

Артем Филипенко

**МЕЖИРІЧЧЯ ДУНАЮ
ТА ДНІСТРА У ВИМІРІ
ГЕОПОЛІТИКИ**

Проаналізовано історичну ретроспективу Дунай-Дністровського межиріччя. Приділено увагу історії означених територій періоду двох світових війн: заявлено зміст геополітичних інтересів воюючих країн у відношенні регіону. Акцентовано причини уваги ЄС до Придунав'я. Розкрито зміст Стратегії ЄС щодо Дунай-Дністровського межиріччя на сучасному етапі.

Ключові слова: Дунай-Дністровське межиріччя, Українське Придунав'я, геополітичні інтереси, трансрегіональні шляхи сполучення, рекреаційні ресурси.

З давніх-давен Дунай-Дністровське пониззя привертало увагу провідних політичних гравців Європи. Відомий дослідник Бессарабії Л.Берг у праці “Бессарабія: країна, люди, господарство” (1918 р.) писав: “... дивовижною є та череда народів, котру на театрі Бессарабії показує нам історія. Притягуювані частково казковими багатствами Балканського півострова, частково маючи на увазі саме наш край між Дністром і Прутом, з'являються одні за іншими: скифи, греки, сармати, гети і даки, римляни, бастарни, готи, гуни, болгари, слов'яни, авари, угорці, печеніги, руські племена уличів та тиверців, половці, татари, галицькі руські, генуезці, молдавани, литовці, запорозькі козаки, турки, кримські татари, поляки, росіяни. Навряд чи знайдеться в Європі інша країна, де перебувало стільки народів, як в Бессарабії”¹.

Стратегічне значення Бессарабії визнавали й українські дослідники. У першому томі “Енциклопедії українознавства”, підготовленому під егідою Наукового Товариства ім. Т.Шевченка за редакцією В.Кубійовича у 1949-1952 рр., вказувалося: “Завдяки розташуванню Бессарабії між Україною й Румунією, Балканами й Угорщиною – вона була завжди шляхом мандрів між заходом і сходом, що впливало на історію Бессарабії та на склад населення; південна Бессарабія має важливе стратегічне значення: панує над устям Дунаю й може загрожувати Одесі”².

¹ Берг Л.С. Бессарабия. Страна, люди, хозяйство. – Петроград, 1918. – С. V-VI.

² Енциклопедія українознавства / Ред. В. Кубійович. – Т. 1: Перевидання в Україні. – Л., 1993. – С. 96.

Бажання отримати контроль за цією важливою транспортною артерією стало причиною зіткнень Молдавії та Валахії, Угорського королівства і Туреччини. Починаючи з XVII ст. Придунайські землі стають ареною численних війн, які ведуть три імперії – Російська, Турецька та Австрійська. Півтора століття протистояння завершилися фактичною перемогою Росії, яка за результатами російсько-турецької війни 1806-1812 рр. приєднала межиріччя Дунаю, Дністра та Пруту.

Кримська війна 1853-1856 рр., яка завершилася поразкою Російської імперії, вперше вивела проблему Дунаю у загальноєвропейську площину. Наслідком війни стало не лише відокремлення від Російської імперії півдня Бессарабії і передача цієї території Молдавському князівству, яке на той час було васалом Туреччини. Не менш важливим наслідком стало створення у 1856 р. Європейської Дунайської комісії, до складу якої увійшли представники Австрії, Великобританії, Пруссії, Росії, Сардинії, Туреччини і Франції. Як свідчить сам склад комісії, основну роль у визначенні правового режиму ріки і порядку судноплавства по ній відігравали недунайські держави, серед яких провідна роль належал переможцям Росії в Кримській війні. Комісія регулювала судноплавство по Дунаю нижче Ісакчі.

Завершення Першої світової війни, розпад Російської та Австро-Угорської імперій, поява нових дунайських держав призвели до виникнення якісно нової ситуації в регіоні. Відповідно до положень мирних договорів 1919 і 1920 рр. із Німеччиною, Австрією, Болгарією та Угорщиною і на підставі Конвенції про режим Дунаю 1921 р. керування Дунаєм у його нижній течії (між Чорним морем та Браїловом) здійснювалося Європейською дунайською комісією в складі представників Великобританії, Італії, Румунії і Франції, а керування судноплавством по Дунаю від Браїлова до Ульма доручалося Міжнародній Дунайській комісії, до складу якої входили представники Австрії, Баварії, Болгарії, Великобританії, Угорщини, Вюртемберга, Італії, Румунії, Франції та Югославії.

Після Другої світової війни мирні договори з придунайськими державами, колишніми сателітами Німеччини – Болгарією, Угорщиною і Румунією – базувалися на констатації: “навігація по річці Дунай повинна бути вільною і відкритою для громадян, торгових суден і товарів усіх держав на основі рівності у відношенні торгових і навігаційних зборів і умов торгового судноплавства”. На цій основі в 1948 р. в Белграді була підписана Болгарією, Угорщиною, Румунією, СРСР, УРСР, Чехословаччиною і Югославією Конвенція про режим судноплавства по Дунаю. У 1960 р. до неї приєдналася Австрія.

Але у цілому Дунайський простір був розділений між двома ворогуючими політичними таборами. Кардинальні зміни в регіоні сталися у 90-х рр. XX ст., коли в країнах Центральної та Східної Європи відбулися демократичні революції, а згодом розпався і Радянський

Союз. Економічна криза, що виникла внаслідок переходу від планової до ринкової економіки, доповнилася дією зовнішніх чинників; насамперед війною у колишній Югославії. Так, якщо в 1990 р. обсяг вантажоперевезень від гирла Дунаю до Регенсбурга становив 97 млн тонн, то, приміром, у 2001 р. він зменшився до 25 млн т.

Запровадження Радою Безпеки ООН ембарго проти Югославії в 1992-1995 рр., а згодом воєнні дії НАТО проти Югославії та припинення вільного судноплавства на Дунаї з квітня 1999 до жовтня 2005 р. завдали серйозного удару по економіці дунайських країн, й у першу чергу по економіці Придунав'я. За результатами аналізу, проведеного Міністерством економіки та з питань європейської інтеграції України у 2003 р., тільки збитки Українського Дунайського пароплавства внаслідок дії ембарго дорівнювали 440 млн дол. (у тому числі прямі втрати – 22,1 млн дол.). Значна частина цих збитків (близько 350 млн дол.) була спричинена втратою експортно-імпортних і транзитних вантажо- та пасажиропотоків. Зруйнування дунайських мостів після бомбардувань НАТО додало до суми збитків ще близько 170 млн. дол., з них 136,1 млн дол. – від втрати експортних, імпортних, транзитних вантажопотоків; 13,2 млн дол. – від простою річкових, вантажних і пасажирських суден; 5,3 млн дол. – від анулювання контрактів, скорочення пасажирських перевезень і зменшення фрахтових ставок на круїзних Дунайських лініях тощо³.

Початок XXI століття ознаменувався важливими змінами в Дунайському регіоні, які визначатимуть його майбутнє на наступні десятиліття. З'явилися нові держави в регіоні Чорного моря, із вступом Болгарії та Румунії у 2004 р. до НАТО ця організація стала повноправним регіональним гравцем. Поступово і провідні міжнародні актори звернули увагу на транзитний, людський, економічний та безпековий потенціал регіону. У тому ж таки 2004 р. відбулася чергова хвиля розширення Європейського Союзу. З десяти країн, які стали новими членами ЄС, чотири – Чеська республіка, Словачія, Угорщина та Словенія є дунайськими країнами. У 2007 р. членство в ЄС здобули Болгарія та Румунія. Таким чином, майже весь басейн ріки Дунай опинився у просторі Європейського Союзу. Відповідним чином зросло і стратегічне значення Українського Придунав'я, зовнішній кордон якого (українсько-румунський) став кордоном України з ЄС та НАТО.

Увага з боку Європейського Союзу до Дунайського регіону формувалася поступово, як відповідь на вимоги політики розширення, а також безпекової, енергетичної, морської, транспортної політики тощо. Можна виділити такі пріоритетні напрямки для ЄС у реалізації власних геополітичних та геостратегічних інтересів.

³Гриневецький: Україна повинна вимагати компенсацію за фінансові втрати під час Балканських воєн // Дзеркало тижня. Україна. – 2010. – № 2. – 22-29 січня.

До політичних інтересів, в першу чергу, належать встановлення демократії та розвиток інститутів влади, стабільність внутрішньо-політичних систем країн, посилення міжпарламентських та міждержавних зв'язків, поглиблення регіонального співробітництва, у тому числі в рамках регіональних об'єднань, задля підвищення взаємної довіри та мирного розв'язання протиріч. Головними інструментами реалізації таких інтересів виступили Європейська політика сусідства та "Східне партнерство", що охоплюють Україну, Молдову і країни Кавказу.

Інтерес ЄС у розвитку економічної співпраці базується як на суто економічних перевагах такого співробітництва, так і на засадах посилення своєї політичної ваги в регіоні і зміцненні внутрішньої та зовнішньої безпеки. Зокрема, серед пріоритетів – співробітництво у сфері транспорту, енергетики. Чимала увага приділяється питанням екології та сталого розвитку.

У червні 2009 р. Європейська Комісія розпочала роботу з підготовки документа, який мав включати пропозиції країн Дунайського регіону щодо напрямів комплексного та всеохоплюючого розвитку Дунайського регіону. До розробки Дунайської Стратегії Європейська Комісія запросила 14 країн, що входять до Дунайського регіону, а саме: 8 країн-членів ЄС (Австрія, Болгарія, Чеська Республіка, Німеччина, Угорщина, Румунія, Словаччина та Словенія); 1 країна-кандидат на вступ (Хорватія); 3 потенційних кандидати на вступ (Сербія, Чорногорія, Боснія та Герцеговина); 2 країни-партнери (Україна та Республіка Молдова).

8 грудня 2011 р. Єврокомісія затвердила Стратегію Європейського Союзу для Дунайського регіону (EU Strategy for the Danube Region – EUSDR). Як відзначається в документі, після розширення ЄС з'явилися нові можливості для відповідей на виклики та використання потенціалу регіону для додання економічних криз. "Соціально-економічний розвиток, конкурентоспроможність, управління природними ресурсами та підвищення ефективності використання природних ресурсів можуть бути покращені, а безпека і транспортні коридори можуть бути модернізовані. Дунай може відкрити ЄС для його найближчих сусідів, Чорноморського регіону, Південного Кавказу та Центральної Азії. Стратегія ЄС розвитку Дунайського регіону може зробити внесок у реалізацію цілей ЄС, зміцнюючи основні стратегічні ініціативи ЄС, особливо стратегію "Європа 2020".

Ухвалення Дунайської стратегії свідчить про ту увагу, яку приділяє ЄС проблемам Дунаю. Сьогодні цей регіон з населенням більше 100 мільйонів осіб, з одного боку, має значний потенціал для розвитку, з іншого – представляє собою вузол економічних, соціальних та екологічних проблем.

Історія зумовила і непрості відносини між державами Дунайського регіону. Це стосується не лише країн, що утворились на улам-

ках колишньої Югославії. Чимало проблем існує у відносинах Румунії та Угорщини, Румунії та України, Румунії та Болгарії, Молдови та України. Відтак спільне вирішення проблем Дунаю має стати своєрідним об'єднуючим стрижнем.

В Стратегії сформульовані завдання, які мають бути вирішені. У ній зазначається, що “в регіоні існує необхідність пов'язати людей, їхні ідеї та потреби. Транспортні розв'язки потрібно модернізувати, а доступ до інформації – спростити. Енергія може бути дешевшою та безпечнішою завдяки кращим зв'язкам та альтернативним джерелам. Розвиток може бути збалансованим з охороною довкілля в рамках підходу, що базується на принципах сталого розвитку, і відповідно до екологічного законодавства ЄС *acquis communautaire*. Спільна робота потрібна для того, щоб мінімізувати ризики та лиха, такі, як повені, засухи та промислові аварії. Розвиваючи перспективи серйозних досліджень та інновацій, регіон може стати лідером у торгівлі та підприємстві ЄС. Можна подолати диспропорції у сфері освіти та працевлаштування. Регіон може стати безпечнішим, в якому належним чином розв'язуються конфлікти, проблеми маргіналізації та злочинності”.

Стратегією були визначені чотири пріоритетних завдання, які отримали назви “стовпи”. Кожен “стовп” містить у собі кілька пріоритетних напрямів (Priority area) для визначення всесторонніх дій і перетворення планів на конкретні результати. А у кожному з пріоритетів сформульовані і визначені кінцеві цілі, яких прагнуть досягти країни Дунайського басейну.

Так, кінцевою метою у сфері розвитку внутрішніх водних шляхів (EUSDR Priority Area 1a) визначено:

- збільшити вантажопотоки по Дунаю до 2020 р. на 20% порівняно із 2010 р.
- усунути перешкоди для навігації, беручи до уваги специфічні характеристики кожної ділянки Дунаю та його судноплавних притоків і створення ефективної системи управління водними шляхами до 2015 р.
- розвинути ефективні мультимодальні термінали в річкових портах вздовж Дунаю та його судноплавних притоків, щоб пов'язати внутрішні водні шляхи із залізничним та автомобільним транспортом.

Кінцевою метою у сфері сталої енергетики (EUSDR Priority Area 2) визначено:

- скорочення викидів парникових газів на 20% порівняно із 1990 р.
- збільшення використання енергії з відновлювальних джерел на 20% порівняно з 1990 р.
- наближення до 20% збільшення енергоефективності порівняно з 1990 р.

У сфері розвитку культури і туризму, міжлюдських контактів визначено такі кінцеві цілі:

– до 2020 р. збільшити кількість туристів в Дунайський регіон на 50% порівняно із 2010 р.

– до 2020 р. збільшити круїзний туризм на 50 % порівняно із 2010 р.⁴

Участь України у розробці і подальшій реалізації “Дунайської стратегії” Євросоюзу та придунайських країн давала можливість нашій державі продемонструвати на практиці, що Україна та ЄС мають спільні інтереси і спроможні працювати разом задля розв’язання спільних проблем і сталого розвитку у Дунайському регіоні. Утім, від самого початку ця участь була значною мірою формальною і декларативною. Офіційний Київ не скористався жодною можливістю взяти участь в серії міжнародних конференцій, що їх було проведено Європейською Комісією протягом першого півріччя 2010 року з метою обговорення спільної проблематики, яка має знайти своє відображення в розробці “Дунайської стратегії”.

Як результат, якість “українського бачення майбутньої стратегії ЄС щодо Дунайського регіону” (“Позиційного документу” України) не може вважатися цілком задовільною. За оцінкою експертів, воно не ґрунтується на усвідомленні усього комплексу проблем, що є спільними для усіх або переважної більшості країн Дунайського регіону та потребують узгоджених дій для їх розв’язання, а низка запропонованих проектних ідей по суті є локальними або національними.

Тим часом, Українське Придунав’я має всі підстави для участі у всіх пріоритетних напрямках Дунайської Стратегії. Безпосередньо в Придунайському регіоні розташовані та працюють такі підприємства транспортної галузі: приватне акціонерне товариство “Українське Дунайське пароплавство”; Державне підприємство “Ізмаїльський морський торговельний порт”; Державне підприємство “Ренійський морський торговельний порт”; Державне підприємство “Морський торговельний порт Усть-Дунайськ”; філії державного підприємства “Адміністрація морських портів України” у портах Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ; 2 судноремонтних заводи; 4 залізничні станції, локомотивне депо, ряд підприємств автомобільного транспорту, аеропорт Ізмаїл (законсервований рішенням Одеської обласної ради). Окремо слід відзначити, що до складу ПрАТ “УДП” входить Кілійській суднобудівельно-судноремонтний завод, розташований у м. Кілія, як відокремлений підрозділ. У транспортному вузлі регіону здійснюється передача та розподіл вантажів між різними видами транспорту. Крім того працюють середні та вищі навчальні заклади мор-

⁴ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Sommittee of the Regions // <http://eur-lex.europa.eu/legal-content>.

ської та річкової спеціалізації, тренажерні центри з підготовки та підвищення кваліфікації фахівців флоту – матросів, обслуговуючого персоналу (працівників камбузу, офіціантів, барменів та ін.), судових механіків та судноводіїв.

З огляду на природні умови у Придунав'ї найбільш перспективним є розвиток альтернативної енергетики. За потенціалом сонячної енергії регіон на другому місці після Криму. Не меншим є потенціал і для розвитку вітрової енергетики. Також є умови для розвитку туризму. Зокрема, існує можливість формування диверсифікованого туристичного продукту розвитку історичного, археологічного, культурного, етнічного, екологічного, сільського, винного, гастрономічного, яхтового туризму. Основною перешкодою для розвитку туристичної галузі, так само, як і транспортного комплексу, є незадовільний стан інфраструктури, зокрема, основної транспортної артерії – автотраси Одеса-Рені. Всупереч європейським тенденціям, де робиться акцент на розвиткові залізничного транспорту, розвиток залізничної колії у Придунав'ї суттєво відстає від європейських вимог. Залишається вкрай низькою швидкість руху, яка не відповідає вимогам Міжнародного союзу залізниць (100 км/год для вантажних поїздів та 120 км/год – для пасажирських). Долаючи на окремих ділянках до 80 км/год, вантажні поїзди мають середню маршрутну швидкість руху по Одеській залізниці всього 34,4 км/год. Найбільші обмеження руху на одноколіїній дільниці Одеса-Ізмаїл довжиною 288 км (з яких 197 не електрифіковані). Дільниця характеризується значною кількістю штучних споруд та незадовільним станом колії. Середня швидкість руху на дільниці Одеса-Білгород-Дністровський – 32,9 км/год, на дільниці Білгород-Дністровський-Ізмаїл – 26,9 км/год. Стан пасажирських перевезень не відповідає європейським стандартам не тільки за швидкістю руху, але й за якістю обслуговування пасажирів, комфортабельністю. Міжнародне сполучення Одеської області здійснюється через Київ. Погіршилося пасажирське залізничне сполучення Одеси і Українського Придунав'я, пасажирський потяг Одеса-Ізмаїл курсує 4 рази на тиждень; тривалість поїздки 6 год 36 хв.

Крім того, залізничне сполучення Придунав'я здійснюється через територію незвіданої Придністровської Молдавської республіки, яка знаходиться під російським впливом. У разі загострення ситуації у Придністров'ї існує ризик припинення залізничного сполучення, як це вже було у 2006 р.

Обмежуючим фактором є і своєрідна географічна ізолюваність Придунав'я, яке має природні кордони у вигляді Дністровського лиману. Стримуючим фактором є і те, що маючи спільний кордон з Румунією у нижній частині Дунаю, Україна не має на ній міжнародних пунктів пропуску. Як результат, автомобільне сполучення з Румунією здійснюється через територію Республіки Молдова.

Однією з ключових глобальних тенденцій є зростання обсягів світової морської торгівлі, яка вважається найбільш дешевою, доступною та екологічною. Водночас відзначається значне зростання обсягів контейнерних перевезень, що у свою чергу стало поштовхом до розвитку інтермодальних та мультимодальних (змішаних, або тих, що виконуються не менш ніж двома різними видами транспорту з укладанням одного договору) перевезень. Відповідно до Білої книги ЄС по транспорту “Транспорт-2050”, до 2030 р. понад 30% перевезень вантажів на відстань більше 300 км мають здійснюватися водним та залізничним транспортом, а до 2050 р. – понад 50%. Це цілком співпадає з поставленими Стратегією ЄС для Дунайського регіону завданнями щодо збільшення перевезень по Дунаю. Крім того, активно розвиваються внутрішньоконтинентальні морські перевезення (short sea shipping), на які припадає до 40% перевезень в рамках ЄС.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом передбачає співробітництво у сфері транспорту, у тому числі розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Трансевропейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту. Реалізація положень Угоди передбачає, серед іншого, лібералізацію ринку транспортних послуг, імплементацію низки міжнародних конвенцій щодо безпеки судноплавства, посилення співробітництва у сферах рибальства у Чорному морі, моніторингу та оцінки стану запасів морських ресурсів та морського навколишнього природного середовища, а також можливість майбутньої співпраці з Україною в контексті Інтегрованої морської політики ЄС.

У 2013 р. Європейська Комісія з урахуванням існуючих реалій просування на схід запропонувала нову транспортну стратегію і проект створення міжнародних транспортних коридорів, що поєднують Західну і Центрально-Східну Європу. Вартість вже третього комунікаційного проекту з початку 1990-х рр. оцінюється в 250 млрд євро (планований обсяг фінансування до 2020 р.). Для подолання транспортного дисбалансу на території Євросоюзу будуть створені дев'ять мультимодальних коридорів, кожен з яких повинен поєднувати мінімум три види транспорту і з'єднувати три держави.

Нова інфраструктурна політика об'єднає 28 держав Євросоюзу єдиною Трансевропейською транспортною мережею (TEN-T). Виділяється дев'ять транспортних коридорів: Балтика – Адріатика, Північне море – Балтика, Середземноморський коридор, Середньосхідний коридор, Скандинавія – Середземне море, Рейн – Альпи, Атлантичний коридор, Північне море – Середземне море і Рейн – Дунай. Вони будуть об'єднані в три генеральних напрями “схід –

захід”, “північ – південь” і діагональні коридори. Проект планується завершити у 2030 році. Пріоритетне фінансування отримають транспортні коридори, що з’єднують схід і захід Євросоюзу. На фінансування першого етапу планувалося виділити 26 млрд. євро.

Створення Трансевропейської транспортної мережі є продовженням реалізованого з початку 90-х років проекту Критських транспортних коридорів, з акцентом на будівництво автобанів. У новому проекті особлива увага приділяється будівництву швидкісних залізниць. На першому етапі планується створення Єдиної європейської системи управління залізничним рухом і повітряним транспортом.

Генеральний напрям “Схід – Захід” включає три транспортні коридори: Північне море – Балтика, Середземноморський і коридор Рейн – Дунай.

Коридор Рейн - Дунай повинен з’єднати за допомогою головної водної артерії Європи, а також автомобільних і залізних доріг, що проходять уздовж неї, п’ять придунайських держав Євросоюзу: Німеччину (південну частину), Австрію, Словаччину, Угорщину і Румунію. Коридор має пов’язати Страсбург та Мангейм за допомогою двох паралельних вісей в південній Німеччині, одна вздовж Майну та Дунаю, інша – через Штутгарт і Мюнхен з відгалуженням на Прагу та Жиліну до словацько-українського кордону, через Австрію, Словаччину та Угорщину до румунських портів Констанца та Галац. Він включає залізниці, автошляхи, аеропорти, порти, залізничні термінали та внутрішні системи водних шляхів Майну, каналу Майн-Дунай, всієї нижньої частини Келхайма та річки Сави. Ключові проекти – усунення “вузьких міст” на внутрішніх водних шляхах та залізничні ділянки Штутгарт-Ульм та Мюнхен-Фрайлассінг⁵. Коридор виходить до Чорного моря через розташоване в Румунії Сулинське судноплавне гирло, що може негативно позначитися на розвитку дунайських портів України.

Все це вимагає сьогодні від керівництва України посиленої уваги до транспортного сектора, в першу чергу до водного транспорту, і прийняття ефективних управлінських рішень, спрямованих на стимулювання перевезень морським та внутрішнім водним транспортом, формування митно-тарифної політики, спрямованої на залучення транзитних вантажів, інтеграцію національної транспортної системи у загальноєвропейську. В цьому контексті роль Придунайського регіону як ланки, яка поєднує Україну і країни Центральної та Східної Європи, має зрости.

Початок Росією “гібридної війни” проти України та анексія Криму створили принципово нові геополітичні реалії для Бессарабії. Поряд

⁵ Infrastructure – ten-t – Connecting Europe // <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors>.

з такими інструментами “гібридної війни”, як сприяння створенню незаконних військових формувань, забезпечення участі на реальних або умовно “добровільних” засадах в бойових діях на боці незаконних військових формувань російських військових спеціалістів та військових частин, особлива увага приділяється інформаційним операціям по відношенню до цивільного населення України. Йдеться насамперед про інформаційні операції, які ставлять перед собою завдання стимулювання сепаратистських рухів у різних регіонах України, посилення недовіри громадян до державних інститутів та політичної еліти, розпалювання міжнаціональної та міжконфесійної ворожнечі, стимулювання соціального невдоволення.

Внаслідок свого багатонаціонального складу, історичних традицій, специфічної ментальності жителів Українського Придунав'я цей регіон також опинився у зоні небезпеки. І хоча відверто сепаратистські настрої тут відсутні, сусідство з Автономним територіальним утворенням Гагаузія, яке знаходиться в опозиції до проєвропейського курсу Молдови, посилює ризики. Чималу роль у настроях населення Бессарабії зіграло і те, що протягом існування незалежної української держави, вона фактично не відчувала уваги з боку центральної влади, що призвело до погіршення соціально-економічної ситуації.

Українське Придунав'я розглядається російськими агресорами як частина так званої “Новоросії”, що мала об'єднати області Півдня та Сходу України. Однак відсіч, яку дали Збройні Сили України в Донецькій та Луганській областях та розгром сепаратистських угруповань в інших регіонах України, у тому числі в Одесі, поставили хрест на цих планах агресора.

Однак, спроби “розгойдати” ситуацію в Придунав'ї не припиняються. У квітні 2015 р. було оголошено про створення Народної ради Бессарабії, яка оголосила, що вона є представницьким органом національних громад регіону і має намір відстоювати “культурно-національну автономію”. За примхою долі серед учасників зборів майже не було уродженців Бессарабії. Національно-культурні товариства, що представляють етнічні громади Придунав'я, відмежувалися від організаторів, а сама інформація про створення організації не знайшла відгуку серед тих, чий інтереси зібралася представляти ця організація. Внаслідок заходів з боку Служби безпеки України діяльність організації була припинена.

Разом з тим, російська агресія та анексія Криму, як це не парадоксально, відкрила перед Придунав'ям певне “вікно можливостей”. Активізувалися відносини України з чорноморськими країнами-членами ЄС. Відбулося покращення відносин між Україною та Румунією. Остання беззастережно підтримала територіальну цілісність України і стала першою країною ЄС, яка ратифікувала Угоду про асоціацію України з Європейським Союзом. У жовтні 2014 р. прем'єр-міністр

України Арсеній Яценюк та прем'єр-міністр Румунії Віктор Понта підписали угоду про малий прикордонний рух, який дає можливість громадянам України та Румунії, що проживають у 30-кілометровій зоні, здійснювати поїздки без віз⁶.

Під час візиту до України Президента Румунії Клауса Іоханніса у березні 2015 р. було досягнуто домовленості щодо створення спільних пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні. За підсумками візиту президента Болгарії Росена Плевнелієва до України Президент України доручив підготувати проект змін до держбюджету для фінансування будівництва дороги "Одеса – Рені" до Румунії. За словами Президента України, "особливу увагу буде приділено будівництву дороги, яка з'єднає Одесу, Болград та Рені і стане потужним транзитним коридором на Румунію і через Румунію в Болгарію. Ми домовилися про те, що будуть проведені переговори і з допомогою наших болгарських і румунських партнерів нам вдасться залучити кошти Європейського Союзу".

З анексією Криму Україна втратила значну частину свого туристично-рекреаційного потенціалу, серйозних втрат зазнав круїзний туризм. На тимчасово окупованих територіях розташовані п'ять морських портів, які закриті для заходу іноземних суден. Їх втрата, як і війна на сході, суттєво вплине на логістику вантажопотоків.

Серйозних втрат зазнала і туристично-рекреаційна галузь України, внаслідок чого значно підвищилося значення курортних територій Одеської області. Придунав'я має серйозний потенціал, який за належного інфраструктурного забезпечення (автошляхи, централізоване водопостачання та каналізація) дає можливість збільшити прийоми відпочиваючих у рази.

Певні перспективи відкриваються й у розвитку альтернативної енергетики: як вже зазначалося, саме Придунав'я за своїми природними умовами є найбільш перспективним регіоном у цій сфері. Кабінет Міністрів України вжив кілька кроків у цьому напрямі, зокрема, скасоване мито на імпорт котлів, що працюють на біопаливі. Певні зобов'язання щодо розвитку енергетики з відновлювальних джерел накладає на Україну і Асоціація з ЄС.

В цілому можна зазначити, що геополітична роль Придунав'я для України найближчим часом зростатиме.

ФИЛИПЕНКО А. Междуречье Дуная и Днестра в измерении геополитики. Проанализирована историческая ретроспектива Дунай-Днестровского междуречья. Уделено внимание истории обозначенных территорий периода двух мировых войн: заявлено содержание геополитических инте-

⁶ Україна та Румунія підписали договір про малий прикордонний рух // <http://vgolos.com.ua/news>.

ресов воюющих стран в отношении региона. Акцентированы причины внимания ЕС к Приднубавью. Раскрыто содержание Стратегии ЕС в отношении Дунай-Днестровского междуречья на современном этапе.

Ключевые слова: Дунай-Днестровское междуречье, Украинское Приднубавье, геополитические интересы, трансрегиональные пути сообщения, рекреационные ресурсы.

FYLYPENKO A. Lowland between the Danube and the Dniester Rivers by Geopolitics. It analyzes the historical retrospective of the lowland between the Danube and the Dniester rivers. Attention is paid to the history of the designated areas in period of two World Wars: stated content of the geopolitical interests of the belligerent countries for the region. Accented attention to the reasons for the EU Danube. The content of the EU Strategy for the Danube-Dniester Lowlands at the present stage.

Keywords: lowland between the Danube and the Dniester rivers, Ukrainian Danube region, geopolitical interests, trans-regional lines of communication, recreational resources.

References

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Sommittee of the Regions. Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content>.

Infrastructure – Ten-T – Connecting Europe. Retrieved from <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors>.

Berg L.S. (1918). *Bessarabiya. Strana, lyudi, khozyajstvo*. Petrograd. [in Russian]

Kubijovych V. (Ed.) (1993). *Entsyklopediia ukrainoznavstva*. Vol. 1: Perevydannia v Ukraini. L'viv. [in Ukrainin].

Ukraina ta Rumuniia pidpysaly dohovir pro malyj prykordonnyj rukh. Retrieved from <http://vgolos.com.ua/news>. [in Ukrainin].