

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

УДК 327.5 (438+477)

М. Дорошко, д-р іст. наук, проф.,  
Н. Карпенко, канд. політ. наук  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

**УЧАСТЬ УКРАЇНИ В РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТУ "МІЖМОР'Я"  
ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ЇЇ ГЕОПОЛІТИЧНОГО СТАТУСУ**

*Лейтмотивом статті є позиція авторів, що в умовах глобальних трансформацій вагомим чинником зміцнення геополітичного статусу України може стати її активне залучення до реалізації ініціативи Балто-Чорноморського союзу (або Міжмор'я) в частині створення інфраструктури, що має стати базовою для забезпечення регіональної економічної безпеки. З'ясовано, що через участь нашої країни у багатьох регіональних транспортно-комунікаційних проєктах регіон Міжмор'я має потенціал перетворення на самостійну геополітичну одиницю та потужну ланку китайського проєкту "Один пояс – один шлях" ("One road – one belt"). Доведено, що саме проєкти з постачання американського та азербайджанського природного газу по осі "Північ – Південь", залучення до судноплавного каналу IWW E40 – E 40 Inland Waterway (т. зв. стародавнього маршруту "Із варягів у греки") а також реконструкція автомагістралей за маршрутом Віа Карпатія (Via Carpathia) дозволять нашій країні не лише позбутися статусу "геополітичної периферії", але й сприяти зменшенню конфліктогенності в Балтійсько-Чорноморському геополітичному просторі.*

*Ключові слова: геополітичний статус, енергетична безпека, Балтійсько-Чорноморський регіон, шлях "із варягів у греки", транспортно-комунікаційні проєкти.*

Агресія Російської Федерації на сході України, незаконна анексія українського Криму, занепад стратегічних виробництв, міграція, енергетичні загрози тощо, – ось неповний перелік викликів, з якими Україна зіштовхнулася останніми роками. Прагнення українського істеблішменту підвищити геополітичний статус країни бодай на регіональному рівні через спроби повернення своїх анексованих і тимчасово окупованих територій у міжнародних інстанціях, "мінський" та "нормандський" формати домовленостей, призупинення участі у сесіях ПАРЄ та інше засвідчили, що лише цих заходів недостатньо, отож Україна потребує оновлення геополітичного курсу.

У цьому контексті також є очевидним, що доки Україна не забезпечить конкурентоздатні умови господарства, цікаві для іноземних інвестицій, та не зверне свій погляд на регіон Центрально-Східної Європи, геополітичний статус нашої держави не зміниться. Між тим, саме через Центрально-Східну Європу наразі проходить багато найважливіших транспортно-енергетичних маршрутів між полюсами економічного розвитку у Західній Європі й Азійсько-Тихоокеанському регіоні. А відродження вже дещо призабутого торговельного шляху "із варягів у греки" в контексті реалізації китайського проєкту "Один пояс – один шлях" – уздовж Дніпра від Чорного моря до Карпат і далі – через українську територію, відкриває нові геополітичні можливості для України. Саме цим геополітичним перспективам і присвячена наша стаття. Насамперед ідеться про з'ясування можливостей залучення України до центральноєвропейської системи регіональної безпеки в межах ініціативи "Міжмор'я" через імплементацію інфраструктурних проєктів по осі "із варягів у греки".

Геополітичному позиціонуванню України в межах Балтійсько-Чорноморського простору присвячено наукові й аналітичні розвідки вітчизняних і зарубіжних дослідників. Так, про необхідність створення Балтійсько-Чорноморського геополітичного союзу свого часу писали відомі українські політики та науковці М. Міхновський [1], С. Рудницький [2–3], Ю. Липа [4–5]. У їхніх працях переважно йшлося про гіпотетичні можливості перетворення України на важливого геополітичного гравця в регіоні Міжмор'я.

У польській політичній традиції проєкт "Міжмор'я" ("Тримор'я" або "Intermarium") знаходимо в низці польських геополітичних концепцій – від політики "прометеїзму" Ю. Пілсудського та Р. Дмовського до доктрини УЛБ

(абревіатура від назв Україна, Литва та Білорусь) Є. Гедройця та Ю. Мєрошевського. Загалом проєкт цілком вписувався в контекст ідеї відродження Речі Посполитої "від моря до моря", що набула значного поширення в політичній думці польських інтелектуальних і політичних кіл на межі ХІХ–ХХ ст. Загальний зміст історичної концепції "Міжмор'я" ("Тримор'я" або "Intermarium") – сприяти формуванню федерації між народами, що проживають на території між Балтійським, Чорним та Адріатичним морями з метою протистояння імперським амбіціям спочатку царської Росії, потім – Пруссії та Німецького рейху, а також потенційного союзу між ними. Ідея "Міжмор'я" стала досить популярною в польському політичному середовищі у перші роки після відновлення другої Речі Посполитої.

Україн зацікавленим у реалізації проєкту "Міжмор'я" було й керівництво Директорії УНР, що вважало підписання Варшавської угоди з другою Річчю Посполитою 1920 р. першим кроком не лише до створення "Східної Антанти", але й Балто-Чорноморського союзу окраїнних держав колишньої Російської імперії. На чому, зокрема, наголошував міністр закордонних справ УНР А. Ніковський, вважаючи, що "Східна Антанта" спричиниться до консолідації політичних й економічних відносин на Сході, до усунення грізної небезпеки "балканізації" Східної Європи, й отже, буде аргументом проти відбудови Росії в очах Великої Антанти". Аналогічним чином Балтійський союз, на думку А. Ніковського, відокремить Німеччину від Росії та стане на перешкоді можливих у майбутньому спроб Берліна "відбудувати єдину Росію" [6, арк. 79]. Водночас А. Ніковський застерігав, що неучасть УНР у проєкті "Східної Антанти" призведе до послаблення морального впливу першої на Балтійські держави та "спричиниться до надмірного поширення на Сході впливу другої Великої окраїнної держави – Польщі", а також суттєво послабить політичну позицію України при створенні в перспективі Чорноморського союзу [6, арк. 79 зв.].

Нове дихання ідеї "Міжмор'я" надав розпад так званого соціалістичного табору на рубежі 80–90-х рр. ХХ ст. Наприклад, у 1990-ті рр. в Польщі побачили світ дослідження, у яких здійснено геополітичну характеристику регіону, розглянуто різні варіанти формування Балто-Чорноморського союзу, спрогнозовано вплив на відносини з Росією, Західною Європою і Скандинавією у разі можливої реалізації проєкту [7–9].

Останнім часом можна побачити спроби українських політичних еліт підвищити геополітичний статус держави через участь у проєкті ЄС "Східне партнерство". Проте наявність таких чинників, як "Brexit", євроскептицизм, зростання популярності "правих" і "лівих" політичних сил у Європі, – значно ускладнюють рух України до Європейського Союзу (ЄС). Також мусимо визнати, що, окрім прагнення України до реалізації Угоди про асоціацію з ЄС, отримання західної військової допомоги та допомоги держав НАТО у проведенні реформ, для виходу з геополітичної "сірої зони", наша держава має активніше залучати такий вагомий інструмент як геополітичне розташування країни.

Найперспективнішим в цьому сенсі видається долучення України до ініціатив країн Вишеградської групи (Польща, Словаччина, Угорщина, Чехія). На міжурядовому рівні їх політика видається досить узгодженою, навіть попри те, що останнім часом своєрідною противагою політиці офіційного Брюсселя прагне стати Угорщина, відкрито симпатизуючи континентальним економічним і культурним проєктам Росії. В економічному секторі найбільше занепокоєння ЄС викликає російсько-угорське співробітництво в області атомної енергетики, зокрема, реконструкція Пакшської АЕС в Угорщині та будова нових блоків, зокрема, "Пакш-2" Росатомом. Крім того, в Угорщині відкрито впроваджуються програми так званого "Русского мира" [10].

На противагу "євразійським симпатіям" Угорщини, в політиці Польщі незмінним є євроатлантичний вектор співпраці. Держава прагне стати "енергетичним хабом" Вишеграда, а правляча партія "Право і справедливість" (PiS) активно підтримує ідею реактивації проєкту "Міжмор'я" – Балто-Чорноморського союзу. Виразником ідеї об'єднання держав Центрально-Східної Європи у Балто-Чорноморський союз став президент Польщі А. Дуда [11]. На лідируючу роль Польщі у проєкті "Інтермаріум" звертає увагу, наприклад, один із найвпливовіших фахівців у галузі геополітики Д. Фрідман у виданні аналітичного центру "Stratfor" [12]. Водночас у польському науковому й експертному середовищі превалює думка, що зазначений геополітичний проєкт неможливий без Білорусі й України [13].

Відродження проєкту "Міжмор'я" шляхом створення інфраструктурної внутрішньої стійкості у Центрально-Східній Європі покликане сприяти зміцненню системи регіональної безпеки з метою перетворення країн Балтійсько-Чорноморського регіону на самостійну геополітичну одиницю. Геополітичними інструментами в реалізації проєкту "Міжмор'я" є наявні енергетичні та транспортні комунікації і вихід до морського узбережжя країн регіону. Крім того, система має стати органічною складовою китайського глобального проєкту "Один пояс – один шлях" ("One road – one belt"), у чому Китай об'єктивно зацікавлений [14]. Тож на порядку денному для України – стати елементом такої системи безпеки, передумови для чого наразі сформовані.

Наразі імперативом проєктів Міжмор'я є вибудовування логістики в регіоні по осі "Північ – Південь". І додаткові геополітичні "бонуси" – прогнозована поведінка всіх акторів, зацікавлених у безперебійному функціонуванні коридорів, а також "розрив" геополітичних осей "Берлін – Москва", "Москва – Анкара".

Польща планує, зі свого боку, забезпечувати логістику енергоресурсів шляхом постачання американського сланцевого газу у країни Центрально-Східної Європи, через СПГ-термінал у Свіноуйсьце, а також будови польської ділянки газопроводу з Норвегії ("Балтійський газопровід") [15]. Поки невеликі обсяги сланцевого газу також доходять і до України. Так Польща зміцнює

свою роль в межах енергетичного проєкту "Північно-південний газовий коридор" по осі "Північ – Південь". З огляду на це Україні необхідно активно залучатися до зазначеного енергетичного коридору, як одній із ключових країн у забезпеченні інфраструктурної внутрішньої стійкості регіону Міжмор'я. У площині залучення до інфраструктури поставок газу між країнами Балтії та Центрально-Східної Європи для нас на порядку денному – будівництво газового інтерконектора для об'єднання систем транспортування газу між Україною і Польщею (орієнтовно 7–8 млрд м<sup>3</sup> у рік туди і назад). А також будова газопроводу довжиною близько 100 км до польського кордону і створення газового хабу в Західній Україні. Він необхідний для зберігання газу власного видобутку і отриманого по реверсу із країн Вишеграда. Таким же шляхом його можна реалізувати на ринках Центрально-Східної Європи [15].

Наступним важливим геополітичним кроком може стати забезпечення можливості отримання Україною азербайджанських вуглеводнів. Зокрема, азербайджанського газу із Трансанатолійського газопроводу (TANAP) через Болгарію і Румунію й азербайджанської нафти нафтопроводом "Одеса – Броди". Далі – на Плоцьк, Гданськ, а також на чеські нафтопереробні заводи PKN Orlen і на Мозирський НПЗ, у Білорусь. Іншою альтернативою російському газу є отримання катарського газу через Трансбалканський газопровід або реверс із Турецького потоку. Між іншим, Угорщина (з урахуванням геополітичних симпатій до РФ) домовилася з Азербайджаном про транспортування газу в обхід України із 2021 р. [16].

Геополітична доцільність співпраці України з Азербайджаном обумовлена низкою чинників. По-перше, відповідні енергетичні коридори посилюють наше значення в межах проєктів "Вишеградської четвірки" за віссю "Північ – Південь". По-друге, Азербайджан – один із найвпливовіших у регіоні енергетичний гравець і, водночас, партнер України в об'єднанні ГУАМ. По-третє, з урахуванням міцних геокультурних зв'язків між Азербайджаном і Туреччиною, ми опосередковано зміцнюємо співпрацю з Туреччиною, а також з усіма важливими для нас країнами в межах інфраструктури Міжмор'я – Білоруссю, Болгарією та Румунією.

Туреччина та Білорусь – важливі держави на балто-чорноморській осі "Північ – Південь" – цікаві нам у контексті спільної участі у низці актуальних геополітичних проєктів [17]. Тим поче, такі проєкти дозволять послабити важелі впливу Москви на Мінськ й Анкару та змінити баланс сил за осями "Москва – Анкара", "Москва – Мінськ". Адже обидві держави також зацікавлені в диверсифікації джерел енергоресурсів (зокрема нафти) й активно співпрацюють між собою.

Білорусь, Польща та Туреччина, зокрема, наразі впроваджують спільний проєкт IWW E40 (E 40 Inland Waterway) – новий торговельний маршрут між портами Балтійського і Чорного морів, який практично збігається з відомим із Середньовіччя торговельним шляхом "із варягів у греки". Головним ініціатором проєкту стала Туреччина, що прагне прокласти короткий від нині чинного через литовський порт Клайпеду, маршрут, для постачання білоруських нафтопродуктів із Мозирського НПЗ [18].

Наразі техніко-економічне обґрунтування проєкту сполучення Польщі, Білорусі, України і Туреччини шляхом "із варягів у греки" розробляється консорціумом на чолі із Гданським морським інститутом, фінансове забезпечення проєкту покладено на ЄБРР і Європейський інвестиційний банк у межах Програми транскордонного співробітництва між даними країнами [19]. У майбут-

ньому цей проект має стати одним із визначальних у сенсі формування геополітичних передумов інфраструктурної стійкості "Міжмор'я" [20].

Не менш важливим, у сенсі реалізації проекту Інтермаріум, є завдання диверсифікації транзитних коридорів. Наразі висунуто два проекти: перший має на меті будівництво каналів, що з'єднають Балтійське та Чорне моря через річки Вісла, Сян, Дністер, Прут і Дунай; другий – налагодити залізничне сполучення з Егейським морем через Румунію, Болгарію, Югославію та Грецію. Реалізація даних проектів сприятиме зміцненню безпеки країн-учасниць в умовах зростання загроз на кшталт російської.

Україна, задля вирішення своїх геостратегічних завдань, має скористатись відновленням шляху "із варягів у греки", бодай для відновлення повноцінного судноплавства по Дніпру. Цьому має сприяти й заплановане Білоруссю будівництво глибоководного річкового порту Нижні Жари на Дніпрі поблизу українського кордону. Адаже після проведення робіт із поглиблення дна судна класу "річка-море" зможуть проходити від білоруського села Нижні Жари до Київської ГЕС, і далі вниз по Дніпру до Херсона. Запланована транспортна система може використовуватися для транспортування не тільки нафтопродуктів із Мозирського НПЗ в Білорусі, але й інших видів сировини та готової продукції по Дніпру, що відкриває ринки для України й Білорусі практично на всіх напрямках. Для Білорусі – це, насамперед, вихід до морів, для України – великі транзитні можливості.

Не менший економічний зиск для України має принести її участь в ініційованих і фінансованих КНР проектах "Нового Шовкового шляху", зокрема в налагодженні логістики в межах "Адріатично-Балтійсько-Чорноморського співробітництва морських портів". У сенсі потужного інвестиційного потенціалу китайсько-українських спільних проектів [21], спільна геополітична вигода від реалізації маршруту є беззаперечною.

Окрім того, геостратегічно обумовленим напрямом китайських інвестицій в інфраструктурні проекти є ремонт українських автомагістралей за маршрутом транспортного коридору Віа Карпатія (Via Carpathia) – ще одного напрямку співпраці в рамках Міжмор'я. Ідеться про модернізацію маршрутів постачання азіатських вантажів у Європу через українські порти Чорноморськ, Одеса, "Південний". Конкурентом України у зазначеному проекті, спрямованому на часткове розвантаження Босфору, є румунський порт Констанца [22].

Польща, зі свого боку, прагне залучати кошти з єврофондів на модернізацію транспортних автомагістралей між північчю і півднем Європи з метою з'єднання портів трьох морів, що частково збігається з мережею пан'європейських доріг TEN-T [22]. Нагадаємо, що Україна до мережі TEN-T не залучена.

Ще одним важливим напрямом забезпечення стійкості енергетично-комунікаційної інфраструктури в регіоні Тримор'я є електроенергетичний. Мова про запуск енергетичного мосту "Україна – ЄС", зокрема – відкриття енергосполучення "Хмельницький – Жешув", а також об'єднання електроенергетичного ринку України з європейським. Зазначений проект упроваджується з партнером України по ГУАМ – Молдовою задля синхронізації з європейською енергосистемою через Польщу [23].

Вважаємо, що відновлення маршруту "із варягів у греки" через реалізацію енергетичних і транспортно-комунікаційних проектів сприятиме, насамперед, економічному зростанню України. Залучення України до

центральноєвропейської системи регіональної безпеки в межах ініціативи Міжмор'я не лише підвищить наш геополітичний статус, а й сприятиме налагодженню конструктивного діалогу по осі "Схід – Захід".

#### Список використаних джерел:

1. Міхновський М.І. Самостійна Україна / М.І. Міхновський. – К. : Діокор, 2002.
2. Рудницький С. Українська справа зі становища політичної географії / С. Рудницький. – Берлін : Українське слово, 1923.
3. Рудницький Степан. Чому ми хочемо самостійної України / Степан Рудницький. – Львів : Світ, 1994.
4. Липа Ю. Призначення України / Ю. Липа // Всеукраїнська трилогія. – К. : МАУП, 2007. – Т. 1.
5. Липа Ю. Розподіл Росії / Ю. Липа / О. Гринів (упоряд.). – Львів : Ін-т народознавства НАН України, 1995.
6. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. Ф. 3697. Оп.1. Спр.11. Арк.1-152.
7. Okulewicz P. Koncepcja "Międzymorza" w myśli i praktyce politycznej obozu Józefa Piłsudskiego w latach 1918-1926 / Piotr Okulewicz // Poznań. – 2001. – S. 75-86.
8. Troebst S. "Intermarium" and "Wedding to the Sea": Politics of History and Mental Mapping in East Central Europe / Stefan Troebst // European Review of History. – 2003. – Т. 10. – № 2. – P. 303.
9. Grzechnik M. Intermarium: The Baltic and the Black Seas on the Polish mental maps in the interwar period [Electronic source] / Marta Grzechnik // The Romanian Journal for Baltic and Nordic Studies. – 2014. – № 1. – Vol. 6. – P. 81-96. – Access mode : <https://www.researchgate.net/publication/273773107>.
10. Шишелина Л.Н. Преодолевая стереотипы – к сотрудничеству [Электронный ресурс] / Л.Н. Шишелина // Международная жизнь. – 2013. – 13 февраля. – Режим доступа : <http://interaffairs.ru/read.php?item=9151>.
11. Duda Andrzej. Nie mam wątpliwości, że procedury in vitro są potrzebne [Electronic source]. – Access mode : <http://polska.newsweek.pl/andrzej-duda-zaprzysiezenie-poglady-zmiany,artykuly,368110,1.html>.
12. Friedman G. Borderlands: A Geopolitical Journey in Eurasia / George Friedman. – Austin : "Stratfor". – 2011.
13. Машкевич М. Східна польська політика у ХХ – на початку ХХІ ст.: концепції та інтерпретації / М. Машкевич. – К. : Ніка-Центр, 2015.
14. Сергей Корсунский. Элиты Германии и Франции приняли решение на сближение с Путиным // Фіфр UKr life TV від 17.09.2019.
15. Рекомендації Фондації "Центр досліджень Польща – Україна" для урядів республіки Польща і України у взаємних відносинах [Електронний ресурс] / ред. : А. Лельонек, Д. Матерняк. – 2017. – С. 20-21. – Режим доступу : <http://www.polukr.net/uk/blog/2017/03/rekomendacji>.
16. The shipment of Azerbaijani gas to Hungary could become possible from 2021 / Офіційне інтернет-представництво Уряду Угорщини. – 29.03.2019. – Access mode : <https://www.kormany.hu/en/ministry-of-foreign-affairs-and-trade/news/the-shipment-of-azerbaijani-gas-to-hungary-could-become-possible-from-2021>.
17. Glen E. Howard. The Growing Importance of Belarus on NATO's Baltic Flank [Electronic source] / Howard Glen E. // NATO at 70 and the Baltic States : Strengthening the Euro-Atlantic Alliance in an Age of Non-Linear Threats: Edit. Mark Voyger. – Tartu 2019. – С. 201-222. – Access mode : [https://www.baltdefcol.org/files/files/publications/NATO\\_AT\\_70\\_AND\\_THE\\_BALTIC\\_STATES.pdf](https://www.baltdefcol.org/files/files/publications/NATO_AT_70_AND_THE_BALTIC_STATES.pdf).
18. Тышкевич И. О чем договаривались Лукашенко и Эрдоган? [Электронный ресурс] / Игорь Тышкевич. – 18.04.2019 // Український інститут майбутнього. – Режим доступа : <https://hvytya.net/analyt/ geopolitics/o-chjom-dogovarivalis-lukashenko-i-jerdogan.html>.
19. E 40 Inland Waterway / Офіційний веб-сайт проекту [Electronic source] // Port Gdansk. – Access mode : [http://programwisa.pl/https://www.banktrack.org/project/e40\\_waterway/pdf](http://programwisa.pl/https://www.banktrack.org/project/e40_waterway/pdf).
20. Grzechnik M. Intermarium: The Baltic and the Black Seas on the Polish mental maps in the interwar period [Electronic source] / Marta Grzechnik // The Romanian Journal for Baltic and Nordic Studies. – 2014. – № 1. – Vol. 6. – P. 88. – Access mode : <https://www.researchgate.net/publication/273773107>.
21. Президент України зустрівся з представниками ділових кіл Китаю [Електронний ресурс] / Офіційне інтернет-представництво Президента України. – 19.07.2019. – Режим доступу : <https://www.president.gov.ua/news/prezident-ukrayini-zustrivsia-z-predstavnikami-dilovih-ki-k-56573>.
22. Tomasz Poręba. Via Carpathia – An Investment in the Future [Electronic source] / Poręba T. / Warsaw institute review. – 13.03.2018. – Access mode : <https://warsawinstitute.org/via-carpathia-investment-future/>.
23. Карпенко Н. "Геополітичний дискурс" друкованих та інтернет-ЗМІ за вересень 2017 р. Частина друга [Електронний ресурс] / Наталія Карпенко // Детектор медіа. – 6.10.2017. – Режим доступу : <https://detector.media/infospace/article/130651/2017-10-06-geopolitichnij-diskurs-drukovanikh-ta-internet-zmi-za-veresen-2017-r-chastina-druga>.

Надійшла до редколегії 15.09.19

M. Doroshko, Doctor of History, Professor,  
N. Karpenko, PhD in Politics  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### UKRAINE'S PARTICIPATION IN THE IMPLEMENTATION OF THE MOSTORA PROJECT AS A INCREASING FACTOR GEOPOLITICAL STATUS

*The leitmotif of the article is the position of the authors that in the context of global transformations, a strong factor in strengthening the geopolitical status of Ukraine could be its active involvement in the implementation of the initiative of the Baltic-Black Sea Region (or the Inter-Sea) in terms of its involvement in the creation of infrastructure, which should become the basis for providing regional economic security. It has been found that through participation of our country in a number of regional transport and communication projects, the Middle Sea region has the potential to be transformed into an independent geopolitical unit and a powerful link of the Chinese One Road – One Belt project. It was proved that the projects for the supply of American and Azerbaijani natural gas along the North-South axis, connection to the navigable channel IWW E40 – E 40 Inland Waterway (the so-called ancient route "From Varangian to the Greeks"), as well as reconstruction of motorways for Via Carpathia will allow our country not only to get rid of the status of "geopolitical periphery" but also to contribute to the reduction of conflicts in the Baltic-Black Sea geopolitical space.*

*Keywords: geopolitical status, energy security, Baltic-Black Sea region, Path from Varangians to Greeks, transport and communication projects.*

Н. Дорошко, д-р ист. наук, проф.,  
Н. Карпенко, канд. полит. наук  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### УЧАСТИЕ УКРАИНЫ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА "МЕЖДУМОРЬЕ" КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЕЁ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО СТАТУСА

*Лейтмотивом статьи стала позиция авторов, что в условиях глобальных трансформаций весомым фактором укрепления геополитического статуса Украины может стать ее активное привлечение к реализации инициативы Балто-Черноморского союза (или Междуморья) в части создания инфраструктуры, которая должна стать базовой для обеспечения региональной экономической безопасности. Выяснено, что из-за участия нашей страны в ряде региональных транспортно-коммуникационных проектов регион Междуморья имеет потенциал превращения в самостоятельную геополитическую единицу и мощное звено китайского проекта "Один пояс – один путь". Доказано, что именно проекты по поставке американского и азербайджанского природного газа по оси "Север – Юг", подключение к судоходному каналу IWW E40 – E40 Inland Waterway (т. н. древнему маршруту "из варяг в греки"), а также реконструкция автомагистралей по маршруту Виа Карпатия (Via Carpathia) позволят нашей стране не только избавиться от статуса "геополитической периферии", но и способствовать уменьшению конфликтности в Балтийско-Черноморском геополитическом пространстве.*

*Ключевые слова: геополитический статус, энергетическая безопасность, Балтийско-Черноморский регион, путь "из варяг в греки", транспортно-коммуникационные проекты.*

УДК 94(44+439+436) "1919"

М. Кірсенко, д-р ист. наук, проф.  
Національний університет "Кієво-Могилянська академія", Київ, Україна

### СЕН-ЖЕРМЕН І ТРІАНОН: ПЕРЕДУМОВИ ТА НАСЛІДКИ (ДО СТОРІЧЧЯ ПАРИЗЬКОЇ МИРНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ)

*Колапс тоталітаризму і демократизація Східно-Центральної Європи покладали край багатонаціональним утворенням. Започаткував це крах імперій після Першої світової війни. Німеччина і Росія згодом перетворилися на Третій рейх і Радянський Союз, а Австро-Угорщина припинила своє існування. Вона відрізнялась від решти великих держав браком колоній, клаптевою етнічною строкатістю, ладом дуалізму. Безліч суперечок затруїли взаємини її наступниць на кількадесят років. На визвольну боротьбу справили вплив стосунки емігрантів із керівниками США й Антанти. Виникли німецька Австрія, занурена в усобиці Угорщина, Польща, Чехословаччина, Югославія (спершу Королівство сербів, хорватів і словенців), Західноукраїнська народна республіка. Сепаратизм меншин у Чехії й Моравії, мадяри Румунії та Словаччини, польсько-українська війна в Галичині, відлуння більшовизму, суперечки з Підкарпатською Руссю, плебісцит у Бургенланді, інцидент у Фіуме (Ріска) на тлі дипломатії Паризької конференції виплекали згубні пагони конфліктів. Розгляд умов, перебігу, спроб розв'язання дає змогу збагнути обставини, безпосередні і подальші наслідки та запобігти лиху. Подіям із доби творення Версальської системи присвячено цю статтю.*

*Ключові слова: Паризька конференція, дипломатія, Антанта, Сен-Жерменський договір, Тріанонський договір, Східно-Центральна Європа.*

Мирний договір 28 червня 1919 р. у п'яту річницю замаху в Сараєві було підписано у Дзеркальній галереї Великого королівського палацу у Версалі, де Бісмарк 18 січня 1871 р. проголосив Німецьку імперію. Цей договір започаткував Версальсько-Вашингтонську систему, історія якої досить відома [2, с. 20-26; 6, с. 271-272; 8, с. 44-61; 11, с. 49-65]. Укладений мир Антанти з Болгарією мав локальний вимір Балкан і не розв'язав македонського питання. Договір у Севрі став крихким, мов севрська порцеляна, оскільки Османська імперія припинила свої існування, а Турецька республіка успадкувала складнощі, що досі даються взнаки. Цивілізаційна традиція габсбурзької монархії менше впадає в око, але позначає ментальність Східно-Центральної Європи. Україна є найбільшою між держав регіону Адріатики, Балтики і Чорного моря. За розмірами теренів і населення вона не надто менша Австро-Угорщини, та, на відміну від неї, не є клаптевим конгломератом народів,

мов і культур. Варто вивчати наслідки і спадок дезінтеграції Дунайської монархії.

На початку ХХ ст. критерієм престижу була зброя. Великими державами вважалися Британська імперія, Німеччина, Росія, Франція, Італія й Австро-Угорщина. З поваги до колишньої величі, вищий статус посольств мали також Іспанія й Османи. Японія стала гегемоном Далекого Сходу після перемоги над Китаєм і Росією. Сполучені Штати від 1885 р. посіли світову першість в індустрії, але мали невеличку армію й обмірковували концепцію Альфреда Мегена про роль морської сили. Австро-Угорщина становила виняток між велетнів, бо не мала колоній і залежала від Німецької імперії, своєї молодшої та могутнішої партнерки у Троїстому союзі. Міжетнічні суперечності в габсбурзькій державі здавалися більш загрозливими, ніж були насправді. Мадярів задовольнив Компроміс 1867 р. Поляки й українці мріяли про Галицький П'ємонт під берлом цисаря. Чехи від-