

Д. Офицеров-Бельский

**ТРАНСФОРМАЦИЯ ИНИЦИАТИВЫ ТРЕХ МОРЕЙ
В КОНТЕКСТЕ КОНФЛИКТА ВОКРУГ УКРАИНЫ**

DOI: 10.20542/2073-4786-2024-4-191-199

Офицеров-Бельский Дмитрий Владимирович, кандидат исторических наук, ИМЭМО РАН (РФ, г. Москва), руководитель Группы комплексного изучения Балтийского региона Центра изучения стратегического планирования,

ORCID 0000-0002-5892-9117, DmitriyBelskiy@gmail.com

Статья поступила в редакцию 30.09.2024. Одобрена
после рецензирования 16.10.2024. Принята к публикации 21.10.2024.

Аннотация: Инициатива трех морей приобрела высокую актуальность в связи с геополитическими трансформациями региона Центральной и Восточной Европы. Происходит не только расширение участников, но и вовлечение в консультации внерегиональных акторов, близких с точки зрения ценностей. Помимо сопряженности Инициативы с инфраструктурными проектами, в том числе новыми транспортными коридорами «Север – Юг», все более отчетливым становится военное измерение сотрудничества. Многие проекты имеют двойное назначение и, помимо экономических целей, служат повышению мобильности армий НАТО. Одной из задач становится объединение транспортно-логистической инфраструктуры стран восточного фланга НАТО и западной Украины. Препятствием для реализации данной логики развития является отсутствие необходимого финансирования и другое видение предназначения организации рядом ее участников.

Ключевые слова: Инициатива трех морей, «троеморье», Междуморье, Центральная и Восточная Европа, НАТО, транспортные коридоры, ЕС.

**TRANSFORMATION OF THE THREE SEAS INITIATIVE IN THE
CONTEXT OF THE CONFLICT OVER UKRAINE**

Dmitriy V. Ofitserov-Belskiy, Cand. Sci. (History), IMEMO (Moscow, Russian Federation), Head of Baltic Sea Region Integrated Research Group of the Center for Strategic Planning Studies,

ORCID 0000-0002-5892-9117, DmitriyBelskiy@gmail.com

Received 30.09.2024. Revised 16.10.2024. Accepted 21.10.2024.

Summary: The Three Seas Initiative has become highly important in connection with the geopolitical transformations of the Central and Eastern Europe. Not only is the number of participants expanding, but also extra-regional actors with similar values are being involved in consultations. In addition to the Initiative's association with infrastructure projects, including new north-south transport corridors, the military dimension of cooperation is becoming increasingly clear. Many projects have dual purpose and, in addition to economic goals, serve to increase the mobility of NATO armies. One of the tasks is to unite the transport and logistics infrastructure of the countries of NATO's eastern flank and western Ukraine. The lack of necessary funding and a different vision of the organization's purpose by a number of its participants are an obstacle to the implementation of this development logic.

Keywords: Three Seas Initiative, Three Seas, Intermarium, Central and Eastern Europe, NATO, transport corridors, EU.

Инициатива трех морей (ИТМ) берет свое начало в 2015 году. Первоначально она объединила двенадцать стран в балто-черноморско-адриатическом треугольнике. В первые годы Инициатива позиционировалась как сугубо консультационный проект, направленный на развитие региональной инфраструктуры с приоритетом развития транспортных коридоров «Север–Юг». О политической составляющей проекта первоначально предпочитали не говорить, чтобы не породить слишком больших опасений как вовне, так и среди участников проекта. Однако то обстоятельство, что старт Инициативе был дан вскоре после существенного сдвига в отношениях России и ее западных соседей, заставляло предполагать, что в подобных проектах в обязательном порядке будет присутствовать антироссийский компонент.

Также прилагались усилия для того, чтобы проект не воспринимался как продолжающий внешнеполитическую традицию Польши с ее характерной нацеленностью на региональное доминирование. Первый саммит участников намеренно был проведен в 2016 г. в хорватском Дубровнике с целью продемонстрировать, что проект не является польским и Варшава не претендует в нем на исключительную роль.

Идеологическая основа Инициативы трех морей и определение коллективного интереса являются преимущественно прерогативой польских экспертно-политических кругов, проводящих основную стратегическую работу. Ими утверждается неизбежность повышения субъектности региона (в том числе с учетом перспективы польского председательства в ЕС), что определяет необходимость активного формирования со стороны Польши международной повестки в регионе для достижения своих внешнеполитических целей.

Коллективный региональный интерес, по мнению польских экспертов, проявляется не только в укреплении региональной идентичности, но и в

конкретных лоббистских усилиях, исходя из финансовых интересов региона в распределении ресурсов внутри ЕС. Польша рассматривается как неформальный лидер Инициативы, в том числе и через создание финансовых инструментов реализации сотрудничества при помощи польского Банка народного хозяйства (BGK).

Участники проекта всегда рассматривали содержательное наполнение Инициативы под разными углами и с различной степенью заинтересованности. Австрия учитывала прежде всего возможности подключения к транспортным коридорам — Балто-Адриатическому и к Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), при этом идеологически расходясь с остальными странами и рассматривая «троеморье» как инструмент «европеизации» региона, что другими участниками воспринимается негативно. Чехия всегда фокусировала внимание на частных вопросах сотрудничества, используя встречи в качестве деловых форумов, например, для продвижения проектов развития высокоскоростного железнодорожного сообщения с Польшей. Словакия и Венгрия проявляют минимальный интерес к участию в Инициативе.

Важно отметить, что заинтересованность сторон всегда была напрямую связана со способностью конкретного государства влиять на общую повестку и, что еще важнее, с шансами на получение финансирования из европейских фондов и распределение средств среди элит. При этом публично всегда говорилось о лоббировании общерегиональных интересов и взаимовыгодном сотрудничестве.

Впоследствии президент Польши А. Дуда признал наличие в Инициативе трех морей аспекта безопасности. В июне 2024 г. он заявил на Конгрессе местного самоуправления трех морей, что для решения военных вопросов есть НАТО, а он говорит о проблеме безопасности в экономическом и социальном контексте, включая качественные транспортную, энергетическую и цифровую инфраструктуры [1]. Однако важно учитывать, что этот взгляд следует трактовать как польский, который не разделяется однозначно остальными участниками Инициативы. Именно польские эксперты склонны считать, что, независимо от того, какими были изначальные принципы и цели проекта, с самого начала своей деятельности Инициатива имела большое значение и для военного аспекта сотрудничества в регионе [2].

Почти сразу к Инициативе трех морей проявили внимание США (есть основания полагать, что именно интересы Вашингтона дали ей реальный импульс). В июле 2017 г. президент Д. Трамп посетил второй саммит объединения в Варшаве, а на саммите 2020 г. в Таллине госсекретарь США М. Помпео заявил, что Вашингтон выделит 1 млрд долл. в фонд Инициативы трех морей через инструмент Международного сотрудничества по финансированию развития (DFC) США.

Интересы США в проекте «троеморья» были многообразными. Здесь явно присутствовала попытка задать общую логику в региональной энергетической политике и создать барьер для продвижения российских

энергоресурсов. Немаловажным было стремление через должностных лиц стран региона получить более эффективные инструменты влияния на европейскую политику. И наконец, что признается многими экспертами, в значительной мере «троеморье» было призвано стать альтернативой китайскому проекту «17+1», призванному создать своего рода институциональную оболочку для многочисленных региональных проектов с участием китайского капитала [3].

Вопреки заявлениям, Инициатива является структурой, не развивающей общение, а, напротив, ограничивающей спектр внешних коммуникаций и инвестиций в регионе. В литовском министерстве иностранных дел прямо заявили, что «Инициатива трех морей» оказалась весьма актуальной с геополитической точки зрения в контексте выхода Литвы из постоянно сокращающегося формата сотрудничества между Китаем и странами Центрально-Восточной Европы, а также ввиду решимости Литвы «проводить внешнюю политику, основанную на демократических ценностях».

Важно отметить, что многие страны региона, сохраняющего свою периферийную сущность, всегда стремились привлечь к участию в региональных процессах неевропейских игроков. В особой степени это характерно для Польши, прибалтийских государств и Венгрии. Если первые делали ставку на рост присутствия США, то последняя отличалась тем, что проявляла особую заинтересованность в развитии отношений с Китаем и Россией. Такое сотрудничество было для региона не только источником ресурсов и развития конкурентных преимуществ, но и позволяло создавать некий иммунитет к давлению со стороны Брюсселя и крупных европейских держав.

Иными словами, после череды расширений ЕС в 2004, 2007 и 2013 гг. регион стал представлять собой ворота в Европу для внешних игроков. Однако еще до 2014 г. из этой логики во все большей степени стала исключаться Россия. Инициатива трех морей вскоре стала развиваться в направлении блокирования коммуникаций с Россией и Китаем, а также инвестиций из этих стран.

До последнего времени Инициатива трех морей терялась среди других образований, которыми перенасыщен регион европейских региональных инициатив и повестки НАТО. Рост значимости этой Инициативы связывается с саммитом в Риге, состоявшимся в июне 2022 г. С тех пор состав участников Инициативы трех морей существенно расширился: Греция стала полноправным членом, Молдавия и Украина стали ассоциированными партнерами, Япония присоединилась в качестве стратегического партнера, Черногория выразила намерение присоединиться к проекту. Очевидно, что расширение является не столько количественным, сколько качественным, демонстрирующим изменение содержания и направленности Инициативы.

Прежде всего, произошло изменение в понимании ее целей. Экономические вопросы и проекты теперь неизменно трактуются с позиции

безопасности, положен конец планам развития российского и белорусского направления в региональной политике. Сама инициатива стала прямо трактоваться как геополитический проект. Посол по особым поручениям, связям с общественностью и Инициативе трех морей в департаменте Европы Министерства иностранных дел Литвы Г. Варвуолис называет Инициативу политически мотивированной платформой [4, с. 36].

По его словам, геополитика является основным стимулом, определяющим позицию Литвы по отношению к Инициативе. Позиции других стран относительно политического содержания проекта могут различаться, но в целом тенденции к политизации проекта и секьюритизации его содержания все более очевидны. Ведущий эксперт польского Исследовательского центра ИТМ К. Поплавский связывает рост заинтересованности внешних партнеров – США, ФРГ и присоединение Японии к Инициативе в качестве стратегического партнера – с расширением украинского кризиса и развитием понимания общности интересов безопасности [5].

Важно отметить, что процессы, которые стали набирать силу в 2022 г., развивались в регионе и ранее. Прежде всего, это постепенный отказ от российских энергетических ресурсов, временно ставший важнейшим направлением как политической работы, так и развития инфраструктуры, а также замещение логики развития транспортной инфраструктуры «Восток–Запад» связями «Север–Юг», предполагающими увеличение коллективной связанности Прибалтийских стран с Польшей и более широким регионом Центрально-Восточной Европы.

С 2022 г. в повестке Инициативы обозначаются новые приоритеты. Первым и самым важным становится укрепление обороноспособности региона посредством развития физической и цифровой инфраструктуры между странами – участниками Инициативы и западной частью Европы. Проекты ИТМ могут стать более актуальными с точки зрения архитектуры региональной безопасности, поскольку включают инфраструктурные элементы, которые будут способствовать укреплению военно-логистического потенциала сил НАТО.

В данном контексте очень важно вступление в Инициативу Греции, что в купе с развитием проекта *Via Carpathia* создаст новые возможности переброски войск НАТО из Салоников в любую точку региона вплоть до Прибалтики. Греция готова участвовать в создании любых новых маршрутов – железнодорожных, автомобильных, энергетических [6]. Однако, как это всегда происходит с реализацией возможностей в данном регионе, вопрос финансирования остается открытым [7].

10 июля 2024 г. Греция, Болгария и Румыния в рамках саммита НАТО в Вашингтоне подписали соглашение о намерениях создания Гармонизированного военного коридора мобильности. План включает в себя интеграцию четырех портов и их инфраструктур и сетей. Создаваемый коридор соединит Салоники и Александруполис с Варной в Болгарии и Констанцей в

Румынии, что позволит военнослужащим свободно перемещаться по Европе и за ее пределами, беспрепятственно пересекая пограничные пункты во время выполнения миссий.

Кроме того, Румыния создает крупнейшую базу НАТО в Европе, охватывающую площадь в 30 квадратных километров с более чем 10-тысячным контингентом военнослужащих и гражданских лиц. Часть персонала базы Рамштайн в перспективе будет переведена на базу Михаил Когэлничану на побережье Черного моря, поскольку интересы коалиции все больше смещаются на восток.

Последний саммит «троєморя» состоялся в Вильнюсе в апреле 2024 г. Ключевыми темами были безопасность и цифровизация. В нем принимали участие более двадцати делегаций, включая Украину и Молдову в качестве наблюдателей, а также делегации стратегических партнеров, в частности США, Германии и Японии. Вместе с политико-дипломатическими делегациями в Вильнюс прибыли представители бизнеса и академического сообщества для участия в бизнес-форуме и одновременно проводимой научной конференции.

Бизнес-форум фокусировался в основном на трансформации энергетики, углеродной нейтральности, цифровизации и кибербезопасности. Несмотря на активное обсуждение инноваций в ходе научной конференции, расширение повестки общения не привело к конкретным результатам, поскольку ни одна из стран региона не является значимым игроком в инновационных областях. Оба мероприятия были направлены в большей мере на расширение сотрудничества, нежели на достижение конкретных результатов. Принцип заключался в том, чтобы облегчить взаимодействие между компаниями в транспортной инфраструктуре, энергетике и цифровых технологиях.

Совместная декларация Восьмого саммита Инициативы подтвердила, что она «открыта для сотрудничества со странами, не входящими в ЕС, которые привержены основополагающим ценностям и принципам Европейского союза» [8]. В силу этого, аналитик Польского института международных отношений К. Дудзиньска даже заявила о преодолении регионального характера объединения как о важнейшем факте в истории Инициативы [9].

В настоящее время пропагандируется более тесная связь между Инициативой и Великобританией, Японией, Республикой Корея, Канадой, другими «близкими с точки зрения ценностей» странами. Нарастающий интерес к Инициативе трех морей, особенно после присоединения к проекту Греции, проявляет Турция. Международный транспортный коридор *Via Carpatia*, предусматривающий прокладку автомагистрали через территорию семи стран (от литовского порта Клайпеда через Польшу, Словакию, Венгрию, Румынию, Болгарию и Грецию), позволит соединить торговые пути Ближнего Востока с Европой через Турцию.

Проект *Via Carpatia* пересекается с проектами Среднего коридора (Транскаспийский международный транспортный маршрут) и «Дороги

развития» (соединит Персидский залив с Европой). Анкара заявляет о готовности к участию в проекте Via Carpatia и сотрудничеству для его реализации [10]. Примечательно, что тендер стоимостью почти 1,5 млрд злотых на ведущееся в настоящий момент строительство участка магистрали на территории Польши протяженностью 6,4 км выиграла турецкая компания Kolin İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret [11].

Примечательно, что политика Инициативы трех морей плохо сочетается с общеевропейским курсом и, в частности, не предполагает активного сотрудничества с западнобалканскими странами, которые претендуют на членство в ЕС, что активно поддерживается Брюсселем. На Бухарестском саммите в 2023 г. тогдашний президент Венгрии Катали Новак призвала шесть стран Западных Балкан (Черногорию, Северную Македонию, Албанию, Сербию, Косово, Боснию и Герцеговину) присоединиться к Инициативе. Такая позиция является исключительной для стран Инициативы и особенно резко контрастирует со стратегией Польши и Прибалтийских стран, для которых сдвиг активности в сторону Балкан является крайне нежелательным.

Страны, входящие в Инициативу трех морей, в основном негативно воспринимают вмешательство Брюсселя в дела региона, предпочитая минимизировать участие европейской бюрократии в разработке проектов. Однако они вынуждены смириться с тем, что основным средством устранения пробелов в региональных связях и реализации крупномасштабных стратегических проектов межсетевых соединений будут инструменты ЕС и предлагаемые ими каналы финансирования – Трансъевропейские транспортные и энергетические сети, Фонд «Соединяющаяся Европа», Фонд восстановления и устойчивости и др. (Trans-European Transport and Energy Networks, Connecting Europe Facility, Recovery and Resilience Fund, etc.).

Политики и эксперты стран-участниц заявляют о значительном прогрессе в сфере энергетической безопасности, в транспортной связности и в цифровой безопасности на начало 2024 г. [12]. Однако в действительности процессы идут не столь успешно. Например, решение вопроса транспортной связности реализуется с значительным опозданием. К середине 2024 г. было завершено строительство только 260 км 712-километровой магистрали Via Carpathia, 280 км находятся в стадии прокладки, а на прокладку оставшихся участков транспортного маршрута либо объявлены тендеры, либо они готовятся. Изначально завершить прокладку магистрали планировалось к 2025 г., однако теперь окончание строительства одного лишь польского участка трассы намечено на 2027 г. [13].

При том, что эти и другие планы обсуждаются в рамках Инициативы трех морей, важно учитывать, что они не имеют прямого отношения к самой Инициативе. По сути, в повестку «троеморья» включаются любые актуальные проблемы, решения по которым принимались в ходе консультаций в рамках НАТО, ЕС и в других форматах. Отсутствие самостоятельных установок усугубляется несоответствием декларируемых задач и возможностей их

финансирования. В 2020 г. МВФ оценивал общие затраты на инфраструктуру региона трех морей в 1,15 трлн. евро [14, р. 15], что существенно превышает совокупные возможности инвестиционного фонда Инициативы, финансирования из европейских фондов в течение долгосрочного бюджетного периода 2021–2027 гг. и самих стран-участниц.

Однако задачей Инициативы является не инвестирование, а формирование региональной инвестиционной логики, что позволит сформировать новую систему приоритетов и изменить систему направления финансовых потоков в целом. Для этого в Польше отстаивают идею формирования международных экспертных групп по ключевым направлениям работы Инициативы, в которых предполагается активное участие польских специалистов.

Работа таких интернациональных групп может ускорить изменение понимания будущего региона среди элит входящих в Инициативу стран. При этом, исходя из приведенного выше анализа, неизбежным становится вывод о том, что основное внимание страны объединения предполагают переключить на вопросы военной подготовки инфраструктуры и, если это будет возможным, объединение транспортно-логистической инфраструктуры стран восточного фланга НАТО и Западной Украины.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Prezydent: inicjatywa Trójmorza to przede wszystkim przestrzeń bezpieczeństwa // PAP. 13.06.2024. URL: <https://www.pap.pl/aktualnosci/prezydent-inicjatywa-trojmorza-przede-wszystkim-przestrzen-bezpieczenstwa> (дата обращения 28.09.2024).
2. Bornio J. Znaczenie Inicjatywy Trójmorza dla wojskowej współpracy w regionie // Instytut Europy Środkowej. Komentarze IES 966. 30.09.2023. URL: <https://ies.lublin.pl/komentarze/znaczenie-inicjatywy-trojmorza-dla-wojskowej-wspolpracy-w-regionie/> (дата обращения 28.09.2024).
3. Carafano J.J. The untapped potential of the Three Seas Initiative // GIS. 10.08.2022. URL: <https://www.gisreportsonline.com/r/three-seas-initiative-2/> (дата обращения 28.09.2024).
4. Varvuolis G. The Three Seas Initiative: New Breathing for North–South Connectivity in the Context of Current Geopolitical Shifts in Europe. URL: <https://media.voog.com/0000/0046/4166/files/Lithuanian%20foreign%20policy%20review%20GV.pdf> (дата обращения 28.09.2024).
5. Popławski K. Inicjatywa Trójmorza coraz atrakcyjniejsza dla partnerów zagranicznych? // 3SI research center. URL: <https://trojmorze.isppan.waw.pl/najnowsze-informacje/inicjatywa-trojmorza-coraz-atrakcyjniejsza-dla-partnerow-zagranicznych/> (дата обращения 28.09.2024).

6. PM Mitsotakis at 3 Seas Initiative Summit in Vilnius // To Vima. 11.04.2024. URL: <https://www.tovima.com/politics/pm-mitsotakis-at-3-seas-initiative-summit-in-vilnius/> (дата обращения 28.09.2024).
7. Bulgaria, Greece seeks funds from EU, NATO to build key roads // Euroactive. 22.01.2024. URL: <https://www.euractiv.com/section/politics/news/bulgaria-greece-seeks-funds-from-eunato-to-build-key-roads/> (дата обращения 28.09.2024).
8. Wspólna deklaracja VIII Szczytu Inicjatywy Trójomorza (Bukareszt, 6-7 września 2023 r.) // 3SI Research Center. URL: <https://trojmorze.isppan.waw.pl/deklaracje/wspolna-deklaracja-viii-szczytuinicjatywy-trojmorza-bukareszt-6-7-wrzesnia-2023-r/> (дата обращения 28.09.2024) Dudzińska K. Wileński szczyt Trójomorza pod hasłem bezpieczeństwa NR 27/2024. 16.04.2024. URL: <https://www.pism.pl/webroot/upload/files/Komentarz/Komentarz%20PISM%20nr%2027-2024.pdf> (дата обращения 28.09.2024).
9. Dudzińska K. Wileński szczyt Trójomorza pod hasłem bezpieczeństwa NR 27/2024. 16.04.2024. URL: <https://www.pism.pl/webroot/upload/files/Komentarz/Komentarz%20PISM%20nr%2027-2024.pdf> (дата обращения 28.09.2024).
10. Ruszyła realizacja przedostatniego odcinka S19 w woj. podkarpackim // Kieruneksurowce. 31.05.2024. <https://www.kieruneksurowce.pl/artykul,104712,ruszy-la-realizacja-przedostatniego-odcinka-s19-w-woj-podkarpackim.html> (дата обращения 28.09.2024).
11. Prezydent: Współpraca w ramach Inicjatywy Trójomorza dobrze funkcjonuje // President.pl. 11.04.2024. URL: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wypowiedzi-prezydenta-rp/wystapienia/wilno-konferencja-prasowa-po-9-szczycie-inicjatywy-trojmorza,83868> (дата обращения 28.09.2024).
12. Via Carpatia - stan realizacji. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad // Portal Gov.pl. 14.04.2022. URL: <https://www.gov.pl/web/gddkia/via-carpatia---stan-realizacji> (дата обращения 28.09.2024).
13. Infrastructure in Central, Eastern, and Southeastern Europe: Benchmarking, Macroeconomic Impact, and Policy Issues / International Monetary Fund. Departmental Paper No. 2020/011. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2020/09/25/Infrastructure-in-Central-Eastern-and-Southeastern-Europe-Benchmarking-Macroeconomic-Impact-49580> (дата обращения 28.09.2024).