

Павло Сацький

кандидат історичних наук,
доцент ДВНЗ «Київський національний
економічний університет імені Вадима Гетьмана»

РІЧКИ ЯК ЗАХИСНИЙ БАР'ЄР Й ІНТЕГРУЮЧИЙ ФАКТОР (РЕЙН, ДУНАЙ, ДНІПРО)

Витоки концепції геополітичного проекту Міжмор'я слід вбачати у досвіді функціонування європейських торговельних шляхів епохи Середньовіччя, які перетинали Європу з півночі на південь і діяли в обох напрямках. Один з таких шляхів сполучав Схід із Заходом, проходячи українськими територіями, й брав свій початок від Криму та завершувався на узбережжі Балтійського моря біля одного з ключових портів — у місті Гданськ. Усі геополітичні конструкти в Європі склалися на основі вироблення механізму експлуатації водних ресурсів, оскільки водний шлях тривалий період в історії лишався найбільш економічно вигідним як для торгівлі, так і для війни¹. У Середньовіччя Європу з іншими цивілізаціями сполучали моря, ключову роль відігравали Середземне, Чорне й Балтійське. Проте у XV–XVI ст. українські землі стали важливим су-

¹ Тилли Ч. Война и строительство государства как организованная преступность [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://commons.com.ua/ru/vojna-i-stroitelstvo-gosudarstva-kak-organizovannaya-prestupnost/>

хопутним відтинком великого шляху трансморської торгівлі між Балтійським і Чорним морями. На цьому етапі Україна відігравала роль лише сухопутного відтинка, допоки не відбувалося активне господарське освоєння Подніпров'я й механізму господарської експлуатації річки Дніпро.

Проте концептуально ідею Міжмор'я було розроблено у XVIII ст. в Російській імперії й запропоновано імператриці Катерині II від початку її перебування на престолі. Фактично, ідею імперії між двома морями, Чорним і Балтійським, було реалізовано у створенні Російської імперії після Семилітньої війни й російсько-турецьких воєн XVIII ст. За концепцією, запропонованою Катерині II, було передбачено, що Росія мала завдяки реалізації такої ідеї монополізувати торгівлю між Сходом і Європою². Проте слід відзначити, що ідея Міжмор'я була ідеєю континентальної імперії, котра у XVIII–XIX ст. не мала змоги конкурувати з морськими імперіями. Причиною було те, що війна на суші була значно дорожча, ніж на морі, крім того, транспортування товарів сухопутним шляхом було дорожчим за транспортування морськими шляхами. Тому Англія як морська держава мала перевагу в світовій політиці до першої половини XX ст. Відповідно, Російська імперія окреслилась як ключовий конкурент Англії у прагненні до світової гегемонії. І це попри те, що протягом XIX ст. Росія економічно й технологічно відставала від країн Європи й постійно намагалась подолати цю негативну тенденцію. Проте сама ідея Міжмор'я в російській інтерпретації стала квінтенцією імперської російської ідеї, континентальної імперії, котра здійснює контроль над найбільшою ресурсною базою

² Стегний П. В. Разделы Польши и дипломатия Екатерины II. 1772. 1793. 1795. — М.: Международные отношения, 2002. — С. 81, 87.

планети — Сибіром і Далеким Сходом, контролюючи сухопутний доступ до цих регіонів й маючи необмежений часовий ресурс для їхнього освоєння. Водночас морські імперії мали змогу здійснювати контроль над ресурсами своїх далеких колоній лише наїздами й завдяки контролю над морськими комунікаціями.

Імперська ідея Росії, хоч і була втілена зі створенням цільного сухопутного коридору від Чорного до Балтійського морів, проте в російській політиці постійним було відчуття її нереалізованості через неможливість гарантувати безпеку своїм морям — Балтійському й Чорному. Тому Росія постійно прагнула реалізувати ідею заволодіння чорноморськими протоками й Константинополем (Стамбулом) заради забезпечення своєї Чорноморської акваторії³. Фактично ідея Міжмор'я у російській інтерпретації потребувала подальшого забезпечення вільного контролю над Чорним морем і гарантування вільного виходу в Середземне море. Як показав досвід Кримської війни, свої порти у Балтійському морі Росія мала змогу забезпечити, адже попри поразку в Чорному морі, завдяки береговій артилерії вона зуміла відстояти власну сферу впливу на Балтиці.

У другій половині XIX ст. завершується промисловий переворот в континентальних державах Європи й відбувається становлення імперій на континенті. Завдяки здешевленню сухопутних комунікацій шляхом розбудови залізничного транспорту формується економічна потуга — німецька імперія. Активно розбудовує свої залізничні комунікації й Російська

³ Машевський О. Чорноморські протоки у політиці міжнародних союзів (70-ті рр. XIX ст. – 1918 р.): Автореф. дис... д-ра іст. наук: 07.00.02 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. — К., 2010. — С. 14.

імперія у 80–90-ті рр. XIX ст., проте континентальні імперії здійснюють політику щодо забезпечення власної монополії в акваторії морів. Нова німецька імперія прагнула забезпечити собі домінування у Балтійському морі, створюючи конкуренцію Російській імперії. У цих геополітичних реаліях концепція Міжмор'я набуває актуальності не лише для Росії, а й для нових континентальних імперій Європейського континенту. Німеччина прагнула сполучити залізницею свою територію з Близьким Сходом, реалізувавши проект Багдадської залізниці через територію Центральної Європи. У цьому контексті було вироблено німецьку концепцію Серединної Європи. Проте всі континентальні геополітичні концепції мали ґрунтуватися на потенціалі великих річок.

Теорія Міжмор'я є близькою до погляду на цивілізаційні розломи по великих річках. Прихильниками теорій кордонів по річках на початку XX ст. були французькі геополітики, котрих активно критикував теоретик німецької геополітики К. Хаусхофер, вказуючи, що доцільність встановлення кордонів по річках не обґрунтована⁴. Проте французький підхід був характерним для періоду, коли дуже актуальним було встановлення державних кордонів, беручи до уваги насамперед не етнічні та інші принципи, а стратегічні. Цей французький підхід було апробовано при виробленні мирних договорів, якими підсумовувалися результати Першої світової війни. Власне, ключовим питанням кордонів було встановлення стратегічного кордону Франції й Бельгії з метою унеможливити агресію зі сторони Німеччини. Цей принцип було закладено у Версальському мирному договорі, зокрема в положеннях щодо річки

⁴ Хаусхофер К. О геополитике. Работы разных лет. — М.: Мысль, 2001. — С. 155.

Рейн, які забороняли Німеччині зводити військові укріплення та концентрувати війська в зоні 50 км на схід від лівого берега Рейну. Так само було заборонено здійснювати такі дії на захід від цієї річки, на правому її березі⁵. Тобто за основу для встановлення гарантій Франції від можливих агресивних дій Німеччини було взято водну перепону — річку Рейн.

Однак слід звернути увагу на підхід до значення великої європейської річки як об'єднавчого фактора — Дунаю. Навколо цієї річки сформувалась монархія Габсбургів, яку політики ХХ ст. вважали такою, що забезпечувала соціально-економічне процвітання народам Центральної Європи. Зокрема, У. Черчилль у своїх мемуарах висловився позитивно про цю монархію, характеризуючи її існування як засіб протидії експансії німецького й російського імперіалізму⁶. На переговорах у Тегерані британський Прем'єр обґрунтовував доцільність створення німецької конфедерації в Дунайському басейні⁷. Цей проект мав певним чином стати противагою мілітаристській Пруссії.

Позиція У. Черчилля перегукується з позицією французького політолога А. Шерадама на початку ХХ ст., котрий хоч і здійснив доволі глибокий аналіз перспектив європейської по-

⁵ Статті 42, 43 // Версальский мирный договор / Полный перевод с французского подлинника под редакцией проф. Ю. В. Ключникова и А. Сабанина со вступ. ст. проф. Ю. В. Ключникова и предметным указателем. — М.: Издание Литиздата НКВД, 1925. — С. 21.

⁶ Черчилль У. Вторая мировая война. — Ростов-на-Дону: Издательство «Феникс», 1997. — С. 34.

⁷ Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг.: Сборник документов. Т. 2: Тегеранская конференция руководителей трех союзных держав. — СССР, США, Великобритания (28 ноября – 1 дек. 1943 г.) / гл. ред. А. А. Громыко. — М.: Политиздат, 1984. — С. 149.

літики, проте помилявся. Він обґрунтовував доцільність збереження цілісності Австро-Угорщини для геополітичних противників Німеччини, якими вважав Францію й Росію, оскільки цілісна імперія Габсбургів мала змогу протидіяти німецькій політиці формування Серединної Європи⁸. Попри те, що Австро-Угорщина шукала засобів збереження своєї територіальної цілісності у зміцненні союзу з Німеччиною, до певної міри А. Шерадам виявився правий, адже після Першої світової війни для Німеччини стала більш актуальною реалізація проекту Серединної Європи, ніж до війни. Австро-Угорщина концентрувала у своєму політичному полі більш чисельні неслов'янські народи, ніж німці, і після її розпаду склалися сприятливі умови для об'єднання всіх німців у єдиній державі. Тому реалізація проекту Серединної Європи після Першої світової війни для Німеччини мала важливе значення з огляду на можливості здобуття етнічного, економічного і, відповідно, політичного домінування в регіоні Центральної Європи завдяки об'єднанню німецького суперетносу в єдиній державі⁹. Тому А. Шерадам мав рацію, розглядаючи непорушність Австрійської імперії як засіб протидії проекту Серединної Європи.

Розглядаючи роль річки Дунай як такої, що економічно єднала народи, нам слід звернути увагу на її відмінне від Рейну та Дніпра географічне розташування. Дунай зорієнтований здебільшого по паралелі, а не по меридіану, як Рейн чи Дніпро.

⁸ Шерадамъ А. Европа и австрійській вопросъ на рубежѣ XX столѣтія. — С-Пб.: Типо-литографія В. В. Комарова, 1903. — С. 285.

⁹ Газін В. Економіка і зовнішня політика Веймарської республіки (1925–1933 рр.): східноєвропейські аспекти. — Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський державний педагогічний університет, інформаційно-видавничий відділ, 1999. — С. 38–40.

Тому, на відміну від меридіанних річок, які ділять Європу, Дунай має об'єднавчий характер.

Отже, нам треба брати до уваги характер європейських річок, які розглядалися в теорії й практиці геополітичних концепцій як такі, що єднали, і такі, що ставали бар'єрами. Дунай відігравав роль річки, котра забезпечувала єдність численних націй. Водночас Рейн становив водну перепону на шляху німецької військової загрози для Франції. Цю особливість Рейну було втілено у європейському міжнародному порядку після Першої світової війни. У період між світовими війнами ключові геополітичні гравці на Європейському континенті надалі розглядали Дунай як засіб єднання держав у протидії німецькій та радянській експансії. На противагу посиленню німецького впливу Франція у 1931–1932 рр. ініціювала ряд проектів для Центральної Європи, які ґрунтувалися на економічній базі й забезпечували країнам регіону передумови для подолання наслідків світової економічної кризи. Проте спроби створення Пан'Європи, Дунайського пакту тощо виявилися невдалими. Ситуативним союзником Німеччини був СРСР як у 1920-ті рр., так і наприкінці 1930-х рр., оскільки територіальні зміни в Центральній Європі за німецької ініціативи були неможливі без убезпечення майбутнього кордону з радянськими територіями. Як Рапалльський договір 1922 р., так і Договір «Про ненапад» 1939 р. стали базою убезпечення Німеччиною східних рубежів майбутньої Середньої Європи.

Попередньо, у період зламу в 1939 р. у Центральній Європі системи міжнародних відносин, яку було сформовано за підсумками Першої світової війни, набуває актуальності ідея створення блоку держав у цьому регіоні. Причому цей блок мав реалізувати концепцію Міжмор'я. Практичні кроки,

спрямовані на закладення блоку держав, які би сформували союз між Балтійським і Чорним морями у період між світовими війнами, здійснювала Польща. Зокрема відбувається зближення між Польщею і Румунією, яке було спрямоване на стримування СРСР. З метою створення ефективного блоку в Центральній Європі Польща виступала з ідеями забезпечення спільного кордону з Угорщиною та створення польсько-угорсько-румунського блоку. Після Мюнхенської конференції лідерів Франції, Великобританії, Німеччини й Італії 30 вересня – 2 жовтня 1938 р., коли фактично вирішувалась доля Чехословаччини, польська ідея троїстого блоку в Центральній Європі стає близькою до реалізації. Проте завадила позиція Румунії, котра полягала у відданості принципам союзу «Малої Антанти» (Чехословаччина, Румунія і Югославія), який мав протидіяти реваншистським прагненням Угорщини й гарантувати територіальну цілісність його членів, зокрема й Чехословаччини. Фактичні кроки під патронатом Німеччини та Італії, спрямовані на ревізію Тріанонського договору на користь Угорщини коштом територій Чехословаччини, поклали передумови для зміни румунської позиції.

Після Першого Віденського арбітражу, котрий опублікував своє рішення 10 листопада 1938 р., на 19 листопада 1938 р. Генеральний штаб Угорщини підготував план окупації Карпатської Русі. Але та акція не могла відбутись без узгодження з Берліном. Посередником між Угорщиною і Німеччиною виступила Польща. До посередництва у питанні окупації Угорщиною Карпатської Русі польський уряд штовхнуло прагнення створити так звану «Третю Європу», яка мала сформувати блок держав між Балтійським, Чорним, Адріатичним та, якщо вдасться, Егейським морями. До того блоку мали увійти Поль-

ща, Угорщина, держави колишньої Малої Антанти — Румунія та Югославія й, якщо змога, Греція. Патрунувати той блок мала Італія¹⁰. Першим кроком до створення блоку мало стати закладення спільного польсько-угорського кордону, використавши Карпатську Україну, та покращення відносин між Польщею і Румунією, які похитнулися після захоплення Польщею чехословацької Тешинської Сілезії. Але Німеччина виявила категоричне несприйняття створення такого блоку, і змінити її позицію не допомогла зацікавленість Італії, яка змушена була відмовитись від лобіювання у Берліні проекту «Третьої Європи», яке здійснював міністр закордонних справ Г. Чіано. У записі в щоденнику від 19–21 грудня 1938 р. Галеаццо Чіано згадує про антинімецький присмак планованого блоку за участю Італії, Югославії й Угорщини, котрий слід було усунути¹¹. Угорщина і Югославія були цілковито економічно залежні від Німеччини і не могли здійснювати самостійних політичних кроків всупереч їй. Отже, для Польщі реалізувати власну концепцію Міжмор'я виявилось неможливо без надійного військового та економічного потенціалу.

Оглянувши досвід експлуатації найбільших річок Європи як захисного бар'єра й інтегруючого фактора, можемо зробити проміжні висновки, що вже у період Другої світової війни навіть найбільші річки вже не виконували роль захисного фактора. У цьому контексті варто звернути увагу на експлуатацію Дніпра як бар'єра. Як геостратегічний бар'єр Дніпро у період Другої світової війни розглядала Німеччина, розбудовуючи

¹⁰ Batowski H. Sytuacja międzynarodowa Polski 1938–1939. Między konferencją monachijską a wybuchem wojny // Zeszyty naukowe uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne. — 1991. — Z. 99. — S. 21.

¹¹ Galeazzo Ciano Diary. 1937–1943. — N.-Y.: Enigma books, 2002. — P. 168.

Східний вал, який німецьке командування планувало заклас-ти на шляху військ СРСР, що наступали. Надії на цей вал для німців не виправдалися, і, власне, стало зрозуміло, що річку як надійну водну перепону у новій війні не розглядатимуть.

Варто звернути увагу на значення річок у забезпеченні умов для формування транспортної інфраструктури сухопутного коридору між морями, якими омивається Європейський континент, проаналізувавши історичний досвід. Сухопутний коридор між Чорним і Балтійським морями мав забезпечити Російській імперії контроль над транзитом і, головне, вихід до портів обох морів. Проте цей коридор міг бути ефективним завдяки недорогому транзитному шляху і цей фактор була змога забезпечити завдяки водним артеріям у цьому коридорі. Такими водними артеріями були Дніпро, Десна та інші дрібніші річки. Власне, цими річками й транспортували більшість вантажів у коридорі Міжмор'я навіть у період, коли швидкими темпами будували залізниці. Залізничний транспорт Європейської частини Російської імперії був здебільшого прив'язаний до річкових шляхів та морських портів, і це стало причиною його вузлової концентрації на території України. Особливо це виявилось в умовах Першої світової війни, коли пропускна здатність залізничного транспорту не давала змоги забезпечити необхідні обсяги перевезень¹². Як показав досвід

¹² Журналъ Совѣщанія 3-го октября 1917 г. при Управленіи Путей Сообщенія по обсужденію плана необходимыхъ къ навигаціи 1918 г. работъ техническимъ и другимъ мѣропріятіямъ на водныхъ путяхъ Днѣпра, Ю. Буга, Днѣстра и Прута для наилучшего использованія ихъ с цѣлью разгрузки жѣлезнодородныхъ дорогъ и усовершенствованія желѣзно-дорожно-воднаго сообщенія // Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. — Ф. 2094. — Оп. 1. — Спр. 2. — Арк. 31–31 зв.

Першої світової і Громадянської війни, залізничне сполучення навіть окремих регіонів європейської частини Росії не могли забезпечити без шляхів на території України. Отже, ідея Міжмор'я у її транспортному аспекті могла втілюватися винятково завдяки активному освоєнню території України.

У період після Другої світової війни в СРСР далі реалізовували політику імперської Росії, спрямовану на розбудову системи транспортного сполучення між морями, які омивали Європейську частину Радянського Союзу, — Балтійським, Чорним і Каспійським. В Академії Наук УРСР було розроблено проект щодо забезпечення технічних передумов економічної інтегрованості Європейської частини СРСР шляхом сполучення Чорного й Балтійського морів на основі річища Дніпра¹³. У цей же період розробляли й реалізовували проекти з експлуатації енергогенеруючого потенціалу українських гідроресурсів, а також для розвитку сільського господарства у районах зрошування¹⁴. Будівництво гідроелектростанцій закладає підвалини для формування на території України Південного енергорайону, до складу якого увійшла також частина території РСФР — Ростовський енергорайон¹⁵. Формування

¹³ Приложение 7. Справка о проблеме использования водных ресурсов бассейна Днепра. (за підписом Директора Інституту гідрології й гідротехніки АН УССР, дійсного члена АН УРСР Г. І. Сухомела — П. С.) // Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі — ЦДАГО України). — Ф. 1. — Оп. 24. — Спр. 3512. — Арк. 48.

¹⁴ Тематичний план роботи Держплану Української РСР по питаннях розвитку народного господарства УРСР в шостій п'ятирічці (1956–1960 рр.) // ЦДАГО України. — Ф. 1. — Оп. 24. — Спр. 3740. — Арк. 41–42.

¹⁵ Каховская гидроэлектростанция на р. Днепре. Проектное задание. Том I. Сводная записка. 5.X.1951 // ЦДАГО України. — Ф. 1. — Оп. 24. — Спр. 909. — Арк. 80.

цього енергорайону відбувається завдяки будівництву на території України гідроелектростанцій (Дніпро ГЕС, Каховської ГЕС та ін.).

Отже, Дніпро міг стати основою для реалізації концепції Міжмор'я лише як річка, господарський потенціал якої вдалося повністю реалізувати. Тому Україна, контролюючи більшість довжини протяжності річки Дніпра й гідроресурсів, котрі складають систему разом із Дніпром, має достатній потенціал для формування господарського комплексу на цій основі, який може стати основою для господарської інтеграції держав, котрі розташовані між Чорним і Балтійським морями. Саме тому Україна може подавати ініціативи щодо інтеграції європейських держав у регіоні Балто-Чорноморського Міжмор'я.