

Київський столичний університет імені Бориса Грінченка

Факультет суспільно-гуманітарних наук

Кафедра політології та соціології

Допущено до захисту

Зав. кафедри _____

«___» _____ 2025 р.

УДК: 327.56:33:911.33

Кваліфікаційна робота бакалавра

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ, ПОЛІТИЧНИЙ ТА РЕГІОНАЛЬНИЙ
ПОТЕНЦІАЛ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО СОЮЗУ (ІНТЕРМАРІУМ)**

рівень вищої освіти: перший (бакалаврський)

галузь знань 05 «Соціальні та поведінкові науки»

спеціальність: 052 Політологія

Шиян Ю. В.

4 курс, група ПОЛб-1-21-4.0д

факультет суспільно-гуманітарних наук

_____ підпис

Науковий керівник:

Доцент кафедри політології та

соціології, доктор філософії з

політології

Ощипок Іван Федорович

_____ підпис

Київ – 2025

ПЛАН

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1 ГЕОПОЛІТИЧНІ ТА ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО СОЮЗУ	
1.1 Інтермаріум як концепція міжвоєнного періоду.....	11
1.2 Геополітичний вимір Міжмор'я в сучасному світі.....	21
Висновки до першого розділу.....	29
РОЗДІЛ 2. СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ТА ПОЛІТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ КРАЇН БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО МІЖМОР'Я	
2.1. Економічні потужності держав Балто-Чорноморського регіону.....	31
2.2. Роль енергетичних ресурсів у співпраці країн Інтермаріуму.....	36
2.3. Пріоритети та перспективи політичної співпраці держав Інтермаріуму.....	44
2.4. Вплив зовнішніх геополітичних гравців на реалізацію концепції Балто- Чорноморського союзу.....	50
Висновки до другого розділу.....	56
РОЗДІЛ 3. ПОЛІТИЧНИЙ ВПЛИВ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО СОЮЗУ	
3.1. Інтеграція транспортної, енергетичної та логістичної інфраструктури.....	57

3.2	Співпраця	союзу	у	сфері	безпеки	та	
	оборони.....						63
3.3.	Потенціал	України	у	зміцненні	Балто-Чорноморського		
	союзу.....						68
3.4.	Фактори	забезпечення		стабільності	Балто-Чорноморського		
	регіону.....						72
Висновки			до			третього	
	розділу.....						76
ВИСНОВКИ							77
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ							82
ДОДАТКИ							89

АНОТАЦІЯ

Шиян Ю. В. Соціально-економічний, політичний та регіональний потенціал Балто-Чорноморського союзу (Інтермаріум).

Об'єкт дослідження: Балто-Чорноморський регіон як геополітичний простір, що охоплює держави Центральної та Східної Європи, які потенційно можуть утворити інтеграційне об'єднання Інтермаріум.

Методи дослідження: описовий та порівняльний аналіз, узагальнення даних науково-методичних, довідкових джерел, історичний і діалектичний методи, моделювання, прогнозування.

Основні результати дослідження: результати дослідження мають як науково-теоретичну, так і практичну цінність, сприяючи більш глибокому розумінню перспектив Балто-Чорноморської інтеграції та розробці ефективних механізмів її реалізації.

Новизна роботи: Отримані результати можуть бути використані аналітичними центрами та науковими установами для подальшого дослідження ефективності регіональних інтеграційних моделей, оцінки впливу зовнішніх гравців на регіон та розробки рекомендацій для політичного керівництва країн-учасниць

Ключові слова: геополітика, історичний розвиток, політична співпраця, стратегічне значення, транзитний коридор.

S U M M A R Y

Shyian Y. V. Socio-economic, Political, and Regional Potential of the Baltic-Black Sea Union (Intermarium).

Research Object: The Baltic-Black Sea region as a geopolitical space encompassing the countries of Central and Eastern Europe that have the potential to form the Intermarium integration alliance.

Research Methods: Descriptive and comparative analysis, synthesis of scientific and methodological sources, reference materials, historical and dialectical methods, modeling, and forecasting.

Main Research Results: The findings have both theoretical and practical value, contributing to a deeper understanding of the prospects for Baltic-Black Sea integration and the development of effective mechanisms for its implementation.

Novelty of the Study: The obtained results can be used by analytical centers and research institutions for further analysis of the effectiveness of regional integration models, assessment of external actors' influence on the region, and development of recommendations for the political leadership of the participating countries.

Keywords: geopolitics, historical development, political cooperation, strategic significance, transit corridor.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

БЧ	-	Балтійсько-Чорноморський
БЧС	-	Балтійсько-Чорноморський союз
V4	-	Вишеградська група
ЄС	-	Європейський Союз
ЄПС	-	Європейська політика сусідства
НАТО	-	Організація Північноатлантичного договору
МВФ	-	Міжнародний валютний фонд
ОБСЄ	-	Організація з питань безпеки та співробітництва в Європі
ООН	-	Організація Об'єднаних Націй
ОЧЕС	-	Організація Чорноморського економічного співробітництва
СхП	-	Східне партнерство
УА	-	Угода про асоціацію
РДБ	-	Рада держав Балтійського моря
РФ	-	Російська Федерація
ЧЕС	-	Чорноморське Економічне Співробітництво
ТКС	-	Транскордонне співробітництво
ЦСЄ	-	Центральна та Східна Європа

ВСТУП

Актуальність дослідження теми «Соціально-економічний, політичний та регіональний потенціал Балто-Чорноморського союзу» визначається низкою глобальних та регіональних процесів, які формують сучасну геополітичну реальність. Ідея Інтермаріуму, що історично виникла як концепція міжвоєнного періоду, сьогодні набуває нової значущості в умовах змін світового балансу сил, актуалізації безпекових викликів та пошуку ефективних регіональних моделей співпраці.

Сучасні тенденції міжнародних відносин демонструють підвищену роль регіональних союзів у забезпеченні стабільності та розвитку країн-учасниць. Балто-Чорноморський регіон, розташований на стику впливів Заходу та Сходу, є стратегічно важливим простором, який традиційно відігравав ключову роль у формуванні європейської безпекової архітектури. Його значення особливо зросло після 2014 року, коли агресія Росії проти України спричинила трансформацію підходів до регіональної політики безпеки, енергетичної незалежності та економічної співпраці.

Актуальність теми також обумовлюється потребою у поглибленому аналізі потенціалу співпраці між державами Центрально-Східної Європи. У цьому контексті варто враховувати економічний вимір, адже країни Балто-Чорноморського регіону демонструють зростання ВВП, розвиток транспортної інфраструктури, розширення торговельних зв'язків, що відкриває перспективи для створення нових інтеграційних форматів. Енергетична політика, зокрема диверсифікація постачання енергоресурсів та розвиток альтернативної енергетики, також є важливим фактором регіональної співпраці.

Політичний аспект дослідження полягає у вивченні можливих форматів Інтермаріуму як політичного союзу. Важливим є аналіз ролі існуючих міжнародних ініціатив, таких як Тримор'я, Вишеградська четвірка чи Люблінський трикутник, а також можливості їхнього розвитку в рамках ширшого регіонального утворення. У цьому контексті дослідження може пролити світло на перспективи побудови альтернативної геополітичної

платформи, яка здатна сприяти як інтеграції регіону в європейські та євроатлантичні структури, так і його самостійному розвитку.

Соціально-економічні аспекти також є важливими для розуміння актуальності теми. Балто-Чорноморський регіон характеризується значними соціально-демографічними викликами, включно з трудовою міграцією, нерівномірним розвитком територій, необхідністю модернізації освітніх та наукових структур. Аналіз цих питань у контексті регіональної співпраці дає змогу оцінити можливості спільного подолання кризових явищ та створення нових точок зростання.

Таким чином, дослідження потенціалу Балто-Чорноморського союзу є актуальним як з наукової, так і з практичної точки зору. Воно дозволяє не лише поглибити розуміння політичних, економічних і соціальних процесів у регіоні, але й сприяє розробці нових стратегій міжнародного співробітництва, що можуть мати як регіональне, так і глобальне значення. Тому, тема «Соціально-економічний, політичний та регіональний потенціал Балто-Чорноморського союзу (Інтермаріум)» є надзвичайно актуальною та має великий потенціал для дослідження.

Метою роботи є аналіз соціально-економічного, політичного та регіонального потенціалу Балто-Чорноморського союзу (Інтермаріуму) у контексті сучасних геополітичних викликів та можливостей, а також визначення перспектив інтеграції країн регіону задля посилення їхньої стійкості, безпеки та економічного розвитку. Відповідно до сформульованої мети були поставлені та розв'язані наступні **завдання**:

- розглянути концепцію моделі "Інтермаріуму" як партнерського блоку;
- здійснити мультифакторний аналіз соціально-економічних чинників формування потенціалу Інтермаріуму;
- дослідити основні напрями співпраці держав інтермаріуму у сфері безпеки та оборони;

- дослідити основні чинники забезпечення регіональної стабільності та їх вплив на політичний потенціал регіону;
- визначити роль України у зміцненні Балто-Чорноморського союзу.

Об'єкт дослідження: Балто-Чорноморський регіон як специфічний геополітичний простір, який об'єднує держави Центральної та Східної Європи з огляду на їх потенційну здатність сформувати інтеграційне об'єднання «Інтермаріум».

Предмет дослідження: Соціально-економічні, політичні й регіональні чинники, які визначають умови формування, динаміку розвитку та перспективи функціонування Балто-Чорноморського союзу, а також сукупність зовнішніх і внутрішніх викликів, що впливають на його реалізацію.

Методи дослідження. методи наукових знань, що використовувалися для дослідження запропонованої мети та врахування завдань, логічної послідовності загального, приватного, від вищезазначеного до сьогодення: описовий та порівняльний аналіз, узагальнення даних науково-методичних, довідкових джерел, історичний і діалектичний методи, моделювання, прогнозування;

Практичне значення отриманих результатів. Результати проведеного дослідження можуть бути використані в кількох практичних аспектах:

Формування стратегії регіонального співробітництва. Аналітичні висновки щодо соціально-економічного та політичного потенціалу країн Балто-Чорноморського союзу можуть бути корисними для урядів держав регіону у визначенні стратегічних пріоритетів співпраці, особливо в енергетичній, транспортній та безпековій сферах.

Розробка політичних та економічних ініціатив. Запропоновані в роботі напрями інтеграції (енергетична безпека, військово-оборонна співпраця, розвиток інфраструктури) можуть слугувати основою для міждержавних угод, економічних програм та інвестиційних проєктів у межах Інтермаріуму.

Підтримка аналітичної діяльності експертних центрів. Отримані результати можуть бути використані аналітичними центрами та науковими установами для подальшого дослідження ефективності регіональних інтеграційних моделей, оцінки впливу зовнішніх гравців на регіон та розробки рекомендацій для політичного керівництва країн-учасниць.

Вдосконалення освітніх програм. Дослідження може бути застосоване у навчальному процесі для викладання дисциплін, пов'язаних із міжнародними відносинами, геополітикою, економічною безпекою та регіональним розвитком, що сприятиме підготовці фахівців у цих сферах.

Загалом, результати дослідження мають як науково-теоретичну, так і практичну цінність, сприяючи більш глибокому розумінню перспектив Балто-Чорноморської інтеграції та розробці ефективних механізмів її реалізації.

Структура роботи. Робота містить три логічних пов'язаних розділи, до складу яких входять 10 підрозділів, вступ, висновки, список використаної літератури обсягом 67 джерел, 1 додаток. Загальний обсяг роботи складає 81 сторінка. Робота містить 3 таблиці та 3 рисунка.

РОЗДІЛ 1

ГЕОПОЛІТИЧНІ ТА ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО СОЮЗУ

1.1 Інтермаріум як концепція міжвоєнного періоду

Ідея Інтермаріуму, що охоплює простір між Балтійським, Чорним і Адріатичним морями, завжди була складною та багатовимірною. Вона виходила за рамки політичних проектів окремих держав, охоплюючи глибші цивілізаційні, економічні та безпекові аспекти. Історично цей регіон був ареною суперництва великих імперій, але водночас – територією, де народжувалися ідеї співпраці. Розглядати Інтермаріум варто через призму кількох теоретико-методологічних підходів. Вони допомагають зрозуміти його історичну динаміку та передбачити можливі сценарії майбутнього. Основними тут є геополітичний, цивілізаційний, системний та інституційний підходи.

За визначенням Олександра Литвиненка інтермаріум — це стратегічна концепція, що передбачає інтеграцію країн Центрально-Східної Європи з метою забезпечення їхньої колективної безпеки, політичної стабільності та незалежності від домінування як західних, так і східних імперських сил [7].

Гжегож Громадський вважає інтермаріум спробою створити альтернативний центр сили в Європі, заснований на спільних історичних досвідах країн, які були між двома імперіями — російською та німецькою [18].

Міхал Ковальський наголошує, що інтермаріум — це не лише історичний проєкт міжвоєнного періоду, а й сучасна стратегія зміцнення регіональної ідентичності та протистояння гібридним загрозам [33].

Український історик Олександр Зайцев трактує Інтермаріум як «намагання реалізувати цивілізаційну місію Центрально-Східної Європи, побудовану на ідеї спільної історичної долі і безпеки між трьома морями» [19].

Щоб глибше зрозуміти історичний розвиток Інтермаріуму, варто розглянути його крізь призму різних теоретико-методологічних підходів. Кожен із них дозволяє оцінити регіон з певного ракурсу: геополітика пояснює

стратегічну боротьбу за територію, цивілізаційний підхід аналізує культурні впливи та ідентичність, системний підхід розглядає регіон у контексті глобальних процесів, а інституційний – оцінює роль організацій у його розвитку.

Інтермаріум завжди був не лише простором конкуренції, а й місцем, де зароджувалися ідеї співпраці. Попри внутрішні суперечності, країни регіону неодноразово намагалися створювати альянси для посилення власної безпеки та розвитку економіки. Вплив зовнішніх сил часто ускладнював ці процеси, але також стимулював пошук нових шляхів для об'єднання.

Сьогодні інтерес до регіону зростає через зміну світового порядку, загрози безпеці та необхідність економічної інтеграції. Держави Інтермаріуму дедалі активніше беруть участь у міжнародних ініціативах, що сприяють їхньому зміцненню. В цьому контексті варто детальніше розглянути ключові підходи до аналізу розвитку регіону. Наступна таблиця 1.1 узагальнює ці підходи, демонструючи їхній вплив на історію Інтермаріуму та їхню актуальність у сучасному світі.

Таблиця 1.1. Теоретико-методологічні підходи до історичного розвитку Інтермаріуму

Підхід	Основний фокус	Ключові приклади в історії	Роль у сучасності
Геополітичний	Боротьба за контроль над територією, баланс сил	Річ Посполита як регіональний центр; боротьба імперій за контроль; Холодна війна та поділ Європи	Протистояння РФ та Заходу; ініціативи типу «Тримор'я»; стратегічне партнерство в НАТО
Цивілізаційний	Ідентичність,	Вплив	Євроінтеграція;

	культурні впливи, історичні традиції	католицизму, православ'я та ісламу; радянська спадщина; процеси націотворення	формування регіональної самосвідомості; боротьба з наслідками тоталітаризму
Системний	Взаємозалежність регіону з міжнародною системою	Протистояння між імперіями; регіон як частина світової торгівлі; вплив глобальних воєн	Вплив Китаю через «Один пояс, один шлях»; політика США в регіоні; роль ЄС та НАТО
Інституційний	Формування структур для співпраці	Проект Піلسудського «Міжмор'я»; Варшавський договір; Рада Балтійських держав	«Люблінський трикутник»; «Ініціатива трьох морів»; розвиток інфраструктури та безпеки

Джерело: розроблено автором

Геополітичний вимір: конкуренція та баланс сил. Геополітичний підхід дозволяє пояснити, чому регіон Інтермаріуму перебував у центрі уваги різних держав. Це територія, що історично слугувала буферною зоною між Західною Європою та Росією, між Північчю та Півднем Європи. Від середньовіччя до XX століття різні держави намагалися встановити тут свій контроль.

Концепція Балто-Чорноморського Союзу має глибоке історичне коріння та зазнавала значних трансформацій як у географічних межах, так і в

принципах співпраці. Щоб сформувати чітке бачення майбутнього цього об'єднання, необхідно проаналізувати його історичні та теоретичні передумови [18].

Стратегічне розташування регіону завжди відігравало ключову роль у його розвитку. Часті військові конфлікти та завоювання залишили відбиток на концепції Балто-Чорноморського співтовариства.

Вперше важливість території між Балтійським і Чорним морями проявилася під час становлення відомого торгового маршруту «Шлях із варягів у греки». Він фактично став першою формою об'єднання цих двох акваторій. Найдавніші згадки про цей шлях містяться в літописі «Повість временних літ» (XI-XII ст.), а період його найбільшого розквіту припадає на X століття. Ця магістраль сполучала Скандинавію з Візантією, а Київ був одним із її головних вузлів [17].

Торговий шлях між Балтійським і Чорним морями став основою економічної взаємодії держав, сприяючи товарообміну, встановленню дипломатичних зв'язків та організації торгових експедицій.

Його занепад у XI столітті відображав суттєві економічні зміни як у масштабах всього регіону, так і в Київській Русі зокрема. Ослаблення прямого зв'язку між двома морями супроводжувалося зростанням ролі окремих торговельних маршрутів, які почали функціонувати незалежно [34].

Існування цього торгового коридору на ранніх етапах розвитку цивілізацій підтверджує стратегічне значення території між Балтійським і Чорним морями як ключового транзитного регіону. «Шлях із варягів у греки» став одним із перших важливих торгових сполучень і безпосередньо проходив через землі майбутнього Балто-Чорноморського регіону.

У контексті розвитку ідеї Балто-Чорноморського союзу варто відзначити, що цей регіон розташований на межі політичного та культурного впливу Європи та Євразії. Це визначило його ключову роль у становленні двох потужних геополітичних центрів. Саме тут найвиразніше проявлялися

конфлікти між європейським і євразійським світами, що впливало на формування стратегічних альянсів і моделей співпраці.

Монголо-татарські вторгнення стали серйозним викликом для багатьох держав, але саме для Балтійсько-Чорноморського регіону вони відіграли визначальну роль у формуванні історичної пам'яті та національної ідентичності.

У середині XIII століття, на фоні політичних змін і територіальних поділів, Литва перетворюється на новий центр сили. Завдяки зосередженню влади в руках князя та усуненню стороннього впливу, формується Литовське князівство, яке швидко набуває значного політичного й стратегічного впливу в регіоні [2].

XVI століття стало ключовим у розвитку ідеї Балто-Чорноморської інтеграції, що активно досліджується істориками. Важливим кроком до об'єднання стало підписання Люблінської унії в 1569 році, що призвело до утворення Речі Посполитої — федеративної держави, яка проіснувала до 1795 року. Це об'єднання охопило сучасні території України, Польщі, Литви, Латвії, Естонії, Білорусі та частково Молдови. На той час Річ Посполита була однією з найпотужніших держав Європи, демонструючи значні досягнення в економічному розвитку та міжнародній політиці.

У цей період регіон зазнав значного розвитку, що сприяло виникненню могутніх державних утворень, які відігравали ключову роль у формуванні світової геополітичної структури.

Наступні століття стали часом територіального переділу в Балтійсько-Чорноморському регіоні, коли великі імперії розширювали свій вплив. Російська та Австрійська імперії вели тривалу боротьбу за контроль над стратегічно важливими землями між двома морями, що тривала до XIX століття. Їхні амбіції пояснювалися вигідним розташуванням регіону, доступом до морських шляхів і прагненням отримати перевагу в геополітичному суперництві [42].

XVIII століття стало періодом запеклих конфліктів у Балтійсько-Чорноморському регіоні. Російська імперія докладала значних зусиль для розширення свого панування, прагнучи закріпити за собою максимальні території. Попри рішення Віденського конгресу 1814–1815 рр., яке дозволило Польщі відновити власну державність, її землі фактично залишалися під контролем Російської імперії, а Російський монарх офіційно мав титул короля Польщі [5].

З початком Першої світової війни та подальшим утвердженням Версальсько-Вашингтонської системи Балтійсько-Чорноморський регіон поступово втрачав свою стратегічну вагу. Хоча він залишався місцем зустрічі різних цивілізацій, його культурна й політична самобутність значно послабилася.

Ідея створення Балто-Чорноморського союзу зародилася у XX столітті, одразу після завершення Першої світової війни. Протягом часу концепція зазнавала змін, оскільки її кордони, автори та форма варіювалися. Однак її головним ініціатором став Степан Рудницький, який розглядав цей союз як ключовий механізм утвердження незалежності як України, так і інших країн, що прагнули суверенітету [15].

Степан Рудницький вважав, що загроза з боку Росії та Польщі ставить під небезпеку державність Фінляндії, Латвії, Литви, Естонії, Білорусі та України. На його думку, їхній союз забезпечив би не лише політичну безпеку, а й сприяв би зміцненню національної ідентичності. Починаючи з 1914 року, він у своїх працях обґрунтовував необхідність створення спільноти цих шести народів, об'єднаної не лише прагненням до незалежності, а й спільними історичними коренями, ментальністю, цінностями та релігійними традиціями [15].

У Польщі була висунута подібна ініціатива, авторство якої належало Юзефу Пілсудському. Він розглядав створення союзу як інструмент для захисту країн Центрально-Східної Європи від загроз з боку Німеччини та радянського Союзу. Його задум полягав у формуванні конфедерації, що мала б

відтворити кордони Речі Посполитої станом до її остаточного розподілу в 1795 році. У цій моделі Польщі відводилася провідна роль.

Під час Версальських переговорів 1919 року політичні еліти намагалися заснувати федерацію східноєвропейських держав, проте більшість учасників відмовилися прийняти домінування Польщі. Як наслідок, перша спроба створити Балто-Чорноморський союз, що відбулася того ж року в Ризі, завершилася невдачею [56].

На хвилі популярності ідей політичного зближення народів регіону та утвердження їхньої незалежності 6 вересня 1920 року поблизу Риги представники країн Балтії (Естонії, Латвії, Литви), Польщі, УНР і Фінляндії підписали угоду. Вона передбачала створення Східної Антанти та Балто-Чорноморського союзу.

Результатом цієї ініціативи стали низка важливих домовленостей у політичній, економічній, військовій, культурній і науковій сферах. Однак, попри перспективність ідеї, проєкт не дав очікуваних результатів. Держави регіону не змогли подолати внутрішні суперечності й амбіції, що стало ключовим бар'єром для реалізації масштабного об'єднання.

Із утворенням радянського союзу питання формування Балто-Чорноморського партнерства відійшло на другий план і знову набуло актуальності лише після розпаду СРСР. Отримавши незалежність, колишні радянські республіки зіткнулися з економічними та безпековими викликами, що змусило їх шукати союзників і стабільність. У результаті тривалих дискусій та ініціатив 29–30 липня 1994 року було підписано угоду про створення Ліги політичних партій країн Міжмор'я, яка стала платформою для обговорення ідей відкритого ринку, спільних військових сил та вільного пересування. Однак невдовзі Польща змінила свій зовнішньополітичний курс, сконцентрувавши зусилля на інтеграції до Європейського Союзу, членом якого офіційно стала у 2004 році. [20].

Із 1990-х років стало очевидним, що регіони, розташовані між Європою та Росією, потребують тіснішої співпраці та узгоджених дій у сферах

економіки, енергетики, екології та безпеки. У відповідь на ці виклики було створено дві ключові організації: Раду держав Балтійського моря (РДБ) та Організацію Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС). Росія є повноправним членом обох структур, тоді як Єврокомісія бере участь лише в РДБ. Окрім цього, країни Балтії розвивають окремі спільні ініціативи, зокрема Стратегію ЄС щодо Балтійського моря, започатковану у 2009 році. Хоча ці механізми сприяли політичному діалогу та координації дій, вони не забезпечили реалізацію ідей Балто-Чорноморського союзу.

У 1998 році осійський політолог Вадим Цимбурський увів поняття «Балто-Чорноморська конфліктна система», описуючи історичне суперництво між Росією, Швецією, Річчю Посполитою та Османською імперією у XVI–XVIII століттях. Сьогодні ця концепція знову набуває актуальності, а події навколо української кризи можуть пришвидшити її подальший розвиток.[38].

Після анексії Криму та початку російсько-української війни питання безпеки у пострадянських країнах набуло критичної гостроти. Латвія, Литва та Естонія також відчують загрозу з боку Росії, фіксуючи порушення свого повітряного простору Російською військовою авіацією та звертаючи увагу на агресивну політику Москви щодо територій, які вона розглядає як «внутрішньоросійські».

На цьому тлі дискусії про створення Балто-Чорноморського союзу активізувалися, набуваючи нового виміру. Тепер йшлося не лише про економічну чи політичну співпрацю, а й про формування військово-оборонного блоку, здатного стримувати загрози з боку Російської Федерації. З 2014 року концепція Балто-Чорноморського альянсу все частіше розглядається як потенційний оборонний союз у політичному дискурсі.

Аналіз еволюції ідеї Балто-Чорноморського союзу демонструє, що цей регіон відіграє ключову геополітичну роль. Країни, які його складають, мають спільне історичне минуле, а впродовж століть Балтійський і Чорноморський простори виконували функцію природного кордону між великими державами.

Водночас регіон мав стратегічне значення як транзитний шлях, що відіграло вирішальну роль у розвитку імперій.

Аналізуючи процес становлення ідеї Балто-Чорноморського союзу, можна помітити нерівномірність наукових досліджень у різні періоди. Узагальнення цих даних дозволяє виокремити два підходи до вивчення його історичного формування:

1. Вузький підхід – зосереджується на розвитку ідеї після Другої світової війни. Він базується на працях Йосипа Підсудського, Юрія Липи та інших дослідників, які, опираючись на спільну історичну та культурну спадщину, розглядали союз як інструмент політичного згуртування і захисту незалежності. Центральна увага приділяється Речі Посполитій та її ролі в історичних процесах регіону.

2. Широкий підхід – охоплює значно триваліший період, починаючи ще з доби існування торгового шляху «із варяг у греки». У цьому контексті Балто-Чорноморський регіон розглядається як унікальна економічна і геополітична структура, яка впродовж століть виконувала функцію стратегічного торгового коридору та ключового елемента міжнародних зв'язків.

Обидва підходи дозволяють сформулювати цілісне розуміння історичних передумов створення Балтійсько-Чорноморського союзу, відображаючи його політичну значущість та економічний потенціал. Вузький підхід, представлений працями Йосипа Підсудського, Юрія Липи, Анджея Новака та Марека Ходакевича, акцентує на політичному згуртуванні та захисті незалежності після Другої світової війни, спираючись на спадщину Речі Посполитої. Натомість широкий підхід, розроблений Вільгельмом Томсеном, Фернаном Броделем, Тімоті Снайдером і Оскаром Халецьким, охоплює економічну та геополітичну роль регіону від часів торгового шляху "із варяг у греки", підкреслюючи його значення як стратегічного коридору протягом століть.

Цивілізаційний підхід акцентує увагу на культурних, релігійних та ідентичнісних аспектах розвитку Інтермаріуму. Протягом століть тут

перетиналися західноєвропейські, православні, османські та навіть степові традиції. Це робило регіон нестабільним, але водночас – гнучким і динамічним.

З одного боку, у країнах Інтермаріуму сформувався потужний вплив західної традиції – права, демократії, економічної свободи. З іншого – історичні травми, імперський спадок та внутрішні конфлікти часто гальмували розвиток. Наприклад, спадщина радянського періоду й досі впливає на політичну культуру деяких держав регіону.

Тому питання цивілізаційного вибору для країн Інтермаріуму завжди було актуальним. У сучасних умовах воно проявляється у прагненні інтегруватися до Європейського Союзу (ЄС) та Організації Північноатлантичного договору (НАТО), що можна трактувати як завершення цивілізаційного дрейфу на Захід. Цей процес осмислюється через призму історичних підходів, вузький підхід, представлений Йосипом Пілсудським, Юрієм Липою, Анджеем Новаком і Мареком Ходакевичем, підкреслює політичну консолідацію та безпеку як основу західної орієнтації, тоді як широкий підхід, розроблений Вільгельмом Томсеном, Фернаном Броделем, Тімоті Снайдером і Оскаром Халецьким, акцентує на економічних і культурних зв'язках регіону з Європою, що сягають давніх торговельних шляхів.

Системний підхід дозволяє розглядати Інтермаріум як частину ширшої міжнародної системи. Це означає, що зміни у регіоні не відбуваються у вакуумі, а залежать від глобальних процесів – боротьби за ресурси, технологічних змін, зміни балансів сил.

Наприклад, економічне посилення Китаю і його інтерес до Європи через «Один пояс, один шлях» створює нові можливості, але й виклики для країн Інтермаріуму. США, як глобальна сила, також зацікавлені в регіоні, підтримуючи його як протипагу Росії.

Тому розвиток Інтермаріуму слід розглядати не лише як результат внутрішніх трансформацій, а й як взаємодію із зовнішніми гравцями. Цей процес набуває глибини завдяки історичним підходам до його осмислення: вузький підхід, представлений Йосипом Пілсудським, Юрієм Липою, Анджеем

Новаком і Мареком Ходакевичем, наголошує на внутрішній політичній згуртованості та захисті від зовнішніх загроз як ключових чинниках розвитку, тоді як широкий підхід, розроблений Вільгельмом Томсеном, Фернаном Броделем, Тімоті Снайдером і Оскаром Халецьким, підкреслює значення зовнішніх економічних і геополітичних взаємодій, що формували регіон від часів торговельного шляху "із варяг у греки" до сучасності.

Інституційний підхід дозволяє зрозуміти, як теоретичні ідеї перетворюються на практичні механізми співпраці. Багато концепцій Інтермаріуму залишилися лише проектами саме через відсутність сильних інституцій.

Наприклад, у міжвоєнний період Юзеф Пілсудський пропонував концепцію «Міжмор'я», але через політичні суперечності між державами вона не була реалізована. У XXI столітті вже існують конкретні організації, що втілюють цю ідею – «Ініціатива трьох морів», «Люблінський трикутник».

Проте їхня ефективність залежить від того, наскільки вони зможуть перетворитися з дипломатичних платформ на дієві союзи у сферах безпеки, економіки та енергетики.

Розвиток Інтермаріуму неможливо зрозуміти через одну теорію чи модель. Геополітика пояснює його стратегічну значущість, цивілізаційний підхід – культурні особливості, системний – зв'язок із глобальними процесами, а інституційний – роль організацій.

Сьогодні Інтермаріум – це не просто концепція, а реальний простір, де формуються нові альянси та економічні зв'язки. Його майбутнє залежатиме від здатності країн регіону консолідувати свої зусилля та використовувати історичний досвід для побудови ефективної співпраці.

1.2 Геополітичний вимір регіону в сучасному світі

Регіон Інтермаріуму (Міжмор'я) – це простір між Балтійським, Чорним та Адріатичним морями, що завжди був перехрестям цивілізацій, торгових шляхів і великих геополітичних змагань. Тут історично стикалися інтереси могутніх імперій – Росії, Німеччини, Австро-Угорщини та Османської імперії. У новітній історії Інтермаріум опинився в центрі геополітичного суперництва між Заходом і Росією, а також став ареною економічних, політичних і безпекових викликів.

Після розпаду радянського союзу держави цього регіону почали активно формувати власні геополітичні орієнтири. Одні прагнули інтеграції до НАТО та ЄС, інші ж шукали баланс між різними центрами сили. Однак особливого значення Інтермаріум набув після 2014 року, коли агресія Росії проти України змінила уявлення про безпеку в Європі.

Політична взаємодія країн Балтійсько-Чорноморського регіону відіграє ключову роль у формуванні сучасного геополітичного ландшафту. Географічне розташування, історичні передумови та наявна аналітична база визначають постійний баланс сил у цьому просторі.

Регіональна нестабільність значною мірою зумовлена його різноманітністю та впливом зовнішніх чинників. Для зменшення напруженості необхідно вжити термінових заходів для створення сприятливого середовища співпраці.

Основні чинники конфліктів у Балтійсько-Чорноморському регіоні можна згрупувати у дві категорії:

1. Недостатня координація між культурними осередками.
2. Значна чисельність російськомовного населення. Наявність у кожній країні регіону великої російськомовної меншини створює потенційні ризики для національного суверенітету. Політика Російської Федерації, спрямована на обґрунтування своїх територіальних претензій, вже призвела до

негативних наслідків, що сприяють дестабілізації та провокуванню конфліктів [54].

Регіон стикається зі складними етнічними питаннями, коріння яких сягає глибокої історичної спадщини. Напруженість у суспільстві нерідко перетворюється на політичне протистояння, що в окремих випадках може призвести до масштабних конфліктів. Наприклад, історичні суперечки між Україною та Польщею щодо західних територій демонструють подібну динаміку. Для держав важливим завданням залишається формування згуртованого суспільства та розвиток дружніх відносин.

Етнічні протиріччя часто загострюються через спільне радянське минуле та особливості історичного розвитку країн регіону. Після розпаду СРСР територіальний поділ здійснювався за принципом *uti possidetis* (як володієте), що призвело до невідповідності між етнічними межами та державними кордонами. Це, своєю чергою, сприяє зростанню націоналістичних і сепаратистських рухів.

Аналізуючи етнічні виклики регіону, Ернест Гелнер зазначає, що їхнє вирішення не залежить від запровадження нових підходів, таких як асиміляція чи культурний плюралізм [25]. Хоча коріння конфліктів сягає історичних і географічних чинників, їх загострення зумовлене недосконалістю політичних механізмів, структурою конституційної системи та неефективністю інституцій, які регулюють національні суперечності. Це спричиняє ескалацію протистоянь, які важко нейтралізувати.

Найбільш результативним способом розв'язання етнічних конфліктів у регіоні є розробка спільних політичних стратегій. Вони повинні включати два ключові аспекти: створення ефективної конституційної та інституційної бази для регулювання етнічних суперечностей. Одним із можливих підходів у цьому контексті є формування федеративних структур або надання автономних прав проблемним регіонам. Також розглядається варіант формування єдиної громадської спільноти, об'єднаної спільною культурною, історичною та ментальною основою.

Окрім внутрішніх конфліктів, важливим чинником дестабілізації залишається гібридна політика Російської Федерації, яка посилює конфліктність у регіоні. РФ активно впливає на внутрішню ситуацію, загострюючи протиріччя, провокуючи суспільне невдоволення та маніпулюючи настроями населення, що є частиною її стратегічних інтересів.

Російська концепція влади, заснована на військовій силі та прагненні до гегемонії, проявляється не лише через територіальну експансію, а й через культурне домінування. Така політика сприяє активізації політичних рухів, що виступають за захист національної, культурної та політичної самобутності.

Найбільш відвертим проявом Російської агресивної політики стала анексія Криму та військові дії на сході України. Українське питання вже багато років залишається однією з найнапруженіших тем у регіоні. Захоплення Криму Росією стало наймасштабнішою територіальною анексією в Європі з часів Другої світової війни. Незважаючи на обмежені ресурси для захисту власної територіальної цілісності, для України було критично важливо, щоб Захід не сприймав цей акт як доконаний факт, оскільки це могло б заохотити Москву до подальших територіальних зазіхань. Водночас західні союзники України закликали Київ уникати поспішних та необдуманих кроків.

Так званий «референдум» у Криму відбувався в атмосфері хаосу та без жодного міжнародного визнання. Місцева окупаційна влада заявила про явку в 83% і стверджувала, що 96,7% учасників підтримали приєднання до Росії. Однак ці дані виглядали вкрай сумнівними, адже етнічні українці та кримські татари, які історично не підтримували проросійські настрої, становили близько 40% населення півострова.

Росія виправдовує анексію Криму своїми історичними претензіями. Ще за часів Катерини II Крим було колонізовано, а Севастополь став стратегічною базою для Чорноморського флоту. Після створення СРСР Крим тривалий час перебував у складі Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки, поки у 1954 році його адміністративно не передали Українській

РСР. Саме значна частка російськомовного населення на півострові стала одним із ключових аргументів Москви для виправдання анексії.

Унаслідок окупації Криму українці та кримські татари зазнали репресій і переслідувань. Близько 140 тисяч осіб були змушені покинути півострів та отримали статус біженців у сусідніх країнах [61].

Балтійські держави стикаються з політичним тиском з боку Росії, що зумовлено значною часткою російськомовного населення в їх східних регіонах. Намагаючись уникнути сценарію, подібного до анексії Криму [55], ці країни посилюють співпрацю з євроатлантичними структурами [8].

Особливий інтерес викликають східні території Балтії через значні запаси сланцевого газу, що також привертає увагу Російської Федерації. Побоюючись посилення впливу РФ, балтійські країни запровадили систему «сірих паспортів» для російськомовних мешканців [53].

Такий паспорт не дає права на громадянство, фактично роблячи його власників особами без громадянства. Єдиним суттєвим обмеженням є позбавлення виборчого права. Ця політика зазнає критики з боку європейських партнерів як недемократична, однак балтійські держави вважають її необхідним інструментом захисту від зовнішнього впливу.

Події в Білорусі ще раз підтверджують нестабільність регіону. Масові протести стали наслідком довготривалої авторитарної політики, що перешкоджала демократичній зміні влади. Олександр Лукашенко, який керує країною понад чверть століття, значною мірою слідував політичному курсу Росії, що відображалось у внутрішніх і зовнішніх процесах держави. Проте зростаюче невдоволення суспільства може означати перегляд вектора розвитку Білорусі та її зближення із західними країнами [45].

Білорусь має уважно ставитися до заяв Росії, яка все частіше підкреслює історичну приналежність Вітебська, Могильова та Гомеля до Російських земель. Використовуючи історичні аргументи, Російські політики та експерти намагаються виправдати потенційний перегляд кордонів [4].

Крім того, Російські медіа поширюють наратив про втрату білорусами власної ідентичності, що використовується як аргумент для подальшої інтеграції між країнами. Хоча процес зближення офіційно розпочався у 2019 році, він наразі залишається призупиненим [59].

Питання участі Білорусі у Балто-Чорноморському союзі викликає дискусії ще з моменту відродження цієї ідеї. Серед потенційних учасників Білорусь є єдиною державою, чия зовнішня політика орієнтована на Росію. Її відмова від участі у союзі значно знизить його транзитний потенціал, що створить перешкоди для ефективної економічної взаємодії між країнами. Водночас, включення Білорусі до інтеграційних процесів може стати механізмом захисту інтересів Росії, що несе ризики для стабільності регіону.

Отже, успішна реалізація ідеї Балто-Чорноморського союзу залежить від ретельного врахування всіх політичних та економічних факторів, що впливають на регіон. Економічний розвиток союзу може базуватися на вигідних геополітичних зв'язках, а співпраця між країнами має значний потенціал для поглиблення.

Однак політичний вимір залишається ключовим у формуванні стабільного й впливового партнерства. Наразі існує низка перешкод: збройні конфлікти, відсутність чіткого лідерства та невизначеність щодо формату й стратегічних цілей майбутнього альянсу.

Сьогодні Інтермаріум знову набуває важливості. Країни Центрально-Східної Європи розуміють необхідність тіснішої взаємодії для збереження суверенітету, зміцнення економіки та протидії загрозам. Одним із ключових інструментів такої співпраці стала «Ініціатива трьох морів», яка спрямована на розвиток транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури між 12 країнами регіону.

Сьогодні Інтермаріум виступає важливим фактором у геополітичних процесах, зокрема в контексті зміцнення взаємодії з НАТО та Європейським Союзом. Для кращого розуміння геополітичного виміру Інтермаріуму в сучасному світі, пропонуємо огляд основних складових цього регіону, його

стратегії, викликів та перспектив розвитку, що можна побачити в наступній блок-схемі на Рис.1.1

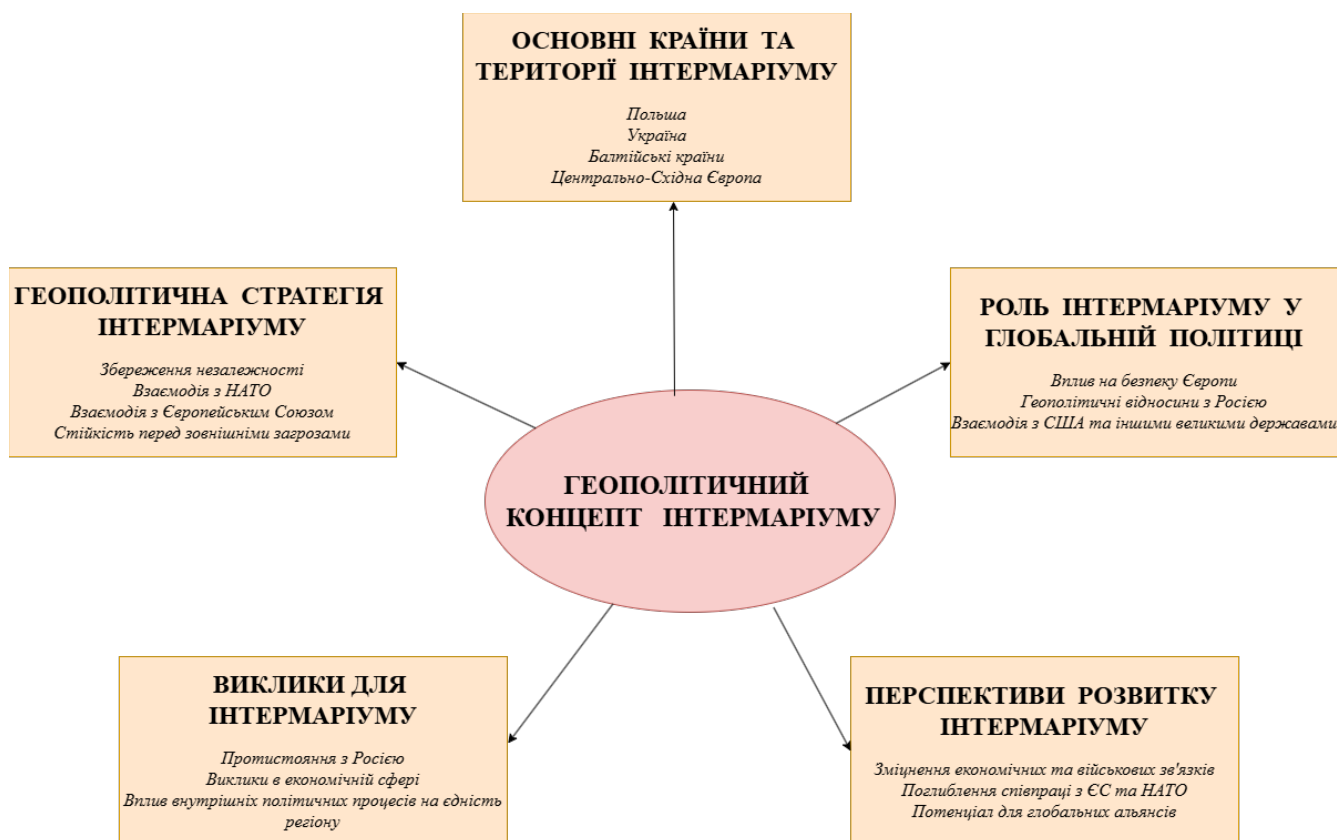


Рис.1.1 Важливі аспекти геополітичного виміру Інтормаріуму в сучасному контексті

Джерело: розроблено автором на підставі узагальнення джерел

Геополітичне положення Інтормаріуму визначається кількома ключовими чинниками. По-перше, він є фронтовою зоною між Заходом і Росією. Москва традиційно вважає цей регіон своєю «сферою впливу» та застосовує різні методи – від військової сили до інформаційних маніпуляцій – щоб не допустити його остаточної інтеграції до євроатлантичних структур. Агресія проти України стала найбільш яскравим проявом цієї політики, яка загрожує безпеці всього регіону.

По-друге, Інтормаріум перебуває у сфері інтересів США та ЄС. Для Вашингтона це важливий стратегічний пояс, що розділяє Росію та Західну

Європу. Тому США підтримують військову присутність у Польщі, країнах Балтії та інших державах регіону, допомагаючи їм посилювати обороноздатність. Європейський Союз, своєю чергою, розглядає Інтермаріум як частину спільного економічного простору, але внутрішні суперечності та залежність від Російських енергоресурсів ускладнюють формування єдиної політики щодо регіону.

Водночас на горизонті з'являється ще один гравець – Китай. Через ініціативу «Один пояс, один шлях» Пекін прагне розширити свій вплив у Центрально-Східній Європі. Деякі країни, зокрема Угорщина та Сербія, розглядають Китай як перспективного партнера, що створює потенційні розколи у регіоні та ускладнює формування єдиної політики безпеки.

Попри зростаючу інтеграцію між країнами Інтермаріуму, перед ними стоїть низка серйозних викликів. Одним із найбільш критичних залишається військова загроза з боку Росії. Події 2014 року показали, що Москва не готова миритися із втратою впливу в регіоні й готова застосовувати силу. Україна стала форпостом боротьби за безпеку Інтермаріуму, і від її здатності протистояти Російській агресії залежить майбутнє всієї Центрально-Східної Європи.

Ще одним важливим викликом є енергетична безпека. Багато країн регіону довгий час залежали від Російського газу та нафти. Після повномасштабного вторгнення Росії в Україну почався активний процес диверсифікації постачання енергоресурсів. Зокрема, було запущено газовий коридор Північ-Південь, який дозволяє транспортувати енергоносії без участі Росії. Водночас розвиток відновлюваної енергетики та розширення LNG-терміналів у Польщі, Литві та Хорватії відкриває нові можливості для регіону.

Однак, попри спільні виклики, регіон залишається політично неоднорідним. Наприклад, Угорщина демонструє проросійські настрої, що ускладнює узгодження спільної позиції в межах ЄС та НАТО. Відмінності у внутрішній політиці та економічних інтересах можуть гальмувати створення єдиного регіонального блоку.

Майбутнє Інтермаріуму залежить від здатності його країн адаптуватися до нових викликів. Якщо державам регіону вдасться подолати внутрішні суперечності, зміцнити оборонні можливості та поглибити співпрацю, вони можуть сформувати потужний геополітичний альянс, який стане ключовим гравцем у європейській безпеці.

Інший можливий сценарій – подальша інтеграція до західних структур. У цьому випадку регіон поступово посилюватиме зв'язки з ЄС та НАТО, зменшуючи вплив зовнішніх загроз і створюючи нові економічні можливості.

Однак у разі глобальної нестабільності, зокрема ескалації протистояння між США та Китаєм або послаблення ЄС, Інтермаріум може опинитися у складному становищі. Країни регіону будуть змушені шукати нові стратегії виживання у світі, що стрімко змінюється.

Інтермаріум є не лише регіоном між морями, а й ключовим геополітичним вузлом Європи. Його майбутнє залежить від здатності країн до співпраці, стратегічного планування та ефективного реагування на виклики сучасного світу. У перспективі цей регіон має всі шанси стати важливим самостійним гравцем у глобальній політиці, який визначатиме майбутнє всієї Європи.

Висновки до першого розділу

У першому розділі дослідження розкрито історичні та теоретико-методологічні передумови формування ідеї Балто-Чорноморського союзу (Інтермаріуму). Показано, що концепція бере початок ще з торгівельного шляху «із варяг у греки», через середньовічні утворення на території між Балтійським та Чорним морями, а потім неодноразово переосмислювалася в міжвоєнний період (проект Степана Рудницького, 1920 р.) й удосконалювалася в пострадянській добі. Виділено чотири ключові підходи до її аналізу:

- **Геополітичний:** регіон історично слугував буферною зоною між Заходом і Сходом, що зумовило конкуренцію великих імперій за контроль над ним .

- **Цивілізаційний:** поєднання католицьких, православних і мусульманських традицій створює унікальний культурний ландшафт, який нині орієнтується на європейську інтеграцію .
- **Системний:** регіон взаємодіє із глобальними акторами (США, Китай, Росія), а ініціативи типу «Один пояс, один шлях» чи «Тримор'я» змінюють баланс сил .
- **Інституційний:** створення міжвоєнних й сучасних платформ («Люблінський трикутник», «Ініціатива трьох морів») демонструє поступ від ідеї до практичних механізмів співпраці .

Загалом, перший розділ показав, що сучасний Інтермаріум — це еволюціонована політеко-соціальна концепція із глибокими історичними коренями та широким спектром аналітичних підходів, яка підтверджує стратегічну значущість регіону для європейської безпеки та розвитку.

РОЗДІЛ 2

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ТА ПОЛІТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ КРАЇН БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО МІЖМОР'Я

2.1. Економічні потужності держав Балто-Чорноморського регіону

Європа – це не лише класичні фінансові хаби на зразок Лондона чи Франкфурта. Вона також включає регіони, які стають майданчиками геополітичного протистояння та водночас мають значний економічний потенціал. Одним із таких ключових вузлів є Балто-Чорноморський регіон – простір, що пов'язує Північну, Центральну та Східну Європу, об'єднуючи країни з різним рівнем розвитку, але спільними історичними викликами. Його унікальне розташування між Балтійським і Чорним морями робить його ключовим транзитним коридором, що сполучає ЄС із Кавказом і Близьким Сходом. Тут перетинаються інтереси глобальних гравців, формуються нові енергетичні шляхи та створюється індустріальна інфраструктура майбутнього. Водночас країни регіону демонструють різний рівень економічної інтеграції, конкурентоспроможності та політичної стабільності, що визначає складність і перспективність їхнього розвитку.

Щоб детальніше оцінити економічний потенціал держав Балто-Чорноморського регіону, слід розглянути їхні ключові ресурси та механізми використання можливостей. У кожної країни є унікальні конкурентні переваги, які можуть стати основою для подальшого зростання. Щоб краще зрозуміти економічні особливості держав Балто-Чорноморського регіону, розгляньмо їх у зведеній таблиці у *Додатку А*.

Сучасна економічна ситуація в регіоні значною мірою визначається його стратегічним розташуванням. Територією проходять численні торговельні та транспортні коридори, а також важливі нафто- і газопроводи, що забезпечують енергетичну безпеку не лише для країн регіону, а й для ширшого європейського простору. Вивчення торгових зв'язків та економічних показників кожної країни окремо дає змогу краще зрозуміти рівень їхньої інтеграції та перспективи співпраці.

Наприклад, Латвія демонструє значний економічний потенціал. Її прискорений розвиток розпочався у 2000-х роках завдяки динамічному зростанню, що отримало назву «Балтійське економічне диво». Згідно з прогнозами аналітиків та макроекономічними моделями Trading Economics, очікується, що до кінця 2024 року ВВП на душу населення Латвії сягне \$17 149. Це свідчить про стабільне економічне зростання та зміцнення її позицій у регіоні [50].

Латвія має диверсифіковану експортну структуру, ключові галузі якої включають сільське господарство, хімічну промисловість, виробництво столярних виробів, текстиль, продукти харчування, машинобудування та зелені технології. Сукупний обсяг експорту країни становить 14,4 млрд доларів. Однак, порівняно з 2018 роком, поставки товарів за кордон знизилися на 4,1%, що еквівалентно скороченню експорту на 617 млн доларів (з 15 млрд у 2018 році) [19].

З іншого боку, латвійська економіка значною мірою залежить від імпорту механічного обладнання, транспортних засобів, мінерального палива та фармацевтичної продукції. Основними торговельними партнерами в цьому сегменті є Литва та Німеччина. Водночас найбільший відсоток експорту латвійських товарів спрямовується до Литви та Естонії [57].

Латвія також відіграє важливу роль у сфері морських перевезень, маючи три стратегічно важливі порти, через які щорічно проходить до 40 мільйонів тон вантажів. Однак упродовж останніх років обсяги вантажоперевезень у портах країни суттєво скоротилися [10].

Естонія є однією з найбільш перспективних економік серед балтійських держав. За оцінками аналітиків Trading Economics і макроекономічними прогнозами, до кінця 2024 року ВВП на душу населення в країні може досягти 20 043 доларів США [49].

Ключовими напрямками експорту Естонії є електротехнічне обладнання, мінеральне паливо, деревина, машини (зокрема комп'ютерна техніка) та ядерні реактори. Головними торговельними партнерами у сфері експорту є Фінляндія,

Швеція та Латвія. Основними країнами-імпортерами для Естонії виступають Німеччина, Росія та Фінляндія, а серед імпортованих товарів переважають мінеральне паливо, електрообладнання та транспортні засоби, за винятком залізничного транспорту [46].

До категорій товарів, які Естонія імпортує, входять деревина та вироби з неї, меблі, мінеральне паливо, механічне обладнання та технічні пристрої [51].

Естонія володіє розвинутою портовою інфраструктурою, що включає шість великих портів: Мууга, Сілламає, Палдіскі, Пярну, Хаапсалу та Кунда, усі вони розташовані в Таллінні. Сукупний обсяг вантажоперевезень у цих портах становить 37,6 млн тонн [48]. Пасажиропотік перевищує 10 мільйонів осіб на рік [47].

На відміну від Латвії, Естонія демонструє стабільне зростання обсягів морської торгівлі, що пояснюється її стратегічною орієнтацією на співпрацю зі скандинавськими країнами. За даними Центру транспортних стратегій, лише у січні 2025 року вантажообіг портів Естонії збільшився на 10,3%, а сумарний обсяг перевалки становив 1,744 млн тонн, що свідчить про позитивну динаміку розвитку морських перевезень у країні [11].

Згідно з прогнозами аналітиків та глобальними макроекономічними моделями, очікується, що до кінця 2024 року ВВП на душу населення в Польщі досягне 17 788 доларів США [31].

Основними торговельними партнерами Польщі є європейські країни. У 2018 році експорт країни оцінювався в 259 мільярдів доларів США, а серед ключових експортних товарів виділяються автомобілі, меблі та промислове обладнання. Основні напрямки експорту – Німеччина, Велика Британія та Чехія. Водночас імпорт Польщі становив 278 мільярдів доларів США, а головними постачальниками товарів були Німеччина та Китай [62].

До переліку імпортованих до Польщі товарів входять нафта, машини, фармацевтична продукція, ядерні котли, паливо та пластмаси. Загальний обсяг вантажоперевезень у польських портах Гданська, Гдині та Щецина у 2019 році досяг 108,3 млн тонн [9].

Україна, попри статус країни, що розвивається, має значний економічний потенціал.

Морські порти Польщі демонструють значне зростання обсягів перевалки вантажів. За даними GMK Center, порти Гданська, Гдині та Щецина-Свіноуйсьце за підсумками 2023 року обробили 145,72 млн. т. вантажів, що перевищує показник 2022 року на 9,8%, а 2021-го — на 28,8%, та є рекордним показником в цілому. Особливо відзначається позитивна динаміка перевалки вантажів у портах Польщі, яка спостерігається з 2021 року. Основною морською артерією Польщі є порт Гданськ, який у 2023 році обробив 81 млн т вантажів, що майже вдвічі більше показника 2019 року. Порти Польщі також активно реалізують інвестиційні проекти з модернізації інфраструктури та розширення своєї пропускної спроможності [30].

Однак зовнішньоторговельний баланс країни залишається проблемним через перевищення імпорту над експортом. Основу експорту складають сільськогосподарська продукція, чорні метали, мінерали, ядерні реактори та котли, деревина та вироби з неї. Водночас до основних імпортованих товарів належать мінеральне паливо, електроніка, фармацевтична продукція та інші промислові товари.

Білорусь експортує продукції на суму 33,2 млрд доларів, тоді як обсяги імпорту перевищують експорт і становлять 35,2 млрд доларів [43].

Попри відсутність виходу до моря, країна відіграє важливу роль у транзитних перевезеннях, що забезпечують товарообіг Латвії, Литви, Естонії та України.

Основу білоруського експорту складають паливо, молочні продукти, обладнання для атомної енергетики, наземний транспорт, деревина, пластмаси та електроніка. Більше 40% усіх поставок спрямовується до Росії, яка є ключовим економічним партнером. Друге місце за обсягами експорту посідає Україна, а третє — Велика Британія.

Імпортні поставки включають паливо, фармацевтичні препарати, побутову техніку, транспортні засоби та обладнання для атомної енергетики.

Головним постачальником товарів до Білорусі є Росія (54%), за нею йдуть Китай і Німеччина [3].

Литва, як важливий учасник формування Балто-Чорноморського союзу, є високорозвиненою державою. Обсяг її експорту оцінюється в 32,7 млрд доларів США [58], а ключові статті експорту включають паливо, електроніку, атомне обладнання, меблі, пластмаси тощо. Головними торговельними партнерами є Латвія та Польща, частки яких є приблизно рівними.

За даними порталу «Дія. Бізнес», Литва має розвинену економіку, в якій сфера послуг відіграє провідну роль, зокрема ІТ і біотехнології. ВВП країни становить 77,9 млрд дол. США, а ВВП на душу населення досягає 27 030 дол. США. Імпорт Литви, як і в інших країн регіону, значною мірою складається з мінеральних палив, засобів наземного транспорту, електричних машин та обладнання, а також ядерних реакторів, котлів, машин та механічних пристроїв. Основним торговельним партнером Литви є інші країни ЄС, на які припадає близько 70% обсягу імпорту. Частка України в імпорті Литви становить лише 1,1%, при цьому товарообіг між Україною та Литвою у 2023 році склав 1,9 млрд дол. США [32].

З аналізу даних випливає, що країни регіону орієнтовані на торгівлю подібними товарами. Визначальною рисою є тісна взаємодія з європейськими країнами та частковий ухил у бік євразійського вектора. Орієнтація на західний ринок сприяє економічному зростанню держав. Перспективним напрямком регіонального співробітництва є розвиток морських перевезень, оскільки зростання вантажопотоку через порти відкриває нові можливості для економічної інтеграції.

Балто-Чорноморський регіон має значний виробничий потенціал, зокрема в сферах машинобудування, хімічної промисловості та агропереробки. Польща та Україна – два основні індустріальні центри цього простору. Польща є лідером у виробництві автомобільних запчастин, побутової техніки та металургійних виробів. Україна, попри війну, утримує позиції в сільськогосподарському секторі та оборонній промисловості.

Вони ще не досягли рівня західноєвропейських держав, але приваблюють інвесторів через низькі витрати на робочу силу та стабільну макроекономічну ситуацію.

Балто-Чорноморський регіон – це економічний простір із величезним потенціалом. Він не має єдиного центру тяжіння, але об'єднаний геополітичними та економічними викликами.

Країни регіону розвивають свої економіки в різних напрямках: хтось ставить на технології (Естонія, Литва), хтось – на промисловість (Польща, Україна), а хтось робить ставку на торгівлю та логістику (Латвія, Румунія).

Головне завдання – посилення інтеграції в європейську економіку, створення спільних інфраструктурних проєктів та зменшення залежності від зовнішніх впливів. Майбутнє регіону залежить від ефективності реформ, залучення інвестицій та стратегії довгострокового розвитку.

Балто-Чорноморський регіон ще не став повноцінним економічним блоком, але його потенціал зростає. У світі, що швидко змінюється, ця частина Європи має всі шанси стати одним із нових центрів економічного розвитку.

2.2. Роль енергетичних ресурсів у співпраці країн Інтермаріуму

Енергетичні ресурси завжди були не просто джерелом тепла та світла. Вони стали інструментом впливу, важелем тиску, а подекуди навіть причиною конфліктів. Для країн Інтермаріуму, що історично опинилися між двома потужними цивілізаціями – Західною Європою та Росією, – енергетична незалежність означає не просто економічну стабільність, а й геополітичну свободу.

Енергетичні потоки визначають економічну стабільність і політичну силу регіону. Країни Інтермаріуму знаходяться на перетині стратегічних маршрутів транспортування газу, нафти та електроенергії.

Протягом десятиліть головним енергетичним коридором залишався російський газ, який транспортувався через українську ГТС та трубопроводи «Ямал – Європа» і «Північний потік». Однак війна в Україні та політика енергетичного шантажу з боку Кремля кардинально змінили ситуацію. Держави регіону почали будувати альтернативну інфраструктуру, яка б зменшила залежність від Москви.

Одним із ключових об'єктів нового енергетичного порядку є Baltic Pipe – газопровід, що з'єднує Норвегію, Данію та Польщу. Запущений у 2022 році, він відкрив нові можливості для постачання газу в Центральну Європу. Завдяки цьому Польща отримала доступ до скандинавських ресурсів, що стало важливим кроком у диверсифікації.

Не менш важливими стали LNG-термінали – інфраструктурні об'єкти, що приймають скраплений природний газ (СПГ) із різних куточків світу. Польський термінал у Свиноуйсьці вже кілька років забезпечує прийом газу зі США, Катару та інших країн. Литовський термінал Independence у Клайпеді став ще одним символом енергетичної незалежності регіону, дозволяючи Литві, Латвії та Естонії отримувати газ без посередництва Росії.

Іншою стратегічною зміною стало підключення української газотранспортної системи до європейських ринків. Україна перетворюється на важливий центр зберігання газу для Європи, що підсилює її роль у регіональній енергетичній архітектурі.

Нафтопроводи також відіграють важливу роль. Нафтопровід «Дружба», що колись був основним каналом постачання Російської нафти в Європу, поступово втрачає значення. Натомість Європа нарощує імпорту через порти та альтернативні маршрути. Польща та Україна розглядають можливість розширення *нафтопроводу Одеса – Броди – Гданськ*, що може стати частиною нової енергетичної карти регіону.



Рис. 2.1 Геополітична мапа регіону

Джерело: зроблено автором на основі [6]

Ці проекти демонструють одне: Інтермаріум більше не є просто транзитним простором між Сходом і Заходом. Він стає центром нової енергетичної системи, де ключові рішення ухвалюють не у Кремлі, а в Варшаві, Києві, Вільнюсі та Бухаресті.

Щоб зменшити залежність від монопольних постачальників, країни Інтермаріуму працюють над диверсифікацією енергоресурсів. Одним із найважливіших проєктів є ініціатива «Тримор'я», яка об'єднує 12 країн ЄС. Її мета – покращення інфраструктурного з'єднання регіону, включаючи енергетичні мережі.

Енергетична безпека – це не лише про те, звідки отримувати газ і нафту, а й про те, як уникнути залежності від будь-якого єдиного постачальника. Диверсифікація – головна стратегія, що дозволяє країнам Інтермаріуму вийти з-під енергетичного диктату [6].

Перший крок забезпечення енергетичної безпеки – розширення постачання з різних джерел. Раніше більшість країн регіону отримували енергоносії переважно з Росії. Сьогодні ситуація змінюється.

- Скраплений природний газ (LNG). США, Катар, Норвегія стали новими ключовими постачальниками газу. LNG-термінали у Польщі, Литві, Хорватії та плани на їх розширення в Румунії та Україні створюють альтернативу традиційним трубопроводам.

- Каспійський регіон. Азербайджан нарощує експорт газу до Європи через Трансанатолійський газопровід (TANAP) і Трансадріатичний газопровід (TAP). Це важлива частина політики енергетичної диверсифікації.

- Африка та Близький Схід. У довгостроковій перспективі країни Інтермаріуму можуть скористатися потенціалом Алжиру, Єгипту та інших постачальників з африканського континенту.

Другий крок зменшення залежності – посилення енергетичної інфраструктури. Будівництво нових інтерконекторів між країнами Інтермаріуму дозволяє швидко перенаправляти енергопотоки у разі кризи. Від Польщі до Болгарії прокладаються газові з'єднання, що гарантують гнучкість у постачанні.

Третій крок – розвиток внутрішніх енергетичних ресурсів. Україна має великі запаси газу, Польща активно розвиває вітрову енергетику, а Румунія та Хорватія можуть стати важливими постачальниками електроенергії з відновлюваних джерел.

Енергетична безпека – це не лише економічне питання, а й питання суверенітету. Коли країни Інтермаріуму мають вибір у постачанні енергії, вони мають більше свободи у зовнішній політиці.

Європейський Союз та НАТО відіграють ключову роль у підтримці енергетичної незалежності країн Інтермаріуму. Брюссель інвестує мільярди євро у проекти енергетичної інфраструктури, а Альянс розглядає енергетичну безпеку як один із аспектів оборонної стратегії.

- Фінансування енергетичних проєктів. ЄС через ініціативу «Тримор'я» підтримує розширення LNG-терміналів, модернізацію газових мереж та розвиток відновлюваної енергетики.

- Створення єдиного енергетичного ринку. Європейська комісія працює над інтеграцією енергетичних систем регіону, що дозволить країнам Інтермаріуму швидше реагувати на кризи.

- Співпраця з НАТО. Альянс визнає, що енергетична безпека – частина загальної стратегії оборони. Захист критичної енергетичної інфраструктури від кібератак та фізичних загроз стає пріоритетом.

Завдяки співпраці з ЄС і НАТО країни Інтермаріуму отримують більше ресурсів, технологій та захисту. Це не просто інтеграція – це побудова енергетичної системи, яка буде основою економічної та політичної стабільності регіону.

Україна також відіграє важливу роль у регіональній енергетичній безпеці. Її газові сховища є одними з найбільших у Європі, а потенціал для розвитку відновлюваної енергетики відкриває нові можливості.

Проте є ще один напрямок, який може стати ключовим – атомна енергетика. Польща планує будівництво нових атомних реакторів у співпраці зі США та Південною Кореєю. Україна, маючи розвинену атомну інфраструктуру, може стати важливим партнером у розвитку спільних технологій [39].

Регіон Інтермаріуму не є енергетично однорідним. Кожна країна має власні ресурси, інфраструктуру та стратегії розвитку. Одні держави роблять ставку на атомну енергетику (Україна, Чехія, Словаччина, Угорщина), інші – на LNG-термінали та диверсифікацію постачань (Польща, Литва, Хорватія). Водночас багато країн активно розвивають відновлювані джерела енергії (ВДЕ) та зміцнюють зв'язки з європейською енергосистемою.

Щоб оцінити загальну картину, варто розглянути ключові показники енергетичного сектору в країнах Інтермаріуму. Наступна таблиця 2.1

узагальнює основні енергетичні ресурси, інфраструктуру та стратегічні пріоритети держав регіону.

Країни Інтермаріуму не просто шукають заміну Російському газу, а й дивляться у майбутнє. Вітрова енергетика в Польщі та Литві, сонячні станції в Україні, гідроенергетичний потенціал Карпат – все це може перетворити регіон на лідера у сфері чистої енергетики.

Зелений перехід – це не лише питання екології, а й економічного зростання. Європейський Союз інвестує мільярди євро у розвиток відновлюваної енергетики, і країни Інтермаріуму можуть скористатися цими можливостями. Окрім того, кооперація в цій сфері може стати новим етапом інтеграції.

Контроль над енергетичними ресурсами визначає не лише економіку, а й безпеку. Чим більше країн Інтермаріуму інтегруються в єдину енергетичну мережу, тим менший вплив зовнішніх гравців, таких як Росія.

Сьогодні Кремль використовує енергетичний тиск у війні проти України та шантажує Європу. Однак країни Інтермаріуму показують, що цей вплив можна мінімізувати. Співпраця у сфері енергетики зміцнює не лише економіку, а й обороноздатність регіону.

Єдність у сфері енергетики може стати основою для ширшої політичної та військової співпраці.

Таблиця 2.1. Зведена таблиця енергетичного сектору Інтермаріуму

Країна	Основні енергетичні ресурси	Ключові об'єкти енергетичної інфраструктури	Джерела імпорту енергоресурсів	Стратегічні ініціативи та проекти
Польща	Вугілля, LNG, вітрова	LNG-термінал у Свиноуйсьці,	Норвегія, США, Катар,	Розширення вітрової

	енергетика	Baltic Pipe, нафтопорт у Гданську	Саудівська Аравія	енергетики, будівництво АЕС, розширення LNG-інфраструктур и
Україна	Газ, атомна енергетика, ВДЕ	Газосховища, АЕС (ЗАЕС, РАЕС тощо), ГТС, Дніпровська ГЕС	ЄС, США, Норвегія, LNG-термінали Польщі та Литви	Інтеграція в ENTSO-E, модернізація ГТС, розширення ВДЕ
Литва	LNG, вітрова енергетика	LNG-термінал «Independence» (Клайпеда), електромережі з ЄС	Норвегія, США, ЄС	Відмова від Російського газу, розширення офшорної вітрової енергетики
Латвія	Гідроенергетика, імпортований газ	Газові сховища Інчукалнс, електромережі NordBalt	Литва, ЄС, Норвегія	Інтеграція в енергосистему ЄС, розвиток ВДЕ
Естонія	Шистове паливо, вітрова енергетика	Балтійські енергетичні з'єднання з Фінляндією	ЄС, Фінляндія, Норвегія	Декарбонізація, розвиток офшорної вітрової

				енергетики
Румунія	Газ, атомна енергетика, гідроенергія	АЕС Чернаводе, газові родовища в Чорному морі	Азербайджан, ЄС, LNG-термінали Греції	Розвиток видобутку газу на шельфі Чорного моря
Болгарія	АЕС, газ	Газопровід Греція-Болгарія (IGB), АЕС Козлодуй	Азербайджан, Греція, LNG-термінали	Диверсифікація газопостачання, розширення атомної енергетики
Хорватія	LNG, гідроенергетика	LNG-термінал на острові Крк	США, Катар, Алжир	Розвиток LNG-інфраструктури та ВДЕ
Чехія	АЕС, імпортований газ	АЕС Темелін, Дуковани, газопровід з Німеччини	Німеччина, Норвегія	Розширення атомної енергетики
Словаччина	АЕС, гідроенергія	АЕС Моховце, АЕС Богунице	Чехія, ЄС, Норвегія	Енергетична інтеграція з ЄС
Угорщина	АЕС, імпортований газ	АЕС Пакш, інтерконектор з Хорватією	Росія (поступове скорочення), ЄС, LNG	Будівництво Пакш-2, розширення альтернативних постачань

Джерело: розроблено автором

Формування спільних енергетичних ринків, координація енергетичної політики та розвиток нових технологій – усе це може перетворити Інтермаріум на потужний центр впливу в Європі.

Енергетичні ресурси – це не лише джерело енергії, а й основа економічної та політичної незалежності. Країни Інтермаріуму мають унікальний шанс змінити баланс сил у регіоні, створивши єдину енергетичну систему, що зменшить залежність від зовнішніх постачальників і зміцнить їхню позицію у світі.

Енергетична співпраця – це не просто стратегія, а питання виживання. Від того, чи зможуть ці країни об'єднати зусилля, залежить їхнє майбутнє. І якщо їм це вдасться, Інтермаріум стане не лише географічним поняттям, а справжнім центром сили та стабільності в Європі.

Енергетика – це фундамент майбутнього Інтермаріуму. Країни регіону мають історичний шанс створити систему, яка працюватиме на їхні інтереси, а не на користь зовнішніх гравців. Чи зможуть вони скористатися цим шансом? Відповідь формується вже сьогодні.

2.3. Пріоритети та перспективи політичної співпраці держав Інтермаріуму

Контури нової геополітичної реальності вимальовуються різкіше, ніж будь-коли. Світ уже не є монолітним, розділеним між наддержавами, як у XX столітті. Натомість перед нами – лабіринт регіональних союзів, ситуативних альянсів і стратегічних компромісів. І серед них набирає ваги концепція Інтермаріуму – союзу країн між Балтійським, Чорним і Адріатичним морями.

Ця ідея сягає початку XX століття, коли маршал Юзеф Пілсудський мріяв створити федерацію держав, здатну протистояти як західним, так і східним імперіям. Але сьогодні Інтермаріум – це не лише історична мрія. Це

необхідність, викликана новими загрозами, серед яких агресія Росії, економічна нестабільність і потреба в регіональному лідерстві.

Щоб зрозуміти, чому ідея Балто-Чорноморського партнерства набула нового життя, варто проаналізувати чинники, що сприяли її актуалізації. Довгий час цей концепт існував лише в теорії, залишаючись більше предметом дипломатичних заяв, ніж реальних дій. Хоча держави регіону неодноразово наголошували на необхідності зміцнення співпраці, конкретних кроків для її реалізації бракувало.

Однак останні події докорінно змінили ситуацію, зробивши цю ініціативу не лише бажаною, а й невідворотною. Зокрема, вирішальними стали такі фактори:

1. Ескалація конфліктів у регіоні. Війна в Україні та агресивна політика Росії змусили країни Балто-Чорноморського простору шукати нові механізми безпекової та політичної координації. Спільна загроза прискорила процеси взаємодії та стала каталізатором для інституційної співпраці.

2. Криза єдності в Європейському Союзі. Вихід Великої Британії з ЄС продемонстрував нестабільність європейських інтеграційних процесів. Це змусило країни регіону шукати альтернативні союзи та нові формати міждержавної взаємодії, що сприяло пожвавленню Балто-Чорноморського партнерства.

Поновлення ідеї Балто-Чорноморського союзу набуло актуальності після подій 2014 року, коли рівень конфліктності в регіоні суттєво зріс. Усвідомлюючи необхідність стабілізації ситуації, Польща знову висунула ініціативу створення Балтійсько-Чорноморської асоціації.

5 серпня, напередодні своєї інавгурації, новообраний президент Польщі Анджей Дуда заявив про намір сприяти формуванню альянсу між країнами, розташованими між Балтійським, Чорним та Адріатичним морями. Він визначив цю ініціативу як ключовий напрям своєї зовнішньої політики, наголошуючи, що регіональний союз може стати основою для глибшої економічної, військової та політичної інтеграції. У день інавгурації Дуда знову

підтвердив свою позицію, фактично відродивши концепцію, яку раніше активно підтримував його наставник, колишній президент Лех Качинський, натхненний ідеями Юзефа Пілсудського [52].

Дуда неодноразово підкреслював, що така співпраця є вигідною для всіх учасників, сприятиме регіональному розвитку, зміцненню безпеки та розширенню взаємозв'язків. Його ініціатива щодо структурування проєкту *Intermarium* є своєчасною, перспективною та стратегічно важливою для регіону.

Безперечно, сучасна концепція Балто-Чорноморського союзу значно відрізняється від ідей 1920-х років, зважаючи на технологічний розвиток та глобальні виклики. Водночас такий альянс міг би слугувати інструментом реалізації польських стратегічних інтересів на східному напрямку, зміцнити роль України як ключового партнера та сформувати потужний механізм протидії Російській агресії.

Ініціатива Анджея Дуди має значний економічний та політичний потенціал. Проте наразі вона залишається лише складовою зовнішньополітичного курсу Польщі. Її реалізація дозволила б країні закріпити статус регіонального лідера та посилити свій вплив у Центрально-Східній Європі.

Важливо зазначити, що президент Польщі не пропонує створювати принципово новий формат. Концепція Балто-Чорноморського союзу розглядається ним як логічне продовження та доповнення політики Східного партнерства. Польща відводить Європейському Союзу активну роль у розвитку цієї ініціативи, а сам союз розглядається як елемент ширшої європейської інтеграції.

Заяви Дуди стали стимулом для перегляду підходів до регіональної співпраці, сприяли активізації наукових і політичних дискусій та дали імпульс новим ініціативам. У результаті на різних рівнях почали формуватися проєкти, які вже демонструють перші успіхи [64].

Серед ініціатив, що переходять у стадію активного впровадження, особливу увагу привертає Балто-Чорноморський економічний форум. Його

ключова мета — розширення економічної співпраці та посилення взаємодії між організаціями, установами й підприємствами регіону. Вперше форум відбувся поблизу Херсона у 2013 році, а згодом став регулярним заходом, що проходить в Україні або Литві.

У вересні 2020 року до форуму приєднався Міжнародний Трейд Клуб України, який об'єднує понад 60 дипломатичних і комерційних представництв іноземних посольств в Україні [28].

Укладання Установчого договору засвідчило спільне прагнення сторін активізувати міжнародну торговельно-економічну співпрацю українського бізнесу, створити сприятливе середовище для торгівлі, зміцнити ділові контакти між підприємцями з України та інших країн, а також сприяти реалізації інвестиційних та інноваційних ініціатив.

Однією з важливих ініціатив, реалізованих у 2020 році, стало створення Люблінського трикутника — формату співпраці між Латвією, Польщею та Україною, спрямованого на зміцнення економічних, політичних та безпекових зв'язків у Балтійсько-Чорноморському регіоні. Його започаткуванню передувала тристороння зустріч 28 серпня в місті Люблін. Історичною основою такого партнерства стало спільне минуле цих держав, зокрема досвід Речі Посполитої, яка свого часу досягла значних успіхів у політичному та економічному розвитку.

Подібні регіональні об'єднання є поширеною практикою в Європі. Наприклад, існують такі формати, як Вишеградська четвірка (V4), Бухарестська дев'ятка, Ініціатива трьох морів (3SI), Північна Балтійська вісімка та Веймарський трикутник. Водночас ці групи, зазвичай, не мають жорсткої інституційної структури, а їхня активність залежить від політичних пріоритетів країн-учасниць.

Люблінський трикутник, як зазначено в офіційній спільній заяві, створено для поглиблення діалогу між трьома країнами, підтримки європейської та євроатлантичної інтеграції України, координації спільних дій у міжнародних організаціях та консолідації зусиль у протидії Російській агресії [44].

Відроджено ідею створення водного шляху, що з'єднає Балтійське і Чорне моря через території України, Білорусі та Польщі. Цей амбітний проєкт Е40 має довжину 2352 км від Гданська до Херсона та потенціал суттєво змінити логістичну карту Східної Європи. За даними BBC News Україна, вартість реалізації проєкту оцінюється приблизно у 13 млрд євро, з яких найбільша частина припадає на Польщу. В українському Міністерстві інфраструктури пояснюють, що, як і тисячу років тому, головне призначення Е40 - торгівля. Хоча проєкт має значні економічні перспективи, він також викликає занепокоєння екологів через можливі негативні наслідки для природи Полісся та річки Прип'ять [40].

Реалізація проєкту дозволить його учасникам суттєво посилити свій геополітичний вплив у регіоні та сприятиме формуванню стабільних партнерських відносин. Водночас ця ініціатива сприймається Росією як виклик її інтересам у регіоні. Основним ризиком залишається можливість зростання напруженості через формування нового потужного економічного і транспортного коридору. Існує ймовірність застосування гібридних методів для зриву проєкту, що може дестабілізувати ситуацію в регіоні.

Країни, що розташовані між Балтійським, Чорним і Адріатичним морями, мають спільні історичні виклики та подібний досвід боротьби за незалежність. Їхній стратегічний інтерес – не допустити домінування жодної великої сили над цим простором. Звідси випливають головні пріоритети співпраці.

Головною загрозою для регіону залишається агресивна політика Росії. Анексія Криму, війна на Донбасі, гібридні атаки на країни Балтії, дестабілізація в Білорусі – усе це створює ситуацію, коли жодна держава не може почуватися в безпеці наодинці.

Відповідь – колективна оборона. Польща, Литва, Латвія, Естонія та Україна вже співпрацюють у військовій сфері, але цього недостатньо. Потрібно посилювати формат багатосторонньої співпраці: об'єднання оборонних бюджетів, спільні військові навчання, інтеграція оборонних структур.

Варшавська ініціатива «Тримор'я» могла б стати основою для створення спільних сил швидкого реагування.

Інтермаріум – це регіон, що історично залежав від постачання енергоресурсів із Росії. Проте після Російської агресії залежність від Москви стала не просто економічною проблемою, а питанням національної безпеки.

Вихід – розбудова незалежної енергетичної інфраструктури. Польща та Литва вже зробили важливий крок, створивши термінали для прийому скрапленого природного газу (СПГ). Україна, маючи розгалужену газотранспортну систему, може стати центром транзиту альтернативних енергоресурсів. Співпраця в енергетиці має включати й розвиток відновлюваних джерел енергії, щоб мінімізувати залежність від зовнішніх постачальників.

Без сильної економічної основи політичний союз неможливий. Країни Інтермаріуму мають шанс створити потужний регіональний ринок, інтегрований у світову економіку.

Проект Via Carpathia – транспортний коридор від Литви до Греції – може стати «хребтом» економічного співробітництва. Його розбудова дозволить прискорити логістичні потоки, зменшити залежність від транспортних шляхів Західної Європи та сприяти розвитку внутрішнього виробництва.

Не менш важливим є цифрова трансформація. Створення спільного простору для стартапів, технологічний обмін і спрощення фінансових операцій можуть зробити Інтермаріум центром цифрової економіки.

Політичне узгодження інтересів між країнами регіону – це складне, але необхідне завдання. Адже історично тут домінували різні політичні традиції, культурні впливи та геополітичні орієнтації. Польща орієнтується на США, Угорщина часто шукає компроміси з Росією, Україна веде боротьбу за свою європейську ідентичність.

Проте, якщо регіональні лідери зможуть сформувати єдину платформу для діалогу, це значно підвищить суб'єктність Інтермаріуму в глобальній

політиці. Інституціоналізація такого союзу у форматі міжурядового альянсу чи стратегічного партнерства може стати основою довгострокової стабільності.

Чи зможе Інтермаріум перетворитися з теоретичної концепції на реальний політичний блок? Це питання залишається відкритим.

На користь реалістичності цієї ідеї свідчать два ключові фактори:

1. Загроза зі Сходу – агресивна політика Кремля об'єднує регіон, змушуючи країни шукати спільну стратегію безпеки.

2. Внутрішня економічна логіка – розвиток регіональної кооперації вигідний з точки зору торгівлі, енергетики та логістики.

Втім, існують і перешкоди. Політичні суперечності, різні рівні інтеграції з ЄС, вплив зовнішніх гравців можуть гальмувати процес.

Проте головне – це політична воля. Якщо лідери держав Інтермаріуму визнають необхідність регіонального об'єднання, воно неминуче відбудеться. І тоді ця частина Європи перестане бути лише геополітичним коридором між Заходом і Сходом. Вона стане самостійним центром сили.

2.4. Вплив зовнішніх геополітичних гравців на реалізацію концепції Балто-Чорноморського союзу

Можливість втілити Інтермаріум в життя залежить не лише від регіональних гравців, а й від зовнішніх сил – США, ЄС, Китаю та, безперечно, Росії. Кожен із них має свої інтереси, стратегії та тактики впливу. Розглянемо, як ключові міжнародні актори впливають на реалізацію цього амбітного проєкту.

Концепція Інтермаріуму, яка колись здавалася лише історичним спогадом або нереалістичною мрією, після 2022 року набула нового виміру. Російська агресія проти України радикально змінила не лише безпекову архітектуру Європи, а й змусила ключових світових гравців переглянути свої стратегії щодо регіону між Балтійським, Чорним та Адріатичним морями [26].

Велика гра навколо Інтермаріуму точиться між чотирма головними зовнішніми акторами: США, Європейським Союзом, Китаєм і Росією. Їхні цілі, методи впливу та дипломатичні інструменти суттєво відрізняються, але всі вони прагнуть або використати цей регіон для власних інтересів, або перешкодити його інтеграції в єдиний політичний та безпековий блок.

США: гарантії безпеки та проєкція сили. Вашингтон традиційно розглядає Центрально-Східну Європу як стратегічний бастион проти Російського впливу. Політика США після 2014 року підтвердила це: санкції проти Росії, підтримка України, розміщення військових контингентів у Польщі та країнах Балтії. У цьому контексті концепція Інтермаріуму є привабливою для американських стратегів.

Проте США не завжди готові беззастережно підтримувати регіональні ініціативи, якщо вони не узгоджуються з інтересами НАТО. Наприклад, ініціатива «Тримор'я», яка є більш прагматичною та економічно орієнтованою версією Інтермаріуму, отримала американське схвалення.

Попри це, Україна, Польща, країни Балтії та Румунія дедалі більше інтегрують свої військові та енергетичні стратегії, і США є ключовим союзником у цьому процесі. Зокрема, завдяки американським інвестиціям у польську систему ПРО та постачанню ЗРК Patriot. Таким чином, США підтримують Інтермаріум як неформальний, але стратегічно важливий блок, який обмежує вплив Росії та Китаю в регіоні.

Америка залишається головним безпековим гарантом для країн Центрально-Східної Європи. Після повномасштабного вторгнення Росії в Україну Вашингтон збільшив свою військову присутність у регіоні. Зокрема, США розширили контингенти в Польщі та країнах Балтії, постачають зброю Україні та сприяють енергетичній незалежності регіону від Москви [7].

Проте Інтермаріум цікавий Вашингтону не лише з військової точки зору. США також підтримують економічні ініціативи регіону, такі як Ініціатива Тримор'я, яка передбачає розвиток інфраструктури та енергетичної незалежності країн Центрально-Східної Європи. Вашингтон розуміє, що

зміцнення цього регіону зменшить Російський вплив і збалансує вплив Німеччини та Франції, які не завжди відповідають стратегічним інтересам США.

Важливим кроком стала підписана у 2023 році угода між США та Польщею щодо розміщення нових баз НАТО, що стало своєрідним символом того, що Польща – ключовий партнер Вашингтона в регіоні. Варшава, своєю чергою, бачить у США основного союзника, адже розуміє, що лише підтримка Америки може зробити Інтермаріум реальною політичною силою.

Європейський Союз: баланс між інтеграцією та регіоналізацією Для Брюсселя будь-яка наднаціональна ініціатива в Центральній-Східній Європі є викликом, адже вона потенційно підриває єдність ЄС. Офіційно ЄС підтримує ініціативу «Тримор'я», яка має більше економічне спрямування, але водночас побоюється її надмірної політизації.

Наприклад, Берлін традиційно насторожено ставиться до польських ініціатив із регіонального лідерства. Польща, як основний рушій Інтермаріуму, перебуває у складних відносинах з ЄС через питання судової реформи, медіа та міграційної політики. Відтак, деякі західноєвропейські лідери вбачають у посиленні Центрально-Східної Європи ризик подальшої фрагментації ЄС.

Водночас, війна в Україні змінила баланс сил. Брюссель уже не може ігнорувати військову роль Польщі та країн Балтії, які стали форпостом захисту Європи. Франція та Німеччина змушені враховувати нову реальність, а це дає шанс на інституційне закріплення співпраці країн Інтермаріуму в рамках ЄС.

Брюссель дивиться на Інтермаріум не так крізь призму безпеки, як через економічні та політичні виклики. Польща та країни Балтії є членами ЄС, але вони дедалі більше демонструють власну регіональну суб'єктність. Це викликає занепокоєння у Західній Європі, особливо у Франції та Німеччині.

Берлін історично прагне уникати занадто сильної польської гегемонії в регіоні, а Париж бачить у цьому конкуренцію своїм інтеграційним ідеям. До війни Німеччина й Франція віддавали перевагу дипломатичним відносинам із

Москвою, що створювало напругу між ними та країнами, які прагнули створити потужний Інтермаріум.

Втім, після 2022 року Німеччина змінила свою позицію. Під тиском США та східноєвропейських країн Берлін був змушений відмовитися від енергетичної співпраці з Росією, збільшити витрати на оборону та підтримати санкції. Але це не означає, що Німеччина підтримує ідею Інтермаріуму. Навпаки, Берлін прагне, щоб безпекова структура Європи залишалася в межах ЄС і НАТО, а не формувала нові політичні блоки.

Франція ж виступає за більш незалежну від США європейську політику. Тому Париж не хоче, щоб Інтермаріум став інструментом американського впливу в Європі. Однак після війни Франція змушена грати за новими правилами. Польща, країни Балтії та Україна отримали велику політичну вагу, і Париж не може ігнорувати цей факт.

Росія: поразка імперської стратегії. Москва завжди виступала категоричним противником будь-яких регіональних блоків, які зменшують її вплив у Центрально-Східній Європі. У радянські часи Інтермаріум був неможливий через контроль Москви над регіоном. Після 1991 року Кремль застосовував інші методи: корупцію, енергетичний шантаж, інформаційні операції.

Але після 2014 року Росія своєю агресією сама пришвидшила об'єднання країн між Балтійським та Чорним морями. Польща та країни Балтії стали локомотивами антиросійської коаліції в Європі, а Україна після 2022 року фактично приєдналася до цього блоку.

Росія намагається протидіяти цьому, використовуючи різні методи: підтримку проросійських сил у ЄС (зокрема в Угорщині), гібридні атаки та економічний тиск. Однак загальний тренд залишається незворотним: агресивна політика Кремля лише прискорює формування регіонального альянсу.

Російська агресія проти України стала головним тригером для активізації процесів регіонального об'єднання. Кремль розглядав Центрально-Східну

Європу як зону свого «природного впливу». Москва робила ставку на проросійські політичні сили, шантаж газом і дестабілізаційні кампанії.

Але після 2022 року ці методи більше не працюють. Україна фактично інтегрується у військову систему Інтермаріуму, отримуючи зброю та розвіддані від Польщі, США та країн Балтії. Польща й країни Балтії стали головними лобістами посилення антиросійських санкцій та військової допомоги Києву.

Навіть Угорщина, яка довгий час зберігала добрі відносини з Москвою, була змушена піти на певні поступки під тиском ЄС.

Росія, яка ще 10 років тому могла за допомогою енергетичного шантажу впливати на весь регіон, тепер втратила більшість важелів впливу. Це означає, що стратегічна мета Кремля – не допустити формування єдиного блоку в Центрально-Східній Європі – фактично провалена.

Пекін має зовсім інший підхід до регіону. На відміну від Росії, він не загрожує військово, але активно просуває економічні інтереси. Ініціатива «Один пояс, один шлях» охоплює деякі країни потенційного Інтермаріуму, але Пекін не зацікавлений у зміцненні регіонального блоку, який може діяти незалежно від його впливу.

Останніми роками довіра до Китаю в регіоні зменшилася. Польща, Чехія та країни Балтії переглянули свою політику щодо китайських інвестицій, зокрема у стратегічні сектори. Водночас Пекін намагається зберегти економічні зв'язки, не займаючи чіткої позиції щодо конфлікту в Україні, що лише посилює недовіру до нього.

Пекін бачить у Центрально-Східній Європі не політичну арену, а економічну можливість. Китайська стратегія в регіоні базується на інфраструктурних проєктах та торговельних угодах. Ініціатива «Один пояс, один шлях» охоплювала кілька країн потенційного Інтермаріуму, але після 2022 року ситуація змінилася.

Країни Балтії, Польща та Чехія охололи до китайських інвестицій, оскільки зрозуміли, що економічний вплив Пекіна може нести ризики для

національної безпеки. Водночас Угорщина та Сербія зберігають тісні зв'язки з Китаєм, використовуючи його кредити та інвестиції.

Пекін уникає відкритої підтримки Росії у війні проти України, але не запроваджує жорстких санкцій проти Москви. Це викликає підозру серед країн Центрально-Східної Європи, які тепер більш скептично ставляться до Китаю.

Інтермаріум перестав бути суто історичною концепцією – сьогодні він набуває реальних обрисів. США підтримують його як елемент стримування Росії. ЄС поки що вагається, але визнає його значення. Росія намагається знищити цей формат, але сама ж каталізує його розвиток. Китай діє тихо, але його вплив поступово слабшає.

Розвиток Інтермаріуму відбувається під пильною увагою глобальних гравців, які намагаються використати цей процес у власних інтересах або, навпаки, обмежити його вплив.

США активно підтримують цей регіональний союз, оскільки він допомагає реалізовувати головні стратегічні цілі Вашингтона:

- Стимування Росії. США розглядають Центрально-Східну Європу як форпост проти Російського експансіонізму, тому інвестують у безпеку регіону, зміцнюючи обороноздатність країн Інтермаріуму.
- Обмеження китайського впливу. Вашингтон розглядає посилення економічних зв'язків Китаю з Європою як виклик, а отже, підтримка незалежної від Пекіна регіональної ініціативи відповідає американським інтересам.
- Контроль над енергетичними потоками. США просувають свій скраплений газ (LNG) у Європі, що дає їм можливість контролювати енергетичний ринок регіону.

Натомість Європейський Союз займає більш суперечливу позицію. З одного боку, Брюссель підтримує економічні та енергетичні ініціативи Інтермаріуму, але з іншого — боїться політичного посилення цього блоку, оскільки він може стати альтернативним центром ухвалення рішень усередині

ЄС. Особливо це помітно у політиці Німеччини та Франції, які не хочуть втрачати монополію на формування європейської політики [41].

Китай, своєю чергою, прагне уникати конфронтації, натомість роблячи ставку на економічне проникнення в регіон. Проте після 2022 року країни Інтермаріуму почали переглядати своє ставлення до китайських інвестицій, побоюючись залежності від Пекіна.

Росія, яка історично намагалася контролювати цей регіон, нині переживає поразку своїх стратегічних планів. Країни, які раніше були частиною сфери впливу Кремля, сьогодні вибудовують оборонні альянси, спрямовані саме проти Москви.

Таким чином, боротьба між глобальними гравцями визначатиме майбутнє Інтермаріуму, впливаючи на його структуру та політичну вагу у світі.

Майбутнє Інтермаріуму залежить від України. Її інтеграція у цей простір після перемоги стане головним тестом для цієї концепції. Якщо регіональні гравці зможуть сформувати спільний політичний, економічний та безпековий порядок денний, Інтермаріум може стати новим центром сили в Європі. І цього разу – без шансів на реванш для імперій минулого.

Висновки до другого розділу

Другий розділ показує, що країни Балто-Чорноморського простору вже сьогодні мають чимало козирів для поглибленої економічної та політичної співпраці. Порти Латвії та Естонії перетворюються на великі логістичні вузли, які щороку обробляють десятки мільйонів тонн вантажів, а Via Carpatia й Rail Baltica створюють нові коридори, що зближують Північну й Південну Європу. Паралельно країни регіону активно розвивають енергетичну інфраструктуру: від LNG-терміналів у Балтії до Baltic Pipe, що знижують залежність від монополістів і диверсифікують поставки газу. Водночас підкреслюється, що

без узгодження зовнішньополітичних орієнтацій і спільної стратегії подальший розвиток цих ініціатив залишатиметься фрагментарним.

РОЗДІЛ 3.

ПОЛІТИЧНИЙ ВПЛИВ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО СОЮЗУ

3.1. Інтеграція транспортної, енергетичної та логістичної інфраструктури

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2014 році стало важливим кроком у напрямку європейської інтеграції, а геополітичні зміни, спричинені повномасштабним вторгненням Російської Федерації в Україну у 2022 році, значно посилили актуальність транспортно-логістичної та енергетичної інтеграції країн Центрально-Східної Європи в рамках концепції Інтермаріуму. Цей неформальний регіональний формат охоплює країни, такі як Україна, Польща, Литва, Румунія, Угорщина та Словаччина, які прагнуть зміцнити економічні, інфраструктурні та енергетичні зв'язки, щоб зменшити залежність від Російських ресурсів і розвинути власну економічну спроможність. У контексті необхідності диверсифікації джерел енергопостачання, забезпечення стабільності торговельних маршрутів і протидії геополітичним викликам Європейський Союз почав активно підтримувати низку інфраструктурних проєктів у регіоні, спрямованих на створення сучасної транспортної та енергетичної мережі.

Одним із ключових проєктів, що має стратегічне значення для транспортної інтеграції, є будівництво інтермодального логістичного центру поблизу міста Мукачево в Закарпатській області України. Цей об'єкт, відомий як Horonda Platform, реалізується українською компанією NSV Group у тісній співпраці з італійськими інвесторами та партнерами. Логістичний центр претендує на статус найбільшого сухого порту в регіоні Західної України й матиме розвинену інфраструктуру для обробки вантажів. Зокрема, він включатиме чотири залізничні колії різної довжини, обладнані для перевантаження вантажів між широкою колією 1520 мм (поширена в пострадянських країнах) і європейською колією 1435 мм, що забезпечить сумісність із транспортними системами ЄС. Для операційної діяльності передбачено встановлення перевантажувального крана з вантажопідйомністю

до 40 тонн, двох річстакерів – спеціалізованих навантажувачів для переміщення контейнерів, а також двох маневрових локомотивів (локотракторів) для внутрішнього транспортування вагонів. Структура терміналу складатиметься з трьох функціональних зон: аграрної, призначеної для переробки та зберігання сільськогосподарської продукції, зокрема зернових культур, які є ключовим експортним товаром України; контейнерної, орієнтованої на перевантаження стандартних морських контейнерів; і складської, що слугуватиме для тимчасового зберігання вантажів перед їхньою подальшою відправкою. Проектна потужність Horonda Platform становить 1,5 мільйона тонн вантажів на рік, із них 13 тисяч TEU (еквівалент двадцятифутового контейнера), що відповідає сучасним стандартам інтермодальних перевезень. Очікується, що центр буде введено в експлуатацію не пізніше першого кварталу 2025 року, що стане важливим етапом у розбудові транспортного потенціалу регіону.



Рис.3.1 Візуалізація проекту інтермодального логістичного центру та сухого порту – Horonda Platform

Цей проєкт є складовою частиною Міжнародного транспортного коридору №5, який простягається від Венеції через Трієст або Копер, Люблян, Марібор, Будапешт, Ужгород, Львів до Києва, забезпечуючи прямий зв'язок України з європейською транспортною мережею.

Уряд Італії відіграє значну роль у підтримці цього логістичного ланцюга, плануючи створення комплексної платформи, яка з'єднає Україну суходолом із потужним інтермодальним портом Quadrante Eugora у Вероні – одним із найбільших логістичних хабів у Південній Європі. Далі маршрут пролягатиме до морських портів північного сходу Італії, зокрема Трієста та Венеції, які є важливими воротами для міжнародної торгівлі в Середземномор'ї. Horonda Platform стане ключовим елементом цього ланцюга, забезпечуючи ефективне перевантаження вантажів із залізничного транспорту на автомобільний і навпаки, а також сприяючи швидшому доступу українських товарів до європейських ринків.

У липні 2024 року в рамках програми Європейського Союзу «Механізм «Сполучення Європи»» (Connecting Europe Facility) було схвалено фінансування чотирьох масштабних проєктів, поданих Україною, із загальним бюджетом 106 мільйонів євро, де половина суми – 53 мільйони – надається як грант від ЄС, а решта має бути забезпечена українською стороною. Перший проєкт передбачає інтеграцію залізничної системи України до транспортної системи ЄС на першому етапі шляхом модернізації існуючої залізничної мережі та розширення використання колії європейського стандарту 1435 мм. Це дозволить підвищити технологічну сумісність із залізницями Польщі, Словаччини та Угорщини, а також збільшити пропускну спроможність для вантажних і пасажирських перевезень. Другий проєкт спрямований на організацію транспортних потоків на спільній дорозі Румунія – Молдова – Україна через пункти пропуску Галац, Джурджулешти та Рені. Його мета – оптимізувати рух транспорту, підвищити безпеку та ефективність прикордонних процедур, що зменшить затримки та покращить торговельний обмін між країнами. Третій проєкт – створення Української річкової

інформаційної служби на річці Дунай (УкрPIC), яка передбачає впровадження сучасної інформаційної системи для судноплавства на українській ділянці річки з подальшою інтеграцією до європейських порталів EuRIS (European River Information Services) і CEERIS (Central and Eastern Europe River Information Services). Це підвищить безпеку судноплавства, оптимізує логістику та забезпечить гармонізовані інформаційні послуги на внутрішніх водних шляхах. Четвертий проєкт фокусується на інтегрованій модернізації європейської мережі зв'язку, навігації та спостереження (Communication, Navigation, Surveillance), що передбачає відновлення аеронавігаційної інфраструктури України, пошкодженої внаслідок війни, та її приведення до стандартів ЄС.

Попри це, реалізація таких проєктів приносить значні переваги – від швидшої логістики та збільшення експорту до енергетичної безпеки та зміцнення економічної співпраці. Нижче представлена таблиця 3.1, яка узагальнює ключові ініціативи, проблеми та очікувані вигоди інтеграції Інтермаріуму.

Таблиця 3.1. Інтеграція транспортної, енергетичної та логістичної інфраструктури Інтермаріуму

Сфера	Основні проєкти	Проблеми та виклики	Очікувані вигоди
Транспорт	Via Carpathia – транспортний коридор Балтія – Чорне море – Адріатика Horonda Platform – сухий порт на Закарпатті Модернізація залізниць – розширення колії 1435 мм Розвиток річкового	-Бюрократичні затримки - Військові загрози -Недостатнє фінансування	- Швидке перевезення товарів - Збільшення експорту - Інтеграція з ЄС

	транспорту на Дунаї		
Енергетика	Приєднання України до ENTSO-E Розширення ГТС із Польщею та Словаччиною Розвиток ВДЕ (сонячної та вітрової енергетики) Енергетичний міст Україна – Польща	-Застаріла енергомережа -Недостатня потужність підключень -Потреба в масштабних інвестиціях	- Зменшення залежності від Росії - Дешевша енергія - Диверсифікація постачання
Логістика	Залізничний хаб у Львові Інтеграція річкової інформаційної служби УкрРІС Збільшення обсягів перевезень контейнерами	- Відсутність єдиної координації між країнами - Дефіцит інвесторів - Нестача кадрів	-Прискорення вантажних перевезень -Зростання економіки -Розширення ринку послуг

Джерело: розроблено автором

Ця таблиця допомагає краще структурувати інформацію та показує ключові аспекти інтеграції транспортної, енергетичної та логістичної інфраструктури Інтермаріуму.

У червні 2023 року Європейській комісарці з питань транспорту Адіні-Йоані Велян було презентовано концепцію створення залізничного хабу у Львові, який має потенціал стати центральним транспортним вузлом Західної України. Проєкт включає розширення залізничної мережі з колією 1435 мм у Львівській області, що полегшить сполучення з європейськими країнами, а також створення багатофункціонального транспортного вузла в районі

Скилово для обслуговування як пасажирських, так і вантажних перевезень. Додатково планується запуск рейкового експресу, який з'єднає головний залізничний вокзал Львова з міжнародним аеропортом, скоротивши час у дорозі до 10-15 хвилин і покращивши транспортну доступність міста. Цей хаб об'єднає чотири транс'європейські транспортні напрямки: до Констанци в Румунії, Кракова та Варшави в Польщі, Братислави в Словаччині та Будапешта в Угорщині, що зробить Львів важливим логістичним центром у регіоні.

На енергетичному фронті значним кроком стало від'єднання України від енергосистем Росії та Білорусі у 2022 році та її синхронізація з Європейською мережею операторів системи передачі електроенергії (ENTSO-E), що забезпечило початкову енергетичну незалежність. Проте для повної інтеграції в європейський енергетичний простір необхідно вирішити низку завдань. Одним із них є модернізація електромереж, які через застарілу інфраструктуру втрачають до 12% електроенергії під час передачі. Планується створення енергетичного мосту між Україною та Польщею, який дозволить експортувати українську електроенергію до країн ЄС через оновлені лінії електропередач; наразі проєкт перебуває на стадії техніко-економічного обґрунтування. Ще одним напрямком є модернізація газотранспортної системи для збільшення пропускної спроможності газопроводів між Польщею, Словаччиною та Україною, що дасть змогу не лише імпортувати газ із ЄС, а й створити потужний газовий хаб у регіоні. Розвиток відновлюваних джерел енергії, зокрема вітрової та сонячної генерації, також є пріоритетом, адже Україна має значний потенціал у цій сфері. Проте з 2022 року країна втратила частину енергетичних потужностей через військові дії, що потребує значних інвестицій у відновлення та будівництво нових об'єктів.

Реалізація цих проєктів стикається з численними викликами. Технічні труднощі включають застарілу інфраструктуру, яка потребує значних капіталовкладень, а також необхідність адаптації широкої колії 1520 мм до європейського стандарту 1435 мм для безперебійного сполучення. Фінансові обмеження пов'язані з недостатністю національних бюджетів країн

Інтермаріуму та залежністю від грантів ЄС, що часто уповільнює темпи реалізації через складні процедури погодження. Бюрократичні перепони виникають через тривалі процеси узгодження між державами та інституціями ЄС, а геополітичні ризики, зокрема військова агресія Росії, створюють загрозу для інфраструктури, особливо в прикордонних регіонах України, де зосереджено багато об'єктів.

Очікувані вигоди від реалізації проєктів є значними. Horonda Platform сприятиме прискоренню логістики та збільшенню експорту українських товарів, зокрема аграрної продукції, до країн ЄС. Залізничний хаб у Львові інтегрує Україну до транс'європейської транспортної мережі TEN-T, підвищить туристичний потенціал регіону та спростить перевезення вантажів. Українська річкова інформаційна служба на Дунаї покращить безпеку судноплавства, скоротить час доставки вантажів водним транспортом і знизить логістичні витрати. Енергетичний міст із Польщею забезпечить енергетичну безпеку та відкриє можливості для експорту електроенергії, що стане додатковим джерелом доходів для України. Загалом інтеграція транспортної, енергетичної та логістичної інфраструктури в рамках Інтермаріуму є стратегічно важливою для країн Центрально-Східної Європи, сприяючи економічному розвитку, зменшенню залежності від Російських ресурсів і зміцненню зв'язків із Європейським Союзом, незважаючи на наявні технічні, фінансові, бюрократичні та геополітичні виклики.

3.2. Співпраця союзу у сфері безпеки та оборони

Формування нової системи міжнародної взаємодії в Центральній і Східній Європі є відповіддю на сучасні геополітичні виклики, зумовлені агресивною політикою Російської Федерації, що проявляється у вигляді військових дій, кібератак та дезінформаційних кампаній. Ці загрози стали каталізатором посилення співпраці у сфері оборони та безпеки між країнами

регіону, відомого як Інтермаріум, історична концепція якого бере початок у міжвоєнному періоді XX століття і передбачає об'єднання держав між Балтійським, Чорним і Адріатичним морями. Сьогодні до цього формату належать Польща, Україна, Литва, Латвія, Естонія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Румунія, Болгарія, Хорватія, а також потенційно Молдова, Грузія та Азербайджан – країни, що мають спільний історичний досвід протистояння зовнішнім впливам і схожі безпекові виклики, такі як територіальні претензії, гібридні загрози та енергетичний тиск із боку Росії.

Анексія Криму Росією у 2014 році та подальше розгортання повномасштабної війни проти України у 2022 році підкреслили необхідність консолідації зусиль для забезпечення регіональної безпеки. Кремль систематично застосовує гібридні методи війни, включаючи дезінформацію через державні медіа, такі як RT і Sputnik, енергетичний шантаж шляхом маніпуляцій із постачанням газу через газопроводи типу "Північний потік", а також підтримку проросійських політичних рухів і сепаратистських груп, як-от у Придністров'ї чи на Донбасі, з метою дестабілізації країн-сусідів. Особливо вразливими є держави з великими російськомовними громадами, зокрема Латвія (26% населення), Естонія (24%) та Україна (близько 17% до 2014 року), де Росія використовує наратив "захисту співвітчизників" для виправдання своєї агресії. Балтійські країни – Литва, Латвія та Естонія – неодноразово фіксували спроби кібератак на державні установи (наприклад, атаку на естонський уряд у 2007 році) та порушення повітряного простору Російськими військовими літаками, про що свідчать звіти НАТО за 2023 рік [63].

У відповідь на ці загрози країни регіону активізували оборонні ініціативи. Одним із прикладів є створення у 2016 році Литовсько-Польсько-Української бригади (ЛитПолУкрбриг) – багатонаціонального військового підрозділу чисельністю близько 4,5 тисячі осіб, дислокованого в Любліні (Польща), який проводить регулярні навчання для підвищення оперативної сумісності та відпрацювання спільних дій у гібридних конфліктах. У липні 2016 року на Варшавському саміті Організації Північноатлантичного договору (НАТО)

країни Балтії, Польща, Румунія та Болгарія офіційно звернулися до Альянсу з проханням розширити військову присутність на східному фланзі, що призвело до розміщення багатонаціональних батальйонних груп у Польщі (близько 1000 військових під командуванням США) та країнах Балтії (загалом понад 3500 осіб під керівництвом Канади, Великої Британії та Німеччини станом на 2024 рік). Крім того, Україна у 2023 році уклала двосторонню угоду з Естонією про співпрацю у сфері кібербезпеки, що передбачає обмін технологіями та створення спільних центрів для протидії кібератакам, таких як інцидент із вірусом NotPetya у 2017 році, який завдав збитків українським установам на суму понад 1 мільярд доларів США [38].

Концепція Балтійсько-Чорноморського союзу безпеки набула стратегічного значення як інструмент стримування Російської агресії. Цей формат об'єднує країни, що мають протяжний кордон із Росією – загалом 6135 км, включно з 1974 км українського кордону, 1350 км польсько-білоруського та понад 2800 км балтійських кордонів із Росією та білоруссю. У рамках цієї ініціативи у 2024 році Польща та Литва провели спільні тактичні навчання "Східний щит" за участю 10 тисяч військовослужбовців, спрямовані на відпрацювання захисту кордонів від гібридних атак, таких як використання мігрантів як інструменту тиску, що спостерігалось на польсько-білоруському кордоні у 2021 році. Україна, у свою чергу, у 2023 році розпочала модернізацію територіальної оборони, збільшивши чисельність Сил територіальної оборони Збройних Сил України до 150 тисяч осіб, із акцентом на протидію диверсійним групам у прикордонних областях [24].

Туреччина відіграє дедалі вагомішу роль у безпековій співпраці регіону, зокрема через історичні зв'язки з кримськими татарами, яких налічується близько 300 тисяч в Україні. Анкара офіційно засудила анексію Криму у 2014 році та з 2015 року щорічно виділяє гуманітарну допомогу кримськотатарській громаді на суму близько 5 мільйонів доларів США, а також постачає Україні безпілотні літальні апарати Bayraktar TB2, які показали високу ефективність у бойових діях 2022-2024 років (за даними Міністерства оборони України,

знищено понад 200 одиниць Російської техніки). У 2020 році Туреччина також продемонструвала свою дипломатичну спроможність, виступивши посередником у Нагірно-Карабаському конфлікті, що завершилося підписанням тристоронньої угоди між Азербайджаном, Вірменією та Росією 10 листопада 2020 року. Співпраця з Туреччиною відкриває стратегічні можливості для країн Інтермаріуму, зокрема через її контроль над Босфором і Дарданеллами, що впливає на логістику в Чорноморському басейні, де Росія у 2023 році розмістила 12 кораблів Чорноморського флоту, включно з носіями крилатих ракет "Калібр" [65].

Попри потенціал Балтійсько-Чорноморського союзу, його реалізація стикається з труднощами. Європейський Союз не підтримав проєкт як формальний оборонний альянс через його спрямованість проти Росії та значну роль Туреччини, яка не є членом ЄС і має напружені відносини з Брюсселем через питання міграції та прав людини. Водночас НАТО розглядає ініціативу як доповнення до власних структур, а не альтернативу. Наприклад, у 2023 році на саміті у Вільнюсі Альянс затвердив план посилення східного флангу, виділивши додаткові 2 мільярди євро на інфраструктуру в Польщі та країнах Балтії, що частково перетинається з цілями Інтермаріуму [13].

До потенційних учасників союзу, крім основних країн, належать Молдова, яка з 1992 року має невирішений конфлікт у Придністров'ї за участю Російських військ (близько 1500 осіб станом на 2024 рік), та Грузія, що втратила 20% території (Абхазію та Південну Осетію) внаслідок війни 2008 року. Азербайджан також виявляє інтерес до співпраці через енергетичні проєкти, такі як газопровід TANAP, який постачає газ до Європи в обхід Росії (10 мільярдів кубометрів на рік із 2020 року). Ці країни об'єднує спільна потреба в протидії Російському тиску, який проявляється у військовій присутності, економічних санкціях і підтримці сепаратизму [33].

Співпраця в рамках Інтермаріуму сприяє обміну досвідом і ресурсами. Естонія, яка має один із найвищих у світі рівнів цифровізації (99% державних послуг доступні онлайн), у 2023 році надала Україні програмне забезпечення

для захисту критичної інфраструктури від кібератак, що базується на її власній системі X-Road. Польща, у свою чергу, у 2024 році передала Україні 20 бронетранспортерів Rosomak і погодилася координувати спільні патрулі кордону протяжністю 535 км для боротьби з контрабандою та нелегальною міграцією. Литва у 2023 році інвестувала 10 мільйонів євро в навчання українських військових у рамках Місії військової підготовки Європейського Союзу (EUMAM Ukraine), що охопила 40 тисяч осіб за два роки [16].

Російська агресія залишається ключовою загрозою для регіону. За даними Чорноморської комісії 2023 року, Росія щорічно витрачає близько 1,5 мільярда доларів США на дезінформаційні кампанії в Європі, спрямовані на підірив довіри до демократичних інститутів. Її стратегія "русского мира", проголошена у 2007 році, виправдовує втручання в справи країн із російськомовним населенням, що підтверджується окупацією Криму та війною на Донбасі, де з 2014 року загинуло понад 14 тисяч осіб (дані ООН станом на 2024 рік). У Чорноморському регіоні Росія також блокує судноплавство, наприклад, у 2022 році затримавши 70 українських торговельних суден в Азовському морі, що завдало збитків експорту зерна на 1,2 мільярда доларів США [12].

Балтійсько-Чорноморський союз безпеки має потенціал стати стратегічним бар'єром на східному кордоні НАТО, сприяючи не лише стримуванню Росії, а й контролю міграційних потоків із Центральної Азії (понад 50 тисяч осіб перетнули польсько-білоруський кордон у 2021-2023 роках) та боротьбі з наркотрафіком, який із 2020 року зріс на 15% у Східній Європі (дані Європолу). Водночас його ефективність залежить від координації зусиль, подолання внутрішніх розбіжностей (наприклад, між Угорщиною та іншими країнами через її проросійську позицію) та залучення достатніх ресурсів, адже власні оборонні бюджети країн регіону обмежені: Польща витрачає 4% ВВП (13 мільярдів доларів у 2024 році), Україна – 6% (8 мільярдів), а країни Балтії – в середньому 2,5% (загалом 3 мільярди).

Отже, сучасні виклики, зокрема війна в Україні та гібридна агресія Росії, підкреслюють необхідність поглиблення співпраці країн Інтермаріуму в

оборонній сфері. Конкретні кроки, такі як створення багатонаціональних підрозділів, спільні навчання, обмін технологіями та залучення Туреччини, уже демонструють прогрес у зміцненні регіональної безпеки, хоча повна реалізація потребує ширшої міжнародної підтримки та подолання фінансових і політичних бар'єрів.

3.3. Потенціал України у зміцненні Балто-Чорноморського союзу

Балтійсько-Чорноморський регіон, що простягається від Балтійського до Чорного моря, історично відігравав значну роль у формуванні торговельних шляхів, стратегічних союзів і боротьби за незалежність держав Центральної та Східної Європи, і на сучасному етапі знову набуває геополітичного значення в контексті актуальних викликів, таких як Російська агресія, економічна інтеграція та енергетична безпека. Цей регіон об'єднує країни з різними політичними системами, економічними моделями та культурними традиціями, зокрема Польщу, Литву, Латвію, Естонію, Україну, Румунію, а також потенційно Туреччину, які пов'язані спільним історичним досвідом протистояння зовнішнім загрозам і прагненням до стабільності. Україна, завдяки своєму географічному положенню на перетині Західної та Східної Європи, займає центральне місце в цьому процесі, виступаючи не лише транзитною територією, а й активним учасником регіонального співробітництва, що підтверджується конкретними законодавчими та інфраструктурними ініціативами [21].

Законодавчою основою для транскордонної співпраці України з країнами регіону став Закон України № 2515-VIII «Про транскордонне співробітництво», ухвалений 4 вересня 2018 року [36], Верховною Радою України. Цей документ імплементує Протокол № 3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями, підписаної в рамках Ради Європи, і регулює взаємодію місцевих громад та органів влади в межах євросередземного співробітництва. Закон спрямований

на спрощення процедур співпраці з сусідніми країнами, зокрема Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією, через створення правових механізмів для реалізації спільних проєктів у сферах інфраструктури, економіки та екології. Одним із прикладів такої взаємодії є Програма транскордонного співробітництва 2014–2020 років у форматі Єврорегіону Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна, що входить до 16 програм транскордонної взаємодії на зовнішніх кордонах Європейського Союзу в рамках Європейського інструменту сусідства (European Neighbourhood Instrument, ENI). Загальний бюджет програми становить 74 мільйони євро, із яких 60 мільйонів профінансовано через Європейський інструмент сусідства, а решта – через Європейський фонд регіонального розвитку (European Regional Development Fund, ERDF). У 2019 році в рамках цієї програми реалізовано 112 проєктів, зокрема модернізацію прикордонної інфраструктури на пункті пропуску Ужгород – Вишне Немецьке (Словаччина), де встановлено обладнання для автоматичного сканування транспортних засобів вартістю 2,5 мільйона євро, що скоротило час перетину кордону на 20% за даними Державної прикордонної служби України.

Інфраструктурний потенціал України як транзитного центру регіону був озвучений 10 вересня 2019 року на Ялтинській європейській стратегії (YES) тодішнім прем'єр-міністром України Олексієм Гончаруком, який наголосив на необхідності розвитку водного транспортного коридору Е-40 [23], що з'єднує Балтійське та Чорне моря через систему річок і каналів загальною довжиною 2230 км, включаючи Віслу, Західний Буг, Прип'ять і Дніпро. Проєкт передбачає співпрацю України, Польщі та Білорусі, а його фінансування частково здійснюється коштом Європейського Союзу через Програму сусідства та партнерства (Neighbourhood and Partnership Programme), яка у 2018 році виділила 12 мільйонів євро на техніко-економічне обґрунтування. За оцінками Державного агентства водних ресурсів України, реалізація Е-40 може забезпечити транспортування до 4 мільйонів тонн вантажів щорічно, зокрема зерна, металу та деревини, скоротивши логістичні витрати на 15% порівняно з

автомобільними перевезеннями. У 2023 році Польща завершила реконструкцію 45 км каналу Вісла – Західний Буг, що стало першим етапом проекту, однак повна модернізація потребує додаткових 1,2 мільярда євро та вирішення екологічних питань, пов'язаних із днопоглибленням Прип'яті, де роботи призупинено через протести природоохоронних організацій.

Військова співпраця є ще одним важливим напрямком зміцнення Балтійсько-Чорноморського регіону, де Україна відіграє ключову роль завдяки досвіду, набутому після 2014 року внаслідок Російської агресії. Збройні Сили України, які станом на 2024 рік налічують 250 тисяч активного особового складу та 900 тисяч резервістів, отримали бойовий досвід у війні на Донбасі та повномасштабному вторгненні Росії, що дозволило їм модернізувати тактику й озброєння, зокрема через інтеграцію західних систем, таких як артилерія HIMARS (12 одиниць поставлено США у 2022 році) та протитанкові комплекси Javelin (понад 5000 одиниць із 2018 року). У рамках Литовсько-Польсько-Української бригади (LITPOLUKRBRIG), створеної 19 жовтня 2014 року, проведено 15 спільних навчань, зокрема "Три мечі-2023" у Польщі за участю 3500 військовослужбовців, що відпрацьовували координацію в умовах гібридних загроз. Бюджет бригади у 2023 році склав 8 мільйонів євро, із яких 40% профінансувала Литва, а решту – Польща та Україна. Ця співпраця зміцнює обороноздатність регіону, адже Польща (з бюджетом оборони 13 мільярдів доларів у 2024 році) та країни Балтії (загалом 3 мільярди доларів) розглядають Україну як буфер проти Російської експансії [66].

Енергетична безпека є критичним аспектом регіонального співробітництва. Україна повністю припинила імпорт Російського газу у 2015 році, перейшовши на реверсні поставки з Польщі, Словаччини та Угорщини через газопроводи "Дружба" та "Братство", що у 2023 році забезпечило 10,5 мільярда кубометрів газу (дані "Нафтогаз України"). Польський проект Baltic Pipe, введений в експлуатацію 27 вересня 2022 року, транспортує 10 мільярдів кубометрів норвезького газу щорічно через Данію до Польщі, а звідти до Литви через LNG-термінал у Клайпеді (потужність 4 мільярди кубометрів на рік),

відкриваючи можливості для України імпортувати до 2 мільярдів кубометрів через польсько-український інтерконектор. У 2024 році Україна та Польща підписали меморандум про дослідження транспортування водню, виробленого на українських гідроелектростанціях (потенціал – 1,5 мільйона тонн на рік за даними Міністерства енергетики України), до Європи через модернізовану газову інфраструктуру. Розвиток зеленої енергетики також має перспективи: у 2023 році встановлена потужність вітрових електростанцій в Україні досягла 2,1 ГВт, а сонячних – 8,2 ГВт, що становить 15% від загального виробництва електроенергії, хоча війна знищила 30% цих потужностей (дані Держенергоефективності) [25].

Економічна інтеграція країн регіону підкріплюється транспортними проєктами, зокрема Via Carpatia – транс'європейським коридором протяжністю 3300 км від Клайпеди (Литва) до Салонік (Греція) через Польщу, Словаччину, Угорщину та Румунію. У 2023 році Україна приєдналася до угоди про Via Carpatia, розпочавши реконструкцію 250 км автошляху М-09 Львів – Терехівка вартістю 150 мільйонів євро, із яких 70% профінансовано Європейським банком реконструкції та розвитку (EBRD). Цей маршрут скоротив час доставки вантажів із Литви до Румунії з 48 до 36 годин, а товарообіг між Польщею та Україною у 2023 році зріс на 25%, досягнувши 11,5 мільярда доларів (дані Головного управління статистики Польщі). Малий і середній бізнес відіграє значну роль: у 2022 році 1200 українських компаній експортували продукцію до Польщі на 2,8 мільярда доларів, переважно сільськогосподарську продукцію та текстиль, завдяки спрощеним митним процедурам у рамках Угоди про асоціацію з ЄС від 2014 року.

Інформаційна безпека є ще одним викликом, де Україна має унікальний досвід протидії Російській дезінформації. З 2014 року країна зазнала понад 7000 кібератак, включно з атакою вірусу Petya у 2017 році, що завдала збитків на 1,5 мільярда доларів (дані Служби безпеки України). У 2023 році Україна та Литва запустили спільний проєкт "Baltic-Ukrainian Cyber Alliance" із бюджетом 5 мільйонів євро, спрямований на створення системи моніторингу дезінформації,

яка виявила 3200 фейкових новин за перші шість місяців роботи. Культурна співпраця доповнює ці зусилля: у 2022 році підписано угоду про обмін студентами між Київським національним університетом імені Тараса Шевченка та Вільнюським університетом (200 студентів щорічно), а також реалізовано 15 спільних наукових проєктів у галузі історичних досліджень із бюджетом 1,2 мільйона євро.

Отже, Балтійсько-Чорноморський регіон розвивається як простір економічної, військової та енергетичної співпраці, де Україна відіграє ключову роль завдяки транзитному потенціалу, бойовому досвіду та ресурсній базі. Конкретні проєкти, такі як E-40, Via Carpatia, LITPOLUKRBRIG та енергетичні ініціативи, підкріплені фінансуванням ЄС і двосторонніми угодами, уже демонструють результати, хоча виклики, зокрема війна, екологічні ризики та потреба в інвестиціях (загалом понад 2 мільярди євро за оцінками ЄБРР), залишаються значними бар'єрами для повної інтеграції.

3.4. Стабільність Балто-Чорноморського регіону– визначальний чинник успіху союзу

Концепція Інтермаріуму, що охоплює регіон між Балтійським, Чорним і Адріатичним морями та включає країни Центрально-Східної Європи, такі як Польща, Литва, Латвія, Естонія, Україна, Чехія, Словаччина, Угорщина, Румунія, Болгарія і Хорватія, має історичне підґрунтя як простір суперництва великих держав, зокрема Російської імперії, Австро-Угорщини та Османської імперії у XVIII–XX століттях, а в сучасних умовах розглядається як платформа для співпраці з метою забезпечення безпеки та економічного розвитку. У науковому контексті стабільність цього регіону визначається як багатокomпонентне явище, що включає політичну передбачуваність, економічну стійкість, військову безпеку, енергетичну незалежність і соціальну

згуртованість, і саме ці аспекти є ключовими для реалізації потенціалу Інтермаріуму, як свідчать конкретні приклади співпраці та статистичні дані.

Політична стабільність у країнах Інтермаріуму є фундаментом для ефективної кооперації, оскільки вона забезпечує довіру між державами та прогнозованість їхньої зовнішньої політики. У Польщі, де з 2015 року правляча партія "Право і Справедливість" утримує владу, валовий внутрішній продукт (ВВП) зріс із 475 мільярдів доларів США у 2015 році до 688 мільярдів у 2023 році (дані Світового банку), що частково пояснюється стабільністю уряду та залученням 22 мільярдів євро інвестицій із Європейського Союзу (ЄС) за період 2014–2020 років у рамках програми "Когезія". Водночас Угорщина, попри членство в ЄС, демонструє відхилення від спільної позиції регіону: у 2022 році уряд Віктора Орбана блокував розширення санкцій проти Росії, зокрема щодо банківського сектору, що призвело до затримки шостого пакету санкцій ЄС на 45 днів (дані Ради ЄС). В Україні політична нестабільність, пов'язана з війною та зміною урядів (шість прем'єр-міністрів із 2014 по 2024 рік), ускладнює довгострокове планування, хоча ухвалення Закону України "Про національну безпеку" № 2469-VIII від 21 червня 2018 року закріпило курс на інтеграцію з НАТО та ЄС, що підвищило довіру міжнародних партнерів, зокрема США, які у 2023 році надали військову допомогу на 46 мільярдів доларів. Незалежність судової системи також відіграє роль: у Литві індекс верховенства права за методологією World Justice Project у 2023 році склав 0,77 (з максимуму 1,0), тоді як в Україні – 0,51, що впливає на рівень корупції (Індекс сприйняття корупції від Transparency International: Литва – 62, Україна – 36 у 2023 році) і довіру інвесторів [27].

Економічна стабільність регіону залежить від збалансованості розвитку країн та зменшення їхньої вразливості до зовнішніх ринків. Польща, з ВВП на душу населення 18 688 доларів у 2023 році (Світовий банк), є економічним лідером Інтермаріуму, тоді як Україна (ВВП на душу – 4837 доларів) і Румунія (15 892 долари) відстають через меншу інтеграцію з європейськими ланцюгами постачання. У 2023 році товарообіг між Польщею та Чехією склав 32 мільярди

євро (дані Eurostat), значною мірою завдяки експорту автомобільних компонентів до Німеччини, яка поглинає 28% польського експорту (10,2 мільярда євро у 2023 році). Натомість Україна у 2022 році втратила 35% ВВП (70 мільярдів доларів) через війну (оцінка Міністерства економіки України), що підкреслює потребу в диверсифікації економік. Програма транскордонного співробітництва Польща – Білорусь – Україна 2014–2020 років із бюджетом 183 мільйони євро, профінансована Європейським інструментом сусідства (European Neighbourhood Instrument, ENI), реалізувала 157 проєктів, зокрема модернізацію прикордонного переходу Рава-Руська – Хребенне, що збільшила пропускну спроможність із 500 до 800 вантажівок на добу. Транспортний коридор Via Carpatia, угоду про який підписано 3 березня 2016 року в Ланьцуті (Польща), станом на 2024 рік включає 1200 км доріг, із них 580 км у Польщі (завершено 85% ділянки Люблін – Жешув вартістю 1,8 мільярда євро), що скоротило час перевезень між Литвою та Румунією з 40 до 32 годин (дані Міністерства інфраструктури Польщі), сприяючи торгівлі на 2,5 мільярда євро щорічно [22].

Військова стабільність є критичною для захисту регіону від зовнішніх загроз, зокрема з боку Росії, яка у 2022 році розгорнула 180 тисяч військ уздовж українського кордону (дані НАТО). Литовсько-Польсько-Українська бригада (LITPOLUKRBRIG), створена 19 жовтня 2014 року, налічує 4500 осіб і у 2023 році провела навчання "Щит Сходу" у Литві з бюджетом 6 мільйонів євро, відпрацьовуючи захист від гібридних атак за участю 12 країн НАТО. Польща у 2024 році збільшила витрати на оборону до 4% ВВП (13 мільярдів доларів), закупивши 32 винищувачі F-35 у США за 4,6 мільярда доларів, а Україна у 2023 році виробила 1500 безпілотників "Лелека-100" (дані "Укроборонпрому"), що посилило її розвідувальні спроможності. Чехія у 2022 році експортувала до Польщі 120 танків Т-72 за 200 мільйонів євро, а Україна отримала від неї 45 модернізованих одиниць у рамках допомоги НАТО, що зменшило залежність від імпорту озброєнь із країн поза регіоном.

Енергетична стабільність досягається через диверсифікацію джерел постачання та розвиток власних ресурсів. Польща у 2022 році запустила газопровід Baltic Pipe потужністю 10 мільярдів кубометрів газу на рік із Норвегії через Данію, інвестувавши 1,6 мільярда євро (дані оператора Gaz-System), а Литва з 2014 року використовує LNG-термінал у Клайпеді (4 мільярди кубометрів на рік), що у 2023 році забезпечило 70% потреб країни в газі (дані Litgas). Україна припинила закупівлю Російського газу у 2015 році, імпортувавши 10,5 мільярда кубометрів із ЄС через Словаччину та Польщу (дані "Нафтогазу"), а Румунія у 2023 році виробила 2,3 ГВт електроенергії з вітрових станцій (10% від загального виробництва, дані Transelectrica), скоротивши імпорт газу на 15%. У 2024 році між Польщею та Україною підписано угоду про модернізацію електромережі на 120 мільйонів євро, що підвищило пропускну спроможність із 200 до 300 МВт, забезпечуючи стабільність постачання під час війни.

Соціальна стабільність залежить від згуртованості населення та протидії дезінформації. У 2023 році Польща та Литва запустили спільну медіаініціативу "Solidarni" із бюджетом 3 мільйони євро, спрямовану на боротьбу з Російською пропагандою, яка охопила 1,5 мільйона глядачів через телеканал TVP Wilno. В Україні у 2022 році створено Центр протидії дезінформації при Раді національної безпеки і оборони, який виявив 4200 фейкових повідомлень за рік (дані РНБО), а у Латвії програма медіаграмотності для шкіл, започаткована у 2018 році, охопила 85 тисяч учнів, підвищивши їхню стійкість до маніпуляцій на 30% (дослідження Університету Латвії). Культурна співпраця також сприяє єдності: у 2023 році Україна та Польща реалізували проєкт "Спільна спадщина" із бюджетом 1,5 мільйона євро, оцифрувавши 500 історичних документів XVII–XVIII століть, що зміцнило історичні зв'язки [14].

Таким чином, стабільність Інтермаріуму ґрунтується на конкретних досягненнях у політичній, економічній, військовій, енергетичній і соціальній сферах. Польща демонструє лідерство завдяки економічному зростанню та військовій модернізації, Україна відіграє роль буфера проти Російської агресії з

бойовим досвідом і транзитним потенціалом, а країни Балтії та Румунія зміцнюють енергетичну незалежність і соціальну стійкість. Проєкти, такі як Via Carpatia (загальна вартість – 20 мільярдів євро до 2030 року), LITPOLUKRBRIG і Baltic Pipe, підкріплені фінансуванням ЄС (понад 50 мільярдів євро у 2014–2020 роках), свідчать про прогрес, хоча розбіжності в політиці (наприклад, позиція Угорщини), економічна нерівність і війна в Україні (збитки – 1 трильйон доларів за оцінкою Світового банку) залишаються значними викликами для регіональної інтеграції.

Висновки до третього розділу

У третьому розділі робота переходить від теорії до практики: тут аналізуються конкретні проєкти, які уже реалізуються або на етапі активного планування. Спільні навчання й обміни розвідданими на рівні НАТО й багатонаціональних бригад підвищують обороноздатність, але водночас вимагають значних інвестицій і політичної волі лідерів. Показано, що саме роль України як транзитного хабу та військового буфера забезпечує союзу можливість протистояти гібридним загрозам і водночас стимулює розбудову інфраструктури — від модернізації доріг до газових і електричних коридорів. Однак найважливіше гальмо інтеграції — це внутрішні розбіжності країн-учасниць, корупція та нерівень розвитку, тож без системного посилення управлінських і демократичних інститутів навіть найамбіційніші проєкти ризикують залишитися на папері.

ВИСНОВКИ

1. Було розглянуто концепцію моделі "Інтермаріуму" як партнерського блоку, що виростає з ідеї, що країни від Балтійського до Чорного та Адріатичного морів мають не просто географічне сусідство, а спільну історію спротиву зовнішнім загрозам і прагнення до стабільності та добробуту. У цій моделі Україна, Польща, країни Балтії, Словаччина, Угорщина і Румунія об'єднуються навколо цінностей демократичного правління та захисту від реваншистських амбіцій Москви, що особливо загострилися після анексії Криму та агресії на сході України. Інтермаріум пропонує реалізацію проєктів з побудови спільної системи протиповітряної оборони, уніфікації енергетичної інфраструктури та створення мережі магістральних коридорів для швидкого переміщення військ і цивільного транспорту, що істотно зменшує залежність від північного маршруту через Білорусь чи РФ.

В економічній площині Інтермаріум розглядає можливості кооперації у сфері відновлювальної енергетики, цифрової економіки та агропромислових кластерів, де кожна держава вносить свою сильну нішу: наприклад, Україна — сільськогосподарські ресурси та ІТ-таланти, Польща — логістичні хаби й машинобудування, країни Балтії — портові потужності й фінансові послуги. Це дозволяє створити внутрішній ринок, менш уразливий до шантажу ціновими та енергетичними ембарго.

Політично Інтермаріум стає майданчиком для обміну досвідом реформ, консолідації голосів у міжнародних організаціях та координації санкційної політики проти агресора. Синергія з ініціативами «Тримор'я», що охоплює країни від Адріатики до Чорного моря, та «Люблінського трикутника» між Польщею, Литвою та Україною посилює легітимність Інтермаріуму як регіонального об'єднання. Водночас цю модель не слід розглядати як ізольований блок — вона інтегрується до загальноєвропейської архітектури, слугуючи містком між країнами ЄС і потенційними кандидатами на вступ.

Таким чином, Інтермаріум формується не стільки як новий геополітичний гравець, скільки як практична рамка для кооперації держав з подібними викликами й цілями, здатна протистояти зовнішньому тиску, забезпечити економічну синергію та полегшити шлях до повноцінної євроатлантичної інтеграції.

2. Здійснено мультифакторний аналіз соціально-економічних чинників формування потенціалу Інтермаріуму. Мультифакторний аналіз держав Балто-Чорноморського регіону виявляє значний, проте нерівномірно розподілений інтеграційний потенціал, що формується навколо економічних лідерів та ключових інфраструктурних артерій. Польща зі своїм ВВП близько \$809 млрд виступає ядром економічної активності, забезпечуючи масштабний внутрішній ринок та розвинуту промислову базу, тоді як Румунія із \$350 млрд ВВП доповнює цю систему власними ресурсами у сфері енергетики та агропромислового комплексу. Країни Балтії, особливо Латвія з ВВП на душу населення понад \$17 000, демонструють відмінні показники цифровізації й експорту інформаційних технологій, а також утримують конкурентні позиції у хімічному та аграрному секторах. Незважаючи на війну, Україна продовжує відігравати важливу роль у регіональній економіці завдяки своєму аграрному потенціалу, металургійному комплексу та стрімкому розвитку ІТ-галузі. Особливе значення має те, що через цей простір проходять магістральні енергетичні та транспортні коридори — газопроводи, нафтоtrasи, залізничні й автодороги, які поєднують Північну та Південну Європу. Усі ці фактори створюють взаємодоповнювану базу для зміцнення економічної кооперації, уніфікації стандартів і транспортних мереж, що підвищує життєздатність ініціатив на кшталт «Ініціативи трьох морів» і відкриває шлях до більш глибокої політичної та інституційної інтеграції в рамках європейської спільноти.

3. Досліджено основні напрями співпраці держав інтераріуму у сфері безпеки та оборони, ними стали поєднання оборонно-промислових потенціалів,

відпрацювання спільних навчань і військових маневрів для підвищення сумісності сил, створення багатонаціональних центрів обміну розвідданими та аналізу загроз, а також координація заходів із кіберзахисту і протидії гібридним операціям. Особлива увага приділяється формуванню регіональних систем протиповітряної й протиракетної оборони, розбудові мобільних логістичних коридорів для швидкого перекидання підрозділів, а також розширенню мережі спільних штабів реагування на надзвичайні ситуації. Цей комплекс заходів у поєднанні з узгодженням стандартів підготовки та озброєння зміцнює колективну стійкість і створює основу для довгострокового партнерства в межах євроатлантичного простору.

4. Досліджено основні чинники забезпечення регіональної стабільності та їх вплив на політичний потенціал регіону. Регіональна стабільність виступає не просто корисним доповненням, а безумовною передумовою для реалізації амбітного проєкту Балто-Чорноморського союзу як системи взаємодії держав Центрально-Східної Європи. Умови сучасної безпекової архітектури вимагають чіткої координації політичних стратегій урядів від Балтійського до Адріатичного та Чорного морів, оскільки нерозв'язні внутрішні протиріччя чи односторонні рішення однієї держави здатні підірвати загальну ефективність союзу. Із цією метою учасники формують єдиний простір реагування на гібридні загрози — від кібератак і інформаційних вкидів до економічного шантажу — що дедалі активніше застосовуються як інструмент тиску з боку Російської Федерації.

Особливого значення в цьому контексті набуває посилення енергетичної безпеки через реалізацію інфраструктурних проєктів, які здатні мінімізувати енергетичну залежність від північного напрямку. Газовий коридор «Північ–Південь», який передбачає прокладення нових магістральних газопроводів та модернізацію існуючих, а також розширення можливостей прийому скрапленого газу в Польщі, Литві та Хорватії, створює мультиканальну схему

постачання енергоносіїв і запобігає блокуванню транзиту в разі політичного конфлікту з Москвою.

Не менш вагомим стабілізуючим чинником є інтеграція транспортної мережі — модернізація залізничних та автомобільних коридорів, портова кооперація і створення інтермодальних вузлів, що гарантує безперебійний рух вантажів і пасажирів. Поглиблення економічної взаємозалежності на рівні спільних агропромислових, цифрових та фінансових ринків не лише стимулює зростання ВВП учасників союзу, а й формує взаємовигідні ланцюги постачання, міцніше пов'язуючи економіки один з одним.

Інституційна співпраця в межах «Ініціативи трьох морів» і «Люблінського трикутника» забезпечує регулярний діалог на високому рівні, дозволяючи обмінюватися найкращими практиками та координувати політичні заяви на міжнародних майданчиках. Україна, зі свого боку, виступає ключовим безпековим щитом та стратегічним транзитним вузлом, без якого неможливо уявити ані надійний енергетичний маршрут, ані ефективну систему колективного реагування. Таким чином, стабільність у регіоні постає не як результат інтеграційних процесів, а як їхня передумова: тільки за умови взаємної довіри та злагодженої взаємодії можна забезпечити успішне функціонування Балто-Чорноморського союзу та його здатність протистояти зовнішнім викликам.

5. Визначено роль України у зміцненні Балто-Чорноморського союзу. Україна відіграє центральну роль у зміцненні Балто-Чорноморського союзу насамперед завдяки своєму унікальному географічному положенню: знаходячись «між морями», вона природно поєднує транспортні коридори з Балтики через Центральну Європу до чорноморського узбережжя та далі—до Кавказу й Каспію. Цей транзитний потенціал створює базу для розвитку мультимодальних логістичних маршрутів—від модернізації портів Одеси й

Чорноморська до відновлення колій і автомагістралей, що зв'язують Львів та Варшаву з Києвом, а далі із портами Румунії та Болгарії.

Військовий досвід України, накопичений в умовах повномасштабної агресії РФ, перетворив її на надійного безпекового партнера: українські Збройні сили розвинули мобільність, дезінформаційну стійкість і успішно протестували сучасні оборонні технології. Спільні навчання з країнами-учасницями “Люблінського трикутника” та регулярний обмін розвідданими з державами Балтії й Південної Європи покращують регіональну сумісність та здатність колективно реагувати на гібридні виклики.

В політичному вимірі Україна активно інтегрована не лише в “Люблінський трикутник”, а й у програму Східного партнерства, що дозволяє координувати реформи й узгодити стандарти з ЄС. Економічно наша країна володіє потужним аграрним сектором—одним із найбільших у світі експортерів зерна—а також розвиненою металургією, машинобудуванням та дедалі більш помітним вкладом у відновлювану енергетику, зокрема сонячні й вітрові проекти.

Уряд здійснює комплексну програму модернізації інфраструктури—автошляхів, портів, залізничних вузлів—і адаптації законодавства відповідно до європейських норм, що відкриває українським підприємствам доступ до загальноєвропейських ланцюгів доданої вартості. Поєднання цих чинників—стратегічного розташування, бойового досвіду та економічних ресурсів—робить Україну не просто учасником, а одним із драйверів подальшої консолідації Балто-Чорноморського простору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Балто-Чорноморський Союз: перспективи реалізації (частина 1). URL: https://bintel.org.ua/nash_archiv/arxiv-regioni/arxiv-yevropa/arxiv-insha-yevropa/volodich-balto/
2. Бекас Д., Раєвський М. FAQ: Велике Князівство Литовське. 200 років невідомої історії. «WAS». URL: <https://was.media/uk/2020-09-13-faq-velike-knjazivstvo-litovske/>
3. Які країни є головними торговими партнерами Білорусі. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2024/11/01/infografika/ekonomika/yaki-krayiny-ye-holovnymy-torhovymy-partneramy-bilorusi>
4. Кисельов Ю.О. Концепція міжмор'я в контексті геополітичних доктрин XX сторіччя URL: https://pgf.sspu.edu.ua/images/2024/10/06/chitannya_2024_b32ab.pdf#page=46
5. Віденський конгрес та його рішення. URL: <https://chz.org.ua/videnskyi-kongres-andriia-rozumovskoho-yakym-bude-svit-pislia-peremohy-nad-moskvoi>
6. Геополітичний проєкт Інтермаріум: від колективного страху до соціального капіталу URL: <https://institutepps.org/2021/12/15/geopolitychnyj-proyekt-intermarium-vid-kolektyvnogo-strahu-do-sotsialnogo-kapitalu/>
7. Галан А. В.-Чорноморського союзу (Міжмор'я): історія та перспективи. URL: <https://theses.oa.edu.ua/DATA/148.pdf>
8. Грибін Н. П. Особливості формування системи національної безпеки малих прибалтійських держав. Влада, 2018. С. 264-274.
9. Вантажообіг українських портів за рік зріс на майже 60%. URL: <https://forbes.ua/news/vantazhoobig-ukrainskikh-portiv-za-rik-zris-na-mayzhe-60-do-972-mln-t-06012025-26065>
10. Вантажооборот портів Латвії: обсяг та динаміка. «Супутник». 2023. URL: <https://cfts.org.ua/news/2024/01/22/vantazhopotik-portiv-latvi-sklav-38-mln-tonn-u-2023-rotsi-77918>

11. Вантажообіг портів Естонії виріс на 10% у січні 2025 року. Центр транспортних стратегій: веб-сайт. 2025. URL: https://cfts.org.ua/news/2025/03/04/vantazhoobig_portiv_estoni_viris_na_10_u_sichni_2025_roku_82140
12. Дмитро Кулеба: Україна створила 3 нові альянси у Балто-Чорноморському регіоні задля зміцнення безпеки. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/dmitro-kuleba-ukrayina-stvorila-3-novi-alyansi-u-balto-chornomorskomu-regioni-zadlya-zmicnennya-bezpeki>
13. Досвід країн Балтії щодо протидії агресії зі сторони Російської Федерації. Аналітичний центр «Борисфен Інтел». 2014. URL: <http://bintel.com.ua/uk/article/opyt-baltii/>
14. Климова С.О., Губанова Н.Н. Створення Балто-Чорноморського союзу як зміцнення економічної і політичної платформи України. Вісник Національного технічного ун-ту «Харківський політехнічний інститут» (економічні науки). Харків : НТУ «ХПІ», 2016. № 28 (1200). С. 41–44.
15. Ковалевська О. 100 – річний ювілей нереалізованої ідеї: «Концепція Балто-Чорноморського союзу» в працях Степана Рудницького і сучасні перспективи. Вісник Інституту історії України. Регіональна історія України. Київ, 2018. №12. С. 329–345.
16. Король К. Естонія готова допомогти Україні: як держава вирвалася від російської агресії. 2020. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/news/estoniya-gotova-dopomogti-ukrayini-obladnannyam-ta/>
17. Кралюк П. МІЖМОР'Я: історія та перспективи. Газета «День». № 14. 2020. URL: <https://day.kyiv.ua/uk/article/den-planety/mizhmorya-istoriya-ta-perspektyvy>
18. Крамар О. Міжмор'я: між ідеєю та реальністю. Український тиждень, 2015, URL: <https://tyzhden.ua/mizhmor-ia-mizh-ideieiu-ta-realnistiu/>
19. Латвія - Імпорт та Експорт - Весь світ - Всі товари - Вага нетто (кг); Кількість та Вартість (дол. США). 2023. URL: <https://latvia.mfa.gov.ua/>

spivrobitnictvo/82-ukrainelatvia-trade-and-economic-cooperation (дата звернення: 06.02.2025).

20. Левик Б. Концепція Балто-Чорноморського союзу і пострадянський простір. Схід, 2014. №5. С. 80–84.

21. Левик Б. Концепція Балто-Чорноморського Союзу і пострадянський простір. Історія. № 5 (131) вересень-жовтень. 2014. С. 87–92.

22. Маршанія З. С. Балто-Чорноморська система міждержавного співробітництва у зовнішньополітичній стратегії Грузії : автореф. дис. ... канд. політ. наук : 23.00.04. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2011. С.17 URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/a2b9de5a-ce3b-4fc7-92e3-53a1f3ed03c3/content>

23. Онищенко Ю., Сидоренко С. Війна на трьох: що означає протистояння між Туреччиною, росією і Сирією. 2020. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2020/02/28/7106925/>

24. Панчук Р.М. Геостратегічне значення співпраці України з державами Балто-Чорноморського регіону. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Досягнення та проблеми у сфері суспільних наук у сучасному світі, м. Баку, Азербайджан». Інститут філософії Національної академії наук Азербайджану. Баку, 2018, С. 122-125.

25. Панчук Р.М. Концепція Балтійсько-Чорноморського союзу, геостратегічні перспективи для України. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Роль суспільних наук у забезпеченні стабільності розвитку глобальних світових процесів у ХХІ ст.». Київ, 2020, С. 88-92.

26. Панчук Р.М. Перспективи для України у контексті міждержавного об'єднання в Балто-Чорноморському регіоні. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Розвиток суспільних наук: європейські практики та національні перспективи», ГО «Львівська Фундація Суспільних Наук». м. Львів. 2018, С. 93-96.

27. Підписано меморандум з міжнародним трейд-клубом в Україні. Baltic-Black Sea Economic Forum. 2020. URL: <http://baltic-blacksea.com/en-partnership.htm>
28. Поблизу Мукачева збудують інтермодальний логістичний центр 2023. URL: <https://minprom.ua/news/309470.html>
29. Польські морські порти за 2022-2023 рр. різко наростили перевалку вантажів. GMK Center: веб-сайт. 2024. 21 лютого. URL: <https://gmk.center/ua/posts/polski-morski-porti-za-2022-2023-rr-rizko-narostili-perevalku-vantazhiv/>
30. Польша - Імпорт та Експорт - Весь світ - Всі товари - Вага нетто (кг); Кількість та Вартість (дол. США) - 2008 - 2023 // <https://texty.org.ua/fragments/111936/torhivlya-z-ukrayinoyu-prynosyt-polshi-velychezni-prybutky-eksport-dosyah-rekordnyh-pokaznykiv-rzeczpospolita/>
31. Про Литву. Загальна інформація. Дія.Бізнес: веб-сайт. URL: <https://business.diia.gov.ua/exporters-handbook/countries/single-countries/lt/general-information>
32. Сарнацький О.П., Мигловець Н.О. Балтійсько-Чорноморське співробітництво як альтернативний інтеграційний напрям для України. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2018. № 4. С. 28–33.
33. Синиця Є.В. Шлях із Варягів у Греки. Енциклопедія історії України. URL: http://www.history.org.ua/?termin=Shliakh_V
34. Транспортна інфраструктура: схвалено всі подані Україною проєкти у рамках програми «Механізм «Сполучення Європи» URL: <https://mtu.gov.ua/news/35795.html>
35. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами. Законодавство України, 2017 [online]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_012 (дата звернення 10.02.2025)
36. Україна - Імпорт та Експорт - Весь світ - Всі товари - Вага нетто (кг); Кількість та Вартість (дол. США). 2008. 2023.

37. Волович О. Балто-Чорноморський союз: міф чи реальність? URL: <https://www.chornomorka.com/archive/21725/a-7635.html>
38. Чекаленко Л.Д. Євроінтеграційна діяльність України через призму реалізації програми Східного партнерства. «Зовнішня політика і дипломатія, традиції, тренди, досвід», серія «Політичні науки», Київ, Дипломатична академія України при МЗС України, 2016, вип. 22, С. 12.
39. Шрамович В. Без Полісся: як Україна може втратити регіон через водний шлях Е40. BBC News Україна: веб-сайт. 2021. 4 вересня. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-58336397>.
40. Яворська Г. Безпекова політика України в контексті формування системи колективної безпеки в Європі: Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: www.niss.gov.ua/articles/421
41. Ярмоменко С.Г. Балто-чорноморський простір як геополітична стикова зона: теоретичні аспекти. 2014. 2 лют. С. 279.
42. Belarus. OEC. URL: <https://oec.world/en/profile/country/blr>
43. Bornio J. Lithuania, Poland and Ukraine Inaugurate 'Lublin Triangle'. 2020. URL: <https://jamestown.org/program/lithuania-poland-and-ukraine-inaugurate-lublin-triangle/>
44. Can the Belarusian earthquake hit Russia and Europe? «Belarus Partisan» URL: <https://belaruspartisan.org/tag/news>
45. Estonia: Port of Tallinn passenger numbers hit record high for 10th consecutive year. The Baltic Times. 2018. URL: https://www.baltictimes.com/estonia_port_of_tallinn_passenger_numbers_hit_record_high_for_10th_consecutive_year/
46. Freight handling by Estonian ports decreased by 3.2% in July y-o-y. The Baltic Course. 2020. URL: <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=158425>
47. GDP per capita (current US\$) – Estonia. the World Bank Group. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EE>
48. GDP per capita (current US\$) – Latvia. the World Bank Group. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=LV>

49. General government gross debt. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/teina225/default/table?lang=en>
50. Goble P. New Polish President Makes Baltic–Black Sea Alliance a Centerpiece of His Foreign Policy. The Jameson Fondation. 2015. URL: <https://jamestown.org/new-polish-president-makes-baltic-black-sea-alliance-a-centerpiece-of-his-foreign-policy/>
51. Gray passport holders cleared for EU entry. The Baltic Times. 2007. URL: <https://www.baltictimes.com/news/articles/17193/>
52. Hughes J., Sasse G. Comparing Regional and Ethnic Conflicts in Post-Soviet Transition States. *Regional & Federal Studies*. 11(3).2002. 1-35c.
53. Kuhn U. Prevent escalation in the Baltics. NATO playbook. Carnegie Endowment for International Peace. 2018. 102c.
54. Laruelle M., Rivera E. Imagined Geographies of Central and Eastern Europe: The Concept of Intermarium. *IERES Occasional Papers*, 2019. C. 30.
55. Latvia. OEC. URL: <https://oec.world/en/profile/country/lva>
56. Lithuania. OEC. URL: <https://oec.world/en/profile/country/ltu>
57. Lough J. Integration on Hold for Russia and Belarus. Chatham House. 2020. URL: <https://www.chathamhouse.org/2020/01/integration-hold-russia-and-belarus>
58. Phillips H. History of a Nation: Ukrainians under the Second Polish Republic. *SLOVO Journal*. 2014. URL: <https://blogs.ucl.ac.uk/slovo/2014/03/03/history-of-a-nation-ukrainians-under-the-second-polish-republic/>
59. Pifer S. Crimea: Six years after illegal annexation. Brookings. 2020. URL: <https://www.brookings.edu/articles/crimea-six-years-after-illegal-annexation/>
60. Poland. OEC. URL: <https://oec.world/en/profile/country/pol>
61. Tanner J. Estonia: Russia attack not likely but Baltics under threat. AP News. 2020. URL: <https://apnews.com/article/4c93bbb92085e3350a19bcdb5e04122e>
62. Tomaszewska N., Staryk A. Conception of Intermarium in Polish Foreign Policy in XXI century. *Torun International Studies*. V. 1, n. 10, p. 15-28, oct. 2017.

URL: <https://apcz.umk.pl/czasopisma/index.php/TSM/article/view/TSM.2017.002/13332>

63. Umland A. How to Solve Ukraine's Security Dilemma. 2016, 15 Apr. 112 Ukraine. URL: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/how-to-solve-ukraine-s-security-dilemma/>

64. Zurawski P. Adriatic-Baltic-Black sea vision of cooperation. Institute for Eastern Studies, 2017. C. 32.

65. Çelikpala M. Security in the Black Sea Region: Policy Report II. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2010. URL: https://www.academia.edu/443641/Security_In_the_Black_Sea_Region

ДОДАТКИ

Додаток А

Зведена таблиця економічних потужностей держав Балто-Чорноморського регіону

Країна	Основні галузі економіки	Інтеграція в ЄС та світові ринки	Сильні сторони	Виклики
Польща	Машинобудування, металургія, харчова промисловість, ІТ	Член ЄС, великий експортер до ЄС	Висока індустріалізація, зростаюча економіка	Залежність від німецького ринку
Литва	Фармацевтика, біотехнології, логістика, фінанси	Член ЄС, активна торгівля з Скандинавією та Німеччиною	Розвинена цифрова економіка	Демографічний спад, міграція
Латвія	Деревообробка, фінансові послуги, логістика	Член ЄС, ворота для торгівлі між ЄС і СНД	Стратегічне розташування, потужні порти	Слабка промислова база
Естонія	ІТ, цифрові технології, електронне врядування	Член ЄС, високий рівень цифровізації економіки	Лідер у сфері технологій і стартапів	Невеликий внутрішній ринок
Україна	Агросектор,	Угода про	Високий	Війна,

	металургія, оборонна промисловість, ІТ	Асоціацію з ЄС, експортер сировини	агропромисловий потенціал, ІТ- сектор	корупція, потреба в інвесторах
Молдова	Виноробство, текстильна промисловість, аграрний сектор	Угода про Асоціацію з ЄС, орієнтація на Європу	Сільськогосподарсь кий потенціал	Політична нестабільніст ь, бідність
Румунія	Автомобілебудув ання, легка промисловість, ІТ, нафта	Член ЄС, привабливи й для інвесторів	Зростаюча економіка, дешевша робоча сила	Корупція, бюрократія
Болгарія	Туризм, харчова промисловість, легка промисловість	Член ЄС, залежна від європейськ их інвестицій	Привабливий туристичний сектор	Демографічн ий спад, низька продуктивніс ть праці

Джерело: розроблено автором