence of cooperation within the framework of the initiative, this process continues.

But, unfortunately, Ukraine by ignoring the invitation to the first initiative forum in August 2016, has lost a significant part of the chances to participate in it as a full member, was detached from the decision-making process. This situation is problematic, because it significantly hurts national interests. In order to solve this problem, a detailed analysis of the situation on the basis of theoretical provisions on the development of regional cooperation, take into account the factors of influence on the situation, including the geopolitical interests of the countries of the initiative participants and other authoritative actors in the international arena. It is also necessary to analyze which potential for the implementation of individual projects within the framework of the three seas initiatives has Ukraine and formulate proposals capable of encouraging the development of the country's cooperation that

are already participants in the initiative. It should be noted that in the present time there are fundamental comprehensive scientific developments devoted to the solution of this problem. Available research, expert assessments and analytical reviews relate to certain aspects and do not reflect the situation as a whole. This certifies the relevance of the subject to study the topic.