

DOI: 10.31866/2616-7603.4.1.2021.235151

УДК 91-057.4:[338.48+910.1+911.9:338.47](477)

**ОЛЕНА СТЕПАНІВ: ВНЕСОК У РОЗВИТОК ТУРИЗМУ,  
ГЕОГРАФІЇ І ГЕОЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ****Ігор Смирнов<sup>1а</sup>, Ольга Любіцева<sup>2а</sup>**<sup>1</sup> Доктор географічних наук, професор; e-mail: Smirnov\_IG@ukr.net; ORCID: 0000-0002-6395-7251<sup>2</sup> Доктор географічних наук, професор; e-mail: loa13@ukr.net; ORCID: 0000-0002-8508-9395<sup>а</sup> Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна**Анотація**

Розкрито особливості життя, військової, дипломатичної діяльності доктора географії О. І. Степанів, а також її науковий доробок як українського географа та геологіста. Олена Степанів була першою в Україні та світі жінкою – військовим офіцером в Українському січовому стрілецьві та Українській галицькій армії під час Першої світової війни й Українських визвольних змагань 1917–1921 рр., дипломатичним працівником ЗУНР та УНР. Маючи докторський ступінь з географії та історії, вона відзначилася значним внеском у розвиток української географічної науки, зокрема економічної та соціальної географії, а також транспортної географії та в сучасному розумінні геологістики. Останні два напрями географічної науки найбільш повно розкриті у її праці «Сучасний Львів», де подано комплексну характеристику транспортної інфраструктури Львова та Львівщини і її значення в транспортній системі України, зокрема підкреслено центральне положення Львова як транспортно-логістичного хабу на транс'європейському магістральному шляху, що з'єднує Балтійське і Чорне моря; визначено головні транспортні маршрути Львівщини, важливі у всеукраїнському масштабі; крім головних шляхів, виділено та схарактеризовано регіональні й локальні. Характеристику транспортних маршрутів поєднано із зазначенням найбільш істотних промислових підприємств Львівщини; вказано, які туристично-рекреаційні місцевості та центри розміщувалися по трасах транспортних шляхів, а також зазначено туристичну спеціалізацію цих центрів (у підручниках з географії транспорту радянської доби таке не зазначали взагалі); застосовано такі транспортно-логістичні показники, як завантаженість шляхів, інтенсивність руху на них, а також наведено їхні історичні назви та розкрито значення в минулому. Наукові праці О. І. Степанів зберігають свою актуальність і нині. Це стосується не тільки проблем географії транспортної комунікації сучасного Львова, а й актуальних питань міжнародної логістики, зокрема участі України в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції. Науковий доробок О. І. Степанів з географії транспорту має безпосереднє значення і для сучасного проекту ЄС у транспортно-логістичній сфері – «Ініціативи Тримор'я» (ІТМ). Нещодавній саміт ІТМ у Таллінні (19–20 жовтня 2020 р.) підкреслив вплив ІТМ на весь балтійсько-адриатично-чорноморський регіон. ІТМ відкрита для країн – стратегічних партнерів ЄС, у т. ч. для України. Хоча остання не є членом ЄС, але вона була запрошена

на перший саміт ІТМ у 2016 р., і нині, не маючи офіційного членства в Тримор'ї, є активним учасником багатьох проєктів, що реалізуються в межах цієї ініціативи. Україні варто і надалі співпрацювати з ІТМ, передусім із Польщею, у таких важливих інфраструктурних проєктах, як автомагістраль Гданськ – Одеса, залізничне сполучення в межах проєкту «Вікінг», розвиток газової інфраструктури в межах коридору «Північ – Південь» (із залученням українських підземних сховищ блакитного палива) тощо.

**Ключові слова:** Олена Степанів; хорунжа УСС та УГА; доктор географії; транспортна географія; геологістика; «Ініціатива Тримор'я»

## Вступ

Серед українських учених – географів та транспортників ХХ ст. виділяємо важливу, але, на жаль, до цього часу недостатньо відому постать Олени Степанів. Вона була не тільки першою в Україні та світі жінкою-офіцером у військах УСС та УГА, яка героїчно воювала на фронтах Першої світової війни та Українських визвольних змагань, виконувала дипломатичні функції в ЗУНР та УНР, а й отримала науковий ступінь доктора географії та зробила значний внесок у розвиток української економічної та соціальної географії, географії транспорту та геологістики.

**Мета статті** – розкрити доробок доктора О. Степанів у сфері географії транспорту та геологістики (на прикладі транспортної інфраструктури Львова та Львівщини), а також зв'язок наукових положень О. Степанів з сучасними транспортно-логістичними концепціями та проєктами Європейського Союзу й участь у них України. Зокрема це стосується найновішого проєкту ЄС у транспортно-логістичній сфері – «Ініціативи Тримор'я».

75

## Аналіз останніх досліджень і публікацій

Методологія дослідження полягала в опрацюванні наукових робіт О. Степанів з географії транспортної інфраструктури міста (на прикладі Львова), праць О. Шаблія та О. Вісьтак, присвячених життю та науковому доробку О. Степанів, наукових робіт та документів з інтеграції України до транспортно-логістичної системи ЄС, зокрема останнього логістичного проєкту ЄС у цій сфері – «Ініціативи Тримор'я». Аналіз зібраних матеріалів дав змогу виділити важливі положення наукового доробку О. Степанів з географії транспорту та геологістики, їх зв'язок із сучасними транспортно-логістичними проєктами ЄС та участь у них України.

## Виклад основного матеріалу

На початку ХХ ст. в Європі назрівали великі зміни та їх тектонічні зсуви відчувалися у всіх областях. Жінки, як істоти, що наділені інтуїцією та вміють глибоко відчувати, розуміли, що зміни незворотні. А частина з них і взагалі взяла на себе ударну багатобальну хвилю історії. Серед них була й Олена Степанів. Вона народилася 7 грудня 1892 р. у родині священника УГКЦ в с. Вишнівчик Перемишлянського повіту (зараз Перемишлянський район Львівської області). Була третьою най-

молодшою дитиною. Дитинство майбутньої «панянки-офіцера» минуло серед мальовничої природи рідного села, яке розташувалося на берегах річки Золота Липа та було оточене лісами, дібровами, луками. З дитинства Олена Степанів любила читати, її цікавила історія, географія, вона обожнювала музику й танці. Протягом восьми років дівчинка вчилася у школі рідного села. Вона відрізнялась особливою привабливістю – русяве волосся, блакитні очі, помітна статура. Недарма 15-річну Олену фотографували для підручника з гімнастики Івана Боберського, чие ім'я нині носить Львівський державний університет фізичної культури. «Це була справжня красуня, вона мала особливий шарм, чудову фігуру, миле, вродливе личко, але, разом з тим, твердий характер, поштові марки з її зображенням продавалися по всій Європі», – писала про неї архівіст Галина Сварник ("Степанів Олена Іванівна", 2021).



Рис. 1. Олена Степанів – хорунжа УСС  
("Степанів Олена Іванівна", 2021)

До 1910 р. Олена Степанів навчалася в семінарії Українського педагогічного товариства у Львові. За прикладом старшого брата дівчина стала членкинею відомого українського товариства «Сокіл» і пізніше очолила його першу жіночу чоту. Після закінчення семінарії Олена Степанів заробляла на життя та навчання репетиторством. За два роки вона вступила до Львівського університету на філософський факультет. Тут слухала лекції з історії професорів Михайла Грушевського, Степана Томашівського, з географії – Степана Рудницького, Еугеніюша Ромера (професор, визначний польський географ і картограф) та ін. Кінець XIX ст. на Галичині відзначався піднесенням культурно-освітньої діяльності, піднесенням національної свідомості українців. Роль товариства «Просвіта», ідея заснування якого виникла ще у 1867 р. в отця Степана Качали зі Збаражчини, та НТШ була визначальною. Зі студентських років Олена Степанів займалася громадсько-політичною роботою, стала співголовою Комітету жіночих організацій Галичини та членом радикальної партії. В Україні політичний радикалізм тоді пов'язували з такими визначними діячами, як Михайло Драгоманов, Іван Франко, Михайло Павлик, які ще в 1890-х рр. створили в Галичині Русько-українську радикальну партію (головна вимога: перебудова Австрії на федеральній основі та розподіл землі між мало- та безземельним селянством). Отже, уже тоді вона мала яскраво виражені лідерські якості, вела людей за собою; уже тоді її думка в багатьох питаннях була вирішальною. Бувши студенткою Львівського університету, працювала в товаристві УСС (комендант жіночої чоти).

З вибухом Першої світової війни Олена Іванівна Степанів вирішила, що повинна перебувати в стрілецьких лавах. Але батьки були проти рішення доньки. До того ж отримати місце в дієвій армії представниці слабкої статі не могли. На

всі прохання дівчина чула одну відповідь: «Жінкам не місце у війську». Але вона пішла на хитрість – перевдяглася в однострій, зробила знімок на документ і все відправила до місцевої управи. Однак уже задовго до того вона готувала себе психологічно та фізично: проводила виснажливі тренування, відвідувала лекції з військової історії, опановувала навички медичної допомоги, училася володіти зброєю. Багато дівчат з її оточення не розуміли, для чого вона так рвалася на фронт. Вони не здогадувалися, що Олена Степанів у всьому хотіла бути на рівні з чоловіками. Адже багато передових жінок того часу доводили оточенню, що жінка може бути не тільки дружиною та матір'ю, а й корисним і зразковим працівником у кожній сфері, наприклад у війську. І незабаром дівчину туди взяли. Кажуть, підтримку їй у цьому надав сам Ю. Пілсудський. І вже восени 1914 р. Олена Степанів опинилася на Східному фронті.

У 1914–1915 рр. в Карпатах у складі другого батальйону УСС (Українських січових стрільців) вона воювала в австро-угорській армії, брала участь у рейдах по тилах російських військ. Щоденно її батальйон долав у горах за нелегких зимових умов до 60 км. У травні 1915 р. Олена Степанів була призначена командиром стрілецької чоти (40 осіб), яка брала участь у важких боях поблизу Комарників та гори Маківки. Це була славна перемога Українського стрілецьтва, яка стала не лише світлим чином стрілецької зброї, але й у ній виявилася сила стрілецького духу та волі. У боях Олена Степанів встигала всюди: вона і перев'язувала поранених, і витягувала бійців з-під куль, а на зборах офіцерів (старшин) надавала цінні поради. Незабаром їй присвоїли офіцерське звання хорунжого (молодшого лейтенанта). Про її самопожертву та вірність обов'язку свідчив такий випадок: уже маючи офіцерське звання хорунжого УГА, під час проведення маневрів у селі Гологори вона перебувала неподалік від рідного села, але додому так і не вибралася, з батьками не побачилася. Олена Степанів не належала ні собі, ні батькам, ні коханому – нею повністю оволоділо відчуття патріотичного обов'язку. За героїзм у боях на г. Маківці їй було нагороджено срібною медаллю «За хоробрість» і Військовим хрестом. У січні 1915 р. про жінку-офіцера писали газети, вона стала відомою, її любили підлеглі та колеги.



Рис. 2. Хорунжа О. Степанів серед старшин (офіцерів)  
УСС на горі Маківка (1915) ("Степанів Олена Іванівна", 2021)

Але в травні 1915 р. сталася трагедія: після жорстоких боїв на Болахівщині 7-тисячне угруповання австро-угорських військ потрапило до полону. Серед 50 полонених офіцерів опинилась і українка Степанівна (таке псевдо вона мала). Їй довелося подолати шлях арештанта. Той, який свого часу пройшов колись великий Тарас Шевченко. Спочатку вона опинилась у російському таборі для військовополонених в Оренбурзі, потім у Ташкенті, де були відсутні елементарні норми санітарії. Там вона захворіла, відкрилася легенева кровотеча. Тільки в липні 1917 р. жінці вдалося вирватися з полону. Через Петроград, Фінляндію, Швецію, Німеччину вона прибула до Відня. Столиця зустріла її почесними, як героїню війни. Восени її знову прийняли до легіону УСС, де і зустріла свого коханого – сотника (капітана) артилерії Романа Дашкевича. Він теж був у російському полоні – в таборі для військовополонених у Забайкаллі.

Після повернення до Львова О. Степанів поновлюється в університеті. У жовтні 1918 р. за дорученням українсько-галицького керівництва веде в Києві таємні переговори з гетьманом Павлом Скоропадським, активно діє в заходах зі створення Західноукраїнської Народної Республіки. У жовтні 1918 р. була проголошена Західноукраїнська Народна Республіка (ЗУНР). Для її захисту була створена Українська галицька армія (УГА). Жінка-офіцер повернулася до регулярної армії і опинилась у штабі групи «Схід», яку незабаром перейменували на 4-ту Золочівську стрілецьку бригаду УГА. У березні 1919 р. бригада взяла участь у боях за повернення Львова. Тоді ж Олені Степанів присвоїли звання чотаря (лейтенанта). Але вже скоро УГА залишила Західну Україну й об'єдналася з Дієвою армією УНР, столиця якої тимчасово перебувала в Кам'янці-Подільському. У 1919 р. Олена Степанів навчається в Кам'янець-Подільському університеті, одночасно працює пресовим референтом Міністерства закордонних справ Української Народної Республіки. Наприкінці цього ж року вона з дипломатичною місією відбула до Відня для переговорів, оскільки мала військовий досвід, володіла декількома мовами.

У Відні О. Степанів змогла зустрітися зі своїм майбутнім чоловіком, на той час полковником УГА Романом Дашкевичем. Він був відомим громадським політичним і військовим діячем, пізніше став генерал-хорунжим армії УНР, командував гарматною батареєю в полку Євгена Коновальця, був організатором корпусу Січових стрільців у Києві в 1917 р. Цікаво, що на їхньому весіллі, кажуть, старостою був не хто інший, як Степан Рудницький, який став «хрещеним батьком» Олени Степанів у науці. Сама Олена Степанів стала «хрещеною матір'ю» визначного українознавця, енциклопедиста, професора Володимира Кубійовича. Згодом у своїй книзі «Мені 85» В. Кубійович напише, що вона допомогла йому увійти «у львівське русло, починаючи від участі на з'їзді українських географів-педагогів у Львові 1930 р., на якому я виголосив доповідь» (Кубійович, 1985). Саме вона залучила В. Кубійовича до праці в НТШ у Львові, разом з ним розвивала соціально-економічну географію (антропогеографію) України. «Олена Степанів, – читаємо в праці почесного професора Львівського національного університету імені Івана Франка, доктора географічних наук, академіка НАН вищої школи України та Української економічної академії, дійсного члена НТШ Олега Шаблія (2002), – як особистість і науковець, є багатовимірним феноменом: доктор філософії в галузі історії та географії, відомий громадський діяч Галичини, доцент кафедри еконо-

мічної географії Львівського університету, старший науковий співробітник відділу економіки АН УРСР у Києві. Олена Степанів належала до грона вчених, якими може пишатися будь-який народ: це академіки Степан Рудницький і Юрій Полянський, професори Володимир Геринович та Володимир Кубійович, доктори Мирон Дольницький і Михайло Іваничук» (Шаблій, 2003, с. 128). Син Олени Ярослав Дашкевич, 1926 року народження, став українським істориком-сходознавцем, він автор понад 400 наукових праць з історії України, Вірменії усіх історичних епох, голова Львівського відділення Інституту української археографії НАН України.

Оскільки бригаду УСС незабаром розформували, О. Степанів демобілізували, вона продовжила своє навчання у Віденському університеті. Після його закінчення, написання та захисту дисертації німецькою мовою на тему «Розподіл і розвиток суспільства в давній Русі до половини XIII століття» вона отримала науковий ступінь доктора філософії в галузі історії та географії. Повернувшись до Львова 1921 р., О. Степанів розпочала свою науково-педагогічну діяльність: їй запропонували викладання в гімназії сестер Василіянок, де вона здобула повагу та любов студенток, про що написано в Пропам'ятній книзі гімназії ("Степанів Олена Іванівна", 2021). Вона стала членом Наукового товариства імені Шевченка, ініціатором створення географічної комісії та товариства «Рідна школа». Як видно, Олена Степанів була у вирі тих політичних подій, динамічних змін, які відбувалися в Україні після вибуху революції в Росії, боротьби прогресивних сил за створення незалежної Української Держави. Посилений наступ реакції в Галичині та в Радянській Україні в кінці 1920-х – на початку 1930-х рр. сильно підірвав прогресивні українські сили, змусив багатьох діячів українського державотворення емігрувати за кордон. Дещо відійшла від політичної діяльності й Олена Степанів. Зате вона активізувала наукову роботу. З 1929 р. очолює Географічну комісію при Президії учительської громади, працює секретарем фізико-географічної комісії НТШ, стає одним з ініціаторів створення при НТШ Географічної комісії. У другій половині 1930-х рр. виходять дві колективні праці за редакцією Володимира Кубійовича, такі як «Атлас України і сумежних країв» (1937) та «Географія українських і сумежних земель» (1938, том 1). Олена Степанів підготувала для другого тому два великих нариси – про Київ та Львів. Але з приходом до Львова більшовиків майже готова книга була знищена. У вступному слові до першого видання «Географії українських і сумежних земель» професор Володимир Кубійович сформулював основну мету книги: «Виповнити частинно одну з дошкульних прогалин у нашому українознавстві – подати географію наших етнографічних земель». І праця Олени Степанів «Сучасний Львів» є першою комплексною та найбільш повною економіко-географічною характеристикою міста, яка не втратила своєї актуальності й зараз, про що буде далі. Зазначимо, що ця книга перевидана вже за часів незалежної України в 1992 р. (Шаблій, 1996). У другій половині 1930-х рр. О. Степанів працювала референтом при Ревізійному союзу українських кооперативів, співпрацювала з «Пластом» і УВО.

З 1939 р., коли Львів потрапив під совітську окупацію, Олена Іванівна, уже відомий географ, працювала викладачем у середній школі, Інституті радянської торгівлі у Львові. А коли почалася німецько-радянська війна і Львів був окупований німцями, продовжувала вчити школярів географії, а також працювала в ста-

тистичному бюро міста, написала книгу «Сучасний Львів» (1943), а пізніше – нарис «Промисловість Львова за часів німецької окупації 1941–1944 років» (1946). Особливо актуальною (можливо, до сьогодні) є книга Олени Степанів «Крим – ключ до Чорного моря», що була надрукована 1943 р. у львівському журналі «Дорога» (ч. 4). Ось лише одна цитата із цієї книги: «У чиїх руках глибоко висунутий в море Кримський півострів, той має право не тільки захопити чорноморські шляхи, але й стати паном цілого півдня Східної Європи. Природних, затишних і добре захованих пристаней Криму, а в першу чергу, воєнної твердині Севастополя, не заступить ні Одеса, ні Миколаїв, Херсон чи Ростов» (Шаблій, 2003).

У 1944 р. Олена Степанів свідомо залишилась у Львові, відмовившись від ідеї еміграції на Захід. Після закінчення Другої світової війни вона працювала доценткою Львівського університету, писала наукові праці. У 1946–48 рр. її делегують до Києва, де вона працювала старшою науковою співробітницею відділу економічної географії Інституту економіки Академії наук УРСР. 1948 р. О. Степанів повернулася до Львова, працювала старшою науковою співробітницею та завідувачкою сектору економіки Львівського відділу Інституту економіки АН УРСР, науковою співробітницею Природничого музею Академії наук, завершує дві великі праці, що стосувалися використання природно-ресурсного потенціалу Північного Розточчя та Західного Поділля. Дивно, але жінку, яка зі зброєю в руках воювала проти Російської імперії, а потім усю війну провела в окупації, влада не зауважувала аж до грудня 1949 р. Але потім першу українську жінку-офіцера заарештували та засудили за статтю зради Батьківщині (правда, незрозуміло, яку ж Батьківщину вона зрадила). Їй інкримінували зберігання «націоналістичної» літератури, зв'язок з ОУН і публікацію антирадянської статті в журналі «Ідея і чин». Особлива нарада при МДБ СРСР винесла вердикт: «Степанів Олену Іванівну за участь у контрреволюційній банді українських націоналістів і пропаганді націоналістичних ідей через друк помістити до виправно-трудового табору (ВТТ) терміном на 10 років, рахуючи строк з 29 листопада 1949 р., майно конфіскувати» (Дубнов, 2020). У книзі професора Олега Шаблія (1996) «Володимир Кубійович: енциклопедія життя і творення» читаємо про Олену Степанів скупі рядки правди: «18 лютого 1950 р. МГБ було спалено “речові докази вини” – понад двісті позицій літератури, зокрема такі “націоналістичні” видання як “Слово о полку Ігоревим”, “Руські літописи”, “Історія України-Руси” Михайла Грушевського, “Галицько-волинський літопис”. Прокурор вимагав засудити Олену Степанів на 25 років, та особлива нарада при МГБ у Москві “змилосердилася” і присудила лише 10 років».

Покарання Олена Степанів відбувала в мордовських таборах протягом 7 років, працюючи на торфорозробках (і це жінка у шістдесятилітньому віці), а потім палітурницею. Там вона захворіла на дистрофію, отримала інвалідність і в 1956 р. за станом здоров'я, отримавши дострокове звільнення, повернулася до рідного Львова. Життєві долі учителя і учениці – Степана Рудницького й Олени Степанів – були схожі, з тією лише різницею, що Степана Рудницького було розстріляно 3 листопада 1937 р. разом із синами та доньками України на відзначення 20-х роковин Жовтневої революції у Медвежогорську і закопано в Сандармосі, а Олена Степанів після звільнення повернулася до Львова, де ніхто не запропонував їй роботу, не дали житла, більшість від неї відвернулася. Мужня

жінка проживала із сином Ярославом, відомим істориком, який підтримував її морально та матеріально. Олена Степанів померла від раку в липні 1963 р. і похована на Личаківському цвинтарі у Львові. Сьогодні ім'ям цієї жінки в Україні названі вулиці та школи, її пам'ятають і люблять, її життєва сила та вірність принципам для українців нині є прикладом для наслідування» (Шаблій, 1996).

Щодо наукової спадщини Олени Степанів зазначимо, що вона написала за свою нелегку наукову кар'єру понад 75 наукових праць, серед них майже 50 публікацій; залишила помітний доробок у галузі географії населення України, вивчення трудових ресурсів потенціалу; географії природних ресурсів Західного регіону; дослідження господарського потенціалу міст на прикладі Києва та Львова, а також їх транспортної інфраструктури; дослідження водотранспортних проблем, зокрема Дністра; політичної географії українських земель, зокрема Криму; економіко-географічної картографії. Наукова спадщина Олени Степанів і дотепер залишається невивченою. Більшість її наукових праць була в рукописах. Можливо, частина з них втрачена, частина, певно, перебуває в архівах спецслужб та інститутів Академії наук. Наводимо короткий перелік праць Олени Степанів: «Напередодні великих подій» (1943), довідник «Кооперативи здоров'я» (1930), «Сучасний Львів» (1943), «Крим (геополітичний нарис)» (1943), «Трудові резерви Львівщини» (1949), «Енергетичні ресурси і сировинна база промисловості західних областей УРСР» (1949), «Дністер – важлива транспортна магістраль» (1949). 1992 р. наукова громадськість Львова відзначила 100-літній ювілей Олени Степанів. Багато планували заходів, щоб увіковічити пам'ять цієї славної та мужньої жінки-педагога, громадського діяча і вченого-географа. Та чи все зроблено, щоб ще одне славне ім'я було збережене назавжди в пам'яті українського народу? Олена Степанів була і залишиться назавжди в когорті славних жінок, справжніх берегинь незалежної Української Держави.

На честь Олени Степанів названо Львівську українську гуманітарну гімназію з поглибленим вивченням українознавства та англійської мови, що розташована на однойменній вулиці. 1 листопада 2003 р. на фасаді будинку колишньої гімназії сестер Василіянок, нині відомої як Львівська лінгвістична гімназія, де у 1921–1935 рр. Олена Степанів-Дашкевич викладала історію та географію, урочисто відкрито меморіальну таблицю Олені Степанів авторства скульптора Я. Скакуна. Після відкриття в актовій залі навчального закладу відбулася презентація книги О. Шаблія та О. Вісьтак «Олена Степанів». 7 грудня 2012 р., у день 120-річчя від народження О. Степанів, жінки Прикарпаття ініціювали встановлення в Івано-Франківську пам'ятника першій жінці-офіцерів Українських січових стрільців. 20 грудня 2012 р. у дворіку географічного факультету ЛНУ імені Івана Франка у Львові урочисто відкрили й освятили меморіальну таблицю Олені Степанів. У містах Львові та Надвірній на її честь названі вулиці. Щорічно Пластовий курінь Число 2 імені Олени Степанів відвідує могилу своєї патронеси. Нарешті «Відзнаку ім. Олени Степанівни» з 2015 р. вручає міський голова Львова. Відзнака передбачена для жінок, які самовідданою працею зробили значний внесок у розвиток освіти, науки, культури та громадської сфери м. Львова. Цю відзнаку виготовлено за проектом художника І. Турецького ("Степанів Олена Іванівна", 2021).



Основним науковим доробком доктора Олени Степанів (Дашкевич) є книга «Сучасний Львів» – видання 1943 р. (Шаблій, 2003), де вона надала характеристику транспортної інфраструктури Львова того часу. О. Степанів писала: «Географічне положення Львова характерне тим, що через місто проходять головні комунікаційні шляхи східної частини європейського континенту. Місто лежить на дорозі, найбільш догідній для сполучення Балтики з Чорним морем, що зв'яже чорноморські порти: Одесу, Констанцу з балтійськими портами Мемелем, Кенігсбергом, Данцігом. З другої сторони по північній стороні гір Карпат, Судет, Альп існує природний континентальний шлях, що веде з західної Європи до східної і далі на близький схід через Київ, Харків, Ростов та водяний шлях з чорноморських портів до Батумі і Баку, центрів транспорту прикаспійських країв. Ті шляхи сходяться у Львові в один великий вузол. На трасах тих шляхів, якими користуються вже багато сторіч, і утворилися численні господарські осередки, що зв'язані між собою залізничними лініями, битими шляхами, а навіть частково водними дорогами.

До Одеси й інших чорноморських портів веде т. зв. подільський шлях через Тернопіль, Проскурів. У Золочеві відгалужується від нього шлях на Рівне. Це частина історичної дороги Краків – Львів – Київ. Він відіграв визначну роль у зв'язку Сходу з Заходом. На підміській відтинку цього шляху лежать промислові оселі: Лисиничі (фабрика дріжджів), Винники (фабрика тютюну) і Чортківська скеля – місце підміських прогулянок. Рух на цьому шляху нерівномірний, зокрема до Винник».

Ярославський шлях виходить з міста під назвою Янівської, потім Перемиської дороги, до нього прилучається в околиці Львова відгалуження міжморських і прикарпатських шляхів. Ярославський шлях веде зі Львова через Янів на Яворів, Ярослав, Краків. Як частина давнішого історичного шляху Краків – Львів – Київ, він відіграв важливу роль в історичному розвитку міста. На сьогодні він не має вже тієї вартості, що давніше. Сполучає тепер Львів з такими місцевостями, як Янів – центр водного спорту, а також з лікувальними місцевостями – Немирів, Шкло. Шлях зі Львова через Городок на Перемишль – Краків (Перемиський шлях) має окреме значення, бо сполучає Львів через Краків з Віднем. За радянської влади сполучав він тільки з такими місцевостями, що розташовані на пограничній смузі, як-от Перемишль, Мостиська, Судова Вишня.

У напрямку на Зимну Воду відгалужується дорога, що веде на південь через Рудки на Самбір – Турку – Ужок. Має вона радше туристичне значення, бо веде в горішній район Турчанського повіту. Посилення механічного руху невелике, за винятком відтинку, що веде зі Львова до Любена, лічної місцевості.

Жовківська дорога веде зі Львова через Жовкву на Раву-Руську – Люблін – Варшаву. Від Жовкви йде відгалуження на Сокаль, Володимир, Берестя над Бугом, Вільнюс. Виходить зі Львова Жовківською вулицею на північний схід. У Куликові скручує на південний захід. Зі сходу об'їжджає Розточчя і далі йде через Жовкву на Раву-Руську. Це траса давнього Холмсько-Галицького шляху, який відіграв чималу роль в історичному розвитку Львова. На сьогодні має менше значення, як перед 1939 р. – властиво цей шлях сполучає Львів з найбільшим містом у Генеральній Губернії – Варшавою. Міська частина шосе перевантажена обслуговуванням північної промислової частини міста. Те ж саме можна сказати про підміську частину, що має великий рух у напрямку на Жовкву і Раву-Руську. У Збоїсь-

ках відділяється шосе, що сполучає Львів через Кам'янку-Струмилову і Радехів з Луцьком. Воно пролягає вздовж залізничної лінії Львів – Стояків у північно-східному напрямку і сполучає Жовтанці та Кам'янку-Струмилову з містом.

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

Доктор О. Степанів визначила такі основні риси транспортної інфраструктури Львова та Львівщини: по-перше, вона першою в Україні серед вчених (географів і транспортників) відзначила концепцію Міжмор'я та підкреслила центральне положення Львова як транспортно-логістичного хабу на транс'європейському магістральному шляху, що з'єднує Балтійське море з Чорним; по-друге, визначила головні транспортні маршрути, важливі у всеукраїнському масштабі; по-третє, крім головних шляхів, виділила регіональні та локальні; по-четверте, характеристика транспортних маршрутів поєднувалася із зазначенням найбільш істотних промислових підприємств Львівщини; по-п'яте, вказала, які туристично-рекреаційні місцевості та центри розміщуються по трасах транспортних шляхів (у підручниках з географії транспорту радянської доби такого не було взагалі); по-шосте, зазначила такі транспортно-логістичні показники, як пропускна здатність і завантаженість шляхів, інтенсивність руху, а також їхні історичні назви та минуле.

Наукові праці О. Степанів зберігають свою актуальність і дотепер. Зокрема це стосується питань географії транспорту на прикладі Львова, що вищевикладені. Ці питання із сучасного погляду стосуються не тільки транспорту, а й геологистики, зокрема міжнародної логістики, з якої був підготовлений і опублікований навчальний посібник «Міжнародна логістика» (Олійник & Смирнов, 2011). У цьому посібнику є розділ 19 «Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції», що є власне сучасним розвитком поглядів О. Степанів на сполучення Балтики з Чорним морем як головного комунікаційного шляху східної частини європейського континенту та роль Львова як центрального транспортно-логістичного хабу на цьому шляху. Не будемо переказувати зміст цього розділу – охочі можуть ознайомитися з ним і з усім навчальним посібником «Міжнародна логістика» (є в інтернеті) (Олійник & Смирнов, 2011, с. 248–270).

Але матеріал О. Степанів має безпосереднє відношення і до найбільш сучасного проекту Європейського Союзу у транспортно-логістичній сфері – «Ініціативи Тримор'я» (ІТМ). Недавній саміт ІТМ у Таллінні (19–20 жовтня 2020 р.) підкреслив вплив ІТМ на весь балтійсько-адриатично-чорноморський регіон (Довга дорога до Тримор'я). Недаремно проект назвали саме «Ініціативою Тримор'я», а не «Міжмор'я», оскільки у такий спосіб підкреслено не тільки відмінність від міжвоєнної концепції прометеїзму (Міжмор'я – концепція боротьби поневолених народів заходу СРСР під польським патронатом), а й означено, що інфраструктурною співпрацею в межах ІТМ може бути територія, що охоплює басейни цих морів, а не лише простір, розташований між узбережжями. Отже, двері ініціативи відчинені й для країн Скандинавії, яка входить до складу ЄС і дуже близька до Таллінна. Вона була б логічним доповненням до інфраструктури комунікаційних шляхів

Європи за віссю «північ – південь». Не зачинено їх і для інших охочих країн долучитися до ІТМ. Серед цих стратегічних партнерів насамперед називають дві країни Східного партнерства – Україну та Грузію. Обидві стали жертвами російської агресії: перша з 2014 р., а друга – ще з 2008 р. (Журавський вель Граєвський, 2020).

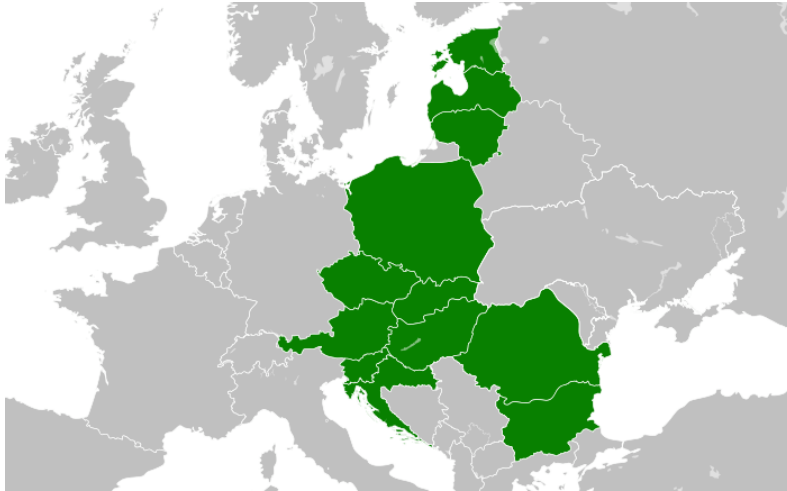


Рис. 3. Країни – члени «Ініціативи Тримор'я» (Спондарик, 2020)

84

Як вважає М. Гончар, президент Центру глобалістики «Стратегія XXI», головний редактор часопису «Чорноморська безпека» (Журавський вель Граєвський, 2020), нинішню формально польсько-хорватську «Ініціативу трьох морів» (ІТМ) слід відрізнати від історичної польської ініціативи Міжмор'я – військово-політичного союзу Польщі й України. І не тільки тому, що на додаток до Балтики та Чорномор'я з'явилась Адріатика. Суть полягає в тому, що це геоекономічна ініціатива виключно для країн – членів ЄС. Хоча запрошення Києву на перший саміт ІТМ 2016 р. й було, але з незрозумілих причин воно проігнороване. Тому нині для України залишається лише можливість співпраці з «Ініціативою Тримор'я» за форматом «ІТМ+Україна». Оскільки Польща є двигуном цієї ініціативи, то ця можливість є власне ще одним напрямом українсько-польської співпраці. Головним спрямуванням ІТМ є інфраструктурна співпраця в трьох вимірах: транспортно-логістичному (автомобільні, залізничні, авіаційні та водні шляхи сполучень), енергетичному (газопроводи, СПГ-термінали, ЛЕП) та цифровому задля отримання нової якості ринку східної периферії ЄС. Україні варто співпрацювати з ІТМ, і передусім із Польщею, у таких важливих інфраструктурних проєктах, як автомагістраль Гданськ – Одеса, залізничне сполучення в межах проєкту «Вікінг», розвиток газової інфраструктури в межах коридору «Північ – Південь» (із залученням українських підземних сховищ блакитного палива).

На відміну від Грузії, позиція України щодо ІТМ як завдяки географічному розташуванню, так і завдяки власному потенціалу є значно перспективнішою, а її політика щодо ІТМ є виразніше задекларованою. Бажання Києва приєднатися до співпраці в межах «Ініціативи Тримор'я» підтвердив Президент України

Володимир Зеленський у заяві, оголошеній у Варшаві на спільному брифінгу з Президентом Польщі А. Дудою 31 серпня 2019 р. напередодні річниці початку Другої світової війни. Того самого дня очільники підписали польсько-українсько-американський меморандум про співробітництво для транзиту американського газу зі Свіноуйсьце (через Польщу) в Україну. Реалізація цього проекту, який уже виконується, приведе до фактичного включення України, як південно-східного сусіда Польщі, до інфраструктурної мережі транзиту «блакитного палива» Тримор'я. Україна попри відсутність статусу офіційного членства в ІТМ уже є учасником багатьох її проектів, зокрема флагманської ініціативи – Via Carpatia (Interreg. Slovakia-Hungary, n.d.), в якому Україна бере участь як повноправна сторона (згідно з II Ланьцутською декларацією від 03.03.2016 р., підтверженою в III Ланьцутській декларації від 17.04.2019 р.). Якщо прокладену за «меридіаном» мережу «Віа Карпатія» трактувати як «хребет», то добудова широтних «ребер» за маршрутами Люблін – Холм – Ковель – Луцьк – Київ, Люблін – Замостя – Львів – Тернопіль – Вінниця – Умань та Жешув – Львів і далі до Умані постає цілком логічним продовженням проекту. Елементом системи транспортно-логістичної мережі в регіоні буде, зрештою, запланована вже на сьогодні автомагістраль ГО (Гданськ – Одеса), яка проляже від Гданська через Люблін та Замостя і до Львова, а потім до Тернополя, Хмельницького, Вінниці та Умані, де з'єднається з автострадою Київ – Одеса. ЄС уже пообіцяв надати фінансову підтримку цьому проекту (Interreg. Slovakia-Hungary, n.d.).



Рис. 4. Via Carpatia: держави-учасниці та основні транспортно-логістичні маршрути (Interreg. Slovakia-Hungary, n.d.)

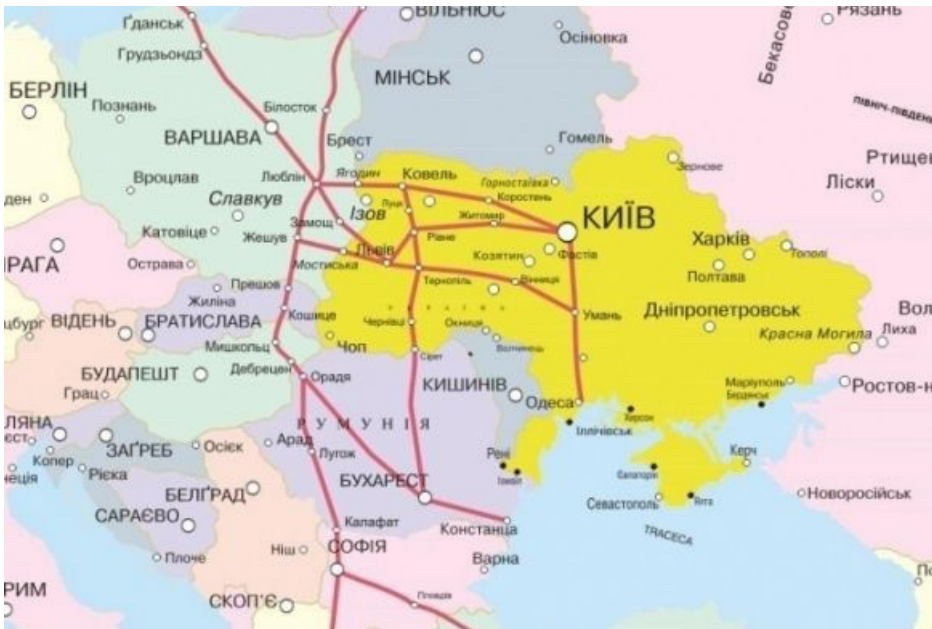


Рис. 5. Via Carpatia: участь України (Interreg. Slovakia-Hungary, n.d.)

Ініціатива «Диверсифікації джерел постачання газу та інтеграції газової інфраструктури в регіоні Тримор'я із впровадженням проекту "Baltic Pipe" (керований польським оператором Gaz System газопровід з норвезьких родовищ через Данію до Нехоже) і транскордонних інтерконекторів», можливо, навіть стратегічно важливіша, ніж автомагістралі (Журавський вель Граєвський, 2020). Ініціативу спільно координують Польща, Словаччина, Данія та Норвегія. В українському вимірі вона охоплює створення потужного транзитного коридору для газу, зокрема будівництво нового газопроводу з Польщі до України, модернізацію компресорної станції у Страхоціні, розширення внутрішньої газотранспортної системи в обох країнах і, як наслідок, надання польсько-українській системі інтерконекторів Германовичі – Більче – Волиця потужності для передачі 5 млрд м<sup>3</sup> газу щороку, запланованих на 2022 р. Це також підтверджує реальність польсько-українсько-американського меморандуму. Зрештою, транзитний шлях із Польщі до України для газу, поданого до польської системи, буде відкритим незалежно від походження блакитного палива – хоч із норвезьких, хоч з американських родовищ.

Україна також бере участь в інших проектах, які входять до сфери «Ініціативи Тримор'я». Це румунські проекти (транспортна біржа ІТМ і цифрова платформа для моніторингу гідрографічної бази в регіоні) та проект залізничного сполучення Viking Train (спільна ініціатива литовських, білоруських та українських залізниць, а також портів у Клайпеді, Чорноморську й Одесі). Крім того, є ще польський проект управління безпілотниками ближньої дії (Central European Drone Demonstrator – CEDD), будівництво другої залізничної лінії між Копером і Дівачою та реконструкція залізничного сполучення Любляни (Словенія).

Два останні проекти хоч географічно й віддалені від України, однак належать до залізничної мережі, що з'єднує країну із Західною Європою (у межах П'ятого пан'європейського транспортного коридору). Також Україну розглядають як майбутнього партнера в проекті ІТМ румунсько-угорсько-словацького транзитного коридору природного газу. Отже, Київ уже сьогодні, не маючи офіційного членства в Тримор'ї, є учасником багатьох проектів, що реалізуються в межах цієї ініціативи. Також є прецедент щодо членства країни у форматі співпраці держав – членів ЄС: участь України в Макрорегіональній стратегії Євросоюзу для Дунайського регіону (EU Macro-Regional Strategy for the Danube Region, EU SDR), в якій вона навіть очолює цей форум 2022 р.

### Висновки

Український народ має цілу плеяду славних дочок, таких як княгиня Ольга; дочка великого київського князя Ярослава Мудрого Анна; одна із засновниць Богоявленського братства в Києві 1616 р. Галшка Гулевичівна; княгиня Анастасія Заславська, коштом якої було видане українською мовою Пересопницьке Євангеліє, на якому присягають президенти нашої держави; неповторна і неперевершена співачка Соломія Крушельницька; наша славетна поетеса Леся Українка; народна артистка України Марія Заньковецька; героїня Олена Теліга та ін.

У цей перелік слід додати ще одне ім'я славної української жінки – патріотки, яка працювала на терені природничих наук і залишила значний науковий доробок у світовій науковій скарбівні. Це Олена Степанів. Можливо, комусь вона більш відома як героїня національно-визвольних змагань українського народу 1917–1921 років, ніж як вчений-географ. Але саме в географічній науці вона залишила значний доробок, який є актуальним і нині. Зокрема це стосується питань економічної та соціальної географії, географії транспорту та геологістики. Основні положення та висновки наукових робіт О. Степанів із цих напрямів географічної науки, зокрема двох останніх, важливі й сьогодні і, на нашу думку, з ними повинні обов'язково ознайомитися всі дослідники та здобувачі наукового ступеня кандидата географічних наук (доктори філософії з географії), роботи яких присвячені питанням географії транспорту та геологістики. Наукова спадщина О. Степанів на сьогодні залишається невивченою, і це є значним полем дослідження для молодих науковців, враховуючи те, що наукові праці О. Степанів актуальні й сьогодні та мають зв'язок і вплив на сучасний євроатлантичний вектор розвитку незалежної Української Держави, європейську інтеграцію України та її участь у транспортно-логістичних проектах ЄС, у т. ч. «Ініціативу Тримор'я» та участь в ній України.

### Список бібліографічних посилань

Дубнов, В. (2020). Пани хорунжая. *Загадки истории*, 43, 30–31.

Журавський вель Граєвський, П. (2020). Грузія й Україна – потенційні партнери Тримор'я. *Український тиждень*, 46(678), 34–37.

- Кубійович, В. (1985). *Мені 85. Молоде життя*.  
Наша Парафія. (2018, 11 липня). *Легендарна Степанівна з галицького ґрона – Олена Степанів*. <https://parafia.org.ua/person/stepaniv-olena/>
- Олійник, Я. Б., & Смирнов, І. Г. (2011). *Міжнародна логістика*. Обрії.
- Паньо, Т. (2020, 19 жовтня). *Довга дорога до Тримор'я: чи зуміє Україна налагодити співпрацю з "новою Європою"*. <https://www.depo.ua/ukr/svit/dovga-doroga-do-trimorya-chi-zumie-ukraina-nalagoditi-spivpratsyu-z-novoyu-evropoyu-202010191231632>
- Сподарик, Г. (2020, 17 грудня). *Ініціатива Тримор'я існує вже п'ять років – але без України*. <https://nasze-slowo.pl/iniczyatywa-trymorya-istnuje-vzhe-pyat-rokiv-ale-bez-ukrayiny/>
- Степанів Олена Іванівна. (2021, 26 березня). З Вікіпедії. <https://cutt.ly/unlMYYe>
- Україна комунальна. (2020, 13 жовтня). *Польща підтримує транзитні амбіції України*. <http://jkg-portal.com.ua/ua/publication/one/polshha-pdtrimuje-tranzitn-abmcjji-ukrajini-61207>
- Шаблій, О. (1996). *Володимир Кубійович: енциклопедія життя і творення*. Фенікс.
- Шаблій, О. (Упоряд.). (2002). *Доктор географії Олена Степанів*. Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка.
- Шаблій, О. (Упоряд.). (2003). *Олена Степанів: Наукові праці. Есе. Спогади*. Видавничий центр Наукового товариства ім. Шевченка.
- Interreg. Slovakia-Hungary. (n.d.). *The Transit Route Via Carpatia*. Retrieved Juni 3, 2021, from <https://tape-ap.eu/en/the-transit-route-via-carpatia#>

## References

- Dubnov, V. (2020). Pani khorunzhaya [Miss Cornet]. *Zagadki istorii*, 43, 30–31 [in Russian].  
Interreg. Slovakia-Hungary. (n.d.). *The Transit route Via Carpatia*. Retrieved Juni 3, 2021, from <https://tape-ap.eu/en/the-transit-route-via-carpatia#> [in English].
- Kubiiiovych, V. (1985). *Meni 85 [I'm 85]*. *Molode zhyttia* [in Ukrainian].
- Nasha Parafiiia. (2018, Juli 11). *Lehendarna Stepanivna z halytskoho grona – Olena Stepaniv [Legendary Stepanovna from the Galician cluster – Elena Stepanov]*. <https://parafia.org.ua/person/stepaniv-olena/> [in Ukrainian].
- Oliinyk, Ya. B., & Smyrnov, I. H. (2011). *Mizhnarodna lohistyka [International logistics]*. *Obrii* [in Ukrainian].
- Pano, T. (2020, October 19). *Dovha doroha do Trymor'ia: chy zumiie Ukraina nalahodyty spivpratsiu z "novoiu Yevropoiu" [Long way to Three Seas Project: can Ukraine fix cooperation with "New Europe"]*. <https://www.depo.ua/ukr/svit/dovga-doroga-do-trimorya-chi-zumie-ukraina-nalagoditi-spivpratsyu-z-novoyu-evropoyu-202010191231632> [in Ukrainian].
- Shablil, O. (1996). *Volodymyr Kubiiiovych: entsyklopediia zhyttia i tvorennia [Volodymyr Kubiyovych: encyclopedia of life and art]*. *Feniks* [in Ukrainian].
- Shablil, O. (Comp.). (2002). *Doktor heohrafiy Olena Stepaniv [Doctor of Geography Olena Stepanov]*. *Vydavnychiy tsentr LNU im. Ivana Franka* [in Ukrainian].
- Shablil, O. (Comp.). (2003). *Olena Stepaniv: Naukovi pratsi. Ese. Spohady [Olena Stepaniv. Scientific works. Eseys. Memoirs]*. *Vydavnychiy tsentr Naukovoho tovarystva im. Shevchenka* [in Ukrainian].
- Spodaryk, H. (2020, Dezember 17). *Initsiatyva Trymoria istnuie vzhe piat rokiv – ale bez Ukrainy [Three Seas Project Initiative exists already five years – but without Ukraine]*. <https://>

nasze-slowo.pl/iniczyatywa-trymorya-isnuye-vzhe-pyat-rokiv-ale-bez-ukrayiny/ [in Ukrainian].

- Stepaniv Olena Ivanivna. (2021, March 26). In *Wikipedia*. <https://cutt.ly/unIMYye> [in Ukrainian].
- Ukraina komunalna. (2020, October 13). *Polshcha pidtrymuie tranzytnei ambitsii Ukrainy [Poland supports transitional ambitions of Ukraine]*. <http://jkg-portal.com.ua/ua/publication/one/polshha-pdtrimuje-tranzitn-abmcji-ukrajini-61207> [in Ukrainian].
- Zhuravskiyi vel Graievskiyi, P. (2020). Hruziia y Ukraina – potentsiini partnery Trymor'ia [Georgia and Ukraine – potential partners of Three Seas Project]. *Ukrainian Week*, 46(678), 34–37 [in Ukrainian].

## OLENA STEPANIV CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT GEOGRAPHY AND GEOLOGISTICS IN UKRAINE

Ihor Smyrnov<sup>1a</sup>, Olha Liubitseva<sup>2a</sup>

<sup>1</sup> DSc in Geography, Professor; e-mail: [Smirnov\\_IG@ukr.net](mailto:Smirnov_IG@ukr.net); ORCID: 0000-0002-6395-7251

<sup>2</sup> DSc in Geography, Professor; e-mail: [loa13@ukr.net](mailto:loa13@ukr.net); ORCID: 0000-0002-8508-9395

<sup>a</sup> Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### Abstract

Peculiarities of life, military, the diplomatic activity of Doctor of Sciences in Geography, O. I. Stepaniv, as well as her scientific achievements as a Ukrainian geographer and geologist, are revealed. Olena Stepanov was the first woman in Ukraine and the world – a military officer in the Ukrainian Sich Riflemen (Ukrainski Sichovi Striltsi, USS) and the Ukrainian Galician Army (Ukrainska Halytska Armiia, UHA) during the First World War and the Ukrainian Liberation War of 1917–1921, a diplomatic official of the Western Ukrainian People's Republic and the Ukrainian People's Republic. Having a doctorate in geography and history, she made a significant contribution to the development of Ukrainian geographical science, including economic and social geography, as well as transport geography and modern understanding of geologistics. The last two areas of geographical science are most fully disclosed in her work “Modern Lviv”, which provides a comprehensive description of the transport infrastructure of Lviv and Lviv region and its importance in the transport system of Ukraine, in particular, emphasizes the central position of Lviv as a transport and logistics hub on the trans-European way connecting the Baltic and Black Seas; identified the main transport routes of Lviv region, important on a national scale; in addition to the main roads, regional and local ones were identified and characterized. The characteristics of transport routes were combined with the indication of the most significant industrial enterprises of Lviv region; tourist and recreational areas and centres which were located on the ways of transport routes were indicated, as well as the tourist specialization of these centres (in textbooks on the geography of transport of the Soviet era, it was not mentioned at all); such transport and logistics indicators as road congestion, traffic intensity on them were used, as well as their historical names were given and their significance in the past was revealed. O. I. Stepaniv's scientific works remain relevant today. This applies not only to the problems of the geography of transport communication in modern



Lviv but also to current issues of international logistics, in particular, Ukraine's participation in the Baltic-Black Sea transport and logistics integration system. O.I. Stepaniv's scientific works on transport geography are of direct importance to the most modern EU project in the field of transport and logistics – the Three Seas Initiative (TSI). The recent TSI Summit in Tallinn (October 19–20, 2020) highlighted the impact of the TSI on the entire Baltic-Adriatic-Black Sea region. TSI is open to countries – strategic partners of the EU, including Ukraine. Although the latter is not a member of the EU, it was invited to the first TSI summit in 2016 and is currently an active participant in many projects under this Initiative, without having formal membership in the TSI. Ukraine should continue to cooperate with TSI, especially with Poland, in such important infrastructure projects as the Gdansk-Odesa highway, the railway Viking project, the development of gas infrastructure within the North-South corridor (involving Ukrainian underground storage facilities of “blue fuel”), etc.

**Keywords:** Olena Stepaniv; USS and UGA cornet; Doctor of Sciences in Geography; transport geography; geologistics; the “Three Seas Initiative”

