

Любіцева Ольга Олександрівна,
доктор географічних наук, професорка

Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
м. Київ, Україна, e-mail: loa13@ukr.net
ORCID ID: 0000-0002-8508-9395

Смирнов Ігор Георгійович,
доктор географічних наук, професор

Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
м. Київ, Україна, e-mail: smyrnov_ig@ukr.net,
ORCID ID:0000-0002-6395-7251

ВІД ГЕОПОЛІТИЧНОЇ КОНЦЕПЦІЇ МІЖМОР'Я ДО ЄВРОЛОГІСТИЧНОГО ПРОЄКТУ ЄС “ІНІЦІАТИВА ТРИМОР'Я”: УКРАЇНСЬКИЙ ВИМІР

Метою статті є розкриття суті геополітичної концепції Міжмор'я, яка існувала в період між Першою та Другою світовими війнами у Центрально-Східній Європі та мала підставою політичний союз Української Народної Республіки (УНР) та Польської Республіки, а після поразки УНР – альянс держав Центрально-Східної Європи, спрямований проти гегемонії Росії та Німеччини. Також відзначається транспортно-географічний аспект концепції Міжмор'я, вперше розкритий українською дослідницею Оленою Степанів. Підкреслюється відмінність сучасного єврологістичного проєкту ЄС «Ініціатива Тримор'я», який спрямований на розвиток інфраструктури країн Центрально-Східної Європи – членів ЄС та двигунами якого є Польща та Хорватія, а географічно охоплено простір між Балтійським, Адріатичним то Чорним морями. Розкрито участь України у цьому проєкті ЄС, хоча Україна є тільки асоційованим членом ЄС, але приймає участь у ключових об'єктах, таких як автомагістраль Via Carpatia, залізниця Viking тощо.

Методика дослідження. Полягає в аналізі та синтезі літературних, картографічних та статистичних джерел з проблематики Міжмор'я (переважно польських авторів), досліджень Олени Степанів (книга «Сучасний Львів»), а також джерел ЄС з ходу виконання єврологістичного проєкту ЄС «Ініціатива Тримор'я». Застосовано порівняльний метод щодо спільних та відмінних рис, а також взаємозв'язку геополітичної концепції Міжмор'я та єврологістичного проєкту ЄС «Ініціатива Тримор'я».

Результати дослідження. Виявлено спільні та відмінні риси та взаємозв'язок геополітичної концепції Міжмор'я та єврологістичного проєкту ЄС «Ініціатива Тримор'я». Зафіксовано вплив геополітики на виконання єврологістичних проєктів на прикладі проєкту ЄС «Ініціатива Тримор'я».

Практична значимість. Полягає у розкритті значення для України геополітичної концепції Міжмор'я та її транспортно-географічного аспекту, розкритого в працях О.Степанів, а також напрямів активізації участі України в діяльності та проєктах «Ініціатива Тримор'я». Також окреслюється можливості розвитку туризму в Україні у зв'язку з виконанням проєктів «Ініціатива Тримор'я», зокрема автомагістралі Via Carpatia, залізниці Viking тощо.

Ключові слова: геополітика, єврологістика, туризм, Міжмор'я, «Ініціатива Тримор'я», Via Carpatia, Viking, О.Степанів.

Любіцева Ольга Александровна,
доктор географических наук, профессор
Смирнов Игорь Георгиевич,
доктор географических наук, профессор

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев,
Украина, e-mail: loa_13@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-8508-9395

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев,
Украина, e-mail: smyrnov_ig@ukr.net, ORCID ID:0000-0002-6395-7251

ОТ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ КОНЦЕПЦИИ МЕЖМОРЬЯ К ЕВРОЛОГИСТИЧЕСКОМУ ПРОЕКТУ ЕС “ИНИЦИАТИВА ТРИМОРЬЯ”: УКРАИНСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

Целью статьи является раскрытие сущности геополитической концепции Межморья, которая существовала в период между Первой и Второй мировыми войнами в Центрально-Восточной Европе и имела основанием политический союз Украинской Народной Республики (УНР) и Польской Республики, а после поражения УНР – альянс государств Центрально- Восточной Европы, направленный против гегемонии России и Германии. Также отмечается транспортно-географический аспект концепции Межморья, впервые раскрытый украинской исследовательницей Еленой Степанив. Подчеркивается отличие современного еврологістического проєкта ЕС «Инициатива Триморья», направленного на развитие инфраструктуры стран Центрально-Восточной Европы – членов ЕС и двигателями которого являются Польша и Хорватия, а географически охвачено пространство между Балтийским, Адріатическим и Черным морями. Раскрыто участие Украины в этом проєкте ЕС, хотя Украина только ассоциированный член ЕС, но принимает участие в создании ключевых объектов, таких как автомагістраль Via Carpatia, железная дорога Viking и т.д.

Методика исследования. Состоит в анализе и синтезе литературных, картографических и статистических источников по проблематике Межморья (преимущественно польских авторов), исследований Елены Степанив (книга «Современный Львов»), а также источников ЕС по выполнению еврологістического проєкта ЕС «Инициатива Триморья». Применен сравнительный метод по общим и отличительным чертам, а также взаимосвязи геополитической концепции Межморья и еврологістического проєкта ЕС «Инициатива

Тримор'я».

Результати дослідження. Виявлені общі і отличительні риси і взаємозв'язок геополітичної концепції Межмор'я і єврологістического проекту ЄС «Ініціатива Тримор'я». Зафіксовано вплив геополітики на виконання єврологістических проектів на прикладі проекту ЄС «Ініціатива Тримор'я».

Практична значимість. Состоїть в розкритті значення для України геополітичної концепції Межмор'я і її транспортно-географічного аспекту, розкритого в працях Степанів, а також напрямлених активізації участі України в діяльності і проектах ЄС «Ініціатива Тримор'я». Також відображені можливості розвитку туризму в Україні в зв'язку з виконанням проектів «Ініціатива Тримор'я», в частині автомагістралі Via Carpatia, залізничної дороги Viking і т.д.

Ключові слова: геополітика, єврологістика, туризм, Межмор'я, «Ініціатива Тримор'я», Via Carpatia, Viking, О. Степанів.

UDC 911.3

<https://doi.org/10.17721/2308-135X.2021.66.54-62>

Lyubitseva Olha Olexandrivna
Doctor of Geographical Sciences, Professor
Smyrnov Igor Georgiyovych,
Doctor of Geography Sciences, Professor

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine,
e-mail: loa_13@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-8508-9395

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine,
e-mail: smyrnov_ig@ukr.net, ORCID ID:0000-0002-6395-7251

*FROM THE GEOPOLITICAL CONCEPT OF INTERMARIUM TO THE EUROLOGISTIC PROJECT OF THE EU
"THREE SEAS INITIATIVE": THE UKRAINIAN DIMENSION*

The aim of the article is to reveal the essence of the geopolitical concept of Intermarium, which existed between the First and Second World Wars in Central and Eastern Europe and was based on the political union of the Ukrainian People's Republic (UPR) and the Polish Republic in Eastern Europe, directed against the hegemony of Russia and Germany. The transport-geographical aspect of Intermarium concept, first discovered by Ukrainian researcher Olena Stepaniv, is also noted. The difference between the current EU Eurologistic Project "Three Seas Initiative", which aims to develop the infrastructure of Central and Eastern Europe - EU members and whose engines are Poland and Croatia, and geographically covers the area between the Baltic, Adriatic and Black Seas. Ukraine's participation in this EU project has been revealed, although Ukraine is only an associate member of the EU, but participates in key facilities such as the Via Carpatia motorway, the Viking railway, etc.

Research methodology. It consisted in the analysis and synthesis of literary, cartographic and statistical sources on Intermarium (mostly Polish authors), researches by Elena Stepaniv (book "Modern Lviv"), as well as EU sources on the implementation of the EU Eurologistical Project "Three Seas Initiative". A comparative method was used for common and different features, as well as the relationship between the geopolitical concept of Intermarium and the EU Eurologistical Project "Three Seas Initiative".

Results of the research. The common and distinctive features and interrelations of the geopolitical concept of Intermarium and the EU Eurologistical project "Three Seas Initiative" are revealed. The influence of geopolitics on the implementation of Eurologistics projects on the example of the EU project "Three Seas Initiative" is recorded.

Practical significance. It is to reveal the significance for Ukraine of the geopolitical concept of Intermarium and its transport-geographical aspect, revealed in the works of O. Stepaniv, as well as areas of intensification of Ukraine's participation in the activities and projects of the "Three Seas Initiative". It also outlines the opportunities for tourism development in Ukraine in connection with the implementation of the "Three Seas Initiative" projects, including the Via Carpatia highway, Viking railway, etc.

Key words: geopolitics, eurologistics, Intermarium, "Three Seas Initiative", Via Carpatia, Viking, O. Stepaniv.

Актуальність теми. Україна посилює співпрацю з Європейським союзом у всіх можливих сферах. До однієї з найбільш важливих є транспортно-логістична сфера, де нині здійснюється декілька важливих проектів під загальною назвою «Єврологістика». Донедавна вони стосувалися переважно країн Західної Європи, але останніми роками увага ЄС у транспортно-логістичних питаннях змістилась до регіону Центрально-Східної Європи, де знаходяться переважно країни – нові члени ЄС. Більшість з них мають кордони з Україною, якій відводиться важливе місце у транспортно-логістичній діяльності у цьому регіоні, незважаючи на те що Україна є тільки асоційованим (а не повним) членом ЄС, що пояснюється надзвичайно вигідним транспортно-географічним (або геологістичним) положенням нашої країни на транспортному перехресті євроазійського континенту. Серед цих проектів останнім часом (у XXI ст.) найбільш важливим є проект ЄС «Ініціатива Тримор'я», який охоплює 12 країн – членів ЄС, що знаходяться між Балтійським, Адріатичним та Чорним морями. Незважаючи на те, що Україна офіційно не належить до учасників проекту «Ініціатива трьох морів», вона активно бере участь у виконанні окремих підпроектів, таких як автомагістралі Via Carpatia та Гданськ - Одеса, залізничної магістралі Viking та ін. Територіальна прив'язка та картографічне відображення як усього проекту ЄС «Ініціатива Тримор'я», так і участі України, неодмінно передбачають необхідність економіко-географічних та геологістичних

досліджень цих питань.

Літературні джерела з теми статті включили польськокомовні публікації з питань геополітичної концепції Міжмор'я, яка була популярна у міжвоєнний період [1-4], публікації автора з наукового доробку О.Степанів з транспортних аспектів концепції Міжмор'я [5-8], матеріали інтернет та поточної преси з проекту ЄС «Ініціатива Тримор'я» [9].

Виклад основного матеріалу. Міжмор'я (польськ. - Miedzymorze, лат. - Intermarium) – геополітична доктрина, пов'язана з традиціями багатонаціональної другої Речі Посполитої та маюча за основу створення об'єднання держав Центрально-Східної Європи. Мала джерелом геополітичну теорію і практику Польської держави, яка базувалася на добровільній співпраці держав-членів, оборонному характері, спільному захисті суверенітету, реалізації спільних інтересів та широкому характері співпраці, що опиралася на солідарності країн регіону та ініціативній ролі Польщі у створенні цього об'єднання. У широкому розумінні до Міжмор'я включався геопростір між Адріатичним, Балтійським та Чорним морями (“Моря АБЧ”), а саме такі країни, як Польща, Литва, Латвія, Естонія, Білорусь, Україна, Чехословаччина, Угорщина, Румунія, Югославія та, за можливості, Фінляндія та Грузія. Згідно прихильників цієї концепції таке об'єднання дозволило би уникнути державам-членам домінування Німеччини та Росії. Однак, Міжмор'я мало супротивників у Литві, які розглядали його, як загрозу для новоповсталого незалежного держави, а також в Україні, де концепція Міжмор'я входила у конфлікт з ідеєю незалежності. Окрім цього, зрозуміло що проти була Росія, а також більшість західних держав за винятком Франції. Концепція Міжмор'я взаємодоповнювалась іншою геополітичною концепцією — прометеїзму, основою і метою якої був розпад Російської імперії (пізніше — СРСР). Після початку Другої світової війни усі держави і народи, які передбачалися, як учасники Міжмор'я, опинились у сфері впливу СРСР або Третього Рейху.

Історичні корені геополітичної концепції Міжмор'я прослідковуються з часів утворення Першої Речі Посполитої після Люблінської унії 1569 р. Ця польсько-литовська унія (об'єднання двох держав — Королівства Польського та Великого князівства Литовського) та воєнний союз були відповіддю на загрозу з боку Ордену Хрестоносців. Перша спроба об'єднання фіксується 1385 р., як результат шлюбу королеви Польщі Ядвіги та великого князя литовського Ягелла, який і став польським королем. У 1569 р. Королівство Польське та Велике князівство Литовське в результаті Люблінської унії утворили нову єдину унійну державу — Річ Посполиту двох народів. Вона проіснувала до 1795 р., тобто до третього поділу Польщі. За часів існування Речі Посполитої двох народів були пропозиції виділення окремого Руського (Українського) князівства, з'єднаного з Польщею та Литвою реальною унією у межах Речі Посполитої трьох народів.

У 1832 — 1861 рр., тобто у часі між листопадним та січевим повстаннями у Польщі проти російської влади, за підтримки князя Адама Чарторийського, політичного діяча консервативного спрямування, виникла ідея відновлення польсько-литовської федерації за підтримки Франції, Британії та Туреччини, а також за участі Чехії, Словаччини, Угорщини, Румунії та усіх південних слов'ян. Відповідно згідно цієї ідеї Польща могла б виступати у якості посередника у конфліктах між угорцями та слов'янами та між Угорщиною та Румунією. Ця концепція виглядала можливою до реалізації під час революцій “Весни народів” 1848-1849 рр., однак, на перешкоді став брак підтримки Заходу, конфлікти Угорщини з Чехією, Словаччиною, Румунією та зростання німецького націоналізму.

Наступний етап у розвитку концепції Міжмор'я пов'язаний з політикою керівника міжвоєнної Польщі маршала Юзефа Пілсудського, стратегічною метою якого було відродження польсько-литовської спільноти та дезінтеграція Російської імперії, а пізніше СРСР на підставі етнічних відмінностей (ідея прометеїзму). Пілсудський розглядав Міжмор'я, як протизагу імперіалістичним тенденціям Росії та Німеччини. План Пілсудського зустрів значний опір, зокрема з боку СРСР, інтереси якого зачіпала ідея Міжмор'я. Країни Антанти теж не підтримали цю ідею, оскільки вважали більшовицьку владу в Росії тимчасовою, яка не заперечувала існування важливого союзника на сході. Крім того, ці країни були незадоволені, що Пілсудський відмовив надати допомогу білим військам під час Громадянської війни у Росії. Тому план Пілсудського щодо Міжмор'я був визнаний нереальним, а інтереси Польщі повинні були зводитися до етнічно польських територій. При цьому народи Другої Речі Посполитої у більшості своїй не виявили бажання взяти участь в унії: литовці хотіли зберегти незалежність своєї новоствореної держави, українці прагнули незалежності, подібно до білорусів. Перешкодами у реалізації плану Пілсудського також виступили погранічні конфлікти між Польщею та її сусідами — Радянською Росією, Литвою, Україною та Чехословаччиною. У Польщі теж план Пілсудського зустрівся з протидією, зокрема з

боку Р.Дмовського, лідера національно-демократичної партії, який відстоював етнічно єдину польську державу, у якій національні меншини підлягали би політиці повної колонізації.

Після польсько-більшовицької війни 1919-1921 рр. концепція федерації держав Центрально-Східної Європи, яка б мала підставою Польщу та Україну, втратила шанси реалізації. Після цього Пілсудський запропонував федерацію або унію балтійських та балканських держав у складі Польщі, Чехословаччини, Угорщини, країн Скандинавії, країн Балтії, Італії, Румунії, Болгарії, Югославії та Греції. Географічно це об'єднання розмістилося б не тільки між Балтійським та Чорним морями, але й між Північним Льодовитим океаном та Середземним морем. Цей проєкт теж невдався через те, що Польща мала напружені відносини з Литвою та Чехословаччиною. З рештою країн контакти Польщі були позитивними, однак існували конфлікти між самими цими країнами. Єдиним досягненням був польсько-румунський союз. Пілсудський помер у 1935 р. Розвиток його плану Міжмор'я був продовжений міністром закордонних справ Польщі Ю.Беком, який в кінці 1930-х рр. запропонував план створення "Третьої Європи" - союзу Польщі, Румунії та Угорщини. На жаль, єдиним досягненням було утворення польсько-румунського альянсу.

Концепція Центрально-Європейської унії на території між Балтійським, Чорним, Адріатичним та Егейським морями була відновлена під час Другої світової війни польським урядом у вигнанні В.Сікорського. Першими кроками з реалізації цієї концепції були обговорення у 1942 р. між урядами у вигнанні Греції, Югославії, Польщі та Чехословаччини можливостей створення греко-югославської та польсько-чехословацької федерацій. Але ці ідеї зустріли жорсткий опір з боку СРСР та байдужість з боку союзників.

У післявоєнний період 1945 — 1989 рр. уряд Польщі в еміграції (перебував у Великій Британії) висував ідею співпраці держав Центрально-Східної Європи, яку б належало реалізувати після відновлення незалежності Польщі, при цьому підтримувалися постійні контакти з представниками української та литовської еміграції. Ідея Міжмор'я підтримувалася політичною опозицією у післявоєнній "Народній Польщі", розроблялися окремі ініціативи, але вони не мали значної підтримки.

У 1992 р. Конфедерація незалежної Польщі (КНП) прийняла концепцію Міжмор'я, як офіційну геополітичну концепцію третьої Речі Посполитої — це сталося на IV конгресі КНП у Варшаві, першому після створення нової Польщі. КНП виступила ініціатором угоди, яка об'єднала сили національного відродження 6 країн (Білорусі, Естонії, Литви, Латвії, Польщі, України) під назвою Ліги партій країн Міжмор'я (ЛПКМ), створеної у Києві в липні 1994 р. При цьому Україна була представлена Українською республіканською партією, Білорусь — Білоруським народним фронтом. Конгреси ЛПКМ відбулися у 1995 (Ярослав, Польща), 1996 (Мінськ, Білорусь), 1997 рр. (Київ, Україна). Розпочалося видання спільного бюлетеню, вийшло 2 номери. Але пізніше ці ініціативи завмерли через політичні зміни в країнах-учасниках та зменшення ролі партій-засновників.

Концепція Міжмор'я у комплексному розумінні була не тільки геополітичною, оскільки передбачала й 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 міста у системі транспортно-комунікаційних шляхів східної частини європейського континенту, що сполучають Балтику з Чорним морем, чорноморські порти з балтійськими — у межах Міжмор'я. Детальнішу характеристику транспортно-логістичного змісту досліджень О.Степанів наведено у працях автора [5;6;7]. Дозволимо собі навести деякі фрагменти з книги О.Степанів.

Вона писала [4] (збережено стиль оригіналу): Львів лежить на перехресті двох комунікаційних артерій загально-європейського значення. Це є шляхи: тзв. **межиморський**, що сполучає Балтик з Чорним морем і проходить через Варшаву, Жовкву, Львів, Станіславів до Румунії, і тзв. сухопутній з Кракова через Янів, Львів, Золочів до Тернополя і Бродів. Отже, географічне положення Львова характерне тим, що через місто проходять головні комунікаційні шляхи східної частини європейського континенту. Місто лежить на дорозі, найбільш догідній для сполучення Балтики з Чорним морем, що зв'язує чорноморські порти Одесу, Констанцу з Балтійськими портами Мемелем, Кенігсбергом, Данцігом. З другої сторони по північній стороні гір Карпат, Судет, Альп існує природний континентальний шлях, що веде з західної Європи до східної і далі на близький схід через Київ, Харків, Ростов та водяний шлях з чорноморських портів до Батумі і Баку, центрів транспорту прикаспійських країв. Ті шляхи сходяться у Львові в один великий вузол. На трасах тих шляхів, якими користуються вже багато сторіч і утворилися численні господарські осередки, що

зв'язані між собою залізничними лініями, битими шляхами, а навіть частинно водними дорогами.

До Одеси та інших Чорноморських портів веде Подільський шлях через Тернопіль, Проскурів. У Золочеві відгалуджується шлях на Рівне. Це частина історичної дороги Краків – Львів – Київ. Він відіграв визначну роль у зв'язку Сходу з Заходом. На підміському відтинку цього шляху лежать промислові оселі: Лисиничі (фабрика дріжджей), Вінники (фабрика тютюну) і Чортківська скеля – місце підміських прогулянок. Рух на цьому шляху нерівномірний, зокрема до Вінник.

Ярославський шлях виходить з міста під назвою Янівської, потім Перемиської дороги, до нього прилучається в околиці Львова відгалудження міжморських і прикарпатських шляхів. Ярославський шлях веде зі Львова через Янів на Яворів, Ярослав, Краків. Як частина давнішого історичного шляху Краків – Львів – Київ, він відіграв важливу роль у історичному розвитку міста. Сучасно він не має вже тієї вартості, що давніше. Він сполучає тепер Львів з такими місцевостями, як Янів – центр водного спорту та лікувальними місцевостями – Немирів, Шкло.

Шлях зі Львова через Городок на Перемишль – Краків (Перемиський шлях) сполучає Львів через Краків з Віднем. В часі совітської влади сполучав він тільки з місцевостями, розташованими на пограничній смузі: Перемишль, Мостиська, Судова Вишня. В напрямі на Зимну Воду відгалуджується від попередньої дорога, що веде в південному напрямку через Рудки на Самбір – Турку – Ужок. Має вона радше туристичне значення, бо веде в горішній район Турчанського повіту. Посилення механічного руху невелике, за винятком відтинку, що веде зі Львова до Любіня, лічничої місцевості.

Жовківська дорога веде зі Львова через Жовкву на Раву-Руську – Люблін – Варшаву. Від Жовкви йде відгалудження на Сокаль, Володимир, Берестя над Бугом, Вільну. Виходить зі Львова Жовківською вул. на північний схід. В Куликові скручує на південний-захід. Зі сходу об'їжджає Розточчя і далі йде через Жовкву на Раву Руську. Є це траса давнього Холмсько-Галицького шляху, який відіграв чималу роль у історичному розвитку Львова. Сучасно має менше значення, як перед 1939 р. – властиво цей шлях сполучає Львів з найбільшим містом в Генеральній Губернії – Варшавою. Міська частина шосе перевантажена обслуговуванням північної промислової частини міста. Те саме можна сказати про підміську частину, що має великий рух у напрямку на Жовкву і Раву Руську. У Збоїських відділяється шоса, що сполучає Львів через Кам'янку Струмілову і Радехів з Луцьком. Вона біжить вздовж залізничної лінії Львів – Стояків в північно-східному напрямі і сполучає Жовтанці та Кам'янку Струмілову з містом [4].

Крім головних шляхів О.Степанів виділяє регіональні та “льокальні”: до перших вона відносить: а) Львів – Миколаїв – Стрий (і далі на Борислав, Дрогобич, Долину); б) Львів – Станіслав – Снятин. До других: а) Львів – Брюховичі; б) асфальтову дорогу Львів – Жовква – Броди; в) Глинянський тракт (Львів - Глиняни); г) до Щирця через Глинну Наварію (через вул. Кульпарківську).

Таким чином, доктор О.Степанів визначила такі основні риси транспортної інфраструктури Львова та Львівщини: по-перше, вона першою в Україні серед вчених (географів та транспортників) відзначила Концепцію Міжмор'я (Межимор'я) та підкреслила центральне положення Львова як транспортно-логістичного хабу на трансєвропейському магістральному шляху, що з'єднує Балтійське море з Чорним; по-друге, нею було визначено головні транспортні маршрути, важливі у всеукраїнському масштабі; по-третє, крім головних шляхів були виділені регіональні та локальні; по-четверте, характеристика транспортних маршрутів поєднувалась з зазначенням найбільш істотних промислових підприємств Львівщини; по-п'яте, вказувалося, які туристично-рекреаційні місцевості та центри розміщуються по трасах транспортних шляхів (для підручників з географії транспорту радянської доби таке було відсутнє взагалі); нарешті, по-шосте, зазначалося такі транспортно-логістичні показники, як пропускна здатність та завантаженість шляхів, інтенсивність руху, а також їхні історичні назви та минуле.

Наукові праці О.Степанів зберігають свою актуальність і нині. Зокрема це стосується питань географії транспорту на прикладі Львова, що вищевикладені. Ці питання з сучасної точки зору стосуються не тільки транспорту, але геологістики, зокрема міжнародної логістики, з якої був підготовлений і опублікований навчальний посібник автора «Міжнародна логістика» [8]. У цьому посібнику є розділ 19 «Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції», що є власне сучасним розвитком поглядів О. Степанів на сполучення Балтики з Чорним морем, як головного комунікаційного шляху східної частини європейського континенту та ролі Львова, як центрального транспортно-логістичного хабу на цьому шляху. Не будемо переказувати зміст цього розділу – бажаючи можуть ознайомитися з ним і з усім навчальним посібником «Міжнародна логістика» (є в інтернеті) [8, 248-270].



Рис. 1. Країни – члени проекту ЄС “Ініціатива Тримор’я” [9]

Сучасним продовженням та розвитком транспортних аспектів концепції Міжмор’я та досліджень О.Степанів є найбільш сучасний проект 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 проект назвали саме Ініціативою Тримор’я, а не «Міжмор’я», оскільки у такий спосіб підкреслюється не тільки відмінність від міжвоєнної концепції Міжмор’я, а й означається, що інфраструктурною співпрацею в межах ІТМ може бути територія, що включає басейни цих морів, а не лише простір, розташований між узбережжями. Отже, двері ініціативи відчинені і для країн Скандинавії, які входять до складу ЄС і дуже близькі до Таллінна. Вона була б логічним доповненням до інфраструктури комунікаційних шляхів Європи за віссю «північ – південь». Не зачинено їх і для інших охочих країн долучитися до ІТМ. Серед цих стратегічних партнерів насамперед називаються дві країни Східного партнерства – Україна і Грузія. Обидві стали жертвами російської агресії: перша з 2014 р., а друга – ще з 2008 р.

Як вважає М. Гончар, президент Центру глобалістики «Стратегія XXI», головний редактор часопису «Чорноморська безпека», нинішню формально польсько-хорватську Ініціативу трьох морів (ІТМ) слід відрізнити від історичної польської ініціативи Міжмор’я – військово-політичного союзу Польщі й України. І не тільки тому, що на додаток до Балтики і Чорномор’я з’явилась Адріатика. Суть полягає в тому, що це - геоекономічна ініціатива виключно для країн - членів ЄС. Запрошення Києву на перший саміт ІТМ у 2016 р. було надіслано, але проігнороване з незрозумілих причин. Тому нині для України залишається лише можливість співпраці з Ініціативою Тримор’я за форматом «ІТМ+Україна». Оскільки Польща є двигуном цієї ініціативи, то ця можливість є власне ще одним напрямком українсько-польської співпраці. Головним спрямуванням ІТМ є інфраструктурна співпраця в трьох вимірах: транспортно-логістичному (автомобільні, залізничні, авіаційні та водні шляхи сполучень), енергетичному (газопроводи, СПГ-термінали, ЛЕП) та цифровому задля отримання нової якості ринку східної периферії ЄС. Україні варто співпрацювати з ІТМ, і передусім із Польщею, у таких важливих інфраструктурних проектах, як автомагістраль Гданськ – Одеса, залізничне сполучення в межах проекту «Вікінг», розвиток газової інфраструктури в межах коридору «Північ – Південь» (із залученням українських підземних сховищ блакитного палива).

На відміну від Грузії, позиція України по відношенню до ІТМ як завдяки географічному розташуванню, так і завдяки власному потенціалу, є значно перспективнішою, а її політика щодо ІТМ є виразніше задекларованою. Бажання України приєднатися до співпраці в межах Ініціативи Тримор’я було підтвержене президентом В.Зеленським у заяві, зробленій у Варшаві на спільному брифінгу з президентом Польщі А.Дудою 31 серпня 2019 р. напередодні річниці початку Другої світової війни. Того самого дня очільники підписали польсько-українсько-американський меморандум про співробітництво для транзиту американського газу зі Свіноуйсьце (через Польщу) в Україну. Реалізація цього проекту, який уже виконується, приведе до фактичного включення

України, як південно-східного сусіда Польщі, до інфраструктурної мережі транзиту «блакитного палива» Тримор'я. Україна, попри відсутність статусу офіційного членства в ІТМ, уже є учасником багатьох її проектів, зокрема флагманської ініціативи – автомагістралі Via Carpatia, у якому Україна бере участь, як повноправна сторона (згідно з II Ланьцутською декларацією від 3.03.2016 р., підтверженою у III Ланьцутській декларації від 17.04.2019 р.). Прокладену за «меридіаном» мережу «Віа Карпатія» слід трактувати, як «хребет» проекту, 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. Геоструктурним елементом системи транспортно-логістичної мережі в регіоні буде також вже запланована автомагістраль Гданськ – Одеса (ГО), яка проляже від Гданська через Люблін та Замостя до Львова, а потім - до Тернополя, Хмельницького, Вінниці та Умані, де з'єднається з автострадою Київ – Одеса. ЄС гарантує фінансову підтримку цього проекту.



Рис.2. Via Carpatia: держави-учасниці та основні транспортно-логістичні маршрути [9]



Рис. 3. Via Carpatia: участь України [9]

Ініціатива «Диверсифікації джерел постачання газу та інтеграції газової інфраструктури в регіоні Тримор'я із впровадженням проекту «Baltic Pipe» (керований польським оператором Gaz System газопровід з норвезьких родовищ через Данію до Нехоже) і транскордонних інтерконекторів», можливо, навіть стратегічно важливіша, ніж автомагістралі. Ініціативу спільно координують Польща, Словаччина, Данія й Норвегія. В українському вимірі вона включає створення потужного транзитного коридору для газу, зокрема будівництво нового газопроводу з Польщі до України, модернізацію компресорної станції у Страхоцині (Польща), розширення внутрішньої газотранспортної системи в обох країнах і, як наслідок, надання польсько-українській системі

інтерконекторів Германовичі – Більче – Волиця потужності для передачі 5 млрд м³ газу щороку, запланованих на 2022 р. Це також підтверджує реальність польсько — українсько - американського меморандуму. Зрештою, транзитний шлях із Польщі до України для газу, поданого до польської системи, буде відкритим незалежно від походження блакитного палива – чи з норвезьких, чи з американських родовищ.

Україна також бере участь в інших проектах, які входять до сфери Ініціативи Тримор'я. Це румунські проекти (транспортна біржа ITM та цифрова платформа для моніторингу гідрографічної бази в регіоні) та проект залізничного сполучення Viking Train (спільна ініціатива литовських, білоруських та українських залізниць, а також портових компаній і портів у Клайпеді, Чорноморську й Одесі). Крім того, ще є польський проект управління безпілотниками ближньої дії (Central European Drone Demonstrator – CEDD), будівництво другої залізничної лінії між Копером і Дівачою та реконструкція залізничного сполучення Любляни (Словенія). Два останні проекти хоч географічно й віддалені від України, однак належать до залізничної мережі, що з'єднує країну із Західною Європою (у межах Паневропейського транспортного коридору №5). Також Україна розглядається як майбутній партнер у проекті ITM румунсько-угорсько-словацького транзитного коридору природного газу. Отже, Україна уже сьогодні, не маючи офіційного членства в “Ініціативі Тримор'я”, є учасником багатьох проектів, що реалізуються у межах цього проекту. Також існує прецедент щодо членства країни у форматі співпраці держав – членів ЄС - це участь України в Макрорегіональній стратегії Євросоюзу для Дунайського регіону (EU Macro-Regional Strategy for the Danube Region, EU SDR), у якій вона навіть очолить цей форум 2022 р.

Участь України в проекті ЄС “Ініціатива Тримор'я” отримала новий імпульс у травні 2021 р., коли на святкуванні 230-річчя Конституції Речі Посполитої у Варшаві президент В.Зеленський підписав декларацію п'яти держав разом з лідерами Естонії, Польщі, Литви і Латвії. Цей документ носить дещо декларативний характер, оскільки не встановлює жодних обов'язків сторін, однак багато експертів називають цей акт початком нової коаліції в Європі, діяльність якої здатна вплинути на політичний ландшафт у регіоні. Не входячи у детальну геополітичну характеристику цієї декларації (це є темою окремої статті), відзначимо вислів президента Естонії К.Кальюлайд, яка після підписання “Декларації п'яти” заявила, що Україна може отримати підтримку в рамках фондів “Ініціативи трьох морів”. Ця подія є знаковою, оскільки Україна і Молдова ще у січні 2021 р. зробили спільну заяву про бажання приєднатися до проекту Тримор'я.

Як зазначають експерти з міжнародної політології, у цілому “Ініціатива Тримор'я” нагадує собою традиційну геополітичну концепцію для регіону Східної Європи, де в одному альянсі з'єднуються Адріатичне, Балтійське та Чорне моря (тобто продовжує традиції концепції Міжмор'я). Пригадаємо, що така неформальна платформа співпраці була заснована ще 2015 р. і охоплює 12 країн Центральної та Південної Європи (рис.1). Незважаючи на те, що творці цього проекту декларують виключно торговельні та інфраструктурні цілі, якщо поглянути на мапу альянсу, можна побачити буферну зону, що чітко відділяє Західну Європу від Росії, тобто можна вважати проект “Ініціатива Тримор'я” також геополітичним (як і концепцію Міжмор'я). Важливим чинником є те, що нині у цей проект входять виключно країни НАТО і Європейського союзу. Однак, незважаючи на це, у 2020 р. президент Польщі А.Дуда на саміті “Ініціативи трьох морів” вже піднімав питання співпраці з Україною. Відповідно заяви країн-підписантів “Декларації п'яти” показують, що зацікавленість у приєднанні України до “Ініціативи трьох морів” зберігається. У цілому “Декларація п'яти” зовсім не означає, що Україна вже близька до інтеграції в Тримор'я, однак дозволяє заручитися прямою підтримкою у цьому питанні з боку Польщі, Литви, Латвії та Естонії. Це створює певну коаліцію проукраїнських інтересів, яка посилюватиме позиції нашої держави у питаннях геополітичної важливості усього регіону.

Висновки. Вигідне транспортно-географічне (геологістичне) положення України на перетині найважливіших євразійських комунікаційних трас завжди притягувало увагу до нашої країни європейських політиків, військових стратегів, комерційних структур. Це, зокрема, знайшло вираз у концепції Міжмор'я, яка здобула популярність перед Другою світовою війною та була висунута керівництвом довоєнної Польщі, але так і не перейшла у сферу практичної реалізації. Ця геополітична концепція мала і транспортно-географічний аспект, який першою зауважила та розкрила українська економіко-географія, доктор географії та історії Олена Степанів у своїй книзі «Сучасний Львів» (1943 р.). Ідеї О.Степанів отримали розвиток нині у євро-логістичному проекті ЄС «Ініціатива Тримор'я», започаткованому у 2015 р. Творці цього проекту декларують виключно його торговельні та інфраструктурні цілі (тобто його гео економічний характер) та зазначають, що він призначений виключно для країн – членів ЄС. Але, якщо поглянути на мапу альянсу, то видно,

що без участі України у ньому не обійтися. Першою це зазначила Польща, яка залучила Україну до виконання деяких складників проекту «Ініціатива Тримор'я», зокрема автомагістралі Via Carpatia. Проект має вихід і на розвиток туризму в Україні. Так, у Закарпатті вже два роки (2019, 2021) проводиться культурно-туристичний фест «Віа Карпатія», м.Львів готує готелі під відповідні бізнес-форуми, захід «Віа Гастрокарпатія» започаткований спільно Румунією, Угорщиною і Україною. Включення України до держав – учасників проекту «Ініціатива Тримор'я» підтримують такою Естонія, Литва і Латвія, про що свідчить підписання президентом України В.Зеленським «Декларації п'яти» у травні 2021 р. Головним спрямуванням ІТМ є інфраструктурна співпраця у трьох напрямках: транспортно-логістичному, енергетичному та цифровому задля отримання нової якості ринку східної периферії ЄС. Вказані напрямки мають чіткий економіко-географічний вимір, тому завданням української суспільної географії є здійснити необхідні дослідження з метою активізації участі України у цьому проекті.

Список використаних джерел

1. Miedzymorze//<https://wikipedia.org.wiki>
2. Biencyk-Missala A. Od Miedzymorza do Trojmorza – meandry polityki zagranicznej Polski w Europie Srodkowej. Stosunki Miedzynarodowe – International Relations. nr 1 (t.54). Warszawa, 2018. S. 62-78.
3. Cieplucha P. Prometeizm i koncepcja Medzymorza w praktyce polityczno-prawnej oraz dyplomacji II RP. Studia prawno-ekonomiczne. t. XCIII. Warszawa, 2014. S.39-55.
4. Voytyuk O. Koncepcja Miedzymorza we wspolczesnej myśli politycznej Ukrainy. EUROPA ORIENTALIS. Studia z Dziejow Europy Wschodniej i Panstw Baltyskich. №10. Warszawa, 2019. S. 82-95.
5. Смирнов І.Г., Любіцева О.О. Олена Степанів: внесок у розвиток туризму, географії і геологістики в Україні. Вісник КНУКіМ. Серія: Туризм. Науковий журнал. Том 4. №1, 2021. С.74-90.
6. Smyrnov I.G., Lyubitseva O.O. O.Stepaniv's contribution to the development of transport geography and geologistics in Ukraine in connection with its participation in EU transport and logistics projects. Achievements of Ukraine and the EU in ecology, biology, chemistry, geography and agricultural sciences: Collective monography. Vol.3. Riga, Latvia: "Baltija Publishing", 2021. P.221-239.
7. Смирнов І.Г. Герої та події українських визвольних змагань 1917-1921 рр. у Кам'янці-Подільському, як туристичний ресурс: Олена Степанів. Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Економічні науки. Вип.16. Кам'янець-Подільський: Видавничий Ковальчук О.В., 2021. С.349-355.
8. Смирнов І.Г., Олійник Я.Б. Міжнародна логістика: навч.посіб. К.: Обрії, 2011. 546 с.
9. Журавський вель Граєвський П. Грузія і Україна — потенційні партнери Тримор'я. Український тиждень. 2020. №46 (678). С.34-37.

Список использованных источников

1. Miedzymorze//<https://wikipedia.org.wiki>
2. Biencyk-Missala A. Od Miedzymorza do Trojmorza – meandry polityki zagranicznej Polski w Europie Srodkowej. Stosunki Miedzynarodowe – Международные отношения. nr 1 (t.54). Warszawa, 2018. S. 62-78.
3. Cieplucha P. Prometeizm i koncepcja Medzymorza w praktyce polityczno-prawnej oraz dyplomacji II RP. Studia sprawedliwio-ekonomiczne. t. XCIII. Warszawa, 2014. S.39-55.
4. Voytyuk O. Koncepcja Miedzymorza w wspolczesnej myśli politycznej Ukrainy. EUROPA ORIENTALIS. Studia z Dziejow Europe Wschodniej i Panstw Baltyskich. №10. Warszawa, 2019. S. 82-95.
5. Смирнов І.Г., Любіцева О.О. Елена Степанів: вклад в развитие туризма, географии и геологистики в Украине. Вестник КНУКіМ. Серія: Туризм. Науковий журнал. Том 4. №1, 2021. С.74-90.
6. Smyrnov I.G., Lyubitseva O.O. O.Stepaniv's contribution to the development of transport geography and geologistics in Ukraine in connection with its participation in EU transport and logistics projects. Achievements of Ukraine and the EU in ecology, biology, chemistry, geography and agricultural sciences: Collective monography. Vol.3. Riga, Latvia: "Baltija Publishing", 2021. P.221-239.
7. Смирнов І.Г. Герои и события украинской освободительной борьбы 1917-1921 гг. в Каменце-Подольском, как туристический ресурс: Елена Степанів. Вестник Каменец-Подольского национального университета имени Ивана Огиенко. Экономические науки Вип.16. Каменец-Подольский: Издатель Ковальчук О.В., 2021. С.349-355.
8. Смирнов І.Г., Олійник Я.Б. Международная логистика: учеб. К.: Обрії, 2011. 546 с.
9. Журавський вель Граєвський П. Грузия и Украина – потенциальные партнеры Триморья. Украинский тиждень. 2020. №46 (678). С.34-37.

References

1. Miedzymorze // <https://wikipedia.org.wiki>
2. Biencyk-Missala A. From Miedzymorz to Trojmorz - meanders of Polish foreign policy in Europe Europe. International Relations. No. 1 (p.54). Warsaw, 2018. pp. 62-78.
3. Cieplucha P. Prometheism and the conception of Medzymorz in the practice of political law and diplomacy II RP. Legal and economic studies. t. XCIII. Warsaw, 2014. P.39-55.
4. Voytyuk O. The Concept of the Mediterranean in the Political Thought of Ukraine. ORIENTAL EUROPE. Studios from the Eastern European and Baltic States. №10. Warsaw, 2019. pp. 82-95.
5. Smyrnov I.G., Lyubitseva O.O. Olena Stepaniv: contribution to the development of tourism, geography and geologistics in Ukraine. Bulletin of KNUKіM. Series: Tourism. Scientific journal. Volume 4. №1, 2021. P.74-90.
6. Smyrnov I.G., Lyubitseva O.O. O.Stepaniv's contribution to the development of transport geography and geologistics in Ukraine in connection with its participation in EU transport and logistics projects. Achievements of Ukraine and the EU in ecology, biology, chemistry, geography and agricultural sciences: Collective monograph. Vol.3. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2021. P.221-239.
7. Smyrnov I.G. Heroes and events of the Ukrainian liberation struggles of 1917-1921 in Kamianets-Podilskyi, as a tourist resource: Olena Stepaniv. Bulletin of the Kamyans-Podilsky National University named after Ivan Ogienko. Economic sciences. Issue 16. Kamianets-Podilskyi: Publisher Kovalchuk OV, 2021. P.349-355.
8. Smyrnov I.G., Oliynyk Y.B. International logistics: textbook. K. : Obrii, 2011. 546 p.
9. Zhuravsky Vel Graevsky P. Georgia and Ukraine - potential partners of the THREE SEAS. Ukrainian week. 2020. №46 (678). P.34-37.

Надійшла до редколегії 23.11.2021