

державотворення. На відміну від нормативно-правових критеріїв успіху демократії, оцінка конкретних інституційних підсистем дає змогу зрозуміти потенційні кризові виклики до моменту їх емпіричного прояву. Інституційна спроможність демократичних політичних інститутів впливає на успішність конкретної держави і суспільства у світовому рейтингу демократичного розвитку. Відповідно до цього формується перспективне бачення завдання і ресурсів, які визначають національний порядок денний.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-4>

**АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕНЬ УКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВИЦІ
О. СТЕПАНІВ З КОМУНІКАЦІЙНОЇ ГЕОГРАФІЇ УКРАЇНИ
У БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ:
ВІД ГЕОПОЛІТИКИ ДО ЄВРОЛОГІСТИКИ**

Смирнов Ігор Георгійович

*доктор географічних наук,
професор географічного факультету
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Любіцева Ольга Олександрівна

*доктор географічних наук, професор,
завідувачка кафедри країнознавства
та туризму географічного факультету
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Гринюк Діана Юріївна

*кандидат географічних наук,
асистент географічного факультету
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Серед транспортно-логістичних програм Європейського Союзу нині найважливішим є проєкт ЄС «Ініціатива Тримор'я», який охоплює 12 країн – членів ЄС, що знаходяться між Балтійським, Адріатичним та Чорним морями. Незважаючи на те, що Україна поки що не належить до безпосередніх учасників проєкту «Ініціатива Трьох морів», вона активно

бере участь у виконанні окремих підпроектів, таких як автомагістралей Via Carpatia та Іданськ – Одеса, залізничного маршруту Viking тощо. Сучасний єврологістичний проєкт «Ініціатива Тримор'я» суттєво відрізняється від геополітичної концепції з близькою назвою «Міжмор'я», яка існувала в 1920-1930-х рр. Ця концепція у комплексному розумінні була не тільки геополітичною, оскільки передбачала і транспортно-географічні зв'язки країн-учасниць. Вперше на це звернула увагу українська дослідниця, доктор з географії та історії Олена Степанів. Так, у своїй книзі «Сучасний Львів» (1943) вона надала характеристику транспортної інфраструктури Львова на той час і відмітила визначне положення українського міста у системі транспортно-комунікаційних шляхів східної частини європейського континенту, що сполучали Балтику з Чорним морем, чорноморські порти з балтійськими, тобто у межах Міжмор'я [1]. Детальну характеристику транспортно-логістичного змісту досліджень О.Степанів наведено у працях авторів [2 та ін.].

Наукові праці О.Степанів зберігають свою актуальність і нині. Так, сучасним продовженням концепції Міжмор'я та досліджень О.Степанів, за нашою думкою, можна вважати новітній проєкт Європейського союзу у транспортно-логістичній сфері – «Ініціатива Тримор'я» (ІТМ). Саміт ІТМ у Таллінні (19-20 жовтня 2020 р.) підкреслив вплив ІТМ на весь балтійсько-адриатично-чорноморський регіон. Недаремно проєкт назвали саме «Ініціативою Тримор'я», а не «Міжмор'я», підкреслюючи у такий спосіб не тільки відмінність від міжвоєнної концепції, а й те, що інфраструктурною співпрацею в межах ІТМ може бути територія, що географічно включає і басейни цих морів, а не лише простір, розташований між узбережжями. Отже, нинішню формально польсько-хорватську «Ініціативу трьох морів» (ІТМ) слід відрізнити від історичної польсько-української концепції Міжмор'я – військово-політичного союзу Польщі й України початку 20-х рр. ХХ ст. Сутністю ІТМ є інфраструктурна співпраця в трьох вимірах: транспортно-логістичному (автомобільні, залізничні, авіаційні та водні шляхи сполучень), енергетичному (газопроводи, СПГ-термінали, ЛЕП) та інформаційно-цифровому. Україна, попри відсутність статусу офіційного членства в ІТМ, є активним учасником багатьох її проєктів, зокрема флагманської ініціативи – автомагістралі Via Carpatia, у якому наша країна бере участь, як повноправна сторона. Прокладену за «меридіаном» мережу «Via Carpatia» слід трактувати, як «хребет» проєкту, а добудову широтних «ребер» за маршрутами Люблін – Холм – Ковель – Луцьк – Київ, Люблін – Замостя – Львів – Тернопіль – Вінниця – Умань та Жешув – Львів і далі до Умані слід розглядати його логічним продовженням.

В сучасних умовах протистояння України російській агресії єврологістичний проєкт «Ініціатива Тримор'я» набуває нової актуальності та взаємодіє з формуванням Трансєвропейської транспортної мережі

(TEN-T) [3]. Ця мережа створена ЄС з метою з'єднати Європу з заходу на схід та з півночі на південь мережею автодоріг, залізниць, аеропортів та водних шляхів. Розвиток TEN-T передбачає два етапи: до 2030 р. має бути завершено побудову «Ключової мережі» (The Core Network), а до 2050 р. – «Загальної мережі» (The Comprehensive Network). Її завданням є створення загальноєвропейської мережі суходільних, водних шляхів та транспортних терміналів з метою заповнення пробілів у територіальній транспортній мережі ЄС, усунення її «вузьких місць» та подолання технічних бар'єрів, що має сприяти соціальному, господарському та територіальному зрівноваженню країн ЄС. Нинішня політика TEN-T має підставою регулятивний закон ЄС № 1315/2013. Крім створення нової транспортної інфраструктури TEN-T передбачає впровадження інновацій, нових технологій та цифрових рішень у всі види транспорту із завданням поліпшити використання інфраструктури, зменшити шкідливий екологічний вплив транспорту, покращити показники енергоефективності та підвищити безпеку. Основою «Ключової мережі» (The Core Network) є 9 коридорів, визначених з метою забезпечення її скоординованого розвитку (табл.1). На додаток до єврокоридорів також встановлено «Горизонтальні пріоритети» – Систему управління європейським залізничним рухом (ERTMS, European Rail Traffic Management System) та Морські шляхи (Motorways of the Sea). У квітні 2019 р. Єврокомісія здійснила аудит здійснення політики TEN-T, в результаті якого була додана можливість мілітарного трафіку (військ, майна та устаткування) всередині та за межі ЄС, зафіксована у «Плані дій з мілітарної мобільності» (The Action Plan on Military Mobility). Це дуже доречний пункт Європейської транспортної політики TEN-T для України з огляду на повномасштабне російське вторгнення 2022 р. Україна увійшла до TEN-T 2017 р. Відповідно до Індикативного інвестиційного плану Єврокомісії з розвитку коридорів TEN-T в Україні планується реалізувати проекти на загальну суму 4,45 млрд.євро і це є найбільшим показником серед усіх держав Східного партнерства.

У липні 2022 р. Єврокомісія внесла зміни до індикативних мап TEN-T, включивши до них логістичні маршрути, що проходять Україною. Це рішення є стратегічним кроком у процесі інтеграції України до ЄС та сприятиме реалізації ініціативи «Шляхи солідарності» щодо експорту української аграрної продукції та доставки гуманітарної допомоги в Україну. Зокрема внесено наступні зміни: коридор «Північне море – Балтійське море» продовжено через Львів, Київ до Маріуполя; Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (через територію Румунії і Молдови) до Одеси; коридор «Балтійське море – Адріатичне море» проходитиме через Львів. Єврокомісія виключила з

мережі TEN-T російські та білоруські маршрути, а також понизила в статусі маршрути на території ЄС на стиках з цими країнами-агресорами.

Таблиця 1

**Європейські транспортні коридори Ключової мережі TEN-T
(авторська розробка за [3])**

№	Назва єврокоридору	
	укр. мовою	англ. мовою
1.	Атлантичний коридор	The Atlantic Corridor
2.	Коридор Північне море-Балтійське море	The North Sea – Baltic Corridor
3.	Коридор Рейн – Альпи	The Rhine – Alpine Corridor
4.	Коридор Рейн – Дунай	The Rhine – Danube Corridor
5.	Балтійсько-Адріатичний коридор	The Baltic-Adriatic Corridor
6.	Коридор Північне море – Середземне море	The North Sea – Mediterranean Corridor
7.	Коридор Скандинавія – Середземне море	The Scandinavian– Mediterranean Corridor
8.	Середземноморський коридор	The Mediterranean Corridor
9.	Східно-Середземноморський (Балто-Чорноморсько-Егейський) коридор	The Orient/East-Med (Baltic-Black Sea – Aegean Sea) Corridor

Також у сфері військової логістики Україна все тісніше співпрацює з НАТО, де логістика отримала всебічне визнання і розвиток. Так, за повідомленням РБК-Україна, з посиланням на прес-службу Міноборони, Україна запровадила НАТО-вську систему обліку і контролю логістики LOGFAS, яка забезпечить контроль кожної одиниці зброї, що потрапляє на територію нашої держави. Міністр оборони О. Резніков і секретар РНБО О.Данілов презентували перші результати впровадження цієї логістичної програми послам та аташе з питань оборони країн-донорів, які допомагають Україні у відсічі агресії РФ. Повідомляється, що завдяки інтеграції LOGFAS з модулем інформаційно-аналітичної системи COTA з моніторингу постачання Україні озброєння від країн-союзників, забезпечується повний контроль кожної одиниці зброї, що потрапляє на нашу територію. О.Резніков зазначив, що впровадження цього програмного забезпечення має два виміри. «По-перше, це дозволить суттєво підвищити підзвітність усіх процесів, які пов'язані з експлуатацією зброї та інших ресурсів. Ми почали впровадження з обліку міжнародної допомоги, щоб забезпечити прозорість та високу ефективність її використання. По-друге, ми доводимо, що навіть під час війни сектор оборони України розвивається у напрямку подальшого посилення взаємосумісності з Північноатлантичним альянсом на рівні стандартів і процедур. Отже, вислів про те, що Україна де-факто вже стала членом НАТО – не перебільшення. І ми будемо наполегливо

рухатись далі», – сказав він [4]. Своєю чергою, О.Данілов зазначив, що використання даних систем Силами оборони сприятиме максимально ефективній та прозорій співпраці України та її партнерів, допомога яких є життєво необхідною для нашої перемоги [4]. Дорожня карта масштабування LOGFAS до кінця 2022 р. та на 2033 р. затверджена. У підсумку ця програма має стати одним із головних інструментів цифровізації логістики у ЗСУ і забезпечити контроль логістичного забезпечення і планування не лише міжнародної допомоги, а і усієї номенклатури наявних ресурсів. Підготовка та впровадження логістичної програми LOGFAS в Україні передбачає і підготовку відповідних фахівців, з цією метою вже пройшли навчання більше 300 фахівців-операторів Програми для ЗСУ. Нагадаємо, у вересні 2022 р. президент України В.Зеленський оголосив про подання заявки на вступ до НАТО. Він зазначив, що цього року Фінляндія та Швеція розпочали приєднання до Альянсу без Плану дій щодо членства і подібна процедура може бути застосована і до України [4].

Література:

1. Степанів Олена. Сучасний Львів. Краків-Львів: Українське видавництво, 1943. 170 с.
2. Любіцева О.О., Смирнов І.Г. Від геополітичної концепції Міжмор'я до єврологістичного проекту ЄС «Ініціатива Тримор'я»: український вимір. Географія та туризм: наук. журнал/ Ред.кол.: Запотоцький С.П. (гол.ред.) та інші. К.: Альфа-ППК, 2021. Вип. 66. С.54-62.
3. Trans-European Transport Network (TEN-T)/ <https://transport.ec.europa.eu>
4. Україна запровадила систему обліку і контролю НАТО / <https://www.rbc.ua/news/ukrayina-zaprovadila-sistemu-obliku-i-kontrolyu-1666347983.html>