

УЧАСТИЕ ПОЛЬШИ В КЛЮЧЕВЫХ ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРИМОРЬЯ. 2016–2024 ГГ.

Алексей Дмитриевич Афонин

Магистрант,
Российский государственный
гуманитарный университет
Почтовый адрес: Миусская площадь, 6,
Москва, 125047, Россия
Электронный адрес: alekseiafodmi@gmail.com
ORCID: 0009-0005-1868-5903

Аннотация

В статье рассматриваются приоритетные транспортные (железнодорожные, автомагистральные и речные) проекты Инициативы трех морей, продвигаемые и реализуемые Польшей — страной, в давней традиции политической мысли которой укоренены идеи геополитической и геоэкономической активности в Балто-адриато-черноморском треугольнике и стремление к лидерству в регионе. Автор обращает внимание на инфраструктурный разрыв между восточными и западными членами Европейского союза, который до сих пор не преодолен, несмотря на то что большинство центрально- и восточноевропейских стран присоединились к экономическому и политическому объединению 20 лет назад. Анализируется недостаток в Центрально-Восточной Европе транспортных коридоров и соединений по оси Север — Юг, а также ответ Республики Польша на обозначенную проблему. Прослеживается эволюция польских усилий по созданию транспортной инфраструктуры: от определения целей и формирования перечня проектов до учреждения специализированных институтов, привлечения инвестиций и строительства автомагистралей, железных дорог и водных путей. По результатам исследования делается вывод о геополитической значимости реализуемых инициатив как для Польши и региона Центрально-Восточной Европы, так и для внешних игроков, прежде всего Соединенных Штатов Америки, Европейского союза, Китая и России. Отмечается недостаточный уровень финансирования проектов Триморья, при этом подчеркивается ведущая роль Польши в инвестировании в развитие инфраструктуры. Кроме того, установлено, что воплощение в жизнь проектов на пространстве между Балтийским, Адриатическим и Черным морями во многом зависит от контекста междунациональной обстановки.

Ключевые слова

Польша, Инициатива трех морей, Триморье, Центрально-Восточная Европа, транспортная инфраструктура, региональное сотрудничество, «Виа Карпатия», «Рейл Балтика», водные пути

Статья поступила в редакцию 24 января 2025 г.

Статья доработана автором 21 февраля 2025 г.

Статья принята в печать 24 марта 2025 г.

Цитирование: *Афонин А. Д.* Участие Польши в ключевых проектах транспортной инфраструктуры Триморья. 2016–2024 гг. Славянский мир в третьем тысячелетии. 2025. Т. 20. № 1–2. С. 104–122. <https://doi.org/10.31168/2412-6446.2025.20.1-2.06>

POLAND'S PARTICIPATION IN KEY TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS OF THE THREE SEAS INITIATIVE. 2016–2024

Aleksei D. Afonin

Master's student,
Russian State University
for the Humanities
Postal address: Miususkaya square, 6,
Moscow, 125047, Russia
E-mail: alekseiafodmi@gmail.com
ORCID: 0009-0005-1868-5903

Annotation

The article deals with priority transport (railway, motorway road and river) projects of the Three Seas Initiative promoted and implemented by Poland, a country whose long tradition of political thought is rooted in the ideas of cooperation in the Baltic-Adriatic-Black Sea triangle and aspirations for leadership in the region. The author focuses on the infrastructural gap between the Eastern and Western members of the European Union, which has not yet been bridged, despite the fact that most Central and Eastern European countries joined the economic and political union 20 years ago. The lack of transport corridors and connections in East Central Europe along the north — south axis is analysed, as well as the response of the Republic of Poland to this problem. The evolution of Polish efforts to create transport infrastructure is traced, from defining objectives and forming a list of projects to establishing specialised institutions, attracting investments and building highways, railroads and waterways. The study concludes on the geopolitical significance of the implemented initiatives both for Poland and the region of East Central Europe, as well as for external players, especially the United States, the European Union, China and Russia. The insufficient level of financing for Trimarium projects is noted, while the leading role of Poland in investing in infrastructure development is emphasised. In addition, it is revealed that the realization of the projects in the area between the Baltic, Adriatic and Black Seas depends largely on the context of the international environment.

Keywords

Poland, Three Seas Initiative, Trimarium, East Central Europe, transport infrastructure, regional cooperation, «Via Carpathia», «Rail Baltica», waterways

Received 24 January 2025

Revised 21 February 2025

Accepted 24 March 2025

For citation: Afonin, A. D., 2025. Poland's Participation in Key Transport Infrastructure Projects of the Three Seas Initiative. 2016–2024. *Slavic World in the Third Millennium*, 20 (1–2), pp. 104–122. <https://doi.org/10.31168/2412-6446.2025.20.1-2.06>

Сегодня Польша занимает одну из лидирующих позиций в развитии регионального сотрудничества в Центрально-Восточной Европе (ЦВЕ). Эта страна обладает богатым опытом регионального проектирования пространства между Балтийским, Адриатическим и Черным морями. Так, например, после завершения Первой мировой войны начальник Польского государства Юзеф Пилсудский предпринял неудачную попытку реализовать концепцию федерации Междуморья. Объединение государств, расположенных между Балтикой и Черным морем, было призвано противостоять мощи Германии и Советской России / СССР. Эти идеи не были воплощены в жизнь, так как они встретили противодействие со стороны других стран ЦВЕ, которые выразили свое несогласие с попытками Польши усилить влияние в регионе. В конце XX — начале XXI в. после окончания блокового разделения Европы, при котором не было места каким-либо интеграционным центральноевропейским проектам, Польша приняла самое активное участие в создании различных региональных форматов сотрудничества (Вишеградская четверка, Сообщество демократического выбора, Восточное партнерство и др.)¹.

Геополитические изменения после 2014 г., связанные с проблемами архитектуры безопасности в Европе, вопросами энергобезопасности, ростом напряжения в отношениях с Россией и внутренними разногласиями в ЕС между Варшавой и Брюсселем, вызвали новый этап инициирования регионального сотрудничества. Одержавшая в 2015 г. победу на парламентских выборах партия «Право и Справедливость» (ПиС) начала предпринимать действия, направленные на укрепление влияния страны в ЦВЕ. Создание в 2015–2016 гг. польско-хорватской Инициативы трех морей (ИТМ) или Триморья, стало отражением геополитических претензий Польши на лидерские позиции в этой части Европы при поддержке США и их аналитических центров, проведении курса на противостояние доминированию Германии в регионе и ослабление его инфраструктурных связей с Россией².

В отличие от Междуморья, концепция Триморья предполагает активизацию польской внешней политики в отношении пространства, границы которого обозначены побережьями не двух, а трех морей: Балтийского, Черного и Адриатического. Кроме того, для Польши важно показать, что ИТМ не повторяет межвоенных попыток создания Второй Речью Посполитой союза в ЦВЕ под собственным руководством. В рамках этого проекта польская сторона формулирует предложения по развитию сотрудничества

¹ Клепацкий Л. Н. Польские геополитические амбиции и их последствия // *Международная жизнь*. 2022. № 11. С. 58–67.

² В 2015 г. в Нью-Йорке состоялась предварительная встреча лидеров стран ЦВЕ, а в 2016 г. прошел первый саммит Инициативы трех морей. Существует распространенное мнение, что идея Триморья родилась после того, как в 2014 г. в своем докладе «Завершение Европы» американский Атлантический совет обратил внимание на слабость транспортных и энергетических соединений между Балтийским, Черным и Адриатическим морями.

в регионе в экономике, транспортной и энергетической инфраструктуре. Следует также подчеркнуть, что инициатива полностью состоит лишь из стран-участниц ЕС (по крайней мере, так было до 2022 г. — о выходе ИТМ за границы Евросоюза будет сказано ниже). Как считают некоторые российские эксперты, Польша претендует на особую роль «командующего» в ЦВЕ (прежде всего речь идет о восточном фланге НАТО), а в интересах США — поддерживать эти амбиции в духе идей «санитарного кордона»³.

Стоит отметить, что государства Центрально-Восточной Европы стали предметом геополитических интересов не только Америки, но и Китая. Триморье было создано в то время, когда в рамках глобального экономического проекта «Один пояс, один путь» уже реализовывался другой формат регионального сотрудничества, инициированный Пекином — «16+1» (Китай и страны ЦВЕ). В Вашингтоне тут же увидели необходимость остановить усиление позиций Пекина в регионе, начав все чаще подчеркивать его важность в контексте трансатлантических отношений.

ДЕФИЦИТ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕГИОНЕ ТРЕХ МОРЕЙ И ПОЛЬСКИЙ ОТВЕТ НА ПРОБЛЕМУ

Транспортная инфраструктура является своеобразной «ахиллесовой пятой» региона, находящегося между Балтийским, Адриатическим и Черным морями. В странах ЦВЕ действительно существуют сложности с транспортной системой по оси Север — Юг, что объясняется развитием соединений с запада на восток в социалистическое время. Французский исследователь Пьер-Эммануэль Томанн подчеркивает, что унаследованная инфраструктура, построенная во времена холодной войны, воспринимается восточно- и центральноевропейскими государствами как фактор геополитической зависимости от России и укрепления экономического доминирования Германии, на которую после присоединения к ЕС стало ориентироваться большинство из них⁴.

Как отмечает крупная международная аудит-консалтинговая корпорация PwC, за 1990-е — 2010-е гг. в этой части Европы было построено около 5 600 км новых автомагистралей и потрачено около 210 млрд евро, из которых более 150 млрд поступило из фондов ЕС и 30 млрд из Европейского инвестиционного банка (ЕИБ)⁵. Несмотря на это, по-прежнему по густоте

³ Могильницкий Д. Игры в Междуморье. Угрожает ли Польша интеграционным проектам Беларуси и России? // Евразия.Эксперт. 13.05.2016. URL: https://eurasia.expert/polska-integratsionnym-belarusi-rossii/?sphrase_id=117449 (дата обращения: 10.12.2024).

⁴ Thomann P.-E. The Three Seas Initiative, a New Project at the Heart of European and Global Geopolitical Rivalries // Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej. 2019. № 3 (17). P. 31–63.

⁵ Inicjatywa Trójmorza szansą na stworzenie wspólnej wizji finansowania infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodnie // PwC Polska. 2017. URL: <https://www.pwc.pl/pl/media/2017/2017-07-04-inicjatywa-trojmorza-szansa-na-stworzenie-wspolnej-wizji-finansowania-infrastruktury-transportowej-cee.html> (дата обращения: 27.11.2024).

сети дорог и их качеству страны Востока Европы невыгодно отличаются от Запада. По плотности железнодорожной сети они незначительно уступают среднему показателю по ЕС, за исключением Центральной Венгрии, польской Силезии и Чехии. В то же время в ЦВЕ практически нет высокоскоростных железных дорог (со скоростью более 200 км/ч)⁶. Формат ИТМ призван покончить с инфраструктурной отсталостью наиболее динамически развивающегося региона европейского континента.

Преодоление дефицита инфраструктуры в масштабах макрорегиона трех морей стало основной целью, поставленной польским правительством при создании ИТМ. Укрепление транспортных соединений в Триморье Польша объявила своей внешнеполитической задачей⁷. Благодаря расположению в центре Европы, эта страна может получить значительные преимущества от улучшения связей между Севером и Югом. Не вызывает сомнений, что наличие хорошо развитой инфраструктуры позволяет свободно перемещаться как людям, так и товарам, обеспечивает доступ к рабочим местам и услугам, а также способствует развитию торговли и экономики. Однако к моменту создания Триморья железнодорожная инфраструктура между Варшавой и Софией была (и остается сегодня) развитой настолько слабо, что для преодоления этого маршрута нужно потратить вдвое больше времени, чем на путь от Варшавы до Парижа, который вдвое длиннее; для того чтобы добраться наземным транспортом от венгерской до польской столицы, требуются целые сутки⁸; между Эстонией и Польшей отсутствует железнодорожное сообщение, а дорога от Таллина до Констанцы, которая проходит через Польшу, занимает 32 часа на машине или 3,5 дня на поезде, хотя от Гетеборга до Барселоны около 1 дня в обоих случаях при том же расстоянии 2500 км⁹.

ВОПРОС ОБ УКРЕПЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ В РЕГИОНЕ ВО ВРЕМЯ САММИТОВ ИНИЦИАТИВЫ ТРЕХ МОРЕЙ

Компенсирование неравенства между Востоком и Западом посредством развития трансевропейских транспортных сетей стало одной из основ (наряду с энергетикой и цифровизацией) развития концепции Триморья. Пред-

⁶ Zenderowski R. Geopolityka Trójmorza. Warszawa: Collegium Interethnicum, 2021. P. 35. URL: https://politologia.uksw.edu.pl/wp-content/uploads/2023/02/BAROMETER_2_Final-1.pdf (дата обращения: 27.11.2024).

⁷ Strategia Polskiej Polityki Zagranicznej 2017–2021 // Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej. 2017. URL: <https://www.gov.pl/attachment/8196524f-687b-40e6-aca8-82c53ff8e6db> (дата обращения: 04.01.2025).

⁸ Шишелина Л. Н. Триморье: постпандемическое пробуждение // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2021. № 4 (22). С. 24–29. <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikier-an420212429>.

⁹ Perspectives for Infrastructural Investments in the Three Seas region // SpotData report. 2019. URL: <https://spotdata.pl/research/download/74> (дата обращения: 28.11.2024).

варительная встреча лидеров стран ЦВЕ в Нью-Йорке в сентябре 2015 г. положила начало инфраструктурному сотрудничеству в рамках ИТМ и организации ежегодных саммитов президентов и министров 12 стран, на которых стали обсуждаться наиболее актуальные проекты региона.

Первые две встречи на высшем уровне в Дубровнике (2016 г.) и Варшаве (2017 г.) имели декларативный характер. Страны-участницы подчеркнули необходимость соединения транспортных путей для завершения формирования единого европейского рынка, было объявлено об интенсивном сотрудничестве в области транспортного сообщения, укреплении связей в регионе для интеграции в Трансевропейскую транспортную сеть ТЕН-T¹⁰. В это время официальные представители Польши заявляли о необходимости дать зеленый свет практическому сотрудничеству по проектам и не допустить развития ЕС по принципу «многоскоростной Европы»¹¹. При этом, чтобы не спровоцировать негативную реакцию со стороны Брюсселя и Берлина и не помешать возможным инвестициям от крупнейших европейских фондов, было выражено намерение рассматривать инициативу как инструмент укрепления ЕС, а не альтернативу ему или его структурам.

Важно подчеркнуть, что на варшавском саммите присутствовал президент США Дональд Трамп, который отметил приверженность американской стороны обеспечению доступа региона к альтернативным источникам энергии¹². Нет сомнений в том, что речь шла об американских планах увеличения поставок СПГ из США через терминалы в Польше и Хорватии для уменьшения энергозависимости региона от России. С того момента стало ясно, что поддержка Триморья со стороны Соединенных Штатов направлена больше в сторону создания и модернизации энергетической инфраструктуры, нежели транспортной.

С 2018 г. после Бухарестского саммита ИТМ перешла к практической фазе реализации проектов. Параллельно со встречей лидеров 12 стран был организован первый бизнес-форум ИТМ, призванный собрать представителей бизнеса, заинтересованных в сотрудничестве, для укрепления экономических связей в регионе. Выступая на мероприятии, президент Польши Анджей Дуда назвал транспортную инфраструктуру одной из наиболее важных сфер для углубления интеграции и экономического развития региона¹³.

¹⁰ The Second Summit of the 3 Seas Initiative. Joint Declaration // The official website of 3SI. 2017. 6 XVII. URL: <https://media.voog.com/0000/0046/4166/files/WARSAW-joint-declaration-2017.pdf> (дата обращения: 07.01.2025).

¹¹ Krzysztof Szczerski: Trójmorze nie jest alternatywą dla UE // Rzeczpospolita. 2016. 8 IX.

¹² Trump's speech in Warsaw // CNN. 2017. 6 VII. URL: <https://edition.cnn.com/2017/07/06/politics/trump-speech-poland-transcript/index.html> (дата обращения: 08.01.2025).

¹³ Prezydent podczas Forum Biznesowego Trójmorza // Oficjalna strona Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. 2017. 17 IX. URL: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wypowiedzi-prezydenta-rp/wystapienia/wystapienie-prezydenta-podczas-forum-biznesowego-trojmorza,3728> (дата обращения: 10.01.2025).

В совместной декларации были отмечены намерения создания Инвестиционного фонда Триморья (3SIIF)¹⁴.

Кроме того, в Бухаресте был принят список приоритетных проектов ИТМ, что стало одним из главных результатов саммита. Список включает 48 приоритетных проектов в трех областях: транспорт, энергетика и цифровые технологии¹⁵. Несмотря на составляющие основу концепции Триморья амбиции по сокращению неравенства Запада и Востока Европейского континента, вряд ли страны-участницы ставили перед собой задачу реализовать эти проекты в ближайшей перспективе, так как их масштаб намного превышал возможности инициативы. Кажется вероятным, что цель представления списка — показать потенциал региона и обосновать смысл существования ИТМ как регионального объединения, занимающегося развитием инфраструктуры. Среди транспортных проектов, представленных Польшей, значатся: «Виа Карпатия» (Via Carpathia), коридор Балтика-Адриатика, «Рейл Балтика» (Rail Baltica), Янтарный железнодорожный грузовой коридор (Amber Rail) и водный коридор Дунай-Одра-Эльба.

Уже на встрече в Любляне в 2019 г. лидеры государств приветствовали созданный Инвестиционный фонд. Учредительный акт подписали президенты польского банка BGK (Bank Gospodarstwa Krajowego) и румынского Exim Bank. Оба они внесли наибольший вклад в создание 3SIIF. Учредители предоставили стартовый капитал на общую сумму 520 млн евро, из которых 500 млн внес польский BGK, что сделало его крупнейшим акционером¹⁶.

Основная объявленная цель фонда — преодолеть инфраструктурный разрыв между странами инициативы и остальной частью ЕС, особенно Западной Европой. Поэтому его задачами стали: увеличение финансирования инфраструктуры и трансграничных проектов региона, продвижение инвестиционного потенциала ИТМ, привлечение частных инвесторов и инвестиций международных финансовых институтов¹⁷. Ожидалось, что финансирование проектов будет состоять из частных и государственных средств, причем первоначальные средства должны поступать от национальных бан-

¹⁴ Joint Declaration of the Third Summit of the Three Seas Initiative // The official website of 3SI. 2018. 18 VII. URL: https://media.voog.com/0000/0046/4166/files/BUCHARREST-SUMMIT-JOINT-DECLARATION_2018.pdf (дата обращения: 07.01.2025).

¹⁵ The Three Seas Initiative: Priority Interconnection Projects // The official website of 3SI. 2018. 18 IX. URL: https://www.presidency.ro/files/userfiles/Lista_regionala_de_proiecte_prioritare_de_interconectare_I3M.pdf (дата обращения: 28.11.2024).

¹⁶ Соловьева А. А. Участие в региональных интеграционных объединениях стран ЦВЕ (Инициатива трех морей) // Актуальные вопросы учета и управления в условиях информационной экономики. 2022. № 4. С. 295–301.

¹⁷ Wilczek J., Rudowski A. The Three Seas Initiative Investment Fund. Towards the operationalization of the Initiative? Warszawa: Wydawnictwo Naukowe UKSW, 2024. URL: https://www.researchgate.net/publication/381154997_The_Three_Seas_Initiative_Investment_Fund_Towards_the_operationalization_of_the_Initiative#read (дата обращения: 28.11.2024). P.23.

ков развития стран Триморья, а на следующем этапе к ним присоединятся глобальные инвесторы.

В словенской столице А. Дуда в очередной раз обратил внимание на то, что уровень развития транспортных связей влияет на экономические и социальные отношения. Он выразил надежду на то, что плодами партнерства стран ИТМ станут новые автомагистрали, железные дороги, мосты и развитое воздушное сообщение¹⁸. К обсуждению автодорог и железнодорожных путей в Любляне добавился водный транспорт, была отмечена необходимость эффективного управления водными ресурсами, соединения рек водными путями¹⁹.

Однако не все центрально- и восточноевропейские страны разделяли оптимизм Польши по отношению к развитию Триморья и были готовы вкладывать средства в создаваемые инициативой институты. К моменту проведения саммита в Таллине в 2020 г. к фонду присоединились или заявили о присоединении Министерство финансов Эстонии, национальные банки Латвии, Венгрии, Словении, Болгарии, Литвы, Хорватии и Румынии. Вне фонда остались Австрия, Чехия и Словакия. Поставленная цель привлечения в 3SIIF всех стран инициативы не была выполнена. Польский банк развития BGK объявил о дополнительных инвестициях в размере 250 млн евро, а первый британский частный инвестор Amber Infrastructure Group — о своем намерении инвестировать 10 млн евро²⁰. Таким образом, девять государств и один частный инвестор выделили 923 млн евро, из которых Польша направила 750 млн, Словения — 23 млн, а остальные государства — по 20 млн²¹.

Шестой саммит (София, 2021 г.) ознаменовался существенным ростом числа проектов: с 48 до 90. Двенадцать государств заявили о признании значительного потенциала Инвестиционного фонда как важного механизма на пути ликвидации инфраструктурного разрыва, однако более практических шагов, связанных с новыми инвестициями, сделано не было.

То же можно сказать и о Рижском саммите 2022 г., основными целями которого стали демонстрация поддержки Украины на фоне начала российской СВО, наделение ее статусом страны-партнера ИТМ и подтверждение

¹⁸ Prezydent: Chcemy mierzyć efekty Trójmorza kilometrami zbudowanych dróg // Oficjalna strona Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. 2019. 5 VI. URL: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wypowiedzi-prezydenta-rp/wystapienia/prezydent-chcemy-mierzyc-efekty-trojmorza-kilometrami-zbudowanych-drog-3940> (дата обращения: 28.11.2024).

¹⁹ Joint Declaration of the Fourth Summit of the Three Seas Initiative (Ljubljana) // The official website of 3SI. 2019. 5 VI. URL: <https://media.voog.com/0000/0046/4166/files/LJU-BLJANAJoint%20Declaration%202019.pdf> (дата обращения: 27.11.2024).

²⁰ Tallinn Summit 2020 // The official website of 3SI. 2020. 19 X. URL: <https://3seas.eu/about/past-summits/tallinn-summit-2020> (дата обращения: 28.11.2024).

²¹ Jarończyk K., Przybylski W. Poland: Regional leadership stunted by governance dilemmas // Three Seas Initiative: Mapping National Perspectives / edited by Sprüds A., Vargulis M. Riga: Latvian Institute of International Affairs, 2022. P. 125-141.

важности укрепления трансатлантических связей²². Для саммита 2023 г., проходившего снова в Бухаресте, было прежде всего характерно расширение ИТМ и выход за границы ЦВЕ и ЕС: полноправным участником стала Греция, а Молдавия, как и Украина годом ранее, получила статус государства-партнера. Вильнюсский саммит 2024 г. был снова посвящен вопросам геополитической трансформации региона, важности стратегического присутствия США и поддержке Украины в контексте противостояния с РФ²³. Общее число проектов ИТМ достигло 143 наименований, в том числе за счет 25 проектов с Украиной и Молдавией.

Увеличение количества проектов в 3 раза при отсутствии роста инвестиций из стран ИТМ говорит о том, что этот список не имеет гарантий реализации, так как региональные инвесторы осторожны в своих действиях и не уверены в преимуществах, которые Инвестиционный фонд может принести акционерам. Выбивается из общего ряда Польша — крупнейший инвестор, инициатор создания и движущая сила инициативы. К тому же президент ВГК Беата Дашиньска-Музычка является председателем Наблюдательного совета фонда.

Несмотря на польский вклад, финансирования явно недостаточно. В 2023 г. Б. Дашиньска-Музычка назвала необходимую сумму инвестиций в инфраструктуру в размере 650 млрд евро, что якобы позволит ЦВЕ преодолеть разрыв между западом и востоком ЕС²⁴.

Согласно официальному сайту Триморья, в период с 2020 по 2024 г. основное финансирование проектов приходилось на фонды ЕС: Фонд соединения Европы (CEF), Европейский банк реконструкции и развития, ЕИБ и др. В процентном соотношении этот показатель со временем лишь увеличивался: с 50% в 2020 г. до 53% в 2023 г. (в 2024 г. он снова достиг 50%). Таким образом, Евросоюз стал главным инвестором проектов, преследующих цели укрепления связей между странами ЦВЕ и преодоления разрыва в развитии между его восточной и западной частями. Доля инвестиций со стороны государственного финансирования составляла 26% в 2020 г., 24% в 2021, 2022 и 2023 гг. и 27% в 2024 г. Вклад Инвестиционного фонда в инфраструктуру незначительно увеличился с 7% в 2020 г. до 9% в 2021 г. (возможно, благодаря присоединению к фонду новых стран) и оставался таковым в 2022 и 2023 гг., однако в 2024 г. показатель опустился до 8% при общем снижении бюджета (см. таблицу). Транспортные инфраструктурные проекты превы-

²² Riga Summit 2022 // The official website of 3SI. 2022. 20 VI. URL: <https://3seas.eu/about/joint-declaration-of-the-seventh-three-seas-initiative-summit?lang=en> (дата обращения: 04.01.2024).

²³ Vilnius Summit 2024 // The official website of 3SI. 2024. 11 IV. URL: <https://3seas.eu/about/past-summits/vilnius-summit-2024> (дата обращения: 08.12.2024).

²⁴ Gazeta Bankowa: Trójmorze — nowy lider Europy // wGospodarce. Warszawa. 2023. 31 VIII. URL: <https://wgospodarce.pl/informacje/132185-trojmorze-nowy-lider-europy> (дата обращения: 11.01.2024).

шали другие во все рассматриваемое время, на них приходилось около половины от всех проектов: самые высокие показатели были отмечены в 2020 и 2024 гг.: 51%. (рис. 1).

Финансирование проектов Инициативы трех морей и общий бюджет					
	2020	2021	2022	2023	2024
CEF (Фонд соединения Европы)	27%	26%	25%	25%	27%
EBRD (Европейский банк реконструкции и развития)	4%	3%	4%	4%	4%
EIB (Европейский инвестиционный банк)	7%	8%	9%	10%	8%
Другие фонды ЕС	12%	15%	15%	14%	11%
Другие источники	18%	15%	14%	15%	15%
3SIF (Инвестиционный фонд Триморья)	7%	9%	9%	9%	8%
Национальное финансирование	26%	24%	24%	24%	27%
Общий бюджет проектов (обеспечено, в %)	85, 49 млрд € (12%)	180, 9 млрд € (53%)	168, 4 млрд € (62%)	107 млрд € (38%)	111 млрд € (37%)

Источник: составлено автором по данным Status Report of 2020, 2021, 2022, 2023 and 2024, *Three Seas Initiative*, URL: <https://projects.3seas.eu/report> (дата обращения: 04.12.2024).

ПОЛЬСКИЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Польша не отступает от своих планов, не отказывается от обещаний, которые нашли отражение в списке приоритетных проектов Триморья в 2018 г., и активно работает над реализацией железнодорожных, автомобильных и водных проектов. Самым амбициозным и важным с точки зрения соединения Север — Юг является «Виа Карпатия». Проект призван улучшить автомобильное сообщение, соединив Литву, Польшу, Словакию, Венгрию, Румынию, Болгарию и Грецию, и стать одним из главных транс-

портных маршрутов Европы. Он включает в себя как строительство новой инфраструктуры, так и модернизацию существующих дорог.

Стоит отметить, что идея «Виа Карпатия» возникла еще в 2006 г. в польском Ланьцуте, где министры транспорта Литвы, Польши, Словакии и Венгрии подписали декларацию о создании дороги²⁵. Инициатором выступил президент Польши Л. Качиньский. В 2010 г. к проекту присоединились Румыния, Болгария и Греция.

Триморье активизировало процесс реализации этого проекта. После саммита ИТМ в Варшаве Министерство инфраструктуры Польши представило план маршрута от границы с Литвой через Белосток, Люблин и Жешув до польско-словацкой границы в Барвинеке. Поскольку Украина, игнорируя тот факт, что она не является частью Триморья, к которому могут принадлежать лишь государства ЕС, выразила свою заинтересованность и в 2017 г. подписала с Польшей меморандум о сотрудничестве по проекту строительства маршрута, участок дороги в Подкарпатском воеводстве мог бы позволить построить ответвления на территорию Украины через Жешув-Пшемысль-Львов, Замостье-Владимир-Луцк и Люблин-Хелм-Ковель²⁶.

Однако, несмотря на обещания некоторых стран ИТМ (и в особенности Польши) соединить инфраструктуру Украины и ЕС, никаких практических действий по строительству участка «Виа Карпатия» на территории Украины предпринято не было. Кроме вопросов финансирования и низкого качества украинских дорог можно выделить несколько других факторов, создающих трудности для реализации проекта. Украина не является членом Евросоюза и Шенгенской зоны, соответственно, движение по ее участку требовало бы прохождения таможенных проверок. Кроме того, ответвление на восток стало бы конкурентом основному маршруту, проходящему через Словакию и Венгрию, что явно не входит в круг их интересов.

На юге проект должен составить конкуренцию сербскому участку коридора, связывающего Грецию и Турцию с Центральной и Северной Европой (маршрут E-75). Поэтому весьма вероятно, что с завершением «Виа Карпатия» немалый объем пассажирских и грузовых перевозок переместится в новый коридор, который будет проходить исключительно через страны ЕС, что позволит также избежать длительного таможенного контроля после принятия Болгарии и Румынии в Шенгенскую зону.

Польша крайне заинтересована в успешной реализации «Виа Карпатия», поскольку развитая инфраструктура может стать движущей силой для роста торговли и экономики в восточных областях страны. Эти регионы традиционно являются сельскохозяйственными и менее развитыми по сравнению

²⁵ *Lewkowicz Ł.* The Three Seas Initiative as a New Model of Regional Cooperation in Central Europe: a Polish Perspective // *Revista UNISCI / UNISCI Journal*. 2020. № 54. P. 177–194. <http://dx.doi.org/10.31439/UNISCI-101>.

²⁶ *Baziur G.* Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej // *Przegląd Geopolityczny*. 2018. № 23. P. 24–38.

с центральными и западными областями. Кроме того, здесь проживает электоральная опора ПиС, главного покровителя ИТМ. В 2024 г. было заявлено, что польский участок проекта (712 км) будет готов в 2027 г. К настоящему времени завершены 282,5 км дорог, 257,9 км — в стадии строительства, а 171,6 км участвуют в тендере и находятся на стадии подготовки. Что касается финансирования, то Польша сама инвестирует в строительство на своей территории, вложив уже 6,5 млрд евро²⁷.

Одним из важнейших железнодорожных проектов для страны является «Рейл Балтика», которая также не является чем-то новым, так как реализуется с 2012 г. Это общий приоритетный проект Польши и стран Балтии, который предусматривает соединение Эстонии, Латвии и Литвы с остальной частью ЕС по железной дороге. Эти государства до сих пор испытывают проблемы с железнодорожным сообщением с другими странами ЕС, поскольку их железнодорожные сети имеют более широкую колею из-за наследия Российской империи и СССР. Как заявлено на официальном сайте, проект будет представлять 840 км новой железнодорожной инфраструктуры в Литве, Латвии и Эстонии и 370 км модернизированной инфраструктуры в Польше. В 2017 г. было завершено строительство на участке Варшава-Садовне (66,5 км). По состоянию на 2023–2024 гг. строятся участки Садовне-Чижев (35,5 км) и Чижев-Белосток (71,24 км)²⁸.

Финансирование «Рейл Балтика» осуществляется за счет собственных средств государств и СЕФ (85%). Железная дорога призвана содействовать развитию бизнеса, туризма, созданию дополнительных рабочих мест и увеличению товарообмена в регионе. В то же время проект является настоящим долгостроем, сроки окончания работ постоянно сдвигаются, а их предполагаемая стоимость увеличивается. По прогнозам, проект должен быть готов к 2030 г., а его общая стоимость оценивается в 15,3 млрд евро²⁹. В то же время в СМИ все чаще появляется информация о том, что стратегическое значение проекта вызывает вопросы, а его реализация находится под угрозой срыва и может привести к банкротству отдельных стран³⁰.

Более успешным в плане реализации на фоне предыдущего оказался проект Янтарного железнодорожного грузового коридора, который, сокращая разрыв между новыми и старыми членами ЕС, призван помочь

²⁷ Via Carpathia. Three Seas Projects // The official website of 3SI. URL: <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-poland> (дата обращения: 29.11.2024).

²⁸ Rail Baltica. Three Seas Projects // The official website of 3SI. URL: <https://projects.3seas.eu/projects/rail-baltica-submitted-by-poland> (дата обращения: 29.11.2024).

²⁹ Koszt budowy Rail Baltica w ciągu 7 lat wzrósł ponad dwukrotnie // Kurier Kolejowy. 2024. 15 VI.

³⁰ Висит угроза банкротства: в Латвии призвали отказаться от Rail Baltica // Sputnik Литва. 2024. 2 III. URL: <https://lt.sputniknews.ru/20240302/visit-ugroza-bankrotstva-v-latvii-prizvali-otkazatsya-ot-rail-baltica-32132609.html> (дата обращения: 09.12.2024).

облегчить грузоперевозки между быстроразвивающимися экономиками Центральной Европы — Польшей, Венгрией, Словакией и Словенией. Протяженность коридора составляет около 1 400 км — от порта Копер в Словении до терминала Малашевичи на границе Польши и Беларуси, через который проходят большинство товаров, поставляемых из Китая в ЕС³¹.

Стоит отметить, что проект особенно выгоден Польше. Крупнейший железнодорожный грузоперевозчик в стране и второй по величине в Евросоюзе РКР Cargo с его помощью надеется увеличить свою роль в Европе в качестве посредника в железнодорожной грузовой торговле между ЕС и КНР. Проект был зарегистрирован в 2018 г. и полностью реализован в 2023 г. Общий бюджет составил 1 552 300 евро, деньги были выделены четырьмя выше-названными государствами, СЕФ и ЕИБ³².

Еще один важный проект, инициированный Польшей, — коридор Балтика-Адриатика, являющийся частью сети TEN-T. Он проходит от Свиноуйсьце (первая ветвь), Гданьска и Гдыни (вторая ветвь) через Восточную Чехию и параллельно Западную Словакию до Вены, а затем через Австрию и Словению до итальянских Венеции, Болоньи и Равенны³³. Планируется, что благодаря модернизации инфраструктуры в этом районе будут развиваться новые грузовые и пассажирские транспортные потоки. Как сообщается в докладе Польского института автодорожного транспорта, общая сумма инвестиций за 2016–2030 гг. должна составить 64,9 млрд евро, что приведет к увеличению ВВП стран-участниц на 489 млрд евро и будет способствовать созданию дополнительных рабочих мест для примерно 1,4 миллиона человек³⁴.

В то же время Польша, как уже было отмечено выше, признает, что транспортные проекты, реализуемые в регионе, должны включать не только железнодорожные пути и автомагистрали, но и речной транспорт. В 2017 г. А. Дуда ратифицировал Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения. Было определено три участка водных путей, проходящих по территории Польши: 1) водный путь Е-30, соединяющий Балтийское море с Дунаем; 2) водный путь Е-40, связывающий Балтийское море с Черным морем; 3) водный путь Е-70, соединяющий Клайпеду с Роттердамом, т. е. Балтийское море с Северным. Тогда же президент отметил низкий уровень развития водного транспорта в Польше и

³¹ Amber Rail Freight Corridor. Three Seas Projects // The official website of 3SI. URL: <https://projects.3seas.eu/projects/amber-rail-freight-corridor> (дата обращения: 29.11.2024).

³² Ibidem.

³³ Baltic — Adriatic TEN-T Core Network Corridor Three Seas Projects // The official website of 3SI. URL: <https://projects.3seas.eu/projects/baltic-adriatic-ten-t-core-network-corridor> (дата обращения: 30.11.2024).

³⁴ Wolak M. Transport i Logistyka jako Strategiczna Branża dla Polskiej Gospodarki. Wrocław: Polski Instytut Transportu Drogowego, 2019. URL: <https://open.icm.edu.pl/bitstreams/bf0e0ff2-9520-473a-be97-99730d6fa9c8/download> (дата обращения: 30.11.2024).

подчеркнул, что запуск судоходства по этим маршрутам соединит республику с крайне важными европейскими коридорами³⁵.

Развитие Е-70 затруднено по причине того, что часть маршрута проходит по Калининградской области. Сотрудничество с Россией в сфере транспортных связей не представляется для Варшавы возможным ввиду геополитической конфронтации.

Реализация Е-30 также столкнулась со сложностями. В 2018 г. Польша, Чехия и Словакия инициировали проект Дунай-Одра-Эльба, многофункционального водного коридора, соединяющего Балтийское, Черное и Северное моря, однако у них не получилось договориться о бюджете. Кроме того, проект подвергся критике со стороны экологов, которые сочли строительство канала угрозой природным экосистемам Центральной Европы. Практических действий предпринято не было, а в 2022–2023 гг. Чехия и вовсе отказалась от проекта, прежде всего по причине его экономической нецелесообразности³⁶.

Связать Польшу с ее восточными соседями должен был водный путь Е-40, планируемый речной маршрут длиной 2 000 км. В конечном итоге он должен был пройти от Гданьска, через Быдгощ, Варшаву, Брест и Киев до Одессы (или Херсона³⁷), что могло бы стать стимулом для более активного экономического развития отдельных регионов Польши, Беларуси и Украины. Реализация водного пути Е-40 также столкнулась с финансовыми и экологическими препятствиями. Так, например, на несудоходном маршруте между Варшавой и Брестом расположены ценные экологически охраняемые территории. Планируемые дноуглубительные работы встретили протесты защитников окружающей среды.

Следует заметить, что проект имел большое геостратегическое значение в рамках концепции Триморья. Он мог бы не только соединить Балтику и Черное море, но и предоставить Польше возможность активизировать торговлю с Беларусью и Украиной, а далее (по Черному морю) со странами Кавказа и Ближнего Востока. ИТМ рассматривалась в качестве потенциального инвестора по созданию соответствующей инфраструктуры Е-40³⁸.

Главной помехой для строительства водного пути стали геополитические события. Несмотря на то что еще в 2019 г. в медийном пространстве

³⁵ Prezydent RP Andrzej Duda ratyfikował Konwencję AGN // Archiwalna strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Rzeczypospolitej Polskiej. 2018. 24 I. URL: <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/prezydent-rp-andrzej-duda-ratyfikowal-konwencje-agn> (дата обращения: 30.11.2024).

³⁶ Czeski rząd porzucił projekt budowy kanału Dunaj-Odra-Łaba // Radio Wrocław. 2023. 9 II.

³⁷ До 2022 г. в составе Украины.

³⁸ Interpelacja nr 22521 do ministra infrastruktury w sprawie międzynarodowej drogi wodnej E40 łączącej Morze Czarne z Morzem Bałtyckim // Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. 2021. 14 IV. URL: <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=C25BWF> (дата обращения: 30.11.2024).

Беларуси сообщали о выгодах для страны нового пути «из варяг в греки»³⁹, президентские выборы 2020 г. и последующие протесты вызвали большую напряженность в отношениях Минска и Варшавы и фактически сделали невозможным проведение каких-либо переговоров по реализации Е-40. В 2022 г. Киев расторг договор с Минском о судоходстве по рекам и озерам⁴⁰.

Важной причиной замедления реализации транспортных инфраструктурных проектов Триморья в начале 2020-х гг. стал энергетический кризис в Европе. По мере усиления геополитических разногласий с Москвой Европейский союз всё больше и решительнее стал поддерживать создание газотранспортной инфраструктуры в ЦВЕ и уменьшение энергетической зависимости региона от России, выделяя средства на проекты в этой сфере за счет грантов европейских фондов. События 2022 г. привели к тому, что тема энергобезопасности стала наиболее актуальной как в польском политическом дискурсе, так и в других странах ИТМ.

* * *

Идея формирования Балто-адриато-черноморского региона, которая в наши дни выразилась в создании Инициативы трех морей, имеет глубокие корни в истории польской политической мысли. Несмотря на то что современный проект обладает инфраструктурным характером, нет сомнений в том, что развитие транспортной инфраструктуры влечет за собой геополитические последствия как для Польши и Центрально-Восточной Европы, так и для США, ЕС, Китая и России — внешних игроков, чьи интересы часто сталкиваются на пространстве трех морей.

Польша принимает самое активное участие в реализации инфраструктурных проектов инициативы, которые призваны не только улучшать транспортную доступность между странами ИТМ по оси Север — Юг, но также политически и экономически укрепить позиции Варшавы в Балто-адриато-черноморском треугольнике и, согласно концепции Триморья, повысить уровень развития и безопасность Польши и всего региона. Она активно работает над реализацией железнодорожных, автомобильных и водных проектов. Однако, несмотря на польские усилия по привлечению средств и значительные инвестиции в ИТМ, осуществление масштабных проектов во многом по-прежнему зависит от европейских фондов, нуждается в заинтересованности со стороны всех стран-участниц Триморья и привлечении внешних источников финансирования. Геополитическая ситуация в регионе также играет немаловажную роль.

³⁹ Проект Е-40. Пойдут ли через Беларусь суда из Гданьска в Херсон? // СБ. Беларусь сегодня. 2019. 4 X. URL: <https://www.sb.by/articles/ot4dat-shvartovy.html> (дата обращения: 09.12.2024).

⁴⁰ Украина денонсировала соглашение о судоходстве с Белоруссией // ТАСС. 2022. 29 VII. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15346617> (дата обращения: 30.11.2024).

В настоящее время среди приоритетных транспортных проектов, инициированных в Триморье Польшей, полностью реализован лишь Янтарный железнодорожный грузовой коридор. Такие долгострои, как «Виа Карпатия» и «Рейл Балтика», а вместе с ними и коридор Балтика-Адриатика продолжают находиться в стадии строительства и испытывают определенные сложности ввиду их масштаба и дороговизны, а идея создания водного пути Е-40, по сути, отложена по причине геополитического противостояния Варшавы с Москвой и Минском.

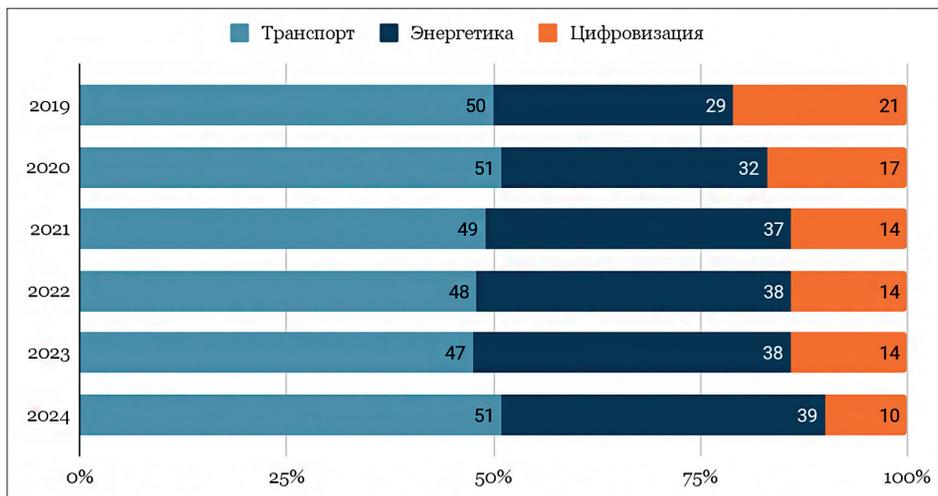


Рис. 1. Процентное соотношение проектов Инициативы трех морей
Percentage of the Three Seas Initiative projects

Источники

- СБ. Беларусь сегодня [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sb.by/articles/ot-4dat-shvartovy.html> (дата обращения: 09.12.2024).
- ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15346617> (дата обращения: 30.11.2024).
- Archiwalna strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Rzeczypospolitej Polskiej [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/prezydent-rp-andrzej-duda-ratyfikowal-konwencje-agn> (дата обращения: 30.11.2024).
- CNN [Электронный ресурс]. URL: <https://edition.cnn.com/2017/07/06/politics/trump-speech-poland-transcript/index.html> (дата обращения: 08.01.2025).
- Kurier Kolejowy [Электронный ресурс]. URL: <https://kurier-kolejowy.pl/aktualnosci/45382/koszt-budowy-rail-baltica-w-ciagu-7-lat-wzrosl-ponad-dwukrotnie.html> (дата обращения: 07.01.2025).

- Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.pl/attachment/8196524f-687b-40e6-aca8-82c53ff8e6db> (дата обращения: 04.01.2025).
- Oficjalna strona Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej [Электронный ресурс]. URL: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wypowiedzi-prezydenta-rp/wystapienia/wystapienie-prezydenta-podczas-forum-biznesowego-trojmorza,3728> (дата обращения: 10.01.2025).
- PwC Polska [Электронный ресурс]. URL: <https://www.pwc.pl/pl/media/2017/2017-07-04-inicjatywa-trojmorza-szansa-na-stworzenie-wspolnej-wizji-finansowania-infrastruktury-transportowej-cee.html> (дата обращения: 27.11.2024).
- Rzeczpospolita [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rp.pl/wydarzenia/art-10946661-krzysztof-szczerski-trojmorze-nie-jest-alternatywa-dla-ue> (дата обращения: 07.12.2024).
- Sejm Rzeczypospolitej Polskiej [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=C25BWF> (дата обращения: 30.11.2024).
- SpotData [Электронный ресурс]. URL: <https://spotdata.pl/research/download/74> (дата обращения: 28.11.2024).
- Sputnik Литва. [Электронный ресурс]. URL: <https://lt.sputniknews.ru/20240302/visit-ugroza-bankrotstva-v-latvii-prizvali-otkazatsya-ot-rail-baltica-32132609.html> (дата обращения: 09.12.2024).
- Three Seas Initiative [Электронный ресурс]. URL: <https://3seas.eu/> (дата обращения: 07.01.2025).

Литература

- Клепацкий Л. Н.* Польские геополитические амбиции и их последствия // *Международная жизнь*. 2022. № 11. С. 58–67.
- Могильницкий Д.* Игры в Междуморье. Угрожает ли Польша интеграционным проектам Беларуси и России? // *Евразия. Эксперт*. 13.05.2016. URL: https://eurasia.expert/polsha-integratsionnym-belarusi-rossii/?sphrase_id=117449 (дата обращения: 10.12.2024).
- Соловьева А. А.* Участие в региональных интеграционных объединениях стран ЦВЕ (Инициатива трех морей) // *Актуальные вопросы учета и управления в условиях информационной экономики*. 2022. № 4. С. 295–301.
- Шишелина Л. Н.* Триморье: постпандемическое пробуждение // *Научно-аналитический вестник ИЕ РАН*. 2021. № 4 (22). С. 24–29. <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran420212429>.
- Baziur G.* Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej // *Przegląd Geopolityczny*. 2018. № 23. P. 24–38.
- Jarończyk K., Przybylski W.* Poland: Regional leadership stunted by governance dilemmas // *Three Seas Initiative: Mapping National Perspectives* / ed. by Sprüds A., Vargulis M. Riga: Latvian Institute of International Affairs, 2022. P. 125–141.
- Lewkowicz Ł.* The Three Seas Initiative as a New Model of Regional Cooperation in Central Europe: a Polish Perspective // *Revista UNISCI / UNISCI Journal*. 2020. № 54. P. 177–194. <http://dx.doi.org/10.31439/UNISCI-101>.

- Thomann P.-E. The Three Seas Initiative, a New Project at the Heart of European and Global Geopolitical Rivalries // *Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej*. 2019. № 3 (17). P. 31–63.
- Wilczek J., Rudowski A. The Three Seas Initiative Investment Fund. Towards the operationalization of the Initiative? Warszawa: Wydawnictwo Naukowe UKSW, 2024. URL: https://www.researchgate.net/publication/381154997_The_Three_Seas_Initiative_Investment_Fund_Towards_the_operationalization_of_the_Initiative#read (дата обращения: 28.11.2024).
- Wolak M. Transport i Logistyka jako Strategiczna Branża dla Polskiej Gospodarki. Wrocław: Polski Instytut Transportu Drogowego, 2019. URL: <https://open.icm.edu.pl/bitstreams/bf0e0ff2-9520-473a-be97-99730d6fa9c8/download> (дата обращения: 30.11.2024).
- Zenderowski R. Geopolityka Trójmorza. Warszawa: Collegium Interethnicum, 2021. URL: https://politologia.uksw.edu.pl/wp-content/uploads/2023/02/BAROMETER_2_Final-1.pdf (дата обращения: 27.11.2024).

References

- Baziur, G., 2018. Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej. *Przegląd Geopolityczny*, 23, pp. 24–38.
- Jarończyk, K., Przybylski, W., 2022. Poland: Regional leadership stunted by governance dilemmas. In: Sprüds, A., Vargulis M., ed., 2022. *Three Seas Initiative: Mapping National Perspectives*. Riga: Latvian Institute of International Affairs, pp. 125–141.
- Klepatsky, L. N., 2022. Polish geopolitical ambitions and their consequences. *International Affairs*, 11, pp. 58–67. (In Russian)
- Lewkowicz, Ł., 2020. The Three Seas Initiative as a New Model of Regional Cooperation in Central Europe: a Polish Perspective. *Revista UNISCI / UNISCI Journal*, 54, pp. 177–194. <http://dx.doi.org/10.31439/UNISCI-101>.
- Mogilnitsky, D., 2016. Games in the Intermarium. Does Poland threaten integration projects of Belarus and Russia? *Eurasia.Expert*. 13/V. Available at: https://eurasia.expert/polsha-integratsionnym-belarusi-rossii/?sphrase_id=117449 (accessed: 10.12.2024). (In Russian)
- Shishelina, L. N., 2021. The 3 Seas Initiative: Post-pandemic Awakening. *Scientific and Analytical Herald of the Institute of Europe RAS*, 4(22), pp. 24–29. <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran420212429>. (In Russian)
- Solovieva, A. A., 2022. Participation in Regional Integration Associations of CEE Countries. Three Seas Initiative. *Topical Issues of Accounting and Management in the Information Economy*, 4, pp. 295–301. (In Russian)
- Thomann, P.-E., 2019. The Three Seas Initiative, a New Project at the Heart of European and Global Geopolitical Rivalries. *Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej*, 3(17), pp. 31–63.
- Wilczek, J., Rudowski, A., 2024. *The Three Seas Initiative Investment Fund. Towards the operationalization of the Initiative?* Warszawa: Wydawnictwo Naukowe UKSW. Available at: https://www.researchgate.net/publication/381154997_The_Three_Seas_Initiative_Investment_Fund_Towards_the_operationalization_of_the_Initiative#read (accessed: 28.11.2024).

Wolak, M., 2019. *Transport i Logistyka jako Strategiczna Branża dla Polskiej Gospodarki*. Wrocław: Polski Instytut Transportu Drogowego. Available at: <https://open.icm.edu.pl/bitstreams/bf0e0ff2-9520-473a-be97-99730d6fa9c8/download> (accessed: 30.11.2024).

Zenderowski, R., 2021. *Geopolityka Trójmorza*. Warszawa: Collegium Interethnicum. Available at: https://politologia.uksw.edu.pl/wp-content/uploads/2023/02/BAROMETER_2_Final-1.pdf (accessed: 27.11.2024).