

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин і права

Кафедра міжнародної комунікації та політології

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

магістр

Рівень вищої освіти

*Міжнародний проект «Тримор'я» та перспектива
інтересів України в його реалізації*

Назва теми

Галузь знань 29 «Міжнародні відносини»

Шифр і назва галузі знань

Спеціальність 291 «Міжнародні відносини, суспільні комунікації

Шифр і назва спеціальності

та регіональні студії»

Освітня програма «Країнознавство»

Назва

Шифр

Виконав здобувач _____ група МВКМ-21-1 _____ Н. О. Андрєва

Підпис

Ініціали, прізвище

Керівник _____ Ю. С. Земський

Підпис

Ініціали, прізвище

Нормоконтролер _____

Підпис

Ініціали, прізвище

До захисту допускаю:

Зав. кафедри

міжнародної комунікації та політології _____ О. О. Заславська

Підпис

Ініціали, прізвище

_____ 2022 р.

Хмельницький 2022

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
 Факультет міжнародних відносин і права
 Кафедра міжнародної комунікації та політології

Рівень вищої освіти: магістр

Галузь знань: 29 «Міжнародні відносини»

Спеціальність: 291 «Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії»

Освітня програма «Країнознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Завідувач кафедри
 міжнародної комунікації та
 політології
 _____ к.п.н., доцент О. О. Заславська

ЗАВДАННЯ
 НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ МАГІСТЕРСЬКУ РОБОТУ
 Андреевій Надії Олександрівні

Тема роботи «Міжнародний проект «Тримор'я» та перспектива інтересів України в його реалізації»

Керівник роботи Земський Ю. С., докт. іст. н., проф.

Прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, учене звання

Затверджено наказом ректора університету від _____ 202__ р.

№ _____

Строк подання здобувачем роботи на кафедру 08.12.2022

Вихідні дані до роботи - матеріали міжнародних організацій, неурядових організацій, державних органів влади, інформаційно-аналітичних центрів, статистичні звіти, публікації в ЗМІ, Інтернет, виступи провідних політиків та лідерів суспільної думки.

Зміст пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

- розглянути історичні передумови налагодження зв'язків Балто-Чорноморської осі; - виявити авторство Ініціативи «Трьох морів», з'ясувати поставлені ними цілі та плани проекту; - розкрити геополітичну важливість проекту: розглянути позиції країн, які є безпосередньо учасниками Ініціативи, а також інтереси країн, які не входять до альянсу; - розглянути економічні вигоди ближчої та віддаленої перспективи реалізації даного проекту; - проаналізувати привабливість ініціативи «Тримор'я» для України, з огляду поглиблення співпраці з країнами Центрально-Східної Європи; - деталізувати фокус інтересів України, як потенційного учасника проекту Ініціативи Трьох морів.

Дата видачі завдання «3» вересня 2022 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

Назва етапу виконання ДР	Термін виконання етапу роботи	Примітка
1. Складання бібліографії за обраною темою	10.09.2022	
2. З'ясування стану висвітлення теми в науковій літературі, наявність документальних джерел за темою у відкритому доступі	24.09.2022	
3. Збір фактичного матеріалу за предметом дослідження	08.10.2022	
4. Уточнення мети, завдань і обґрунтування концепції роботи	15.10.2022	
5. Обробка зібраного матеріалу	22.10.2022	
6. З'ясування змісту проблемної ситуації, планування методів та підходів до розв'язання проблеми	05.11.2022	
7. Підготовка тексту Основної частини роботи. Формулювання висновків за розділами	03.12.2022	
8. Підготовка тексту виступу, слайдів презентації під час захисту перед екзаменаційною комісією та загальних, підсумкових висновків	06.12.2022	
9. Здача готової кваліфікаційної магістерської роботи на кафедрі	08.12.2022	

Здобувач _____
Підпис,

Андрєва Н. О.
Прізвище, ініціали

Керівник роботи _____
Підпис,

Земський Ю. С.
Прізвище, ініціали

АНОТАЦІЯ

на кваліфікаційну магістерську роботу Андреєвої Надії Олександрівни

Прізвище, ім'я, по батькові

Тема роботи: Міжнародний проект «Тримор'я» та перспектива інтересів України в його реалізації

Спеціальність: 291 «Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії»

Кафедра міжнародної комунікації та політології

Науковий керівник проф., докт. іст. н., Земський Ю. С

Посада, наукове звання, прізвище, ім'я, по батькові

м. Хмельницький, 2022 р.

Кваліфікаційна магістерська робота виконана на 94 с., з яких 82 с. основного тексту, список використаних джерел складається із 107 найменувань (54 іноземними мовами).

Ініціатива «Трьох морів» з самого початку її виникнення розглядалася як геополітичний альянс тих держав-членів ЄС та НАТО, що своєю сукупністю з'єднують Балтійське, Чорне та Адріатичне моря. Цей проект, певною мірою, нагадує давню ідею Балто-Чорноморського союзу, що формувався у просторі країн, які в минулому були західними окраїнами колишньої Російської імперії, а після її розвалу, об'єднуючись, прагнули вирішити питання захисту власних національних інтересів. На сьогодні Ініціатива «Тримор'я» покликана стримати вплив Росії та вивести держав-учасників цього союзу з-під російської сфери впливу.

У *першому розділі* роботи розглянуто історичні передумови налагодження зв'язків Балто-Чорноморської осі. Виявлено авторів Ініціативи Трьох морів, поставлені цілі та плани в подальшому.

У *другому розділі* розглянуті економічні вигоди даного проекту в теперішній та майбутній його реалізації. А також розкрито та проаналізовано геополітичну важливість проекту, передусім розглянуті позиції країн-учасниць Ініціативи та інтереси держав, що не входять до альянсу.

У *третьому розділі* проаналізовано привабливість проекту «Тримор'я» для України, з оглядом на співпрацю з країнами Центрально-Східної Європи. Також розглянуте фокусування інтересів України на проекти Ініціативи Трьох морів.

Матеріали даного кваліфікаційного дослідження можна використовувати у навчальному процесі ЗВО, при підготовці до семінарських занять здобувачів, а також викладання курсів із міжнародних відносин, геополітики, актуальних проблем зовнішньої політики; крім того при підготовці тематичних конференцій, написання статей, рефератів, доповідей.

Ключові слова: Ініціативи Трьох морів, Центрально-Східна Європа, Україна, геополітична безпека, Балто-Чорноморський союз

ABSTRACT

of the Master's Research Paper by Andreyeva Nadiia Oleksandrivna

Graduation Thesis topic:

“International project "Three Seas" and the prospects of Ukraine's interests in its implementation”

Area of specialization: 291 "International Relations, Public Communication and Regional Studies"

Department of International Relations and Tourism

Academic supervisor is Doctor of Historical Sciences,

professor Zemsky Yu. S.

Khmelnitsky, 2022

Graduation Thesis contains 94 pages from which 2 pages are the main text, the list of references consists of 107 titles.

From the very beginning of its inception, the Three Seas Initiative was seen as a geopolitical alliance of those EU and NATO member states that together connect the Baltic, Black and Adriatic Seas. This project, to some extent, resembles the long-standing idea of the Baltic-Black Sea Union, which was formed in the space of countries that in the past were the western outskirts of the former Russian Empire, and after its collapse, uniting, sought to solve the issue of protecting their own national interests. Today, the Three Seas Initiative aims to contain Russia's influence and remove the member states of this union from the Russian sphere of influence.

The first section of the paper deals with the historical background of the Baltic-Black Sea axis. The authors of the Three Seas Initiative are identified, goals and plans for the future are set.

The second section considers the economic benefits of this project in its current and future implementation. It also reveals and analyzes the geopolitical importance of the project, first of all, the positions of the countries participating in the Initiative and the interests of states that are not members of the alliance.

The third section analyzes the attractiveness of the Three Seas project for Ukraine, with a focus on cooperation with the countries of Central and Eastern Europe. The focus of Ukraine's interests on the Three Seas Initiative projects is also considered.

Key words: Three Seas Initiative, Central and Eastern Europe, Ukraine, geopolitical security, Baltic-Black Sea Union

ЗМІСТ

ВСТУП	7
1. ПЕРЕДІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІ ЧИННИКИ ГЕНЕЗИ ІДЕЇ ТРИМОР'Я	12
1.1 Ретроспекція історичних зв'язків Балто-Чорноморської осі.....	12
1.2 Ініціатива ідеї «Тримор'я»: автори, цілі та плани	17
1.3 Перші здобутки в розробці проєкту, складнощі та проблеми.....	29
2 ГЕОПОЛІТИЧНІ ТА ЕКОНОМІЧНІ ПІДСТАВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТУ ІНІЦІАТИВИ ТРЬОХ МОРІВ.....	42
2.1 Геополітична складова переваг Центрально-Східноєвропейського зближення.....	42
2.2 Економічні вигоди теперішнього та майбутнього часу	55
2.3 Очікувані можливості подальшого розвитку проєкту	59
3. ПЕРСПЕКТИВНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ ЯК УЧАСНИКА ПРОЄКТУ	66
3.1 Привабливість «Тримор'я» як проєкту поглиблення співпраці України з країнами Центрально-Східної Європи	66
3.2 Фокусування інтересів України в проєктах Трьох морів.....	75
ВИСНОВКИ.....	81
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.....	85

ВСТУП

Актуальність дослідження. Ініціатива «Трьох морів» з самого початку її виникнення розглядалася як геополітичний альянс тих держав-членів ЄС та НАТО, що своєю сукупністю з'єднують Балтійське, Чорне та Адріатичне моря. Цей проєкт, певною мірою, нагадує давню ідею Балто-Чорноморського союзу, що формувався у просторі країн, які в минулому були західними окраїнами колишньої Російської імперії, а після її розвалу, об'єднуючись, прагнули вирішити питання захисту власних національних інтересів. На сьогодні Ініціатива «Тримор'я» покликана стримати вплив Росії та вивести держав-учасників цього союзу з-під російської сфери впливу.

Пріоритетом Ініціативи «Трьох морів» є створення в Центрально-Східній Європі узгодженої та добре інтегрованої інфраструктури, яка дозволить подолати недоліки розвитку, спричинені бурхливою історією цього регіону. Це усуне інфраструктурні та економічні дисбаланси спільного європейського ринку. Основна додаткова цінність Ініціативи полягає в забезпеченні політичної підтримки на найвищому рівні життєво важливих інвестицій у Центрально-Східну Європу. Тому Ініціатива «Трьох морів» має проєвропейський характер і доповнює інші формати регіональної співпраці. Це також цінна платформа для зміцнення трансатлантичних зв'язків.

У 2017 році, коли тодішній президент Дональд Трамп під час другого саміту учасників Ініціативи «Трьох морів» відвідав Польщу – виникло питання, чи зможе ця Ініціатива бути ключовим орієнтиром у євроатлантичних економічних і політичних відносинах. Тож відбулася дискусія щодо спроможності Ініціативи принести користь саме країнам-учасницям. У дебатах багато хто ставив під сумнів шанси на успіх «Тримор'я».

Проте альянс зосередився головним чином на економічній та інфраструктурній інтеграції держав-членів ЄС, через співпрацю окремих регіонів. Ініціатива «Трьох морів» спрямувалася на зміцнення єдиного ринку

та зв'язків між країнами Центральної та Східної Європи. Крім зміцнення політичних відносин, альянс спрямовується на співпрацю та реалізацію макрорегіональних проєктів.

У минулому Європейський Союз наголошував на співпраці Схід-Захід і не звертав уваги на співробітництво та сполучення коридором Північ-Південь. Війна Росії проти України зробила роль Ініціативи «Трьох морів» більш важливою, аніж будь-коли раніше. Особливого значення набула безпека Центрального та Східного регіонів Європи, а такі сфери, як енергетична, транспортна та цифрова інфраструктура набули геостратегічної ваги. Також сучасні події й процеси значно підносять важливість України в сенсі реалізації окремих проєктів у рамках Ініціативи «Трьох морів»; постає природна потреба сформулювати пропозиції, які би сприяли розвитку співпраці між нашою країною та країнами, які вже беруть участь у Ініціативі.

Аналіз стану наукової розробки теми. Джерельна база дослідження ґрунтується на інформації із офіційних сайтів державних установ та інституцій, інформації із фондів Інтернет-бібліотек та на сучасних аналітичних публікаціях у авторитетних засобах масової інформації. Зокрема, залучено матеріали із офіційних сайтів Initiative Three Seas, Верховної Ради України, Президента України Володимира Зеленського та Посольства України в Республіці Польща, а також використано офіційні сайти українських Інтернет-ЗМІ: Європейська правда, Promadske.ua, Радіо Свобода, Укрінформ та інші.

У царині академічної науки, проблему Ініціативи Трьох морів досліджували такі українські експерти та аналітики, як-то: Савицький О. [43], Герасимчук С. [11], Голуб В. [4,13], Богданьок О. [3], Зосименко Т. [23], Лубківський [25,26] та інші. А також низка зарубіжний авторів, такі як: Wilczek J. [71], A-E. Jensen [55], Jocke Losik [70], Szóke E. [61,62], A. Olech [54] та інші.

Мета дослідження – з'ясувати зміст переваг міжнародного проєкту «Тримор'я» та визначити перспективи інтересів України в його реалізації.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні дослідницькі завдання:

1. Розглянути історичні передумови налагодження зв'язків Балто-Чорноморської осі.
2. Виявити авторство Ініціативи «Трьох морів», з'ясувати поставлені ними цілі та плани проєкту.
3. Розкрити геополітичну важливість проєкту: розглянути позиції країн, які є безпосередньо учасниками Ініціативи, а також інтереси країн, які не входять до альянсу.
4. Розглянути економічні вигоди ближчої та віддаленої перспективи реалізації даного проєкту.
5. Проаналізувати привабливість ініціативи «Тримор'я» для України, з огляду поглиблення співпраці з країнами Центрально-Східної Європи.
6. Деталізувати фокус інтересів України, як потенційного учасника проєкту Ініціативи Трьох морів.

Об'єктом дослідження є співпраця країн Центрально-Східної Європи.

Предметом дослідження є зміст та значення проєкту «Трьох морів» у регіональному та глобальному вимірах, й Український інтерес участі в проєкті.

Методи дослідження. При дослідженні проблем на шляху реалізації міжнародного проєкту Ініціативи «Трьох морів» та інтересів України в долученні до нього, був застосований метод системного аналізу. Серед іншого, був використаний історичний підхід, як базовий принцип розгляду всіх процесів у причинно-наслідкових зв'язках, а зокрема у вивченні передісторії формування Балто-Чорноморської осі. Також використовувалися методи спостереження, порівняння, системного аналізу та синтезу, а також узагальнення, що сукупно дозволили розглянути предмет дослідження у певному поступальному процесі зростання проєкту Трьох морів та із врахуванням характерних проблем в долученні України до 3SI.

Хронологічні та географічні рамки. Дослідження у своїй нижчій межі охоплює період ХХ ст., коли з'явилися перші спроби створення Балто-Чорноморської вісі, а у верхній межі сягає нашого сьогодення. Проте, основна увага фокусується на періоді 2015-2022 рр., що є, власне, періодом створенням та реалізацією проєкту «Тримор'я». Географічні рамки дослідження охоплюють країни Центрально-Східної Європи.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у комплексному висвітленні усієї проблематики створення та реалізації міжнародного проєкту «Тримор'я», із особливим фокусуванням уваги на інтересах України в прагненні набути статусу члена-учасниці даної Ініціативи.

Практична значимість роботи. Матеріали даного кваліфікаційного дослідження можна використовувати у навчальному процесі ВНЗ при підготовці до семінарських занять студентів і також викладання курсів із міжнародних відносин, геополітики, актуальних проблем зовнішньої політики. Матеріали дослідження можна також застосувати при підготовці тематичних конференцій, написання статей, рефератів, доповідей.

Апробація дослідження. Окремі проблеми теми дипломної роботи розглядалися у форматі реферативних робіт в період здобуття бакалаврського рівня освіти, а також апробовувалися під час роботи Підсумкової наукової конференції ХНУ: Андреева Надія, студ. гр. МВКм-21-1. Ініціатива «Тримор'я»: історія створення, перші результати та перспективи для України / Студентська науково-теоретична конференція за підсумками науково-дослідної роботи у 2021-2022 н.р. (Хмельницький національний університет, Секція: Актуальні проблеми міжнародних відносин, 25 травня 2022р.)

А окрім того, деякі проміжні узагальнення даної теми дослідження були опубліковані у науковій статті: Андреева Надія. Ініціатива «Тримор'я»: історія створення, перші результати та перспективи для України // Студентські наукові записки. Серія «Країнознавство і міжнародний туризм». Острого: Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2022. Вип. 10. С. 35-40.

Структура роботи обумовлена метою та завданнями даного дослідження і складається зі вступу, трьох розділів тексту, які структуровані на вісім підрозділів, а також висновків та списку використаної літератури.

1. ПЕРЕДІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІ ЧИННИКИ ГЕНЕЗИ ІДЕЇ ТРИМОР'Я

1.1 Ретроспекція історичних зв'язків Балто-Чорноморської осі

Ідея створення Балто-Чорноморського союзу виникла іще на початку ХХ століття [29]. Після завершення Першої світової війни постало питання так званих «окраїних держав», що були проголошені на теренах колишньої Російської імперії, а водночас питання оборони їх національних інтересів. Це стало підставою для створення регіональних дипломатичних і військово-політичних союзів. Одним з ініціаторів створення Балто-Чорноморського союзу (у 1919 р.) виступив міністр закордонних справ Фінляндії Рудольф Голсті, такої ж думки дотримувалися тоді ж дипломати МЗС Естонії [28].

Вперше Балто-Чорноморський союз (далі: БЧС) було документально оформлено у серпні 1919 р. на конференції під Ригою. Підписи під угодою поставили делегації Польщі, України, Фінляндії, Естонії, Латвії та Литви. Програма БЧС, яку розробив глава МЗС Латвії Зігфрід Меєровіц, містила плани оборонного співробітництва, інтеграції економічних систем, спільну банківську та монетарну систему, політичну конвенцію про взаємну підтримку та спільну зовнішню політику, забезпечення вільного шляху від Балтійського моря до Чорного. Але через низку різних причин цьому проєкту не судилося бути реалізованим [29].

Значний внесок в розробку проєкту БЧС зробили також польські політики та урядовці. Запропонована в двадцятих роках минулого століття маршалом Польщі Юзефом Пілсудським конфедерація у складі Польщі, Литви, Білорусі і України повинна була відродити багатонаціональну Річ Посполиту, з метою уникнення домінування у Східній Європі Німеччини і Росії. Проти цієї ідеї в той час виступили СРСР і всі західні держави, за винятком Франції. До розробки проєкту БЧС тою чи іншою мірою були причетні також польський міністр закордонних справ Юзеф Бек, генерал

Владислав Сікорський, лідер правонаціоналістичної партії — Конфедерації незалежної Польщі Лешек Мочульський та інші [29].

Слід згадати також, що вперше нову концепцію взаємовідносин з українцями, литовцями і білорусами сформулював видатний польський мислитель Юліуш Мірошевський, який обґрунтував необхідність визволення від Росії України, Литви і Білорусі. Ця концепція дістала назву лінії Гедройца-Мірошевського і стала основою сучасної східноєвропейської дипломатії Польщі [29].

Також ідея – вибудувати Балто-Чорноморську вісь – розроблялася на початку ХХ ст. представниками української інтелектуальної еліти. Зокрема, такий проєкт виношували президент Української Народної Республіки Михайло Грушевський та один із чільних ідеологів українського націоналізму Юрій Липа. Так, уряд УНР покладав великі надії на антиросійський союз разом з Кубанню, Доном, Терекком, народами Кавказу. А Юрій Липа, в подальшому часі, розвинув «Чорноморську доктрину», вказавши на історичну тяглість орієнтації України за віссю Північ – Південь – від Скандинавії та Балтійських країн до Чорного моря, Малої Азії та Близького Сходу. З часів Київської Русі, коли сформувалися зв'язки уздовж торговельного шляху «із варяг у греки», через дипломатичні взаємини Б. Хмельницького та І. Мазепи зі Швецією та Туреччиною, ця ідея закономірно була продовжена в часі розвалу Російської імперії [42].

У своїх роботах Ю. Липа виклав бачення значущості Чорного моря з точки зору геополітичного центру для кожної з країн Причорноморського басейну (України, Грузії, Росії, Румунії, Болгарії, Туреччини). Він обґрунтовував створення чорноморсько-балтійської федерації українців, білорусів, поляків і литовців, де Україна – лідер, єднаючий чинник. Україна може стати могутньою державою, якщо зуміє вести чесну і доброзичливу політику стосовно свого традиційного союзника – Білорусі. Її основними союзниками повинні стати Туреччина, країни Кавказу та Закавказзя, Болгарія. Майбутнє України може бути перспективним тільки у союзі з

Болгарією і Туреччиною, причорноморськими країнами, які у прагненні до національної консолідації близькі до устремлінь України [53]. Хто володіє Кримом, підкреслював Ю. Липа, той володіє Чорним морем. Таким чином, на думку Ю. Липи економічний союз України, Туреччини та Болгарії – запорука створення вигідного великого господарчого простору. Однак, він також відзначав, що присутність Росії в Криму робить її господарем Чорного моря і ставить у залежність від неї балканські країни, без яких зміст об'єднання втрачається. Вчений писав, що «не відокремлення України від Росії є нашою головною метою, а саме витіснення її з Чорного моря» [7, с. 12].

У праці «Призначення України», автор вказує на об'єднуючий та системо утворюючий вплив річок в історії нашої країни, адже «річна мережа формує єдність території, її торгівлі, влади, звичаїв, врешті мови й релігії». До того ж, вчений переконував, що етнічна спільнота, яка проживає на українських землях, сухопутні шляхи в Україні – сформувалися під безпосереднім впливом такого чинника як річки. Разом з тим, для нього система річок не є чимось закритим і не виступає завершенням мережі сполучення на українських землях. Річки становлять собою ланку сполучення з іншою, ще більшою системою міжнародних комунікацій – Чорним морем.

У згадуваній праці – «Чорноморська доктрина» – автор характеризує всі основні річки, що належать до басейну Чорного моря: Дунай, Дністер, Південний Буг, Дніпро, Дон, Кубань, Кума, Кізил-Ірмак і Маріца. При цьому особливу увагу він приділяє таким водним артеріям, як Дністер і Дон, називаючи їх «опертям українського склепіння» на Заході і Сході. Говорячи про першу з них, дослідник робить висновок: «Без включення сточища Дністра до Української держави не буде ані повного вислову історичної місії України, ані стратегічної безпеки держави». Це логічно продовжує уявлення автора доктрини про чорноморський простір, адже повне володіння Дністром дозволяє, з геополітичної точки зору, контролювати Молдову і гирло Дунаю – Західну браму «фортеці» [6].

На жаль, не всім народам у тому столітті вдалося зберегти свою молоду державність. Зокрема, і українцям, що пояснюється посиленням експансіонізму російських більшовиків. Вони мали непереборне бажання контролювати територію між Балтійським і Чорним морями, як це робили держави-попередники. [68].

Відомо, що більшовицька Москва розробила амбітний план отримати максимально багато влади та контролю. А Україна, наприклад, була в числі найперших жертв, які цікавили Кремль в їхньому геополітичному просторі. В подальшому, вже після Другої світової війни, Москва домоглася, аби європейський континент був розділений на сфери впливу, що згодом переросло у міжблокове протистояння холодної війни, яка в найкритичніші моменти загрожувала, без перебільшення, знищенням усієї людської цивілізації. Тож на тривалий час, увесь Балто-Чорноморський простір опинився під імперсько-російським контролем.

На щастя, Україна, Польща, Литва та інші країни цього регіону отримали повну і таку бажану незалежність впродовж 1989 – 1991 років. Відразу ж постало питання порозуміння. Незважаючи на те, що не всі спірні історичні проблеми були вирішені, народи прагнули згоди у відносинах, і основну роль у цьому відіграли спільні дипломатичні зусилля.

Важливе значення для налагодження відносин має сусідство на західному та південно-західному кордонах України з країнами-членами Європейського Союзу (Польща, Словаччина, Угорщина та Румунія), де є спільний ринок і можливість транспортувати різні товари, послуги та можливість для людей вільно пересуватися. А наявність морських портів на території України суттєвосилили нашу транзитну позицію, забезпечуючи значну роль у Балто-Чорноморському регіоні [68].

Вже на початку 2000-х років відбулася певна інституалізація геоекономічно, геополітично та історично обумовленого Балто-Чорноморського співробітництва. Так, у грудні 2005 р. у Києві відбулось установче засідання Спільноти демократичного вибору, за участі президентів

України, Грузії, Литви, Естонії, Латвії, Румунії, Словенії, Молдови, колишньої Югославської Республіки Македонія, представників Польщі, Болгарії та Азербайджану, на якому було ухвалено Декларацію країн Спільноти демократичного вибору, згідно з якою країни Балто-Чорноморсько-Каспійського регіону виступили за налагодження тісніших зв'язків між урядами та суспільствами у різних сферах. Пізніше, у травні 2006 р., у Вільнюсі відбувся саміт лідерів Балто-Чорноморського регіону, на якому був зроблений наголос на важливість регіонального співробітництва для європейської та трансатлантичної інтеграції. Однак, ідея Балто-Чорноморського союзу прозвучала вже не так відверто, тому що Україна, Грузія і Молдова, які (на відміну від інших учасників зібрання) не були членами Євросоюзу – створювали певні проблеми для його реалізації [28].

Згаданий саміт практично співпав з початком формування в ЄС нової політики на Східному напрямку. У 2007 р., зокрема, була започаткована «Чорноморська синергія», а у 2008 р. роботи з реалізації ініціативи Польщі та Швеції щодо Східного партнерства увійшли в заключну стадію розробки, і вже у травні 2009 р. Східне партнерство було офіційно введено в дію. Нова ініціатива охопила частину Балто-Чорноморського регіону, що нівелювало ідею створення Балто-Чорноморського союзу [28].

1 грудня 2016 року, у Києві відбулася безпрецедентна подія – Україна прийняла державних діячів країн «Балто-Чорноморського союзу» для обговорення загальної геополітичної стратегії майбутнього. При організації Міжнародного центру Балто-Чорноморських досліджень та консенсусних практик відбувся Форум державних діячів регіону, серед яких Л. Кравчук, В. Ющенко, В. Затлерс, С. Шушкевич, П. Лучинський, Г. Бурбуліс [42]. На той час вже відбулося злочинне російське вторгнення до України та анексія Криму, а відтак, ці події підтвердили не лише значимість Балто-Чорноморського регіону для Європи і світу в цілому, але також по-новому актуалізували ідею створення Балто-Чорноморського союзу. Й природно, що на відміну від попередніх поглядів на створення такого співтовариства,

сьогодення вимагає нових підходів до його інституційного наповнення, а саме чіткого формату, визначення мети, завдань і механізмів його функціонування, а також встановлення наявних і потенційних перешкод для реалізації ідеї [11].

1.2 Ініціатива ідеї «Тримор'я»: автори, цілі та плани

Три моря (3SI) – це ініціатива, яка об'єднує 12 держав-членів ЄС між Балтійським, Чорним та Адріатичним морями: Австрію, Болгарію, Хорватію, Чехію, Естонію, Угорщину, Латвію, Литву, Польщу, Румунію, Словаччину та Словенію [11]. У 2014 році американський аналітичний центр Atlantic Council звернув увагу на різницю в розвитку Європи у звіті під назвою «Завершення Європи». У той час як країни Західної Європи пов'язані між собою дорогами та залізницями, лініями електропередач, нафто- і газопроводами, країни Центральної та Східної Європи залишаються відносно роз'єднаними між собою, з точки зору сучасної інфраструктури. Дефіцит особливо гострий вздовж осі північ-південь регіону. Саме це надихнуло тодішніх глав держав двох країн – президента Хорватії Колінду Грабар-Кітарович і президента Польщі Анджея Дуду – започаткувати ініціативу, яка згодом долучила більше високопоставлених осіб і провідних гравців зі світу бізнесу та політики [101]. «Зона між Адріатичним, Балтійським і Чорним морями є джерелом життя Європи», – констатувала президент Хорватії Грабар-Кітарович [106].

На сьогоднішній день саміти Ініціативи трьох морів проводилися сім разів на президентському рівні. Те, що починалося як платформа для обміну думками між президентами залучених країн, розширилося до щорічного бізнес-форуму та запуску інвестиційного фонду, що працює на комерційній основі. Політики на виконавчих рівнях влади в 12 країнах також дедалі активніше залучаються до ініціативи, а Німеччина та Сполучені Штати стали партнерами проєкту [101].

З самого початку, «Трьохмор'я» створювалося як доповнення, а не конкуренція з Європейським Союзом. Це відображається в тісній участі Європейської Комісії в ініціативі та її участі в усіх останніх самітах [101].

За площею країни Трьох морів становлять майже третину Європейського Союзу і в них проживає 111 мільйонів людей. Однак дані за 2018 рік показують, що їхній середній ВВП на душу населення становить лише 78% від середнього по ЄС. При цьому середнє економічне зростання в 12 країнах у 2015-2019 роках становило 3,5% порівняно з 2,1% в Європейському Союзі. За оцінкою МВФ, у 2020 році середнє економічне зростання країн Трьох морів склало 2,9%, що значно привабливіше у порівнянні із середнім показником у 1,6% для Європейського Союзу в цілому. Тому слід вважати, що потенціал країн-членів «Тримор'я» не є використаний [101].

Тримор'я структурований як гнучка платформа для залучення фінансування та сприяння поглибленню співпраці між країнами-учасницями; головною метою є розвиток інфраструктурного коридору північ-південь в регіоні. Частково як спадок панування Радянського Союзу часів холодної війни над більшою частиною регіону, інфраструктура схід-захід залишається значно більш розвиненою, ніж зв'язки північ-південь. Зокрема, що стосується енергетичної безпеки, домінування трубопроводів схід-захід та обмежені альтернативи їм були факторами продовження енергетичної залежності від Росії. Сполучені Штати та країни Ініціативи трьох морів часто висловлювали занепокоєння з приводу домінування Росії в енергопостачанні в регіоні. Такі занепокоєння посилювалися з будівництвом газопроводів «Північний потік-2» та «Турецький потік», які мали розширити монопольну спроможність Росії постачати природний газ до Європи [35]. Тому американський генерал Джеймс Л. Джонс, президент Jones Group International і колишній радник президента Обами з питань національної безпеки, заявив, що розвиток Ініціативи трьох морів має бути елементом не лише європейського розвитку, а й безпеки. Генерал Джонс наголосив на тому, що Росія використовує свою

позицію як постачальника енергії для збільшення економічного впливу та посилення геополітичних цілей [106]. Багато спостерігачів вважали, що аби не потрапити у залежність від росії, необхідне розширення енергетичної інфраструктури, включаючи термінали скрапленого газу, а також необхідне відкриття нових маршрутів для альтернативних постачальників [35].

На другому саміті, який відбувся у Варшаві 6-7 липня 2017 р. був присутній президент Сполучених Штатів Америки Дональд Трамп. В результаті на саміті було підтверджено прагнення зміцнення ЄС, та поставлено завдання розвивати й інтегрувати транспортні сполучення регіону в транс'європейську (TEN-T) мережу, а також реалізовувати цілі енергетичної політики ЄС. Президенти та високі представники дванадцяти держав-членів визначили тоді ж основні принципи співпраці у межах ініціативи та ухвалили рішення про створення Бізнес-форуму трьох морів як платформи економічного співробітництва в регіоні [102].

Оскільки саміт був присвячений питанням безпеки в регіоні, то учасники не пройшли повз української проблематики, хоча Україна не була членом Ініціативи Трьох морів та ЄС, тож участі в саміті не приймала. Експерт з української проблематики та питань безпеки регіону Даріуш Матерняк казав, що «Ініціатива трьох морів», згідно з намірами її засновників – це не тільки економічна інтеграція. За його словами, співпраця між 12 країнами має бути різносторонньою. Зокрема, торкатися також сфери безпеки й, значною мірою, військової сфери, хоч за це передусім відповідає не ЄС, а НАТО. Водночас, було підкреслено, що для цього регіону винятково важливою є енергетична безпека. Більшість країн, які підтримали «Ініціативу трьох морів» висловилися принципово проти енергетичних проєктів, які просувала Росія, передусім – «Північний потік-2». І в цьому питанні з'явилося співпадіння інтересів, що відкрили можливість для співпраці з Україною, яка також послідовно завжди виступала проти цього проєкту» [43].

Третій саміт відбувся в Бухаресті 17–18 вересня 2018 р., де країни-члени затвердили перелік пріоритетних проєктів взаємозв'язку у трьох ключових сферах — транспортній, енергетичній і цифровій. Саміт відвідали Президент Європейської комісії Жан-Клод Юнкер, міністр закордонних справ Німеччини Гайко Маас та міністр енергетики США Рік Перрі. Учасники саміту визнали, що фундаментальні основи та цілі ініціативи є потрійними: прискорення економічного розвитку, зміцнення єдності Європейського Союзу та збагачення трансатлантичних зв'язків [89].

Головною метою Бухарестського саміту було відзначення важливого прогресу у зв'язку з політичною підтримкою Ініціативи на високому рівні з конкретними результатами [89]. Ключовим результатом саміту Ініціативи трьох морів у Бухаресті було складання короткого списку пріоритетних проєктів взаємозв'язку в сферах – енергетиці, цифровій промисловості та транспорті – таким чином відповідаючи на потреби та пріоритети країн-учасниць, а водночас роблячи значний внесок у загальну мету Трьох морів, аби сприяти більшій взаємопов'язаності в регіоні, між ним та рештою Європи [89].

Також у рамках Бухарестського саміту 2018 р. відбувся 1-й випуск Бізнес-форуму, який проходив під високим патронатом Президента Румунії. Бізнес-форум зібрав понад 600 офіційних осіб та представників бізнесу з країн-учасниць, інших держав-членів ЄС, США, держав, що не входять до ЄС, із широкого регіону Південно-Східної Європи [89]. З нагоди бізнес-форуму 3SI відповідні фінансові установи, які мають намір взяти участь у Фонді, підписали Лист про наміри щодо створення Інвестиційного фонду трьох морів з метою створення, підтримки та фінансування пріоритетного з'єднання проєкту, а також інші майбутні проєкти Три моря [89]. Мережа торгово-промислових палат країн-учасниць Ініціативи трьох морів створена з метою підтримки діяльності Бізнес-форуму та об'єднання бізнес-спільнот регіону [89]. Саміт і бізнес-форум привернули увагу, підтримку та інтерес з боку держав та установ-партнерів, а саме урядів Сполучених Штатів і

Німеччини, Європейської Комісії, Європейського інвестиційного банку, Європейського банку реконструкції та розвитку та Групи Світового банку [89].

Наприкінці серпня 2019 року президент України Володимир Зеленський прибув з офіційним дводенним візитом до Польщі. У перший день провів пресконференцію з президентом Польщі Анджеєм Дудою, де заявив, що Україна зацікавлена стати активним учасником регіональних проєктів та ініціатив Польської держави, наприклад, таких як Ініціатива Трьох морів, що охоплює країни між Балтійським, Адріатичним та Чорним морями. «Вже зараз ми співпрацюємо у рамках будівництва транс'європейської магістралі Via Carpatia. Ми також обговорили амбітний для нас проєкт водного шляху E-40», – зазначив тоді Володимир Зеленський [35].

Але вже у жовтні 2019 р. голова МЗС Польщі Яцек Чапутович пояснив, чому неможливо наразі приєднати Україну до проєкту Трьох морів. Він заявив, що Україна не може зараз приєднатися до «Ініціативи трьох морів», оскільки до неї належать країни Центральної та Південної Європи, які є членами ЄС. «Президент України В. Зеленський просив нас приєднати Україну до «Тримор'я». На даному етапі це неможливо, як і країни Балкан", – сказав міністр [21].

Говорячи про наступний – Талінський саміт варто зазначити, що він був проведений у віртуальному режимі і форматі веб-форуму трьох морів., як Отже, у Таллінні 19 жовтня 2020 року відбувся та став п'ятим за рахунком самітом, але першим, організованим в унікальному гібридному форматі – саміт країн-учасниць. Президент Естонської Республіки Керсті Кальюлайд особисто приймала в Таллінні президента Польщі Анджея Дуду та президента Болгарії Румена Радева, а інші глави держав Тримор'я та партнери приєдналися до них віртуально.

Разом із главами держав країн-учасниць (усього десятих) на високій зустрічі були також присутні виконавчий віце-президент Європейської

комісії Маргрете Вестагер, держсекретар США Майк Помпео та заступник міністра економічного зростання, енергетики та навколишнього середовища США Кіт Крач [99].

Цілями Естонської зустрічі були консолідація ініціативи та зміцнення цифрової основи платформи співпраці трьох морів. Естонія та Талліннський саміт досягли цих цілей п'ятьма ключовими способами [99]:

1. Талліннський саміт представив концепцію Smart Connectivity для трьох морів – поштовх до пов'язання енергетичної та транспортної інфраструктури з цифровими платформами та послугами. Це підтримуватиме нові бізнес-моделі та технології та допоможе зробити інвестиції в енергетику та транспорт перспективними. Це допоможе регіону Трьох морів процвітати як глобальна гаряча точка інтелектуальної мобільності та енергетичних інновацій, що також допоможе нам розробляти та продавати розумні рішення по всьому світу;

2. Протягом 2020 р. Естонія спостерігала за зростанням інвестиційного фонду «Ініціатива трьох морів». Естонія була третьою країною, яка приєдналася до фонду як основний інвестор, за нею пішли ще шість країн-учасниць Трьох морів, які прийняли політичне рішення приєднатися до фонду, збільшивши загальну кількість країн Трьох морів, залучених до фонду, до дев'яти. На Талліннському саміті польський банк розвитку BGK оголосив про додаткові інвестиції у фонд у розмірі 250 мільйонів євро, а перший приватний інвестор Amber Infrastructure Group, оголосив про намір інвестувати до 10 мільйонів євро. Ці обіцянки довели загальну вартість фонду до 923 мільйонів євро. Крім того, заступник міністра США Кіт Крач оголосив на саміті про інвестиції 300 мільйонів доларів США через Корпорацію фінансування розвитку США у фонд трьох морів;

3. Естонія запустила інтерактивний веб-сайт пріоритетних проєктів взаємозв'язку трьох морів у енергетичному, транспортному та цифровому секторах, доступний інвесторам для ознайомлення в Інтернеті, і оновила звіт про стан проєктів;

4. Естонія підвищила практичну цінність співпраці між урядами країн Трьох морів, прийнявши першу зустріч міністрів закордонних справ країн Трьох морів у червні 2020 р., і сприяла посиленню міжурядової співпраці в країнах Тримор'я для досягнення цілей розвитку інфраструктури регіону;

5. Естонія забезпечила безперебійне функціонування та безперервність платформи співпраці «Трьох морів», створивши технічний секретаріат, розробивши постійну візуальну ідентичність і канали комунікації, включаючи логотип, новий веб-сайт і соціальні мережі [99].

Під час третьої панелі саміту президент Естонії Керсті Кальюлайд презентувала концепцію Smart Connectivity. Вона передбачає поєднання енергетичної і транспортної інфраструктури з цифровими платформами і послугами, що сприятиме кращому управлінню пов'язаною інфраструктурою [13]. Метою Smart Connectivity проголошено було перетворення регіону Трьох морів на світовий хаб для розумної мобільності та енергетичних інновацій. Основними компонентами Smart Connectivity визначено розумну мобільність (Smart mobility) та розумну енергетику (Smart energy) [13].

У контексті впровадження Smart mobility по всьому регіону Тримор'я передбачається побудувати розумні транспортні коридори (розумні дороги та залізниці, логістичні центри), якими пересуватимуться самокеровані автономні транспортні засоби. Особливо гарні перспективи вбачаються для вантажного транспорту, де весь ланцюг постачання може бути автоматизованим. При цьому значно зменшиться потреба у людській праці та зайвій бюрократії [13].

Smart energy передбачає покриття регіону розумними енергомережами, а також широке застосування інноваційних технологій у відновлюваних джерелах енергії. Завдяки останньому громадяни будуть не лише споживачами енергоресурсів, а й виробниками [13].

Концепцію Smart Connectivity планується застосувати до діючих проєктів у рамках Тримор'я. Зокрема, серед перших наводяться проєкти

будівництва LNG-терміналів на узбережжях Польщі та Литви та проєкт залізничного маршруту Rail Baltica [97].

Варто згадати також і про Софійський саміт 2021 року. Цей шостий по рахунку саміт відбувся у липні 2021 р. в місті Софія, що у Болгарії за участю Глави Болгарської держави Румена Радева [97]. Основною метою поставлено було подальшу консолідацію «Тримор'я» як платформи співпраці, спрямованої на зміцнення згуртованості та конвергенції в рамках ЄС, одночасно розвиваючи його стратегічний трансатлантичний вимір. Продовження амбітного шляху звільнення потенціалу Ініціативи як справжнього інструменту для регіональної співпраці та прискореного економічного розвитку шляхом покращення енергетичних, транспортних і цифрових мереж зв'язку [97].

Одним із пріоритетним напрямків роботи запропонована була консолідація та зміцнення Інвестиційного фонду 3SI шляхом посилення підтримки з боку всіх держав-членів, а також стратегічних партнерів і міжнародних фінансових установ та залучення інвестицій приватного сектору для реалізації проєкту. Інвестиційний фонд, створений як державно-приватний фінансовий інструмент, що доповнює джерела фінансування ЄС, наразі запрацював у повному обсязі. До грудня 2020 р. дев'ять держав-членів зобов'язалися інвестувати у Фонд, а Фінансова корпорація розвитку США схвалила інвестиції в розмірі 300 мільйонів доларів США, спрямованих на проєкти енергетичної інфраструктури. Проте інвестиційні потреби регіону, за оцінками МВФ, значно перевищують поточний капітал Фонду, що ще більше посилює потребу у підвищенні його інвестиційної спроможності [97].

Було заявлено, що Болгарія має намір сприяти реалізації проєктів шляхом доповнення фінансування з відповідних інструментів ЄС додатковими ресурсами з Інвестиційного фонду. Важливою метою визначено забезпечення більшої підтримки з боку всіх держав-членів, банків регіонального розвитку, європейських фінансових установ – ЄБРР та ЄІБ, американського та міжнародного приватного капіталу та інших партнерів і

зацікавлених сторін. Болгарія заявила, що більша прозорість процедур, пов'язаних з управлінням активами та відбором проєктів, а також показ відчутних результатів у 2021 році підвищать довіру до Фонду серед держав-членів та інших зацікавлених сторін, таким чином заохочуючи до збільшення фінансових зобов'язань з їх боку, а також з боку міжнародних фінансових установи та приватний сектор [97].

Другим пріоритетним напрямком на думку Болгарії є розвиток співпраці зі стратегічними партнерами та відкриття 3SI для нових партнерств. Успіх 3SI продовжує залежати від тісної співпраці з Європейською комісією та іншими стратегічними партнерами, такими як Сполучені Штати та Німеччина. Зрештою, було заявлено, що бажаною є більш активна та суттєва роль Німеччини у проєкті на 2021 р. [97].

Хоча зусилля були зосереджені на консолідації виконання попередніх планів Ініціативи, Болгарія виступила за застосування гнучкого та прагматичного підходу до відкриття Ініціативою трьох морів на спеціальній основі для обраних проєктів додаткової вартості за участю стратегічних партнерів та однодумців країни за межами «Тримор'я» [97]. З точки зору Болгарії, інфраструктурний коридор 3SI «Північ-Південь» може бути додатково вдосконалений за допомогою таких з'єднань із додатковою вартістю. Коридор був би неповним без з'єднання його з грецькими портами Егейського моря за допомогою сучасної транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури. Іншою темою для роздумів у цьому плані було б встановлення стратегічного зв'язку між коридором «Північ-Південь» і коридором VIII, який з'єднує чорноморські порти Болгарії з албанським узбережжям Адріатичного моря [97].

Наступні напрямки роботи зазначені у наступних пунктах: 1) Постійна увага до енергетичної безпеки та диверсифікації. Енергетична безпека та диверсифікація маршрутів і джерел постачання в регіоні в поєднанні з переходом на альтернативні джерела енергії та впровадженням Європейської зеленої угоди залишаються винятковим пріоритетом для 3SI.

Болгарія підтвердила намір продовжити роботу встановлених форматів співпраці, включно з робочими групами очолюваного США Партнерства для трансатлантичного енергетичного співробітництва (РТЕС). Особлива увага буде приділятися розвитку енергетичної інфраструктури та зв'язку в Південно-Східній Європі та Чорноморському регіоні [97].

2) Просування розумних рішень для розвитку сталого транспорту, енергетики та цифрового зв'язку. У співпраці з Естонією та іншими партнерами, Болгарія продовжуватиме сприяти реалізації бачення Smart Connectivity, запроваджуючи інтелектуальні, інноваційні та безпечні цифрові платформи для обслуговування транспортних, енергетичних та цифрових мереж, покладаючись на науковий та освітній обмін. Цифрове підключення в енергетиці та транспорті є важливим кроком на шляху до Єдиного цифрового ринку [91].

3) Розширений зв'язок у науці, освіті, технологіях та інноваціях. Хоча модернізація інфраструктури в регіоні є актуальною темою, більш далекоглядний та стратегічний підхід вимагав би зосередити увагу на розвитку наукового, освітнього та технологічного потенціалу регіону. Існуюча динаміка розвитку високих технологій у таких сферах, як цифровізація, енергоефективність, зелена економіка та інші, створює нові можливості для продуктивного нетворкінгу між університетами та дослідницькими та інноваційними центрами. Покращений зв'язок у цій сфері може стати джерелом розумних, ефективних та інноваційних рішень [97].

На 2022 рік члени-учасники запланували нові цілі:

1. Економічне зростання та стійкість регіону 3SI. Головною метою Ініціативи є стимулювання економічного зростання та стійкості регіону шляхом розвитку транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури. 3SI демонструє стрімкий потенціал регіону, що створює інвестиційні можливості та можливості для покращення сталого та безпечного національного та регіонального зв'язку, а також дає поштовх для розвитку зв'язків за межами регіону, а отже, робить Європу більш конкурентоспроможною в цілому.

Більше того, модернізація існуючих та створення нових інфраструктурних мереж є не лише важливою умовою успіху бізнесу, але й рушієм соціально-економічного розвитку [91].

2. Геополітика. У контексті нинішньої надзвичайно жорстокої геополітичної ситуації вкрай важливо мати платформу для співпраці з чітким баченням і прагнути розвивати практичні зв'язки між країнами, розташованими між Адріатичним, Балтійським і Чорним морями, які доповнюють цілі ЄС, зміцнюють загальну стійкість регіону та трансатлантичний зв'язок [91].

3. Більший інтерес серед інвесторів. Країни «Ініціативи трьох морів» протягом багатьох років вирізнялися своїми темпами економічного зростання вище середнього. Співпрацюючи та проводячи подібну політику, країни Трьохмор'я роблять регіон більш привабливим на світовому фінансовому ринку [91].

4. Енергетична безпека та диверсифікація маршрутів і джерел постачання енергії в регіоні в поєднанні з переходом до альтернативної енергетики та створенням сталої та стійкої енергетичної інфраструктури є пріоритетом у поточному геополітичному та економічному середовищі [91].

5. Надійне, стійке та інклюзивне підключення. Що стосується нових інвестицій, мета полягає в тому, щоб максимально використати досвід регіону та його потенціал для застосування цифрових рішень. Це виходить за рамки розвитку цифрової інфраструктури та охоплює створення розумних рішень для обміну даними та більш ефективного та безпечного використання мереж підключення в транспортному, енергетичному та цифровому секторах [91].

У вересні 2021 р. прем'єр-міністр України вкотре наголосив, що наша країна готова стати частиною Ініціативи трьох морів. Глава українського уряду наголосив на необхідності розвитку регіональних форм співпраці. «Я запропонував найближчим часом провести зустріч глав урядів країн Люблінського трикутника, щоб вивести польсько-литовсько-українську співпрацю на новий рівень. Я підтверджую свою готовність до того, щоб

Україна стала частиною Ініціативи трьох морів, яка сьогодні об'єднує лише країни Європейського Союзу. Учасники Ініціативи неодноразово наголошували на перспективі такої співпраці», – оцінив він [103].

Останній щорічний саміт та Бізнес-форум відбувся 20-21 червня цього року (2022 р.) у Ризі (Латвія). Основна увага Форуму була спрямована на розвиток економіки майбутнього через сталий розвиток, цілеспрямовані інновації та нові моделі співпраці. Серед кількох амбітних цілей, однією з найперших визначили зміцнення інвестиційного фонду «Ініціативи трьох морів», шляхом додаткових фінансових зобов'язань. Також варто зауважити, що глави країн-учасниць стурбовані нинішньою надзвичайно нестабільною геополітичною та економічною ситуацією з глобальною безпекою, спричиненою неспровокованою та невинуватою військовою агресією Росії проти України, яка порушує міжнародне право та принципи Статуту ООН, підриваючи європейську глобальну безпеку та стабільність;

У спільній декларації сьомого саміту країни рішуче засудили агресивну війну Росії проти України, де закликали Росію негайно припинити напади на цивільне населення та цивільну інфраструктуру, а також негайно вивести всі свої війська та військову техніку з усієї території України в межах її міжнародно визнаних кордонів [90].

Цього ж року Україна вперше взяла участь у саміті «Тримор'я», де була присутня заступниця Голови Верховної Ради України – Олена Кондратюк. Вона заявила: «Маємо можливість заручитися додатковою підтримкою всіх 12 країн для отримання позитивного для України рішення щодо кандидатства на вступ до ЄС» [40]. Також в режимі онлайн зв'язку виступив президент України Володимир Зеленський. У своїй промові президент заявив: «Україна має бути учасницею Ініціативи трьох морів. Це неправильно, що наша держава залишилася за межами Ініціативи. Ми маємо знайти формат, у якому змогли б реалізувати приєднання» [40]. Український президент також запропонував посилити співпрацю в межах Трьох морів, акцентувавши увагу на логістику: «саме держави Тримор'я – це наш зв'язок з

вільним світом. Постачання зброї для України, постачання пального, збереження життєво важливих транспортних потоків, зелені коридори для експорту українського продовольства, міграція людей – все це працює через територію держав-учасниць цієї Ініціативи», – наголосив Володимир Зеленський. Водночас, президент заявив, що Україна має одні з найбільших у регіоні сховища газу. "Використовуючи можливості інтерконекторів Польща - Словаччина, Польща - Україна ми можемо задовольнити потреби всіх країн "Тримор'я"[40]. Зі свого боку, Президент Латвії Егілс Левіт, заявив: «Саміт також сфокусується на тому, як Ініціатива трьох морів може допомогти Україні протистояти російській агресії та відбудувати зруйновану інфраструктуру» [12].

Як результат попередніх перемовин, президент Польщі Анджей Дуда повідомив про новий тип партнерства, який створили на саміті Ініціативи трьох морів у Ризі. «Ми вирішили створити особливий новий тип партнерства з Тримор'ям. Окрім стратегічного партнерства – партнерства за участі, буде також впроваджено новий тип, який не зарезервованій лише для України. Ми віддали його Україні сьогодні, але ми припускаємо, що таке саме партнерство можуть отримати й ті країни, які розташовані в Центральній Європі і не є членами Європейського Союзу, але прагнуть до нього приєднатися», – сказав Дуда після засідання. Йдеться, зокрема, про Боснію і Герцеговину. Водночас, А. Дуда також підкреслив, що всі країни «Тримор'я» виступають за надання Україні офіційного статусу кандидата в ЄС [3].

1.3 Перші здобутки в розробці проєкту, складнощі та проблеми

Перш за все Ініціатива Трьох морів – це інфраструктурний проєкт, тому розглядаються найбільш пріоритетні проєкти даної ініціативи. Зокрема, одним із найбільш привабливих є проєкт газогону, який розглядався Ініціативою Тримор'я серед пріоритетних, а саме – BRUA (що мав поєднати

Болгарію, Румунію, Угорщину та Австрію). Примітно, що проектом опікувалися не лише держави Тримор'я, але й Європейський Союз. BRUA отримав фінансування з боку ЄС та Європейського банку реконструкції та розвитку [11]. Основні поставлені цілі: по-перше, розвиток на території Румунії національної газотранспортної системи вздовж коридору Болгарія-Румунія-Угорщина-Австрія (BRUA Фаза 1 і 2), а також, по-друге, розширення двонаправленого газотранспортного коридору Болгарія-Румунія-Угорщина-Австрія (3 фаза BRUA) і по-третє, розвиток на території Румунії Південного газотранспортного коридору для прийому газу з узбережжя Чорного моря (Тузла-Подішор) [93].

На регіональному рівні BRUA є частиною Південного газового коридору, який має на меті забезпечити більшу енергетичну безпеку в Європі шляхом диверсифікації регіонального газопостачання. На національному рівні проєкт дозволить Румунії імпортувати додатковий газ, коли це буде потрібно, а також можливість експортувати газ, видобутий із чорноморського родовища Румунії після того, як воно буде розроблене [61].

Ймовірно, що румунський оператор газової мережі Transgaz, завершить румунську ділянку трубопроводу BRUA цього року, але без прогресу в морському проєкті Нептун, можливо, мало що буде транспортувати. Крім того, через ці проблеми може бути підвищена ціна на газ, як підкреслив офіційний представник румунського енергетичного регулятора Національного органу з регулювання енергетики [61].

Газопровідна система була спроектована таким чином, щоб забезпечити двонаправлені потоки як до Болгарії, так і до Угорщини відповідно до потреб ринку. Перша фаза проєкту завершилась забезпеченням реверсного потоку 1,5 млрд кубометрів на рік на болгарському кордоні та 1,75 млрд кубометрів на рік на угорському кордоні, в той час як друга фаза збільшила цю потужність до 4,4 млрд кубометрів на рік на угорському кордоні до кінця 2020 року, хоча на болгарському кордоні залишилось без змін. Тоді як третя фаза призводить до надання додаткових потужностей

транспортування природного газу до Угорщини, у випадку, якщо транспортні потужності, необхідні для експлуатації природного газу з Чорного моря на ринках Центральної та Західної Європи, перевищать транспортний потенціал коридору BRUA другої фази [93].

Угорщина сподівається підключити свою газову мережу до Південного газового коридору та купувати 1-2 млрд кубометрів газу в Азербайджану з 2023 року [62]. Варто також зазначити, що американська нафтова компанія Exxon Mobil підтвердила, що розглядає можливість виходу з морського проєкту Neptun Deep, який вона розробляє спільно з австрійським OMV. Petrom, контрольний пакет акцій якої належить OMV, у квітні заявила, що залишається у проєкті, але компанії потрібні податкові зміни [63].

Варто також згадати про енергетичний проєкт Eastring. Проєкт має на меті забезпечити постачання природного газу для 100 відсотків споживання всіх балканських країн і надати західним вантажовідправникам можливість постачати балканські країни та навіть Туреччину з європейських хабів (NCG, Gaspool, Baumgarten, TTF). Eastring також є новим трубопровідним коридором для майбутнього імпорту газу до Європи з добре налагоджених джерел, а також альтернативних нових джерел – Чорного моря, Каспійського регіону, Близького Сходу, потенційного турецького/болгарського газового хабу тощо. Прямий і найбільш економічно ефективний маршрут транспортування між західними хабами ЄС та Балканським регіоном/Туреччиною [94].

На відміну від старого трубопроводу Brotherhood, Eastring з'єднає словацьку мережу з мережами південної та східної Європи аж до болгарсько-турецького кордону, при цьому газ буде надходити в обох напрямках. Теоретично це означало б, що велика частина словацької секції Brotherhood все ще може працювати з високою потужністю. Це дозволить Словаччині забезпечити постачання газу для власних потреб і продовжувати отримувати прибуток від плати за послуги. Однак експерти вважають ймовірним, що

попит на газ у Європі в майбутньому навряд чи суттєво зросте, частково тому, що наразі все ще можна повернутися до зрідженого природного газу із Західної Європи. Крім того, Eastring є лише одним із низки альтернативних трубопроводів у європейському регіоні, які вже діють або ще знаходяться на стадії планування, за допомогою яких країни все більше прагнуть диверсифікувати транзит. Це лише деякі з поточних проблем, з якими стикається проєкт газопроводу, хоча не слід скидати з уваги той факт, що реверсний потік газу в мережі Brotherhood запропонував би багато для постачання в Україну через Європу та Словаччину [59].

Скажімо, Словаччина була чи не основним лоббістом проєкту газогону Eastring, ініційованого словацьким Eustream, який поєднує Болгарію, Румунію, Угорщину та Словаччину [11]. Після України, Словаччина найбільший у регіоні транспортер газу і, звісно, хотіла б зберегти за собою це джерело поповнення національного бюджету. Роботи мали розпочатися у 2022 році і бути завершеними до 2025 року. Проте, наразі проєкт заморожений на невизначений час. Проблема із його втіленням полягає в тому, що якщо Eastream не знайде партнера готового у середньостроковій перспективі транспортувати газ через згадану мережу, то газогін лишиться лише на папері [11].

Не потрібно забувати і про транспортні проєкти «Тримор'я», які є не менш пріоритетними за енергетичні. Одним з таких проєктів є Балтійсько-Адріатичний транспортний коридор. Він є одним з найважливіших транс'європейських автомобільних і залізничних магістралей у Центральній Європі. Проєкт включає в себе 5 країн-учасниць: Чехія, Австрія, Словаччина, Словенія та Польща, яка є ініціатором цієї ідеї, а також Італію, котра не є учасником «Ініціативи трьох морів», але є невід'ємним партнером.

Балтійсько-Адріатичний транспортний коридор пролягає від балтійських морських портів Гданськ, Гдиня, Щецин і Свіноуйсьце на півночі до адріатичних портів Копер, Трієст, Венеція та Равенна на півдні, охоплюючи промислові регіони Центральної та Південної Польщі, перш ніж

охопити Чехію, межі Словаччини та Австрії/Словенії на шляху на південь до Італії та Словенії. Коридор включає ключові залізничні проєкти, включаючи базовий тунель Земмерінг і залізничну лінію Коральм в Австрії, а також важливі транскордонні сполучення між шістьма країнами коридору [92].

Основні поставленні перед проєктом цілі звучать: 1) Завдяки впровадженню Балтійсько-Адріатичної осі розвиваються нові транспортні потоки між балтійськими та адриатичними портами та їхніми внутрішніми районами, а порти як початкова та кінцева точки коридору збільшуються. 2) Така посилена мережа в Центральній Європі значно зміцнює інфраструктурну основу для ефективних, безпечних і високоякісних мультимодальних транспортних ланцюгів для вантажів і пасажирів [92].

Наразі триває низка коридорних дій. Що стосується залізничної мережі, то на значній частині ліній, що входять до коридору, проводилися або проходять модернізацію. Роботи ведуться у фінансовій перспективі 2021-2027 рр. для забезпечення стабільного прогресу. Що стосується дорожнього компонента, то лише ділянка, що охоплює північний виїзд з Варшави, на даний момент не охоплена реалізацією (тобто, будівельними роботами) – впровадження планується найближчим часом і до 2030 р. параметри TEN-T будуть досягнуті [92].

Останніми роками всі сторони докладали величезних зусиль, щоб реалізувати цей коридор і перетворити його на конкурентоспроможну зону розвитку для зростання та створення робочих місць у Центральній Європі. Зараз триває 250 ініціатив та інвестицій для покращення інфраструктури коридору та забезпечення відповідності технічним вимогам правил TEN-T на загальну суму 36 мільярдів євро [55].

З моменту запровадження нової політики TEN-T було завершено ще 53 проєкти із загальним бюджетом 4,7 мільярда євро. Також було досягнуто значного прогресу в усуненні вузьких місць на транскордонних ділянках, значною мірою завдяки впровадженню надійних рамок співпраці та розвитку

двосторонніх угод між державами-членами та менеджерами інфраструктури по обидві сторони відповідних кордонів [55].

Роботи з усунення вузьких місць і відсутніх ланок в Австрії включають будівництво нового Віденського залізничного вокзалу та поточні роботи на 30-кілометровому тунелі Коральм, який має бути введений в експлуатацію у 2023 році, і на всіх трьох ділянках базового тунелю Земмерінг, завдяки введення в експлуатацію в 2026 р. [55].

CEF: Попередньо визначені проєкти

Попередньо визнаний проєкт/ Підключення	Вид транспорту	Поточний стан
Гдиня — Катовіце	Залізниця	Працює
Гдиня, Гданськ	Порти	Портове сполучення, (подальший) розвиток мультимодальних платформ
Варшава — Катовіце	Залізниця	Працює
Вроцлав — Познань — Щецин/Свіноуйсьце	Залізниця	Працює
Свіноуйсьце, Щецин	Порт	Портові з'єднання
Бельсько-Бяло — Жиліна	Дорога	Працює
Катовіце — Острава — Брно — Відень&Катовіце — Жиліна — Братислава — Відень	Залізниця	Роботи, Зокрема транспортні ділянки PL-CZ, CZ-AT, PL-SK та SK-AT, лінія Брно-Пшеров; (подальший) розвиток мультимодальних платформ і сполучень

		аеропорт-залізниця
Відень — Грац — Клагенфурт — Уніде — Венеція — Равенна	Залізниця	Часткове будівництво нових ліній (базовий тунель Земмерінг і залізнична лінія Коралм), модернізація залізниці; Роботи тривають; (подальший) розвиток мультимодвльних платформ; модернізація існуючої лінії між Уніде, Червіньяно та Трієст
Грац — Марібор — Прагерско	Залізниця	Навчається і працює для другої колії
Трієст, Венеція, Равенна, Копер	Порти	Портове сполучення, (подальший) розвиток мультимодвльних платформ

Не менш важливим транспортним проєктом є Via Carpatia – це маршрут, частково доступний, а частково реалізований і запланований, що пролягає по осі Північ-Південь між Балтійським, Егейським, Чорним та Адріатичним морями, таким чином вбудовуючись у процес просування економічної та територіальної єдності Європейського Союзу та сприяючи соціальному та економічному розвитку Центральної і Південної Європи. Проєкт був запропонований Польщею та включає в себе шість країн-членів:

Болгарія, Литва, Хорватія, Угорщина, Румунія та Словаччина, а також чотири країни, які не є учасниками «Тримор'я»: Білорусь, Греція, Туреччина та Україна (наразі, отримала статус партнера-учасника).

Щодо джерел фінансування, то 6,5 млрд євро для Польщі на 100% зарезервовано в Національній програмі будівництва доріг Польщі на 2014-2023 рр. з перспективою до 2025 р. Зазначені вище витрати стосуються лише ділянки Via Carpatia в Польщі [95]. Основною ціллю Польща визначила – включення всього маршруту Via Carpatia до основної мережі TEN-T і подальше будівництво всього маршруту.

Міністр інфраструктури Польщі Анджей Адамчик нагадав, що ідею побудови траси належить покійному президенту Леху Качинському, і додав, що це також є частиною ініціативи «Трьох морів», запропонованої президентом Анджеєм Дудою. «Via Carpathia буде рушієм розвитку. Так його сприймають країни Тримор'я», – зазначив він [83].

Поточний стан реалізації у Польщі – автомобільний маршрут Via Carpatia включає ділянки швидкісних доріг S61, S16, S19 між містами Будзісько (державний кордон), Сувалки, Елк, Білосток, Люблін, Жешув, Барвінок (державний кордон). Зрештою, дорога проходитиме через п'ять воєводств – Підляське, Вармінсько-Мазурське, Мазовецьке, Люблінське та Підкарпатське [75].

Наразі в рамках маршруту Via Carpatia у Польщі введено в експлуатацію 205,4 км: об'їзна дорога Сувалки та її продовження до розв'язки Рачки вздовж S61 та однопроїзні об'їзні Коцьк і Воля-Скромовська та Мендзижець-Подляський (будуть розширена другою дорогою) вздовж швидкісної дороги S19, західний об'їзд Любліна по трасі S19, а також маршрут Соколув Малопольський – Стобірна – Жешув Полудне (однопроїзна ділянка буде подовжена другою проїжджою частиною). Будуються

швидкісна дорога S19 у провінції Мазовецьке та Підкарпатське, на всіх ділянках укладено договори [75].

Понад 326 мільйонів євро було отримано з фондів CEF, якими керує Європейська комісія, для фінансування будівництва транскордонного дорожнього сполучення на шляху Via Carpatia між Польщею та Словаччиною. Це ділянка швидкісної дороги S19 Дукля - Барвінек - державний кордон (Підкарпатське воєводство). Бенефіціаром завдання буде Генеральна дирекція національних доріг і автострад [75].

Україна також не залишається осторонь та бере участь у реалізації масштабного проєкту транспортного коридору від Балтики до Чорного моря Via Carpatia, що важливо для успішної інфраструктурної інтеграції з країнами ЄС. Маршрут пройде територією Литви, Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Болгарії, Греції і матиме відгалуження в Україну, з'єднуючи таким чином Карпатський регіон з Балтикою та Чорним морем.

Іще 22 жовтня 2017 року в м. Перемишль (Польща) міністр інфраструктури України Володимир Омелян та міністр інфраструктури та будівництва Республіки Польща Анджей Адамчик підписали Меморандум про взаєморозуміння щодо подальшої співпраці в рамках проєкту Via Carpatia [32]. А 29 квітня 2022 Генеральна дирекція національних доріг і автострад відкрила ділянку швидкісної дороги S19 протяжністю близько 9 км. Це частина маршруту Via Carpatia, який може суттєво вплинути на економіку атакованої Росією України. Новий маршрут дасть українцям кращий і швидкий доступ до балтійських портів. Це вкрай важливо в контексті того, що росіяни блокують доступ до Чорного моря, звідки Україна експортувала свої товари [76].

У травні нинішнього року Європейська комісія ухвалила рішення «Про підписання Порозуміння високого рівня з Україною щодо оновлення карт Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T) у рамках політики Комісії з поширення TEN-T на сусідні країни» [2]. На відміну від Via Carpatia запропонованого Польщею, також Via Carpatia подана Румунією, і між ними

є невеликі вілмінності. По-перше, поставленні цілі: 1) основною метою проєкту є створення транспортного коридору з північної частини Європи на південь через Литовську Республіку, Республіку Польща, Словацьку Республіку, Угорщину, Румунію, Республіку Болгарія та Республіку Греція (Греція) та 2) на території Румунії це передбачає будівництво нової інфраструктури на більшій частині її протяжності або модернізацію деяких існуючих доріг.

Нині на території Румунії є 3 коридори, як описано нижче [96]:

- Коридор 1 (Південна гілка): Борш - Орадя - Арад - Тімішоара - Лугож - Дробета-Турну-Северін - Калафат
- Коридор 2 (Північна гілка): Борс - Орадя - Гілау - Клуж-Напока - Турда - Себеш - Сібіу - Пітешті - Бухарест - Констанца
- Коридор 3 (Східна гілка, у напрямку до порту Галац) - Сірет - Сучава - Паскань - Бакеу - Фокшань - Браїла - Галац.

Щодо виконаних робіт тут є певні результати, у період 2018-2020 рр. виконано коридор 1: Ділянки Біхарія - Борс і Арад-Тімішоара - Лугож вони діють відповідно до профілю автомагістралі. Коридор 2: 1) Ділянки Біхарія - Борс, Надасель - Гілау і Гілау - Турда, Турда - Себеш (2 лоти), Себеш – Сібіу, діють із профілем автомагістралі. 2) Ділянка Пітешті – Бухарест (включаючи об'їзну дорогу Пітешті) працює з профілем автостради. 3) Бухарест – Констанца (включно з об'їзною дорогою Констанци) діють, маючи профіль автостради.

Джерелом фінансування, передбаченим на цьому етапі для більшості інвестиційних цілей, описаних вище, є фонди ЄС (через Фонд згуртованості та Європейський фонд регіонального розвитку), тому Європейська Комісія передбачається як основний постачальник капіталу з потенційним співробітником – рівень фінансування 85% від визначених прийнятних сум для кожної цілі. Варто сказати, що проєкт забезпечений лише на 85%, у розрахунку це 11,21 млрд євро [96].

Можна дійти висновку, що Via Carpatia – це, по суті, перше справжнє транспортне сполучення між Балтійським, Чорним, Егейським та Адріатичним морями, що забезпечує нову якість з точки зору регіональної торгівлі та взаємозв'язку. Проект спрямований на усунення відмінностей у розвитку інфраструктури в Європі. Головний коридор Via Carpatia — це транснаціональна схема автомагістралі, яка з'єднає Клайпеду в Литві з Салоніками в Греції.

7 червня 2022 р. відбулась зустріч національних координаторів Ініціативи Трьох морів. У зустрічі взяли участь представники країн «Тримор'я», а також Сполучених Штатів Америки, Німеччини та Європейської Комісії – очолив зустріч державний секретар Міністерства закордонних справ Латвії Андріс Пелшс. На порядку денному йшлося про потенціал розвитку Трьох морів та шляхи надання допомоги Україні.

Учасники зійшлися на думці, що вкрай важливо зміцнювати співпрацю на регіональному рівні та сприяти реалізації важливих інфраструктурних проєктів у регіоні. Водночас країни «Тримор'я» та стратегічні партнери висловили підтримку участі України в Ризькому саміті Трьох морів та тіснішій співпраці в конкретних проєктах з метою сприяння відновленню України [98].

Представник Державного департаменту Сполучених Штатів доктор Карен Донфрід наголосила, що жорстока війна, розв'язана Росією в Україні, чітко продемонструвала стратегічну важливість Ініціативи Трьох морів та потреби регіону в безпечній та міцній енергетичній, транспортній та комунікаційній інфраструктурі, яка зміцнює стійкість регіону та його подальшу інтеграцію в транспортну та комунікаційну мережу ЄС. Доктор Донфрід зазначила, що це ключовий момент, коли чистий і надійний енергетичний сектор має бути зміцнений у ЄС, і вона підкреслила, що США готові запропонувати необхідну підтримку.

Доктор Карен Донфрід також зазначила, що зараз важливо надавати підтримку на міжнародному рівні, маючи на увазі майбутнє України. Країни

регіону 3SI відіграють важливу роль у просуванні процесу інтеграції України. Потрібні реальні інфраструктурні проекти, які зміцнять безпеку та стійкість регіону. Представник США підтвердив готовність Штатів надати допомогу та підкреслив, що Міжнародна фінансова корпорація розвитку Сполучених Штатів Америки активно вивчає можливості інвестування в енергетичний сектор регіону [100].

Також на початку червня в Любліні під патронатом Президента Республіки Польща Анджея Дуди відбувся «Конгрес місцевого самоврядування Трьохмор'я», під час якого обговорювалися життєво важливі питання для регіону Трьохмор'я в умовах війни в Україні. Одним з ключових дебатів Конгресу місцевого самоврядування Трьох морів була тема розвитку транспортної інфраструктури. Присутні поділилися думками про енергетичну безпеку в нестабільний час з огляду на геополітичні події та війну в Україні, програми регулювання як платформи співпраці та розвитку сільського господарства та сільських територій регіону Трьох морів – тема, яка не так часто обговорюється, але є життєво важливою для економічного зростання в регіоні та зростання дефіциту продовольства у світі [100].

Польща заявила про введення в експлуатацію трубопроводу Baltic Pipe до кінця 2022 р. Це нарешті відкриє шлях до постачання газу з Норвегії в регіон Центрально-Східної Європи, в тому числі і до України. Вже відбулось тестове транспортування газу через новий інтерконнектор Польща-Словаччина (Страхотина – Вельки-Капушани). Гендиректор оператора ГТС України Сергій Макогон заявив офіційно, що з роботою даного газопроводу Україна отримає доступ до газу з терміналів СПГ у Польщі та країнах Балтії. Також на рівні Тримор'я активно обговорюється перспективне розширення газового інтерконнектору України з Польщею. Зокрема, йдеться про зв'язок між вузлами Германовичі в Польщі та Більче-Волиця в Україні та збільшення пропускної здатності до 8 млрд куб. м [22].

Варто зазначити, що наша участь у проєкті Via Carpathia – це чудова можливість швидкісного коридору з території Польщі через західні та

центральні регіони України до порту в Одесі. Інша ідея говорить про швидкісний коридор з Польщі (Жешув) через західні області України в напрямку до Румунії (Сучава) та далі на південь [22].

Також для нас є важливою заява Прем'єр-міністра Румунії Ніколае Чуке, він зазначив, що після введення в експлуатацію інтерконектора Греція-Болгарія, його країна має можливість постачати природний газ до Молдови та України. «Фактично цей інтерконектор з'єднає мережу, що проходить через Анатолію та Адріатику, а також з'єднується з газопроводом BRUA, тим самим забезпечуючи постачання газу до Болгарії та Румунії», – сказав Чуке на прес-конференції з прем'єр-міністром Греції Кіріакосом Міцотакісом: «звичайно, ми можемо забезпечити постачання газу нашим східним партнерам – Україні та Республіці Молдова та іншим країнам відповідно до схеми розподілу цієї газової мережі», – додав прем'єр-міністр Румунії [69].

Таким чином можна дійти висновку, що «Ініціатива трьох морів» досить прогресивний проєкт, який базується на тому, що у Європі доволі розвинене інфраструктурне сполучення та співпраця за лінією Захід-Схід, тоді ж як сполучення та взаємодія між Півднем та Північчю не вистачає. Тримор'я позиціонує себе як союз держав, що прагнуть поглибити в першу чергу інфраструктурну, економічну та цифрову взаємодію між державами півдня та півночі Європейського Союзу.

Говорячи про участь України в «Ініціативі трьох морів», то наша держава вже співпрацює з одним із проєктів «Тримор'я» – Via Carpatia. Проте Україні потрібно буде врахувати декілька аспектів, щодо безпекового характеру, також Інвестиційний фонд, який є досить недооціненим, тому потрібно буде більше орієнтуватись на проєкти, в яких вже погоджено фінансування і підтримується партнерами.

2 ГЕОПОЛІТИЧНІ ТА ЕКОНОМІЧНІ ПІДСТАВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТУ ІНІЦІАТИВИ ТРЬОХ МОРИВ

2.1 Геополітична складова переваг Центрально-Східноєвропейського зближення

Після початку агресії Росії проти України у 2014 році геополітична і безпекова ситуація у Центрально-Східній Європі (ЦСЄ) та й у світі в цілому змінилась. Така ситуація примусила лідерів Європейського Союзу переглянути свої відносини з Російською Федерацією, а також задуматись над зміцненням власної безпеки. Головною вимогою ЄС є повага до міжнародного права, яке окреслює відновлення суверенітету та територіальну цілісність України.

З 2014 р. Європейський Союз працює над коригуванням нормативно-правової бази у сфері безпеки та оборони з метою розвитку обороноздатності, посилення координації безпеки між державами-членами ЄС та розвитку стійкості проти гібридних загроз, які ЄС пов'язує з Росією та такі терористичні організації як ІДІЛ.

Передусім російська агресія виявила оборонну й безпекову вразливість і незахищеність нашої держави, а також слабку захищеність східноєвропейського флангу НАТО (недостатня захищеність країн – членів НАТО в ЦСЄ і Балтії). Особливі побоювання Альянсу пов'язані з країнами Балтії, що мають у складі свого населення російські меншини і потенційно до них, як і до України, може бути застосовано «право» РФ на захист «співвітчизників». Російські морські маневри в Балтійському морі, що збіглися з піком подій у Криму, а також погрозливі коментарі російських чиновників, «занепокоєних» становищем росіян в Естонії, зумовили нагнітання напруженості [38, с.32].

Відтак, в умовах необхідності протистояння можливим загрозам, основою європейської безпеки може бути лише НАТО. Для підвищення рівня

обороноспроможності, НАТО на самітах у Ньюпорті (Велс, 2014 р.), Варшаві (2016 р.) та усіх наступних ухвалили низку важливих рішень. Зокрема:

1) Передислокувати частини сухопутних військ американського контингенту в Європі на терени нових членів НАТО в ЦСЄ. Цей крок розглядають як такий, що матиме не тільки військову, але й символічну, політичну функцію впливу на поведінку Росії.

2) Розробка стратегії для захисту нових членів НАТО, що має утримати Росію від спроб заблокування доступу до країн Балтії та ЦСЄ. Допомогти Польщі та не-членам НАТО Швеції та Фінляндії у придбанні відповідного обладнання.

3) Посилення регіональної системи повітряної та протиракетної оборони.

4) Переведення деяких американських баз на територію нових членів НАТО.

5) Врахування специфіки сфер, що можуть бути найбільш вразливими для кожної з країн-членів в ЦСЄ та Балтії (кібербезпека для Естонії, енергетична безпека для Литви, система ПРО для Польщі) при розробці відповідних заходів [38, с.36-37].

Серед країн, які найбільш однозначну й послідовну позицію в відстоюванні державного суверенітету і територіальної цілісності України, і також в цивілізаційному протистоянні України й Росії займають Польща й країни Балтії – Литва, Естонія й Латвія, що вилилося у послідовному наголошенні необхідності запровадження і посилення санкцій проти країни-агресора та у визнанні ними нагальної потреби у всесторонній допомозі нашій країні, зокрема й озброєнням. Значною мірою це спричинено трьома чинниками: по-перше, наближеністю безпосередньою до небезпеки, тобто Росії, з якою ці країни мають спільний кордон, по-друге, найбільшою серед інших мірою визволення від економічного й політичного вантажу минулого та по-третє, подоланою, однак не забутою його світоглядною спадщиною, яка дозволяє краще, ніж країни Західної Європи, розуміти абсурдну й

конфронтаційну логіку тоталітарного діяча й тому усвідомлювати серйозність, масштабність і глибину виниклої загрози як безпосередньо цим країнам, так і всьому світові. У практичній площині це є результатом в терміновому й масштабному зміцненні власної обороноздатності й співпраці з НАТО та водночас у пошуку спільного з Україною захисту. Прикладом реалізації останнього є укладена 19 вересня 2014 р. у Варшаві й ратифікована Україною 4 лютого міжурядова тристороння Угода між Польщею, Литвою й Україною про створення спільної військової бригади [30].

Відтак, Литовсько-польсько-український батальйон (LitPolUkrBrig) є мультинаціональним підрозділом, що складається з підрозділів Збройних сил Литви, Польщі та України. Як вже було сказано угоду про його створення було підписано 19 вересня 2014 р. у Варшаві. Остаточна бригада була сформована восени 2015 року. Створення литовсько-польсько-української бригади є частиною безперервного процесу послідовної та довгострокової військової співпраці між Польщею, Україною та Литвою. Така модель співпраці раніше здійснювалася в рамках польсько-українського батальйону (POLUKRBAT) та литовсько-польського батальйону (LITPOLBAT). Ці військові частини існували відповідно у 1998-2010 та 1997-2008 роках. З 2000 по 2010 роки підрозділи ПОЛУКРБАТу (укріплені литовським взводом) брали участь в операції KFOR в Косово. Що стосується LITPOLBAT, то в 2000 р. він був прирахований до Сил швидкого реагування ЄС [72].

Штаб бригади знаходиться в Любліні, Польща. Батальйони LitPolUkrBrig знаходяться в режимі готовності у своїх країнах та розгортаються у складі ЛИТПОЛУКРБРИГ у разі прийняття рішення про активізацію бригади або будь-якого її підрозділу. До складу ЛИТПОЛУКРБРИГ входять міжнародний штаб, три батальйони та підрозділи спеціального призначення. Литва, Польща та Україна виділяють по одному піхотному батальйону, особовому складу підрозділів спеціального призначення та штабу LitPolUkrBrig. Маневрені батальйони литовсько-польсько-української бригади, батальйон сухопутних військ Литовської армії

«Велика князівна Біруте Улан» (Литва), 3 механізований батальйон 19 механізованої бригади (Польща), 1 десантно-штурмовий батальйон 80 повітряно-десантної бригади (Україна). Також у структурі бригади є ряд підрозділів бойового забезпечення та матеріально-технічного забезпечення [72].

Щороку батальйон у вересні відзначає річницю і цей рік не став виключенням. Цьогорічний ювілей був не лише святкуванням, а насамперед вшануванням пам'яті побратимів і сестер по зброї, які пожертвували своїм здоров'ям і життям у трагічній війні, яка триває в Україні. Ті, хто повернувся з фронту пораненим чи інвалідом, потрібна допомога для одужання. Тому був організований у Люблінській філармонії міжнародний благодійний концерт «Об'єднанні заради миру», за підтримки Карітасу Військового Ординаріату Війська Польського ініціював збір коштів на реабілітацію, лікування та придбання протезів для поранених українських військових [73].

Повертаючись до безпекової ситуації, варто згадати про Вишеградську четвірку (В4), у якій відсутність спільних кордонів з агресором, але більша ступінь збереженості залишків комуністичних нашарувань у всіх сферах державного й суспільного життя – чинники, що в першу чергу обумовлюють відмінність позиції інших країн Центральної Європи від зазначених вище, відмінність, що дається взнаки навіть у країнах Вишеградської четвірки, які до певного періоду були близькі і єдині у своїх політичних позиціях. Більшість аналітиків оцінюють перспективи збереження цієї єдності, говорячи, що геополітичні інтереси Польщі, Чехії, Словаччини і Угорщини давно розійшлися, що відверто виявилось і у відношенні до України.

Ще у квітні 2008 р. на Бухарестському саміті НАТО Угорщина та інші європейські країн не підтримала долучення України до Плану дій щодо членства в НАТО. На думку аналітиків (Войцеха Пшибульського, Якуба Логінова, Івана Романчука тощо), Вишеградська четвірка вже не має майбутнього, адже на сьогодні не залишилося жодного з фундаментів, на

яких ця коаліція побудована [30]. Потрібно зазначити, що країни В4 були важливими траспортерами російського газу до Європейського Союзу, таким чином: Словаччина мала майже стовідсоткову залежність від російського газу, Польща – на 92%, Угорщина – на 90%, Чехія – на 74%. Щоправда, після вторгнення РФ у 2014 р. їх відсоток значно зменшився.

Хоча, попри всі розбіжності, починаючи з літа 2014 р., лідери Вишеградської четвірки, після довгих дебатів, таки знайшли спільну позицію з ключових питань, включаючи Україну і газову безпеку, через зростання російської агресії. Вишеградська четвірка зміцніла у своїй підтримці розширення ЄС і НАТО, в тому числі на рахунок України. Усі її країни вже ратифікували угоду про асоціацію України з ЄС. Спільним успіхом стала й дієва підтримка зі створення «Вишеградської бойової групи» (Visegrad Battlegroup). А іще в червні 2014 р. на зустрічі в Чехії представників В4, у якій брав участь і голова генерального штабу української армії, керівники генштабів домовилися, що участь у цьому підрозділі й України [30]. Тоді ж, лише президент Польщі Броніслав Коморовський від імені всіх держав Вишеградської четвірки, висловив підтримку Україні в її протистоянні саме російській агресії. Водночас президент Угорщини Янош Адер запевнив, що його країна продовжуватиме виконувати рішення щодо санкцій проти РФ. А за словами міністра закордонних справ Угорщини Петера Сійярто, Угорщина обіцяла підтримати рішення Євросоюзу щодо запровадження нових санкцій проти Росії у випадку, якщо санкції підтримають інші країни ЄС.

Відомо, президент Чехії Мілош Земан і угорський прем'єр-міністр Віктор Орбан, як і австрійський канцлер Вернер Файман, вважалися в Європі «найбільш проросійськими політиками». Раніше М. Земан був єдиним європейським лідером, який публічно заперечував факт вторгнення російських військ на схід України. Відомі вислови й дії цих політиків, що засвідчували їхній курс на зближення з Росією і, відповідно, антиукраїнську спрямованість. Хоча після повномасштабного вторгнення Російської Федерації до України у лютому 2022 р. Мілош Земан заявив, що його

політика щодо Росії змінюється, він засудив агресію РФ, висловив підтримку Україні та закликав до жорстоких санкцій проти Кремля.

Щодо енергетичної безпеки, то варто згадати про «Північний потік 2». Проблема полягає в тому, що одним з найбільших експортерів природного газу до країн ЄС був ВАТ «Газпром», який у 2015 р. забезпечив 33% усіх поставок природного газу до країн Європейського союзу (загалом він імпортував 51,5% необхідного об'єму). Саме відносини між Росією і Україною були головним чинником Nord Stream 2, який спрямований був на «відрізання» України. «Газпром» тривалий час намагався отримати контроль над українською газотранспортною системою, але Київ чинив опір. За останні 20 років РФ розробила газопроводи: «Блакитний потік», «Турецький потік» та «Північний потік» в обхід України. У 2006 і 2009 рр. «Газпром» перекривав увесь газ для України, що призводило також до припинення транзиту газу до Центральної та Західної Європи. Зокрема з 2014 р., коли російські війська захопили Крим і спровокували конфлікт на Донбасі, Москва намагалася скоротити газові потоки через Україну.

Загрози Nord Stream-2 для Європи:

1. Проєкт суперечив положенням енергетичного законодавства ЄС (зокрема, Третьому Енергетичному пакету) та Антимонопольного законодавства, а саме в питаннях неузгодженості з вимогами транспортування і збуту природного газу;

2. Проєкт не був новим маршрутом постачання природного газу, оскільки не забезпечував ЄС доступ до нових джерел ресурсу;

3. Проєкт створював прецедент ігнорування інтересів більшості країн ЄС на користь Росії і фінансової зацікавленості лобістських груп проєкту у ЄС;

4. Проєкт створював загрози єдності ЄС і ставив під загрозу плани та пріоритети ЄС з реалізації стратегій розвитку трубопровідних маршрутів для поставки природного газу з альтернативних джерел (Каспійського регіону,

Близького Сходу, зі США), збільшення поставок СПГ на ринок Європи, розвитку альтернативної енергетики;

4. Проєкт створював надлишкові потужності в Європі тільки для російського газу;

5. Проєкт збільшував залежність ЄС від імпорту російського газу;

6. Проєкт мав високу вартість, яку в підсумку мали заплатити європейські споживачі через ціну на газ.

Такі країни, як Україна, Польща, Естонія, Латвія та Литва, завжди виступили проти «Північного потоку-2» на тій підставі, що він збільшував залежність від російських енергоресурсів і становив загрозу безпеці ЄС. Ці країни також стверджували, що Європа не повинна поповнювати скарбницю Росії після того, як вона вторглася та анексувала Крим [57].

Раніше Польща суттєво залежала від газу з Росії через Ямальський трубопровід. Наприклад, у 2016 році він імпортував від «Газпрому» 10,3 млрд кубометрів, що становило 74% від потреб імпорту. Однак, імпорт з Росії впав приблизно до 60% від загального імпорту газу вже у 2020 році, оскільки Польща імпортувала скраплений природний газ (СПГ) через нещодавно побудований СПГ-термінал [76]. А вже з весни 2022 р. Варшава цілком відмовилася від російського газу.

До 2014 року три країни Балтії імпортували газ лише з Росії. Але з 2014 року Литва має плавучий СПГ-термінал і будує газопровід до Польщі. Естонія має газопровід до Фінляндії. Частина скрапленого природного газу, імпортованого Польщею та Литвою, надходить зі Сполучених Штатів. Вони вирішили платити надбавку до ціни (СПГ дорожчий, ніж газ, що постачається з Росії), щоб ліквідувати свою залежність від «Газпрому».

Варто зазначити, що вже у 2018 р. державна нафтогазова компанія Польщі PGNiG підписала угоду, щодо постачання американського скрапленого газу на 20 років. З погляду Польщі, споживання скрапленого газу зі США є частиною її стратегії у сфері енергетичної безпеки. У цю схему добре вписуються також будівництво нового трубопроводу, покликаного

забезпечити постачання норвезького газу через територію Данії до Польщі [56].

Крім країн-учасниць, проєкт «Тримор'я» зачіпає також інтереси інших країн. Зокрема, США підтримують проєкт, оскільки, вбачають в ньому можливість для посилення власного впливу у Європі. Попри це, США зацікавлені налагодити постачання до ЄС власного скрапленого природного газу. Розвитку цієї сфери газовидобування США почали приділяти посилену увагу нещодавно. Значна різниця цін на природній газ між різними торговельними майданчиками викликала комерційний інтерес Сполучених Штатів. Таким чином, у 2015 р. Федеральною комісією з регулювання енергетикою США (FERC) був наданий дозвіл на початок будівництва семи заводів для скраплення природного газу. Їх загальна потужність дорівнює 132 млрд. куб. м газу щорічно. Згідно затверджених урядом США планів до 2030 р. передбачається зростання експорту скрапленого газу до показників 120 млрд. куб. м [24].

Адміністрація Дж. Байдена, як і адміністрації Б. Обама і Д. Трампа, а також Конгрес, виступають проти «Північного потоку-2». Законодавство Конгресу за останні два роки розширило діяльність, що підпадає під санкції [50]. Закон про захист енергетичної безпеки Європи від 2019 року санкціонував укладання труб для Nord Stream 2. Санкції проти російських компаній не змогли зупинити трубопровід, через велику прогалину Сполучених Штатів, які застосували санкцій майже на завершеному проєкті.

Офіційні особи США неодноразово застерігали європейських лідерів щодо загрози посилення енергетичної залежності від Росії завдяки введенню в експлуатацію нових газогонів. Держсекретар нагадав, що президент США Джо Байден дуже чітко заявляв, що цей газогін є поганою ідеєю – «поганою для Європи, поганою для США, врешті, він суперечить цілям енергетичної безпеки самого ЄС». Крім того, проєкт «мав потенціал підірвати інтереси України, Польщі і низки інших близьких партнерів і союзників», додав А. Блінкен. Оскільки, будівництво «Північного потоку-2» – це спільна

ініціатива російського державного газового велетня «Газпрому» і ще низки європейських компаній: німецьких Uniper і Wintershall Dea, британсько-нідерландської Royal Dutch Shell, австрійської OMV і базованої у Франції Engie [41].

Варто зазначити, що Німеччина, яка від початку просувала «Північний потік 2» та не одноразово зазначала, що це лише «комерційний проєкт» і причин для хвилювань не повинно бути. У квітні ж цього року президент Німеччини Штайнмаєр визнав, що економічна співпраця з Росією була великою помилкою. «Моя прихильність до "Північного потоку- 2" була явною помилкою. Ми чіплялися за мости, в які Росія більше не вірила і про які нас попереджали наші партнери. Ми зазнали невдачі у створенні спільного європейського дому, до якого могла належати Росія. Ми зазнали невдачі з підходом включення Росії до загальної архітектури безпеки», - зазначив Штайнмайер [104]. Схоже трактування висловив і Міністр юстиції Німеччини Марко Бушман, він сказав, що політика його країни щодо будівництва «Північний потік 2» зробила свій внесок у розв'язання війни. «З огляду на те що ми знаємо сьогодні, той факт, що ми, німці, проклали трубопровід «Північний потік-2» після анексії Криму, був нашим внеском у розв'язання війни в Україні», - додав Бушман [107]. Нагадаю, що Nord Stream 2 було заморожено за декілька днів до повномаштабного вторгнення РФ до України.

Таким чином, проєкт «Тримор'я» дає можливість задовольнити інтереси країн-учасниць та поставитися з увагою до інтересів інших членів ЄС, водночас, «Північний потік-2» є свідченням ігнорування негативної позиції частиною членів ЄС, а саме країн Центрально-Східної Європи. Лідери Польщі, Латвії, Литви, Естонії, Хорватії та інших країн регіону неодноразово висловлювалися проти будівництва «Північного потоку-2». Наприклад, міністр закордонних справ Литви Габріелюс Ландсбергіс цілком чітко зазначив «...Цей проєкт також не принесе ніякої користі єдності Європи. Німеччина доклала багато зусиль для того, щоб Європа була реально

об'єднаною. І мені було б сумно спостерігати, що німецька спадщина об'єднаної Європи зникає через один-єдиний проєкт. Якщо в Росії відбудуться демократичні вибори, добре – будуйте далі. Але в нинішніх умовах цим проєктом ми фактично фінансуємо тирана. А це завжди погана ідея, тому що на ці кошти він врешті-решт будує танки» [45].

Проблема екологічного фактору інтенсивно входить у політичну сферу, суттєво впливає на функціонування базових соціально-політичних інститутів глобального, регіонального, локального рівнів, справляє суттєвий вплив на національну безпеку взагалі і геополітичну безпеку зокрема.

Суттєвим чинником виникнення екологічних загроз є збільшення вірогідності виникнення техногенних аварій/катастроф. Надзвичайні ситуації техногенного походження загрожують людині, економіці і природному середовищу, або здатні створити загрозу внаслідок імовірного вибуху, пожежі, затоплення або забруднення навколишнього середовища. Надзвичайні ситуації техногенного характеру виникають на хімічно небезпечних, радіаційно-небезпечних, вибухо- та пожежонебезпечних об'єктах, а також гідродинамічно-небезпечних об'єктах.

Суттєвою в сьогоденному світі є радіаційна загроза яку становлять ядерна зброя, а також радіаційно небезпечні об'єкти. До типових радіаційно небезпечних об'єктів належать: атомні електростанції (АЕС), підприємства з виготовлення ядерного палива, з переробки ядерного палива і поховання радіоактивних відходів; науково-дослідницькі та проєктні організації, які працюють з ядерними реакторами; ядерні енергетичні установки на об'єктах транспорту. Особливо актуальною ця загроза є для України, яка зазнала катастрофи на Чорнобильській АЕС.

Стану навколишнього середовища в країнах ЦСЄ почала приділятися увага також у світлі приєднання цього регіону до ЄС. Виконання екологічних умов вважається найважчим і дорогим. За останні десять років ситуація в Центральній Європі значно покращилася, завдяки скоординованим зусиллям самих держав і значної фінансової підтримки Євросоюзу. Однак, незважаючи

на це, ряду регіонів буде потрібно ще кілька років реабілітації, щоб показники прийшли у відповідність з сучасними стандартами ЄС. Наприклад, Польщі, Угорщині, Чехії та Словаччині необхідно скоротити кількість міських звалищ та розробити механізми переробки вторсировини. Їм належить також розробити систему класифікації районів за ступенем забруднення з метою здійснення більш ефективних заходів щодо їх реабілітації. В ряді екологічних масштабних зарубіжних проєктів виявляється корисною категоризація екологічних проблем за ступенем гостроти і важливості – по «коричневому» і «зеленому» списках: в «коричневий» список вносяться проблеми, які потребують першочергової уваги і рішення (закриття цехів, призупинення роботи агрегатів, евакуація населення, надання термінової медичної допомоги, дезактивація місцевості); в «зелений» включаються питання управління стійким розвитком природокористування, зниження деградації ресурсів, їх відтворення. Запобігання надзвичайних ситуацій і пом'якшення наслідків лих є головними компонентами в глобальних зусиллях щодо забезпечення безпеки навколишнього середовища на підставі комплексу управлінських заходів.

Такою зоною екологічного лиха стало Балтійське море. Нещодавно на газопроводі «Північний потік» знайшли пробоїни довжиною 8 метрів. Наприкінці вересня після вибухів поблизу балтійського острова Борнхольм було виявлено чотири витoki на газопроводах "Північний потік-1" і "Північний потік-2", два з них - у виключних економічних зонах Данії та Швеції. Трубопроводи на момент вибухів не працювали, але містили газ. Вчені побоюються, що викид метану з прорваних трубопроводів Nord Stream у Балтійське море може стати одним із найсерйозніших витоків природного газу в історії та створити значні кліматичні ризики. Здебільшого він складається з метану – парникового газу, який є найбільшою причиною нагрівання клімату після вуглекислого газу. Масштаби витоків поки невідомі, але приблизні оцінки вчених, засновані на обсязі газу, який, як повідомляється, в одному з трубопроводів, коливаються від 100 000 до 350

000 тонн метану. «Це потенційно може стати одним із найбільших витоків газу», — сказав дослідник Купер. «Кліматичні ризики від витоку метану досить великі» [84].

Проте найбільшою екологічною катастрофою сучасності в Європі стала повномасштабна війна Росії проти України – наслідки, якої найбільш небезпечні для країн Центрально-Східної Європи. Знищення інфраструктури України вже призвело до множини екологічних катастроф. Так, наприклад, порушення подачі електрики спричинило затоплення шахт у Донецькій та Луганській областях [18]. «З 2014 року на тимчасово непідконтрольній території йде хаотичне неконтрольоване закриття шахт. Без газовідведення, водовідливу. Вода не очищується і скидається у місцеві річки. Вона помаранчевого кольору, отруйна. У ній багато металів, солей та інших домішок. Малі річки впадають у Сіверський Донець, який є джерелом питної води Донбасу. В окремих населених пунктах забруднена вода потрапляє у людські колодязі. Крім того, Росія обстрілювала впродовж березня 2022 р. нафтобази у Луганській, Рівненській, Волинській, Львівській та інших областях. Усі ці події сьогодні фіксуються як злочини проти довкілля України.

Також Російська Федерація довела, що не планує дотримуватись правил ведення війни, встановлених міжнародним правом. Крім бомбардування житлових кварталів, цивільної інфраструктури та критичної інфраструктури - російські війська замахнулися на міжнародну безпеку і вдаються до ядерного тероризму. Так 24 лютого війська окупантів взяли під контроль Чорнобильську АЕС. Пізніше відбувся захват Запорізької АЕС та спроба захопити Південноукраїнську АЕС. Окупанти перетворили атомні станції на військові об'єкти, обстрілюючи їх та розміщуючи важке озброєння на їхній території. Росія вдається до провокацій та неодноразово обстрілювала Запорізьку АЕС [19]. Також варто зазначити, що через ракетні масові обстріли 15 листопада 2022 року відбувся збій роботи двох АЕС – Хмельницької – два енергоблоки та Рівненської – один, про це повідомив

гендиректор Міжнародного агентства з атомної енергії (МАГАТЕ) Рафаель Гроссі [27]. "Це була дуже тривожна подія. Вона показує потенційні ризики ядерної безпеки, з якими зіткнулися всі ядерні об'єкти України під час цієї жахливої війни, а не тільки Запорізька АЕС. Що ситуація з ядерною безпекою та безпекою в Україні може раптово погіршитися, збільшуючи ризик ядерної аварійної ситуації", - наголосив голова МАГАТЕ Рафаель Гроссі.

За вказаними проблемами, 17 січні 2023 у Варшаві «Енергоатом» проведе міжнародну конференцію. На заході обговорять питання відновлення радіаційної і ядерної безпеки на ЗАЕС. «Під час конференції розглядатимуться пропозиції щодо вдосконалення міжнародних механізмів захисту цивільних атомних об'єктів, посилення ролі, впливу та заходів реагування світового співтовариства і міжнародних організацій у випадках силового захоплення таких об'єктів та порушення ядерної та радіаційної безпеки і контролю за радіаційними матеріалами», - повідомили в «Енергоатомі» [44].

Також, значну увагу учасники проекту Ініціативи трьох морів спрямували на запобігання загроз тероризму як серйозної безпекової ситуації. Тому було прийняте рішення про об'єднання зусиль у протистоянні цьому соціальному злу. У травні 2018 р. у столиці Польщі на основі співробітництва країн-учасниць проекту «Тримор'я» відбулася презентація Центру запобігання тероризму (ЦЗТ). Ця структура надалі буде виконувати функції окремого самостійного підрозділу Агентства внутрішньої безпеки Республіки Польща. Відмінною рисою ЦЗТ є те, що його діяльність зосереджується саме на профілактичних заходах, а не з подолання наслідків теракту. Розроблена на складній системі багаторівневого співробітництва з спецслужбами по всьому світу та на поєднанні правоохоронних, військових та наукових досягнень, що мають відношення до протидії тероризму. За форматом створена структура нагадує Центри передового досвіду НАТО та Європейський центр передового досвіду з протидії гібридним загрозам [45].

Варто зазначити, що країни Балтії та Польща визнали РФ як державу-спонсора тероризму. А 21 листопада цього року Парламентська асамблея НАТО також визнала Росію державою-терористом та закликала створити спеціальний Міжнародний трибунал щодо агресії РФ. За словами голови постійної делегації України в ПА НАТО Єгора Чернева, усі 30 країн НАТО підтримали пропозиції української делегації [48].

2.2 Економічні вигоди теперішнього та майбутнього часу

Попри ентузіазм та амбітність членів «Тримор'я» щодо розвитку Ініціативи, економічна ситуація у регіоні свідчить про те, що внаслідок пандемії COVID-19 усі без винятку держави регіону у 2020 р. зазнали економічного спаду. А вже у нинішньому 2022 р. стан справ ускладнився через війну РФ в Україні. Це негативно позначилося на готовності країн інвестувати у проекти у рамках Ініціативи [11]. Президент Польщі Анджей Дуда наголошував, що «Тримор'я» має потенціал для стимулювання відновлення в ЄС та залучення інвестицій, щоб вивести країни «Трьох морів» з економічної кризи. «Однією з наших позитивних відповідей на економічну та безпекову ситуацію з Covid-19 - має бути солідарність, а також посилення співпраці на двосторонньому, регіональному та глобальному рівнях. Ініціатива трьох морів має потенціал і необхідні інструменти, щоб стати засобом такого ідейного відновлення, яке базується на ЄС і, зокрема, у Центральній і Східній Європі. Будучи платформою для вдосконалення та розвитку інфраструктури, енергетичних і цифрових зв'язків у регіоні, 3SI може зробити значний внесок у вирішення поширеної вимоги щодо скорочення ланцюгів постачання шляхом приручення виробничих процесів. Крім того, це може ефективно стимулювати держави та залучати приватні інвестиції, які так необхідні, щоб вивести нашу зруйновану економіку з кризи. Більше того, поєднуючи економічні ресурси та ресурси безпеки для відновлення, співпраця 3SI створює синергію, яка є критично важливою для

створення ефективної та довгострокової політики. У цьому дусі Ініціатива може сприяти формуванню майбутньої моделі ЄС і трансатлантичних сфер співпраці в стратегії відновлення після пандемії», - йдеться у зверненні президента Польщі [67].

До того ж, за різними оцінками, регіон Ініціативи Трьох морів потребує в інвестиціях для модернізації транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури майже 600 мільярдів євро. При цьому, бюджет ЄС, на який розраховує «Тримор'я» становить 42 мільярди євро на період 2021 – 2027 років – про це розповів Павел Нірада, член наглядової ради інвестиційного фонду «Ініціатива трьох морів» від польського банку BGK [82].

Для подолання обмежень ініціативи одним з потенційних інструментів для фінансування пріоритетних проєктів Тримор'я, став створений у 2019 році Інвестиційний Фонд Ініціативи Тримор'я (3SIIF). Інвестиційний фонд Ініціативи трьох морів є інвестиційним засобом для фінансування ключових інфраструктурних проєктів у регіоні «Трьох морів». Основна мета Фонду трьох морів – інвестувати в транспортну, енергетичну та цифрову інфраструктуру на осі Північ-Південь у країнах Ініціативи Трьох морів і компенсувати відмінності в розвитку окремих регіонів Європейського Союзу. Його роль полягає в доповненні та посиленні розміщення капіталу окремих країн «Тримор'я» та фінансових інструментів Європейського Союзу. Фонд є комерційною та ринковою ініціативою, яка надає інвесторам диверсифіковані інвестиції та привабливий прибуток [87].

Головними інвесторами Фонду Трьох морів виступили президенти банків розвитку Польщі (Bank Gospodarstwa Krajowego) та Румунії (Exim Bank). Будучи міжнародним підприємством, Фонд Трьох морів був створений згідно із законодавством Люксембургу, який є відомим місцезнаходженням фонду для міжнародних інвесторів [87]. Значною мірою це є підтвердженням високого інтересу Польщі та Румунії до «Ініціативи

Тримор'я» та бажання обох держав закріпити свої лідерські позиції у рамках Ініціативи [11].

До інвестиційного фонду «Ініціатива трьох морів» є також великий інтерес з боку американських інвесторів. Інвестори в Сполучених Штатах готові інвестувати до фонду Ініціативи трьох морів, заявив для Agerpres Павел Нієрада, член наглядової ради фонду з боку польського банку BGK - одного з двох ініціаторів фонду.

Однак, мало місце певне непорозуміння на початку ініціативи, пов'язане з певними особами в Брюсселі, котрі побачили цю ініціативу як справу американців, що не є так. Це національна ініціатива народжена у Європі. Що стосується американських інвесторів, то це дуже складно через нормативну базу Сполучених Штатів. Країни «Тримор'я» повинні бути дуже обережними у тому, як звертатися до американських інвесторів, повинні бути уповноважені організації, але, звичайно, планується залучати кошти зі всіх авторитетних джерел США, Канади, Австралії, Норвегії, Ізраїлю, Південної Кореї і так далі – заявив представник Наглядової ради Інвестиційного фонду Ініціативи трьох морів [82]. Фонд відкритий для інших країн, для всіх установ розвитку в інших країнах, вони можуть приєднатися, коли будуть готові це зробити. Сьогодні у нас є представники Польщі, Румунії, Чехії та Латвії в Наглядовій раді, і я можу сказати, що незабаром ця команда розшириться в інших країнах, які формально, офіційно приєднуються до проекту. За найкращими сценаріями, Фонд може залучити понад 100 млрд євро на різних етапах свого розвитку. За більш реалістичними оцінками, Фонд зможе загалом акумулювати від 3 до 5 млрд євро [11].

Все-таки, Інвестиційний фонд ініціативи трьох морів успішно залучив додаткові зобов'язання на суму 40 мільйонів євро. Вже було інвестовано 20 мільйонів євро Міністерством фінансів Естонії та ALTUM, латвійською державною установою фінансування розвитку. Естонія та Латвія приєдналися до наріжних інвесторів Bank Gospodarstwa Krajowego («BGK»)

та EximBank Romania та довели загальні зобов'язання Фонду до 560 мільйонів євро [86].

У травні 2021 р. Інвестиційний фонд Ініціативи трьох морів оголосив, що зробив свою першу інвестицію в енергетичний сектор, придбавши значну частку в Energy Development GmbH («Energy»), операційній компанії розробника відновлюваної енергетики. Існуючі акціонери, RP Global і Energy Management, залишаються інвестованими в довгострокове бачення партнерства для зростання в регіоні трьох морів. Energy володіє портфелем активів сонячної генерації потужністю 85 МВт у Болгарії, Чеській Республіці та Словаччині та має значний портфель розробок, на понад 2 ГВт у ряді країн Трьох морів, включаючи Румунію, Болгарію, Чехію та Словаччину. Energy представляє третю портфельну інвестицію ЗСІІФ. На той час Фонд здійснив інвестиції в кожен зі своїх основних секторів: транспорт, енергетику та цифрову інфраструктуру. Попередні інвестиції Фонду включають Cargounit – найбільшу приватну компанію з оренди локомотивів у Польщі – та Greenergy Data Centers – платформу центрів обробки даних, орієнтовану на ЦСЄ. «Energy є важливою віхою для Фонду, оскільки він робить свою першу інвестицію в енергетичний сектор. Ми раді працювати з визнаною та високо оціненою командою менеджерів для створення значних нових активів відновлюваної енергетики в регіоні Трьох морів», - про це заявив Джо Філіпс інвестиційний радник ЗСІІФ [88].

В червні 2022 р. Міжнародна фінансова корпорація (МФК) США з розвитку та Інвестиційний фонд «Ініціатива трьох морів» узгодили перелік умов, який ляже в основу угоди, згідно з якою Міжнародна фінансова корпорація має надати Фонду до 300 мільйонів доларів США (приблизно 280 мільйонів євро). Фінансування Міжнародної фінансової корпорації підтримує інвестиції в енергетику та інфраструктуру, які підвищують енергетичну безпеку, сприятимуть диверсифікації енергетики та покращать зв'язок у регіоні Трьох морів. Зараз Фонд і МФК працюють разом, щоб завершити юридичну документацію для реалізації угоди. Міжнародна фінансова

корпорація і Фонд очікують, що фінансування буде завершено протягом 2022 року. «Поточні геополітичні та економічні виклики підкреслили важливість Регіону трьох морів», – сказала Беата Дашинська-Музичка, президент Польського державного банку розвитку і голова наглядової ради інвестиційного фонду Ініціативи трьох морів. «Інвестиційні потреби цього регіону мають вирішальне значення для згуртованості ЄС, тривалого економічного зростання, а також для покращення зв'язку та енергетичної безпеки. Я дуже рада, що наші американські друзі з МФК поділяють цю думку і мають намір інвестувати у Фонд трьох морів» [85].

Таким чином, такі партнери та інвестори потенційно існують і навіть проявляють інтерес до Ініціативи, однак на практиці, їхні інтереси, як зрештою й інтереси окремих держав-учасниць ініціативи, суттєво відрізняється.

2.3 Очікувані можливості подальшого розвитку проєкту

Сьомий саміт Ініціативи трьох морів є ідеальним моментом для того, щоб визначити ключові виклики, які зараз стоять перед цим форматом співпраці та цілим регіоном, і щоб розробити потенційні рішення для них. Було розроблено 5 головних викликів, які наразі постали перед Ініціативою Трьох морів.

Перше завдання, яке постало перед «Тримор'ям» – менше говорити, більше робити. Ініціатива трьох морів ще не досягла конкретних досягнень. Сьогодні більшість зусиль зосереджено на створенні оповіді про економічний потенціал регіону та переваги, які може принести регіональне співробітництво. Звичайно, існує Інвестиційний фонд Ініціативи трьох морів, але він працює незалежно від Трьох морів та має власні проблеми з продуктивністю. Без інституціоналізації Ініціативи трьох морів - досягнення амбітних цілей може бути неможливим. Зокрема, американські партнери, вказують на необхідність побудови центру управління 3SI («секретаріат»).

Спочатку його можна було б використовувати для підтримки держав, які головують в Ініціативі, зберігаючи знання, документи «Тримор'я» та служити першою контактною точкою для інвесторів. Однак згодом, у міру зміцнення співпраці та компетенції, тому персонал має зрости. Вони можуть, наприклад, управляти пріоритетним проєктом. Таким чином, Ініціатива могла б отримати краще визнання та забезпечити більш ефективне лобіювання в Європейському Союзі [71].

Наступним другим завданням є розширення можливостей менших держав. В Ініціативі, як і у Фонді «Тримор'я» сьогодні домінує Польща та її інтереси. Це домінування стало особливо очевидним під час вторгнення Росії в Україну, коли український порядок денний «Тримор'я» продовжував базуватись у Варшаві, незважаючи на те, що головування в 3SI належало Латвії. Звичайно, ключова роль Польщі має сенс. Адже це держава-засновник Ініціативи й Фонду та найбільша держава в регіоні за населенням, територією та економікою. Проте польська участь у 3SI виглядає все менше як лідерство, а все більше як домінування. Такий дисбаланс не сприяє зміцненню довіри регіональних партнерів «Тримор'я», забезпеченню міжпартійної підтримки Ініціативи та впізнаваності цього регіонального формату. Натомість Польща повинна зосередитися на розширенні можливостей держав, які беруть участь в Ініціативі. Одним із прикладів такого підходу є індекс CEEplus, створений сімома регіональними фондовими біржами та координований Варшавською фондовою біржею. Частка польських компаній у цьому індексі була навмисно обмежена до 50%, щоб уникнути їх домінування внаслідок роботи на набагато більшому ринку. Таким чином, індекс забезпечує краще просування менших ринків і робить інвестиції в регіон більш привабливими для інвесторів, оскільки він розподіляє інвестиційний ризик на більшу кількість ринків [71].

Третім завданням постає вихід за рамки політики. Наразі Ініціатива трьох морів є переважно на політичному рівні, хоча й виходить за межі просто президентського формату. Співпраця на інших рівнях і в інших

вимірах практично не існує. Це ризиковано, оскільки Ініціатива не користується міжпартійною підтримкою в багатьох державах-учасницях, а це означає, що як тільки вибори принесуть зміни у вищому керівництві, можна очікувати, що держави вийдуть із 3SI. Крім того, тісні регіональні відносини не можуть будуватися лише на політиці. Академічна, неурядова, культурна, ділова та туристична співпраця є необхідною, якщо не вирішальною. Деякі кроки для розширення співпраці до нових вимірів вже були зроблені, як, наприклад, Бізнес-форум або Форум громадянського суспільства. Однак, все ще бракує системного підходу до неполітичних партнерств та їх фінансової підтримки. Варто розглянути можливість створення еквіваленту Міжнародного Вишеградського фонду "Тримор'я" та додаткових стимулів для посилення регіональної співпраці в рамках існуючих програм ЄС, таких як Erasmus+ чи Horizon. Забезпечення того, щоб набагато ширша група отримувала вигоди від Ініціативи, полегшить побудову міжпартійної підтримки [71].

Четвертим викликом, який постає перед Ініціативою трьох морів, і безпосередньо є важливим для нас це надання конкретної підтримки Україні. Держави «Тримор'я» є провідними прихильниками України, причому ця підтримка була помітною ще до початку російського вторгнення. Однак комплексний, регіональний підхід до співпраці з Україною відсутній. Заходи, що проводяться, є розпорошеними і залишаються на розсуд окремих країн «Тримор'я» або менших імпровізованих коаліцій. Хоча зараз існує багато ентузіазму щодо допомоги Україні, сам по собі ентузіазм не є гарантією добрих відносин у майбутньому. Наразі потрібно, щоб був перероблений у міцні рамки співпраці. Простіше кажучи, наданої гуманітарної допомоги або спільної культурно-історичної бази може бути недостатньо для побудови спільноти інтересів, особливо якщо вони не врівноважуються інвестиційними коштами з більш заможних країн ЄС. Для збереження альянсу "Тримор'я - Україна", Ініціатива "Тримор'я" має стати не лише головним адвокатом вступу України до ЄС, але й надійним провідником у цьому процесі. 3SI

якнайкраще підходить на цю роль, оскільки пам'ять про приєднання до європейських структур все ще жива в країнах «Тримор'я», а інтеграційні виклики, з якими зіткнеться Україна, схожі на ті, що стоять перед Ініціативою трьох морів. «Тримор'я» може почати підтримувати Україну на цьому шляху вже зараз, започаткувавши формат "Три моря+". В рамках цього формату Ініціатива могла б ділитися з Україною кращими регуляторними практиками, реалізовувати транскордонні інфраструктурні проєкти, координувати лобіювання членства України в ЄС. Згодом цей формат може бути відкритий для інших держав, які прагнуть приєднатися до ЄС, зокрема Молдови та країн Західних Балкан [71].

П'ятим і останнім викликом перед Ініціативою трьох морів є фінансування та валідація досліджень «Тримор'я». Наразі "Тримор'я" не є найпопулярнішою темою для досліджень через її політичний нюанс та відсутність цільового фінансування. Існуючі публікації в основному зосереджені на аналізі Ініціативи «Тримор'я» або дослідження регіону в рамках існуючих дослідницьких напрямків (Центральна Європа, Балкани, Вишеградська група), що не призводить до створення комплексної картини регіону. Як наслідок, всі все ще порівняно мало знають про регіональну синергію, а термін "Три моря" не має підтвердження в регіоні та за його межами. Цілеспрямоване фінансування досліджень у цій сфері не тільки заповнить прогалини в знаннях, але й представить формат 3SI більшій аудиторії. Це також стане чудовою можливістю для регіональних науково-дослідних установ отримуючи світове визнання та просуваючи свій досвід. Це, в свою чергу, сприятиме створенню мережі наукового співробітництва між країнами «Тримор'я» та реалізації транскордонних проєктів. Тісна наукова співпраця в рамках регіону стане протиположною існуючій моделі наукового співробітництва "центр-периферія", в якій центр представляє Західну Європу [71].

Ініціатива трьох морів часто розглядається в рамках інфраструктурної співпраці між країнами-учасниками 3SI. Однак цей формат слід розглядати

ширше, оскільки частина проєктів «Тримор'я» спрямована як на країни-члени, так і на треті країни, включно з регіоном Західних Балкан, як зазначалось вище співпраця з цими країнами може розглядатися як майбутня співпраця. У цьому аспекті слід звернути увагу на комунікаційні інвестиції, що з'єднують зону 3SI із Західними Балканами. Ініціатива "Три моря" та Ініціатива "Один пояс, один шлях" (BRI) розглядаються як конкурентні формати по відношенню один до одного, в тому числі і в Центрально-Східній Європі, де країни регіону по-різному сприймають обидва формати.

3SI та країни Західних Балкан відрізняються один від одного, наприклад, своїм ставленням до співпраці з Китаєм. Якщо Угорщина та Сербія активно інвестують у розвиток економічних відносин з Китаєм, то країни Балтії, Румунія та Чорногорія, навпаки, дедалі більше побоюються посилення китайської участі в інфраструктурному вимірі. Однак ескалація конфлікту в Україні у лютому цього року відіграла фундаментальну роль у відносинах між деякими державами ЦСЄ, а отже, і в їх потенційному залученні до розвитку розглянутої співпраці.

Наступна слабкість зв'язків між деякими країнами регіону може серйозно вплинути на гальмування реалізації комплементарних зв'язків 3SI та BRI, зокрема між державами Вишеградської групи. У поточній ситуації, видається, що Північна Македонія має бути найбільше зацікавлена в реалізації спільних проєктів обох інфраструктурних форматів. Завершивши розглянуті інвестиції, ця країна може стати транспортним вузлом для проєктів 3SI і TSI на Західних Балканах (через зв'язок Скоп'є з транс'європейськими транспортними коридорами № 8 і 10, маршрутом E65 і Чорноморським шосе).

Розвиток співпраці в рамках взаємодоповнюючих проєктів 3SI і BRI буде непокоїти більшість країн Балтії, які стурбовані посиленням позицій Китаю, який трактується для них як загроза їхній безпеці. Варто звернути увагу на той факт, що зараз ці держави згортають свої відносини з Китаєм,

прикладом чого є вихід Литви з формату 16+1 у травні, а згодом Латвії та Естонії у серпні цього року.

Ці інвестиції також підтримує Європейський Союз через різні стратегії та інструменти. Для ефективної комунікаційної співпраці в реалізації проєктів 3SI за участю країн Західних Балкан варто включити інструменти ЄС, присвячені цьому регіону, зокрема WBIF, IPA та TEN-T. У межах «Трьох морів» також мають бути включені трансрегіональні ділянки для пріоритетних комунікаційних проєктів цієї ініціативи, які б з'єднували окремі країни Західних Балкан з країнами 3SI, наприклад, Скоп'є-Деве Баїр, Белград-Вршац і Ніш-Градина. Їх будівництво підтримується згаданими інструментами ЄС. Завдяки реалізації цих маршрутів Західні Балкани будуть з'єднані з Via Carpatia, яка є транспортним хребтом Ініціативи трьох морів. Таким чином, ця співпраця зменшить ризики, пов'язані з реалізацією міжнародних комунікаційних проєктів на Західних Балканах [80].

Вторгнення Росії в Україну дало новий поштовх для роботи над військовою концепцією співпраці в Трьох морях. Військова співпраця в регіоні Трьох морів безумовно потрібна, оскільки, таким чином країни регіону мають змогу забезпечити реалізацію своїх стратегічних інтересів. НАТО спирається головним чином на потенціал США та Великої Британії, які мають свої цілі й в інших регіонах світу (включно з Індо-Тихоокеанським).

Натомість, країни Ініціативи Трьох морів мають невелику військову силу. Навіть об'єднаним арміям було би важко захиститися від загроз з боку Росії та Білорусі. Тим не менше, кілька років співпраці в рамках НАТО, здебільшого спільне бачення зовнішньої політики, а також постійні інвестиції в озброєння становлять міцну основу для розбудови військової співпраці в регіоні. Включаючи Україну, регіон також отримає величезний практичний військовий досвід, який буде безцінним у разі можливих майбутніх конфліктів. Концепція, розроблена в регіоні, не передбачає створення окремої інтегрованої армії Трьох морів. Скоріше йдеться про

спільні навчання та угоду про військову та збройну співпрацю, які ідеально доповнюють існуючу співпрацю в рамках Ініціативи, НАТО та ЄС. У цьому відношенні реалізація цієї концепції є не тільки цілком реальною, але й дуже необхідною. Співпраця «Тримор'я», хоча і зосереджена на економічному співробітництві, має потенціал для розширення на інші виміри, включно з військовим. Таким чином, вищезазначена сфера має бути предметом подальших аналізів та обговорень, оскільки нині - за такої агресивної політики Російської Федерації - необхідно розвивати військовий потенціал країн Центральної та Східної Європи [54].

Підводячи підсумки, належить наголосити, що перед країнами Ініціативи трьох морів наразі стоять важливі виклики співпраці між державами 3SI з точки зору політики, економіки та безпеки. Російська агресія проти України посилила важливість ініціативи та потребу в конкретній стратегії долучення нових держав до союзу.

Хоч зараз існує ризик від загроз безпеці в Україні, але Ініціатива Трьох морів немає причин не співпрацювати із сусідніми країнами щодо допомоги у пом'якшенні поточних і майбутніх загроз. Крім того, залучення країн, що не є членами ЄС, до проєктів 3SI може принести користь ЄС, особливо за умови розвитку транспортних коридорів і зміни шляхів постачання енергетики. Диверсифікація енергії від Росії змінить динаміку реалізації влади в Європі, що в результаті послабить геополітичну позицію Росії.

3. ПЕРСПЕКТИВНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ ЯК УЧАСНИКА ПРОЄКТУ

3.1 Привабливість «Тримор'я» як проєкту поглиблення співпраці України з країнами Центрально-Східної Європи

З точки зору реалізації євроінтеграційних прагнень України та втілення її національних інтересів саме шлях регіональної співпраці є нині найбільш доступним та ефективним. Наша держава повинна по максимуму використовувати кожен шанс налагодити взаємовигідні стосунки із сусідніми країнами, зарекомендувати себе в якості надійного партнера, використати свої геополітичні, ресурсні та інші переваги. Саме одним з таких шансів є участь у проєкті «Тримор'я».

Дипломат М. Лубківський переконаний, що на саміті проєкту «Тримор'я» у Варшаві мала би бути присутня Україна в особі президента. Беручи до уваги очевидні переваги, які повноцінно надають участь у ньому для розвитку енергетичної та інфраструктурно-комунікаційної та інші важливі інтеграції українців, українського малого і середнього бізнесу в європейське життя. І не лише тому, що ми – чорноморська держава. Враховуючи агресію з боку Російської Федерації, ми маємо прагнути до присутності в усіх європейських і євроатлантичних інтеграціях, враховуючи і «пояс безпеки» «Трьох морів» [25].

На думку дипломата, Україна припустилася серйозної політичної та дипломатичної помилки й економічного прорахунку відмовившись від участі у першому саміті в Дубровнику у 2016 р., коли нас туди запрошували. Як наслідок – була втрата шансу стати країною-засновником Ініціативи трьох морів та повноцінним її членом. Через це у наступні роки учасники Ініціативи вирішили, що повноправно брати участь у ній може лише держава-член ЄС. Це було великим прорахунком тому, що навіть як партнер наша держава не бере участі в жодному великому проєкті в рамках «Тримор'я» [26].

Відтак, на думку консультанта з інформаційного агенства, відділу проблем національної безпеки Національного інституту стратегічних досліджень В. Паливоди, оскільки Київ на перший саміт запрошення проігнорував, то відповідно на наступний саміт «Ініціативи трьох морів», що пройшов влітку 2017 р. у Варшаві, Україну вже не запросили, а офіційним пояснення було формулювання, що «вхід» лише для членів ЄС. Неофіційно ж говорили, що дійсною причиною стала відсутність консенсусу стосовно України серед учасників саміту і небажання декотрих країн погіршувати свої відносини з Росією [37].

Більш помітні позитивні зрушення можна було побачити у листопаді 2019 р., коли із офіційним візитом до Естонії прибув президент України Володимир Зеленський, де в рамках спільного брифінгу з президентом країни Керсті Кальюлайд він повідомив про зацікавленість України у тому, щоб долучитися до проєкту «Тримор'я». Також В. Зеленський сказав, що має намір обговорити дане питання з «естонськими партнерами» [49]. Втім про результати обговорень не повідомляли.

Далі, у жовтні 2020 р. під час візиту до Києва польського президента Анджея Дуди, на спільному брифінгу В. Зеленський знову зазначав про прагнення України брати участь у проєкті Ініціативи трьох морів. "Ми обговорили "Ініціативу трьох морів", а головне – предметну зацікавленість України долучитися до цієї важливої для нас ініціативи. Я сподіваюся на підтримку пана Дуди як одного з ініціаторів такої важливої платформи діалогу", – зазначив Зеленський [47]. Втім, зацікавлення України участю у проєкті Трьох морів на той час більшою мірою декларувалось, ніж реалізувалось.

Зокрема, про проєкт «Ініціатива Трьох морів» майже не виступає в основних стратегічних документах. До прикладу, в змісті документу «Енергетичної стратегії України на період до 2035 р.» безпосередньо про приєднання до проєкту «Тримор'я» не вказується. В основному йдеться про інтеграцію газового і електроенергетичного ринків та відповідних

транспортних мереж, а також Нафтотранспортної системи України в безпосередньо енергетичний простір ЄС. Позитивним ключем для долучення України до проєкту Трьох морів є завершення імплементації Третього енергетичного пакета, що дозволить створити повноцінні ринки природного газу та електроенергії відповідно до енергетичного законодавства ЄС в Україні, а також посилить «інституційну інтеграцію України до Європейської мережі системних операторів постачання газу» [9].

План на участь у проєкті «Тримор'я» відсутній і в інших документах. Наприклад, у дослідженні Крос–секторальна експортна стратегія в період 2019–2023 рр. «Транспортування та спрощення умов торгівлі» йдеться про збереження наявних та створення нових транспортних та логістичних систем, які б забезпечували сполучення з країнами Центральної та Східної Європи [83]. Втім, наша держава бере участь у низці транспортних проєктів в якості партнера (на той час), але в документі «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» про це не згадується [10]. Тому можна дійти висновку, що попри зацікавленість України до регіонального проєкту Ініціативи трьох морів, фактично поставлених цілей та запроваджених стратегій щодо долучення нас до проєкту немає. Зрештою, це є доволі негативним моментом, оскільки, це показує сумнівну зацікавленість України до Трьох морів.

Участь України в проєкті Ініціативи трьох морів є досить очевидною, оскільки українська держава має достатній потенціал для енергетичної безпеки, а саме від незалежності країн Європи від газопостачання Російської Федерації. Директор з питань внутрішнього енергетичного ринку головного директорату "Енергетика" Єврокомісії Клаус-Дітер Борхардт сказав, що Україна працює над тим щоб збільшити видобуток газу. «Ви повинні також думати, щоб у середньостроковій перспективі позбутися фінансової та економічної залежності, яка у вас є через транзит. Думайте про українське майбутнє в енергетичній системі, тому що у вас є потенціал стати незалежними від Росії», - казав іще у 2019 р. представник Єврокомісії [20].

В дослідженні вітчизняного аналітика Зосименка Т. описано рекомендації, до яких влада могла б дослухатися в подальшому. Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, Міністерству закордонних справ слід вибудовувати підґрунтя для зміцнення політичної присутності України на майбутніх самітах «Тримор'я», а також ініціювання двосторонніх зустрічей, на яких потрібно піднімати питання щодо інтересу та готовності України включатися в спільні регіональні процеси. Міністерству з питань стратегічних галузей промисловості: розглянути можливості включення до інфраструктурних проєктів, що орієнтовані на зміцнення безпеки в регіоні з урахуванням досвіду України у протистоянні безпековим викликам у сфері транспорту, енергетики, кібербезпеки з їх подальшим лобіюванням в рамках формату Люблінського трикутника та вікна можливостей, утвореного інтересом США до безпекового виміру Ініціативи «Тримор'я» [23].

Такі перспективні ініціативи та угоди, як-от: Меморандум про наміри між державним підприємством «Адміністрація морських портів України» та Адміністрацією порту Гданськ, які були підписанні в жовтні 2020 р. президентами В. Зеленським та А. Дудою в Одесі на бізнес-форумі [77], пропонують можливість створити мультимодальний транспортний коридор з Китаю до Польщі через Україну та надалі до Європи та у зворотньому напрямку, варто звернути увагу, найближчими роками планується участь України у великих регіональних інфраструктурних проєктах, які вже реалізуються в Польщі (Via Carpatia та Rail Baltica) [23].

Можна повністю погодитися з М. Лубківським, що Україні потрібно підготувати власний пакет пропозицій, які є цікавими і для України, і держав-учасниць Ініціативи Трьох морів. У цьому пакеті повинні бути три пріоритетні напрямки:

- 1) Інфраструктурні проєкти, особливо розвиток транспортних коридорів, що з'єднують нас із Західною та Центральною Європою, а також розвиток доріг в Україні.

- 2) За допомогою наших партнерів ми можемо привести до ладу кордони між Україною та Польщею, Словаччиною, Угорщиною й Румунією, за європейськими стандартами.
- 3) можна запропонувати програму розвитку, за прикладом Хорватії, інфраструктури оптоволоконного зв'язку в західній частині України, де її не існує [26].

Іноземні експерти, зокрема, з Польського інституту міжнародних відносин - Д. Селіговський, К. А. Дуймович, з хорватського Інституту розвитку і міжнародних відносин, Т. Іванський, з польського Центру східних досліджень та інші, – зазначають, що проєкти, які можуть зацікавити учасників Ініціативи Трьох морів, Україні потрібно ретельно розглянути всі переваги, які вже є, особливо, ті, які відомі зарубіжним фахівцям. Відтак, говориться про:

- 1) використання українських газосховищ для підвищення конкурентоспроможності газового ринку в Центральній Європі;
- 2) географічне положення України з півночі на південь відповідає загальній концепції розвитку інфраструктури країн-учасниць TSI;
- 3) транзитні можливості України можуть сприяти розвитку інфраструктури всіх учасників ініціативи, зокрема, в осі між Балтійським і Чорним морями;
- 4) реалізація Дунайської стратегії ЄС (EUSDR), що включає Одеську область;
- 5) висвітлення ІТ-сектору України, що динамічно розвивається, може зробити її привабливим партнером для країн TSI у створенні цифрового зв'язку у регіоні [77].

У процесі вирішення питання участі України в проєкті Ініціативи Трьох морів дуже важливим видається постійне підкреслення транзитних можливостей України в переговорах. Як сказано на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України, країна має дуже вигідне географічне положення, оскільки розташована між європейським та азіатським

континентами [34]. Таким чином, через територію країни проходять найстаріші та найактивніші торгові шляхи. Мова йде не тільки про наземні шляхи сполучення, а й про головні шляхи водного транспорту, якими вантажі везуть з Європи в Азію і у зворотному напрямку.

Важливо зазначити, що для реалізації транзитного потенціалу України необхідно підвищити репутацію України як транспортного партнера. Для цього необхідно, зокрема, організувати більш чітку роботу внутрішньої митниці, звівши до мінімуму випадки порушень і затримок під час проходження транзитних товарів через кордон.

У цьому плані є позитивні зрушення, особливо у вересні 2019 року, коли в Україні було прийнято закон «Про спільну транзитну систему та запровадження національної електронної транзитної системи», який передбачає прийняття положень процесуальної конвенції внесено було до національного митного законодавства такі ж процедури, на основі яких наразі 35 країн запроваджують процедури транзиту в себе [8]. Відтак, Україна приєдналася до так званої «Нової комп'ютеризованої транспортної системи» (NCTS). Тому запровадження NCTS є невід'ємною частиною процедури приєднання України до Конвенції, надзвичайно важливим елементом у процесі європейської економічної інтеграції. Фактично впровадження NCTS в Україні почалося в середині листопада 2020 року і триватиме в подальшому [17].

Це стане дуже важливим кроком вперед у напрямку до повноправної участі в проєкті «Тримор'я», оскільки NCTS об'єднує всі митні органи кожної країни-учасниці проєкту. Транзит у цих країнах здійснюється за єдиним транзитним документом, який створюється та зберігається в системі та доступний для кожної сторони. Після впровадження NCTS українська митниця зможе оформляти такі документи. Це не тільки значно спростить і прискорить роботу, але й зробить територію країни більш привабливою для транзиту, оскільки зникне більшість ризиків затримок через довгі документи, а також унеможливить багато інших порушень, у тому числі шахрайства.

Очевидно, що для України може бути корисною з точки зору повноважної участі в проєкті «Тримор'я» співпраця з Литвою та Польщею в рамках так званого «Люблінського трикутника», який останнім часом неухильно поглиблюється та розвивається. Зокрема, спільна заява, підписана міністрами закордонних справ країн-учасниць (Польщі, Литви та України), засвідчила готовність активно розвивати торгівлю, спільну інфраструктуру та взаємні інвестиції. Окремо представники вказаних країн висловили підтримку співпраці між Україною та проєктом Ініціативи Трьох морів [50]. Варто також зауважити, що 26 листопада 2022 р. відбулася зустріч Прем'єр-міністрів держав-учасниць «Люблінського трикутника» у Києві, де у спільній заяві ще раз підкреслили значну роль співпраці в тому числі і в протидії збройній агресії Росії. А також відзначаючи ефективність багаторічної співпраці в рамках альянсу, готові до подальшого поглиблення різних напрямків пов'язаних з Україною, Литовською Республікою та Польщею [51]. Проте, про проєкт Ініціатива Трьох морів у заяві не йшлося.

Позитивні зрушення для України щодо участі в проєкті почалися у 2020 р. на саміті в Таллінні. Тоді наша держава загалом отримала можливість брати участь у реалізації 6 із 48 інфраструктурних проєктів у рамках «Трьох морів», а щонайважливіше: 1 – енергетика, 2 – у сфері транспорту, 3 – у цифровій сфері.

Енергетичний проєкт передбачає будівництво газопроводу Германовичі (Польща) – Більче-Волиця (Україна) в рамках запланованого газопроводу Baltic Pipe. У сфері транспорту це флагманський проєкт – магістраль Via Carpatia, яка пролягає від Клайпеди, Литва, через території Польщі, Литви, Словаччини, Угорщини, Болгарії та Греції до Салонік, що у Греції [4].

Ще у 2016 році під час зустрічі міністрів інфраструктури Литви, Польщі, Угорщини, Словаччини, Румунії, Болгарії, Чехії, України та Туреччини було вирішено побудувати ще три ділянки автомагістралі в Україні. Згідно з підписаним у 2017 році меморандумом, магістраль

проходитиме через Львів, Мостиська, Тернопіль, Чернівці, Луцьк, Ягодин, Рівне, Житомир, Вінницю, Коростень, Умань, Одесу, Київ та інші міста України [4].

Проект цифровізації «Тримор'я», в якому бере участь Україна, спрямований на створення цифрової платформи, спрямованої на більш ефективне та швидке онлайн-управління транспортними та логістичними послугами шляхом обробки великих обсягів інформації, моніторингу стану водних ресурсів у режимі реального часу, цифрового моделювання забруднення води та водовідведення [4].

На думку експерта з українського інституту міжнародної політики В. Голуба, хоч Україна не була представлена на саміті, ми маємо активно стежити за подіями, які там відбувались, готуватися до участі у Smart Connectivity, врахувати можливу участь у нових проектах «Тримор'я», кількість яких буде збільшена майже в два рази, та готувати свої можливі ініціативи, які можуть мати розвиток в Ініціативі трьох морів [4].

Своєю експертною думкою щодо України в Ініціативі Трьох морів поділився і О. Сливчук з інституту міжнародної політики. Він вважає, що участь у такій масштабній ініціативі, як «Тримор'я», не можна вважати формальною чи декларативною. Ми говоримо про масштабні інвестиції, які повинні себе виправдати і які потрібні Україні. Перш ніж запропонувати участь як держава-спостерігач, Україна має розробити перелік привабливих інвестиційних ідей, які включатимуть перевірені концепції, ресурси та обґрунтовані потреби реалізації. Крім того, інфраструктура, енергетика та цифровізація включені до порядку денного співпраці України з ЄС. «Три моря» є чудовою платформою для сприяння секторального зближенню з ЄС та зміцненню єдності в регіоні через участь України у спільних проектах. Поглиблене економічне та інфраструктурне співробітництво сприятиме впровадженню європейських стандартів у кількох галузях економіки. Україна уже зміцнює зв'язки з країнами-учасницями ініціативи. До приладу, підсумком робочого візиту до Бухареста Міністра закордонних справ Дмитра

Кулеби стала заява про готовність України та Румунії розпочати стратегічне партнерство та поглибити співпрацю у сфері енергетики та інфраструктури з відображенням пріоритетів 3SI. Тому таку зміну у відносинах з Румунією можна розглядати як елемент плану України щодо наближення до 3SI. Україна повинна сприяти бажаній формі співпраці з регіоном «Тримор'я». Не лише на політичному рівні, а й на інфраструктурному, регіональному, економічному та інвестиційному [36].

З цією метою група експертів під керівництвом Українського інституту міжнародної політики здійснила дослідницький проєкт «Тримор'я – дорожня карта для України», спрямований на вивчення можливостей і перспектив держави в 3SI. У рамках проєкту фахові експерти аргументували та обґрунтовували інтерес України до Ініціативи Трьох морів та оцінювали проєктний потенціал держави у трьох секторах 3SI: енергетика, цифровізація та розвиток інфраструктури. Дослідження має на меті сформулювати рекомендації Кабінету Міністрів щодо формування в Україні узгодженої політики в цьому напрямку.

Важливим кроком для України є подання заяви на членство у ЄС 28 лютого 2022 р. за спеціальною спрощеною процедурою. Це є вирішальним етапом приєднання нас до «європейської родини». Варто зазначити, що вступ України до Європейського Союзу першим ініціював президент Польщі Анджей Дуда. «Польща підтримує прямий шлях членства України в Європейському Союзі. Статус кандидата має бути надано негайно, а консультації щодо її членства необхідно розпочати негайно після цього. Україна також має отримати доступ до коштів ЄС на відбудову. Вони належать Україні», – про це написав А. Дуда [5]. Необхідно пояснити, що для України важливий шлях до євроінтеграції, оскільки це наблизить нас також до проєкту Ініціативи Трьох морів, де неодноразово наголошували, що членами альянсу «Трьох морів» можуть бути лише учасники Європейського Союзу. У червні цього року в Європарламенті погодили надати Україні статус кандидата на вступ.

Проте на цьогорічному саміті у Ризі, як вже зазначалось, країни Ініціативи Трьох морів вирішили надати Україні спеціально створений статус партнера-учасника. Такий формат партнерства є новоствореним. За словами президента Польщі Анджея Дуди, ця співпраця спрямована на країни, які ще не є членами Європейського Союзу, на відміну від стратегічного партнерства «Тримор'я», наприклад, із США, Великобританією чи Європейською комісією. Прем'єр-міністр Польщі Матеуш Моравецький заявив, що проєкт 3SI тепер неможливий без участі України. А перед самітом у Ризі міністр канцелярії президента Польщі Пауло Шрот заявив, що безпека Балтійського басейну зміниться, оскільки Швеція та Фінляндія, ключові країни цього регіону, подають заявку на членство в НАТО. Це також один із важливих нових геополітичних чинників для країн «Трьохмор'я», - підкреслив Шрот [16].

Грунтуючись на вище сказаному, перспектива України щодо партнерства, а головне членства в Ініціативі Трьох морів є реальною та досить ефективною дорогою до європейської інтеграції. Україна беручи участь в «Тримор'ї» матиме чудову можливість для співпраці та поглиблення партнерських зв'язків з сусідніми країнами, зокрема розвиваючи спільну інфраструктуру: енергетичну, транспортну та цифровізацію.

3.2 Фокусування інтересів України в проєктах Трьох морів

Найважливішими для України, безперечно, є наша активна участь у певних інфраструктурних проєктах. Оскільки, інтереси нашої країни та інших держав-учасниць багато в чому збігаються, Україна, як і учасники проєкту «Тримор'я» – прагне забезпечити вищий рівень енергетичної безпеки шляхом диверсифікації поставок газу. Як і країни-учасниці Ініціативи Трьох морів, Україна має величезний транспортний потенціал і тому зацікавлена в інтеграції транспортної системи країни. Також корисним є

розвиток цифрової сфери, наближення до стандартів ЄС, як це передбачено «Трьохмор'ям».

Ще до повномасштабного вторгнення РФ проти України, Росія підштовхувала Київ до додаткових варіантів імпорту газу, таких як Трансбалканський трубопровід або заплановані трубопроводи BRUA та Eastring [66]. Тепер ці проєкти стали життєво необхідними.

Відтак, для України була б слушною можливість долучитися до «Eastring» - словацького енергетичного проєкту: хоча від застосування станції у Великих Капушанах розробники проєкту відмовилися, згідно оприлюдненої офіційно проєктної інформації [58]. Він передбачає можливість транспортувати газ зі словацької станції у Великих Злієвцях до України зворотним потоком.

Нещодавно, заступник Міністра енергетики України Микола Колісник взяв участь у дискусійній панелі «Перспектива створення регіонального східноєвропейського газового хабу» в рамках конференції Energy Security Forum 2022. М. Колісник підкреслив, що Україна досягла значного прогресу в імплементації європейських директив і ринкових правил, а також незважаючи на війну, український ринок газу функціонує [52].

Водночас Україна зацікавлена брати участь у місцевих проєктах. Сучасна тенденція полягає в регіоналізації газового ринку та розвитку його на базі існуючої європейської інфраструктури. Однією з таких ініціатив є газовий проєкт у Східній Європі - Eastring, реалізація якого прискорилася в останні роки. У рамках цього сусідні з Україною країни (Польща, Болгарія, Румунія, Словаччина, Угорщина та Греція) встановлять інтерконектори на існуючих газопроводах, що дозволить розширити існуючу інфраструктуру. «Ми розраховуємо, що Оператор ГТС України якнайшвидше приєднається до Eastring як однієї з ключових регіональних галузевих ініціатив. Україна розвиватиме газовий сектор спільно з європейськими ініціативами, такими як REPowerEU, зокрема, й в рамках нових енергетичних проєктів Східної Європи», - зазначив заступник Міністра енергетики [52].

Необхідно скористатися наявними можливостями та брати активну участь у польському проєкті, щодо диверсифікації джерел постачання газу та інтеграції газової інфраструктури в регіоні Трьох морів. Наприклад, реалізація проєкту газопроводу Baltic Pipe, який відкрився наприкінці вересня цього року потужністю 10 млрд кубометрів на рік із Норвегії до Польщі. Прем'єр-міністр Польщі М. Моравецький впевнено заявив, що цей газопровід завершить «еру домінування Росії в газовій сфері». Baltic Pipeline має на меті створити новий маршрут для доставки природного газу з Норвегії на ринки Данії та Польщі, а також кінцевим споживачам у сусідніх країнах [1]. Міністр енергетики України Герман Галущенко зазначив: «Запуск Baltic Pipe – це можливість і для України підвищити надійність газопостачання. Цього року ми збільшили гарантовані потужності для імпорту газу з Польщі і продовжуємо над цим працювати. Також зросли потужності імпорту газу зі Словаччини, тому коли запрацює на повну потужність інтерконектор між Словаччиною та Польщею, Україна зможе збільшити імпорт і через Словаччину» [64]. А також розвиток транскордонних з'єднань уздовж Польща – Словаччини та Республіки Польща – Україна. Частина проєкту, включно з Україною, передбачає будівництво нового газопроводу через українсько-польський кордон, модернізацію компресорної станції в м. Страховині, розширення внутрішньої транспортної системи Польщі та України за рахунок зміцнення зв'язків з польськими компаніями постачання норвезького газу відкриває можливості для розвитку українських підприємств за рахунок участі у виконанні робіт, передбачених проєктом.

Крім того, Україні потрібно активно працювати як країні-партнеру-учаснику в проєкті Transport Digital для створення єдиної фондової транспортної біржі в регіоні.

Via Carpatia проєкт об'єднує країни-учасниці 3SI: Болгарію, Литву, Польщу, Хорватію, Угорщину, Румунію, Словаччину, а також країни-партнери, серед яких є Україна. Його часто називають основою всієї ініціативи 3SI. Нова дорога має на меті з'єднати Центральну та Східну

Європу з перспективою приєднання до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) – мережі доріг, залізничних ліній, внутрішніх водних шляхів, морських портів та аеропортів по всьому Європейському Союзу.

У сфері транспорту Україна отримала шанс через участь у проєкті «Via Carpatia» («Карпатська шлях»). Незважаючи на те, що він був запусканий у 2010 році, зараз він включений до списку пріоритетних проєктів ТМ. Зовсім нещодавно, у травні 2021 р., президент Польщі офіційно оголосив, що польська ділянка нової сучасної 700-кілометрової автомагістралі, яка з'єднує південні та північно-східні регіони Польщі, має бути повністю запущена в експлуатацію у 2024 році. Робота над цим етапом активно триває, головним завданням якого є інтеграція «Via Carpatia» в єдину Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T). Україна отримала можливість приєднатися до проєкту у 2016 році на основі участі в Декларації міністрів транспорту Болгарії, Греції, Литви, Польщі, Румунії, Словаччини, Туреччини, Угорщини та Чехії [79]. Меморандум про взаєморозуміння щодо подальшої співпраці в рамках проєкту Via Carpatia підписали Міністр інфраструктури України Володимир Омелян та Міністр інфраструктури та будівництва Республіки Польща Анджей Адамчик іще 22 жовтня 2017 року. Участь України у проєкті Via Carpatia дозволить реалізувати транзитний потенціал на шляху між Європою та Азією, модернізувати транспортну інфраструктуру південних і західних областей України [33]. Цей шлях має додаткову цінність для України, і зусилля та досягнення високого рівня сполучення з «Via Carpatia» - повинні бути серед пріоритетів українського уряду.

Експерти з Українського інституту міжнародних відносин вважають, що існують певні переваги для участі України в цьому проєкті:

- 1) Подальша інтеграція України до транспортної системи ЄС;
- 2) Полегшення процесу перетину кордону між Україною та Європейським Союзом для здійснення господарської діяльності Via Carpathia на території України;

- 3) Розвиток прикордонної інфраструктури;
- 4) Швидкісне сполучення між портами Клайпеда – Гданськ – Одеса;
- 5) Одеський порт зможе конкурувати в логістиці з портом Констанца, Румунія, який також бере участь у проєкті;
- 6) Логістичне сполучення кількох обласних центрів (Львів, Луцьк, Рівне, Тернопіль, Чернівці, Вінниця, Одеса) з країнами ЄС;
- 7) Впровадження транспортних стандартів ЄС в Україні [46].

Не менш важливим є проєкт *Via Baltica*, Україна яка залучена до *Via Carpathia* зацікавлена в залученні, модернізації та об'єднанні цих двох проєктів. Наразі *Via Baltica* з'єднує Гельсінкі, Таллінн, Ригу, Каунас, Варшаву та Прагу. У рамках 3SI планується модернізація маршруту та підвищення рівня безпеки дорожнього руху та якості інфраструктури відповідно до вимог регламенту TEN-T. Розвинені та взаємопов'язані *ViaBaltica* та *Via Carpathia* забезпечать Україні швидкий транспортний доступ до ринків Балтії, зокрема Польщі та Фінляндії. Відтак, прем'єр-міністр Денис Шмигаль під час засідання уряду заявив, що Україна розпочне поетапне будівництво вузької європейської колії, щоб з'єднати свою залізницю з європейською. Він також зазначив, що спочатку це буде сполучення великих вузлів та великих міст, а далі поступове розширення по всій країні [15].

Вторгнення Росії до України підвищило геополітичну значимість залізничного сполучення з країнами Балтії та з рештою Європи. Наразі проєкт проводить аналіз задля пом'якшення ризиків від війни в Україні [33].

Цифровізація менш представлена в реєстрі проєктів 3SI, ніж інфраструктура та енергетика. Незважаючи на це, Україна бере участь у низці багатосторонніх ініціатив у цій сфері. Привабливість проєкту цифровізації полягає в тому, що фізичний кордон між Україною та ЄС зазвичай не є великою перешкодою. Транскордонний характер ініціатив у цифровій сфері робить впровадження більш гнучким. Наприклад, Транспортна фондова біржа в регіоні Ініціативи Трьох морів. Ініціатива

відкрита для всіх країн-учасниць ЗСИ і має великий транскордонний потенціал. Цифровізація міжнародної логістики є важливим пріоритетом для України.

Підводячи підсумок, можна констатувати, що участь у проєктах Ініціативи Трьох морів є надзвичайно ефективним інструментом для активного поглиблення партнерства України з країнами-сусідами – учасниками проєктів у ключових для її стабільного розвитку секторах (енергетика, транспорт та цифрові технології). Також нашій державі варто проаналізувати ще низку проєктів «Тримор'я» для подальшого нашого залучення в них. Зокрема, Україні варто напрацювати свої власні ідеї, які можна буде запропонувати даній Ініціативі.

ВИСНОВКИ

У ході дослідження було встановлено, що ідея проєкту «Тримор'я» не є новою, оскільки дискусії щодо Міжморського зближення почалися іще відразу після закінчення Першої світової війни, зокрема у Польщі, з приходом до влади Юзефа Пілсудського. Конкретний геополітичний проєкт передбачав тоді можливість створення альянсу у складі Польщі, України, Білорусі, Литви, Латвії, Естонії, Молдови, Угорщини, Румунії, Югославії, Чехословаччини та, можливо, Фінляндії. Така геополітична вісь розглядалася як запорука країнам Центральної Європи уникнути домінування Німеччини чи Росії у своїх регіонах. Зі спротивом такому проєкту виступили СРСР і навіть більшість країн Заходу, за винятком Франції.

Водночас, схожу ідею об'єднання теренів від Балтійського до Чорного морів виношували президент УНР Михайло Грушевський та діяч українського визвольного руху Юрій Липа. У роботах Ю. Липи переконливо висвітлювалася геополітична значимість Чорного моря, з огляду стратегічних переваг України серед інших країн чорноморського басейну. Однак, загарбницька політика російських більшовиків не дозволила реалізувати проєкт.

В сучасних умовах російського вторгнення до нашої країни та анексії півострова Крим, ідея об'єднання народів Центральної та Східної Європи у Балто-Чорноморський союз – цілком закономірно отримала новий сенс актуальності. Саме тому у 2015 р. було започатковано Ініціативу «Трьох морів» – міжнародний інтеграційний проєкт, де засновниками стали дві країни Польща та Хорватія.

Регіонально-інтеграційний альянс «Трьох морів» належить розглядати як важливий фактор для поглиблення співпраці країн Центрально-Східної Європи, це ефективний інструмент для вирішення багатьох ключових проблем міжнародного характеру, а щонайперше, забезпечення енергетичної незалежності Європи та відповідно підвищення загального рівня безпеки. Встановлено, що проєкт Ініціативи «Трьох морів» було створено задля

досягнення цілей: по-перше, забезпечення економічного розвитку країн регіону та по-друге, сприяння загальному зміцненню європейської безпеки і згуртованості, шляхом співпраці в сферах енергетики, транспорту та цифрових технологій. Досвід регіональних ініціатив за участю країн ЦСЄ показав, що ці Ініціативи є ефективними механізмами просування європейської інтеграції шляхом спільних зусиль та взаємної підтримки. Саме з цього ракурсу в першу чергу слід розглядати питання проєкту «Тримор'я» та української участі в ньому.

Вивчено зміст деяких великих інфраструктурних проєктів у рамках ініціативи. Відомо, що наразі в рамках проєкту «Тримор'я» пріоритетними є близько 80 ініціатив (проєктів) у сферах енергетики, транспорту та цифрових технологій, деякі з яких уже успішно реалізовані. Усі ініціативи, запропоновані та реалізовані в рамках Ініціативи Трьох морів, сприяють диверсифікації джерел постачання газу на території країн-учасниць проєкту, а також поставок природного газу – до ЄС та у країни Східної Європи, що не входять до ЄС, зокрема України. Зміст основних ініціатив «Тримор'я», це: газотранспортна система Болгарія-Румунія-Угорщина-Австрія (BRUA), газовий коридор Словаччина-Угорщина-Румунія-Болгарія-Туреччина (Eastring), інтеграційні проєкти та енергетичні системи країн Балтії та Європейська мережа (Балтійський трубопровід), Балто-Адріатичний транспортний коридор, Via Carpatia (Карпатський шлях) тощо. Вони дозволяють визначити потребу в такій співпраці, яка ґрунтується на факті, що комунікація та співпраця Північ-Південь досі була практично відсутня, хоча Європа має досить добре розвинену інфраструктуру та співпрацю по лінії Схід-Захід. Особливо важливо, що реалізація більшості ініціатив у рамках проєкту Ініціативи Трьох морів не лише покращує ситуацію з енергетичною безпекою країн-учасниць та Європи в цілому, а й сприяє об'єднанню та економічному розвитку шляхом запобігання значним відмінностям в цінах на природний газ в країнах Європи.

В ході проведеного дослідження було визначено геополітичне значення проєкту: зокрема, враховано позиції країн-учасниць Ініціативи, а також західноєвропейських країн та США. Доведено, що проєкт відповідає геополітичним інтересам країн-членів Ініціативи, а також інших країн ЄС, зацікавлених у зміцненні та підвищенні рівня енергетичної безпеки в Європі. Сполучені Штати побачили в проєкті «Тримор'я» надзвичайно сприятливу можливість для прямого просування власних економічних інтересів, шляхом налагодження торгівлі скрапленням газом з країнами регіону та розширення можливості постачання в інші країни через транзитні трубопроводи. Єдиною країною, яка перебуває в конфлікті геополітичних інтересів з проєктом Ініціативи «Трьох морів» є Російська Федерація, що зацікавлена у збереженні свого виняткового впливу на країни ЄС як основний постачальник газу. Саме проєкт «Трьох морів» може покласти край прагненню Росії домінувати на європейському газовому ринку та диктувати власні умови країнам ЄС. А повномасштабне вторгнення РФ до України, лише більше підкреслило геополітичну важливість Ініціативи.

Досліджено економічну складову важливості Ініціативи Трьох морів. Виявлено головну потребу в інвестиціях на ключові проєкти 3SI: транспортну, енергетичну та цифрову. Задля цього був створений Інвестиційний Фонд Трьох морів. Також визначені провідні інвестори проєкту, якими є президенти банків Польщі та Румунії, а також виключно зачний інтерес інвесторів зі Сполучених Штатів Америки та інших держав з-поза числа країн-учасниць «Тримор'я».

Встановлено, що перед регіоном «Тримор'я» стоять важливі виклики, безпосередньо зі сфер: політики, економіки та безпеки, особливо беручи до уваги теперішню російську агресію проти України, яка посилила важливість проєкту та готовність Ініціатив рухатись до нових стратегій, щодо прийняття та залучення нових держав до 3SI, зокрема і Української держави.

Доведено, що Україні неодмінно належить тісніше інтегруватися до проєкту Ініціативи. Першим етапом на цьому шляху мають складатися

заходи з лобіювання участі України в проєкті «Тримор'я», починаючи з найвищого рівня – за участю президента, депутатів та дипломатів, аж до рівня ЗМІ, які мають активніше поширювати актуальну інформацію про Україну, як незаперечно обов'язкового учасника проєкту. Другим етапом повинні слугувати інституційні та організаційні заходи: визначення зокрема пріоритетних потреб, які становлять національний інтерес для України через участь в проєктах Трьох морів. Задля чого необхідно на законодавчому і урядовому рівні сприяти поглибленню транскордонного співробітництва з сусідніми країнами-учасницями проєкту «Тримор'я». До третьої групи слід віднести заходи щодо активного просування власних українських ініціатив, які можуть бути реалізовані в рамках проєкту Ініціативи Трьох морів, включно із залученням до внесення пропозицій для інших учасників проєкту, з боку представників українського громадянського суспільства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. А. Прасад. Forbes. *«Нафтогаз» має попередні домовленості щодо постачання газу через Baltic Pipe – Вітренко (07.10.2022)* URL: <https://forbes.ua/news/naftogaz-mae-poperedni-domovlenosti-shchodo-postachannya-gazu-cherez-baltic-pipe-vitrenko-07102022-8848>
2. Бикова А. LogistToday. *ЄС та Україна покращать транспортне сполучення (19.05.2022)* URL: https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2022-05-19/es-i-ukraina-uluchshat-transportnoe-soobshhenie/
3. Богданьок О. Суспільне Новини. *Україна отримала статус партнера-учасника Тримор'я (21.06.2022)*. URL: <https://suspilne.media/252320-ukraina-otrimala-status-partnera-ucasnika-iniciativi-troh-moriv-duda/>
4. В. Голуб. Європейська правда. *Нові ініціативи Тримор'я: чи є в них місце для України (15.10.2020)* URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2020/10/15/7115366/>
5. В. Ейсмунт. ZAXID.NET. *Україна подала заявку на вступ до ЄС (28.02.2022)* URL: https://zaxid.net/ukrayina_podala_zayavku_na_vstup_do_yes_n1537131
6. Василевич Ю. В. *Чорноморська концепція Юрія Липи у Геополітичній думці України*. URL: <http://politics.chdu.edu.ua/article/view/75501>
7. Василенко С. *«Чорноморська доктрина» України та її сучасні виміри / С. Василенко // Людина і політика. – 2002. – № 4. – С. 12*
8. Верховна Рада України. *Конвенція про процедуру спільного транзиту* URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text
9. Верховна Рада України. *Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність» (18.08.2017)* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-2017-%D1%80#Text>
10. Верховна Рада України. *Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

11. Герасимчук С. "Українська призма". *Тримор'я: Перспективна ініціатива чи блеф держав центрально-східної Європи?*
URL: <http://prismua.org.tilda.ws/threeseas>
12. Голос України Газета Верховної Ради України. *Віцеспікерка Олена Кондратюк бере участь у саміті Ініціативи трьох морів (20.06.2022)*
URL: <http://www.golos.com.ua/article/361524>
13. Голуб В., Томенчук Р.. *Європейська правда. Інвестиції для трьох морів: що отримала Україна від таллінського саміту Тримор'я (26.10.2020)*
URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2020/10/26/7115729/>
14. Громадське радіо. *Забруднені води затоплюють шахту «Золоте»: є загроза екологічної катастрофи — Криницький (29.10.2021)* URL: <https://hromadske.radio/podcasts/donbas-ka-khvyliia/zabrudneni-vody-zatopliuiut-shakhtu-zolote-ie-zahroza-ekolohichnoi-katastrofy-krynyts-kyu>
15. Д. Гордійчук. *Економічна правда. Україна розпочне будівництво Євроколії – Шмигаль (24.05.2022)* URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/24/687403/>
16. Д. Колесніченко. НВ. «Наш зв'язок із вільним світом». *Що таке Тримор'я і чому Україна прагне приєднатися до цього об'єднання 12 країн ЄС (21.06.2022)* URL: <https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/trimor-ya-shcho-ce-ta-yaki-krajini-do-nogo-vhodyat-ukrajina-stala-partnerom-iniciativi-troh-moriv-50251323.html>
17. Державна митна служба України. *Спільний транзит (NCTS)* URL: <https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts>
18. Еко. Ройон. *Екологічний тероризм російської армії в Україні (08.04.2022)*
URL: <https://eco.rayon.in.ua/topics/503988-ekologichniy-terorizm-rosiyskoi-armii-v-ukraini>
19. Еко. Ройон. *Ядерна безпека: росія використовує окуповану Запорізьку АЕС як «ядерний щит» (08.08.2022)* URL: <https://rayon.in.ua/news/496671-yaderna-bezpeka-ukraini-chornobilska-aes-dosi-vidklyuchena-vid-energomerezh-onovlyuetsya>

- 20.Європейська правда. *У ЄС кажуть, що Україна може позбутися економічної залежності від транзиту російського газу (11.04.2019)* URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2019/04/11/7095061/>
- 21.Європейська правда. *У Польщі пояснили, чому Україна поки не може приєднатися до «Тримор'я» (03.10.2019).* URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2019/10/3/7101513/>
- 22.Європейська правда. *Що дасть Україні новий статус в Ініціативі Тримор'я (06.07.2022)* URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/07/6/7142668/>
- 23.Зосименко Т. Українська призма. *Україна - «Ініціатива трьох морів» (23.01.2021)* URL: <http://prismua.org/ukraine-three-seas-initiative/>
- 24.К.Маркевич, В.Омельченко Глобальні енергетичні тренди крізь призму національних інтересів України. / Аналітична доповідь. – Київ: Заповіт, 2016. – 118с. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2016_glob_ener_trendy.pdf
- 25.Лубківський М. Європейська правда. *Три моря та один Трамп: чи не призведе варшавська зустріч до нового поділу Європи (07.07.2017)* URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2017/07/7/7068180/>
- 26.Лубківський М. Європейська правда. *Україна в стороні від трьох морів: чому Київ ігнорує ініціативу з мільярдами інвестицій (19.09.2018)* URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2018/09/19/7087102/>
- 27.Лящук Ю. Главком. *Через обстріли окупантів в Україні відбувся збій у роботі двох АЕС – МАГАТЕ (16.11.2022)* URL: <https://glavcom.ua/country/incidents/через-обстріли-окупантив-в-україні-відбуvsja-zbij-u-roboti-dvokh-aes-mahate-889650.html>
- 28.Мартинюк В. *Балто-Чорноморський союз: проблеми сьогодення та перспективи розвитку / В. Мартинюк // Intermarum: історія, політика, культура. - 2015. - Вип. 2. - С. 130-134.*
- 29.Матвієнко В. *Балто-Чорноморський Союз. Українська дипломатична енциклопедія : у 2 т. / Київ. нац. ун-т імені Тараса Шевченка, Ін-т міжнар. відносин ; [редкол.: Л. В. Губерський (голова) та ін.]. - Київ :*

- Знання України, 2004. с. 90 URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/ua/elib.exe?Z21ID=&I21DBN=UKRLIB&P21DBN=UKRLIB&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=online_book&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=FF=&S21STR=ukr0000816
30. Метельова, Т. "Країни Центральної Європи і міжнародна безпека: спільне й відмінне в українському питанні." *Науковий вісник Дипломатичної академії України* 22 (2) (2015). С. 26-33.
31. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. Крос–Секторальна Експортна Стратегія 2019–2023. Транспортування та спрощення умов торгівлі. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Download?id=b10151c9-1fa9-482e-9c0d-9686a6c0b7ad>.
32. Міністерство Інфраструктури України. *Реалізація проекту Via Carpatia є запорукою розвитку Карпатського регіону України та інфраструктурної євроінтеграції*, – Володимир Омелян (26.06.2018) URL: <https://mtu.gov.ua/news/29935.html>
33. Міністерство Інфраструктури України. *Східне партнерство* URL: <https://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>
34. Міністерство Інфраструктури України. *Транзитні можливості України* URL: <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html?%20PrintVersion>
35. Нестор Дим. Новинарня. *Зеленський у Польщі: крім історії – санкції, кордони, енергетика, транспорт плюс Тримор'я*. URL: <https://novynarnia.com/2019/08/31/zelenskiy-u-polshhi-krim-istoriyi-sanktsiyi-kordoni-energetika-transport-plyus-trimor-ya/>
36. О. Сливчук. *Європейська правда. Дружити морями: що може отримати Україна на саміті Тримор'я у Софії (01.07.2021)* URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2021/07/1/7124978/>
37. Паливода В. Оборонно промисловий кур'єр. *«Ініціатива Трьох Морів»: Разом проти тероризму (02.08.2018)* URL: <https://cutt.ly/1MCKmLJ>

- 38.Парахонський Б. О., Яворська Г. М. *Актуальні виклики та загрози національній безпеці: висновки для України* / За заг. ред.К.А. Кононенка. Київ. НІСД. 2014. 48 с
- 39.Посольство України в Республіці Польща. *Офіційний візит Президента Республіки Польща Анджея Дуди в Україну (13.10.2020)* URL: <https://poland.mfa.gov.ua/news/oficijnij-vizit-prezidenta-respubliki-polshcha-andzheya-dudi-v-ukrayinu>
- 40.Президент України Володимир Зеленський. *Потенціал України потрібен Тримор'ю – звернення Президента Володимира Зеленського до учасників саміту Ініціативи трьох морів (20.06.2022)* URL: <https://www.president.gov.ua/news/potencial-ukrayini-potriben-trimoryu-zvernennya-prezidenta-v-75917>
- 41.Радіо Свобода. *Держсекретар США застерігає Німеччину щодо «Північного потоку-2» (23.03.2021)* URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-blinken-nimechchyna-pivnichnyj-potik-2/31165115.html>
- 42.Руденко А. day.kyiv.ua. *Крок до Балтійсько-Чорноморського «поясу» безпеки (01.11.2016)* URL: <https://day.kyiv.ua/uk/article/tema-dnya-podrobyci/krok-do-baltiysko-chornomorskogo-poyasu-bezpeky>
- 43.Савицький Ю. Радіо Свобода. *«Ініціатива трьох морів» об'єднує держави Центрально-Східної та Південної Європи навколо питань безпеки (27.06.2017)* URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/28581935.html>
- 44.Сайт міста Запоріжжя. *У Польщі проведуть міжнародну конференцію щодо відновлення ядерної та радіаційної безпеки Запорізької АЕС (16.11.2022)* URL: <https://www.061.ua/news/3497661/u-polsi-provedut-miznarodnu-konferenciu-sodo-vidnovlenna-adernoj-ta-radiacijnoj-bezpeki-zaporizkoi-aes>
- 45.Стек Л. Радіо Свобода. *Добудувати залишилось 5%: чим загрожує Україні «Північний потік-2»? (08.03.2021)* URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/31139680.html>
- 46.Український інститут міжнародної політики. *Тримор'я - дорожня карта України 2021.* URL: <http://www.uiip.org.ua/wp-content/uploads/2021/11/Триморья-дорожня-карта-для-України.pdf>

47. Укрінформ. *Зеленський обговорив із Дудою можливість приєднання України до "Ініціативи трьох морів" (12.10.2020)* URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3116177-zelenskij-obgovoriv-iz-dudou-mozlivist-priednanna-ukraini-do-iniciativi-troh-moriv.html>
48. Укрінформ. *Парламентська асамблея НАТО визнала росію державою-терористом (21.11.2022)* URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3618952-parlamentska-asamblea-nato-viznala-rosiu-derzavouteroristom.html>
49. Укрінформ. *Україна зацікавлена у приєднанні до "Ініціативи трьох морів" – Зеленський (26.11.2019)* URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/2825624-ukraina-zacikavlena-u-priednanni-do-iniciativi-troh-moriv-zelenskij.html>
50. Урядовий портал. *Спільна декларація міністрів закордонних справ України, Республіки Польща та Литовської Республіки щодо заснування «Люблінського трикутника» (28.07.2020)* URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/spilna-deklaraciya-ministriv-zakordonnih-sprav-ukrayini-respubliki-polshcha-ta-litovskoyi-respubliki-shchodo-zasnuvannya-lyublinskogo-trikutnika>
51. Урядовий портал. *Спільна Заява Прем'єр-міністрів України, Литовської Республіки та Республіка Польща про результати зустрічі Люблінського трикутника (26.11.2022)* URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/spilna-zayava-premyer-ministriv-ukrayini-litovskoyi-respubliki-ta-respublika-polshcha-pro-rezultati-zustrichi-lyublinskogo-trikutnika>
52. Урядовий портал. *Україна зацікавлена долучитись до східноєвропейського газового проекту Eastring, – Микола Колісник (24.11.2022)* URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/ukrayina-zacikavlena-doluchitis-do-shidnoyevropejskogo-gazovogo-proektu-eastring-mikola-kolisnik>
53. Шмаленко Ю. І. *Геополітичні концепції українських вчених на початку ХХ ст.* URL: http://vlp.com.ua/files/05_7.pdf.

54. Aleksander Olech. The Institute of New Europe. *Time for the Three Seas Army? About the Necessity of Close Military Cooperation Among the Three Seas Countries* (18.07.2022) URL: <https://ine.org.pl/en/time-for-the-three-seas-army-about-the-necessity-of-close-military-cooperation-between-the-three-seas-countries/>
55. Anne Elisabet Jensen. European Commission. Mobility and Transport. *Baltic Adriatic Corridor* URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-adriatic-corridor_en
56. Bastian Sendhardt. *Ehrenplatz für Trump* (31.07.2020) URL: <https://www.ipg-journal.de/rubriken/aussen-und-sicherheitspolitik/artikel/ehrenplatz-fuer-trump-4549/>
57. CNBC. Tom DiChristopher. *Behind Nord Stream 2: The Russia-to-Germany gas pipeline that fueled Trump's anger at NATO meeting* (12.07.2018) URL: <https://www.cnbc.com/2018/07/11/behind-nord-stream-2-the-russia-to-germany-gas-pipeline-that-fueled-t.html>
58. Eastring. Eastring Routing. URL: <https://www.eastring.eu/page.php?page=routing>
59. Energy Brief. *EASTRING GONE WILD* (17.12.2019) URL: <https://energy-europe.eu/economy/eastring-gone-wild/>
60. Euronews. *Nord Stream 2: Ukraine and Poland slam deal to complete controversial gas pipeline* (22.07.2021) URL: <https://www.euronews.com/2021/07/21/ukraine-poland-slam-insufficient-deal-struck-by-germany-and-u-s-on-nord-stream-2>
61. Evelin Szöke. *BRUA pipeline to face difficulties due to stalled Black Sea gas project* (28.07.2020) URL: <https://ceenergynews.com/oil-gas/brua-pipeline-to-face-difficulties-due-to-stalled-black-sea-gas-project/>
62. Evelin Szöke. *Hungary hopes to buy 1-2 bcm of gas from Azerbaijan from 2023* (20.07.2020) URL: <https://ceenergynews.com/oil-gas/hungary-hopes-to-buy-1-2-bcm-of-gas-from-azerbaijan-from-2023/>
63. Exploration&Production Consulting. *Запуск газопроводу BRUA під загрозою у зв'язку з затримкою проектів видобутку у Чорному морі*

- (27.08.2020) URL: <https://expro.com.ua/novini/zapusk-gazoprovodu-brua-pd-zagrozyu-u-zvyazku-z-zatrimkoyu-proektv-vidobutku-u-chornomu-mor>
64. Facebook. Герман Галущенко (27.09.2022) URL: <https://www.facebook.com/german.galushchenko/posts/pfbid02uYkKmaV8Zgufvq4PevGkkg5Sc9XQGvBafmpHiTV4n7GRKwjG5ksi8qVPJgbS3VXYI>
65. Foreign Policy. Pifer, S. «*Nord Stream 2: Background, Objections, and Possible Outcomes.*» (2021). URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/04/FP_20210412_nord_stream_2_pifer.pdf
66. Frank Umbach. GIS. *The future of Ukraine's energy transit status* (15.10.2018) URL: <https://www.gisreportsonline.com/r/ukraine-gas/>
67. Initiative Three Seas. *President of Poland: Three Seas Initiative can become a vehicle of idea-driven recovery from COVID-19 crisis* URL: <https://3seas.eu/media/news/president-of-poland-three-seas-initiative-can-become-a-vehicle-of-idea-driven-recovery-from-cov>
68. Institute of Democratization and Development. *Geopolitical dimension of the Baltic-Black Sea region: from the past to the present.* (30.04.2020) URL: <https://institutedd.org/blog/posts/geopolitical-dimension-of-the-baltic-black-sea-region-from-the-past-to-the-present>
69. Interfax-Ukraine. *Romania can now supply gas to Moldova and Ukraine – PM* (08.07.2022) URL: <https://en.interfax.com.ua/news/economic/844589.html>
70. Jacek Losik. Money.PL. *Via Carpatia pomoże uratować Ukrainę. GDDKiA otworzyła kolejny odcinek S19* (29.04.2022) URL: <https://www.money.pl/gospodarka/via-carpatia-pomoze-uratowac-ukraine-wlasnie-otwieraja-kolejny-odcinek-s19-6763430782249760a.html>
71. Julita Wilczek. The Institute of New Europe. *5 challenges facing the Three Seas* (20.06.2022) URL: <https://ine.org.pl/en/5-challenges-facing-the-three-seas/>
72. Litewsko-Polsko-Ukraińska Brygada im Wielkiego Hetmana Konstantego Ostrogskiego. *Historia. Od idei do utworzenia.* URL: <https://litpolukrbrig.wp.mil.pl/pl/pages/historia-2018-02-23-b/>
73. Litewsko-Polsko-Ukraińska Brygada im Wielkiego Hetmana Konstantego Ostrogskiego. *GIVE YOUR HAND TO UKRAINE – LITPOLUKRBRIG 7TH ANNIVERSARY* (20.09.2022) URL:

- <https://litpolukrbrig.wp.mil.pl/en/articlesnews-y/give-your-hand-ukraine-litpolukrbrig-7th-anniversary/>
74. Ministry of Foreign Affairs of Ukraine. *Joint Statement by Minister of Foreign Affairs of Ukraine Dmytro Kuleba and Minister of Foreign Affairs of Poland Zbigniew Rau on Nord Stream 2* (21.07.2021) URL: <https://mfa.gov.ua/en/news/spilna-zayava-ministra-zakordonnih-sprav-ukrayini-dmitra-kulebi-ta-ministra-zakordonnih-sprav-polshchi-zbignyeva-rau-shchodo-pivnichnogo-potoku-2>
75. Munatorplus. *Via Carpatia - rusza realizacja odcinka do granicy państwa. Aktualny stan realizacji Via Carpatia* (11.10.2022) URL: <https://www.muratorplus.pl/inwestycje/inwestycje-publiczne/via-carpatia-trasa-s-19-przebieg-miedzynarodowego-szlaku-via-carpatia-mapa-aktualny-stan-realizacji-aa-cQqb-5Mp1-z7BL.html#via-carpatia-w-polsce-stan-realizacji-wrzesien-2022>
76. Natural Gas Intelligence. Jamison Cocklin. «*Poland's LNG Imports Again Jump as Russian Supplies Decline*» (10.02.2021) URL: <https://www.naturalgasintel.com/polands-lng-imports-again-jump-as-russian-supplies-decline/>
77. New Europe Center. *Why is Ukraine interesting for the Three Seas Initiative?* (19.10.2020) URL: <http://neweurope.org.ua/en/analytics/chomu-ukrayina-ye-tsikavoyu-dlya-trymor-ya/>
78. Norton Rose Fulbright. Katie McDougall, Stefan H. Reisinger. *Update on US sanctions in respect of Nord Stream 2 and TurkStream pipelines* (06.09.2020) URL: <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/542bab55/us-house-approves-nord-stream-2-and-turkstream-sanctions-adoption-appears-likely>
79. O. Nawrocka. In Poland. *В Польщі оголосили про відкриття нової автомагістралі Via Carpatia* (12.05.2021) URL: <https://inpoland.net.pl/novosti/krakow/transport/v-polshhi-ogolosili-pro-vidkrittya-novo%D1%97-avtomagistrali-via-carpatia/>
80. Piotr Wójcik. The Institute of New Europe. *The Western Balkans as an area of the synergy of the Three Seas and the Belt and Road Initiative transport projects* (03.11.2022) URL: <https://ine.org.pl/en/the-western-balkans-as-an->

[area-of-the-synergy-of-the-three-seas-and-the-belt-and-road-initiative-transport-projects/](#)

81. Rail Expo. *Вторгнення в Україну «підвищило геополітичну значимість Rail Baltica»* URL: <https://railexpoua.com/novyny/vtorhnennia-v-ukrainu-pidvyshchylo-heopolitychnu-znachymist-rail-baltica/>
82. Romanian Business News – ActMedia. *Three Seas Initiative member states requiring almost 600 bln euros in infrastructure modernization investments (29.11.2019)* URL: <https://actmedia.eu/daily/three-seas-initiative-member-states-requiring-almost-600-bln-euros-in-infrastructure-modernization-investments/83878>
83. The First News. *Via Carpathia route to be ready by end-2025 – minister (13.06.2020)* URL: <https://www.thefirstnews.com/article/via-carpathia-route-to-be-ready-by-end-2025----minister-13357>
84. The Guardian. *Nord Stream gas leaks may be biggest ever, with warning of «large climate risk»* URL: <https://www.theguardian.com/environment/2022/sep/28/nord-stream-methane-gas-leaks-may-be-biggest-ever-with-warning-large-climate-risk>
85. The Three Seas Initiative Investment Fund. *U.S. International Development Finance Corporation and the Three Seas Initiative Investment Fund agree to term sheet for up to US\$300 million in financing (20.06.2022)* URL: <https://3siif.eu/news/u-s-international-development-finance-corporation-and-the-three-seas-initiative-investment-fund-agree-to-term-sheet-for-up-to-us300-million-in-financing>
86. The Three Seas Initiative Investment Fund. *Estonia and Latvia join the Three Seas Initiative Investment Fund (16.09.2020)* URL: <https://3siif.eu/news/estonia-and-latvia-join-the-three-seas-initiative-investment-fund/>
87. The Three Seas Initiative Investment Fund. *The Fund* URL: <https://3siif.eu/the-fund/>
88. The Three Seas Initiative Investment Fund. *The Three Seas Fund makes its first energy investment (26.05.2021)* URL: <https://3siif.eu/news/the-three-seas-fund-makes-its-first-energy-investment>
89. The Three Seas Initiative. *Bucharest Summit 2018.* URL: <https://3seas.eu/about/past-summits/bucharest-summit-2018>

90. The Three Seas Initiative. *Joint Declaration of the Seventh Summit Three Seas Initiative* URL: <https://3seas.eu/about/joint-declaration-of-the-seventh-three-seas-initiative-summit>
91. The Three Seas Initiative. *Objectives*. URL: <https://3seas.eu/about/objectives>
92. The Three Seas Initiative. *Projects. Baltic – Adriatic TEN-T Core Network Corridor* URL: <https://projects.3seas.eu/projects/baltic-adriatic-ten-t-core-network-corridor>
93. The Three Seas Initiative. *Projects. BRUA*. URL: [https://projects.3seas.eu/projects/brua-development-on-the-territory-of-romania-of-the-national-gas-transmission-system-along-the-corridor-bulgaria-romania-hungary-austria-\(brua-phase-1-and-2\)-and-enhancement-of-the-bidirectional-gas-transmission-corridor-bulgaria-romania-hungary-austria-\(brua-phase-3\)-and-the-development-on-the-territory-of-romania-of-the-southern-gas-transmission-corridor-for-taking-over-gas-from-the-black-sea-shore-\(black-sea-podisor\)](https://projects.3seas.eu/projects/brua-development-on-the-territory-of-romania-of-the-national-gas-transmission-system-along-the-corridor-bulgaria-romania-hungary-austria-(brua-phase-1-and-2)-and-enhancement-of-the-bidirectional-gas-transmission-corridor-bulgaria-romania-hungary-austria-(brua-phase-3)-and-the-development-on-the-territory-of-romania-of-the-southern-gas-transmission-corridor-for-taking-over-gas-from-the-black-sea-shore-(black-sea-podisor))
94. The Three Seas Initiative. *Projects. Eastring*. URL: <https://projects.3seas.eu/projects/eastring>
95. The Three Seas Initiative. *Projects. Via Carpatia submitted by Poland*. URL: <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-poland>
96. The Three Seas Initiative. *Projects. Via Carpatia submitted by Romania* URL: <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-romania>
97. The Three Seas Initiative. *Sofia Summit and Business forum 2021*. URL: <https://3seas.eu/about/past-summits/sofia-summit-2021>
98. The Three Seas Initiative. *Support for Ukraine pledged at the Three Seas Initiative Summit National Coordinators' meeting* URL: <https://3seas.eu/media/news/support-for-ukraine-pledged-at-the-three-seas-initiative-summit-national-coordinators-meeting>
99. The Three Seas Initiative. *Tallinn Summit 2020*. URL: <https://3seas.eu/about/past-summits/tallinn-summit-2020>

100. The Three Seas Initiative. *Three Seas region's transport industry officials meet for closer cooperation in the face of War in Ukraine*
URL: <https://3seas.eu/media/news/three-seas-region-s-transport-industry-officials-meet-for-closer-cooperation-in-the-face-of-war-in-ukraine>
101. The Three Seas Initiative. *Three Seas Story* URL:
<https://3seas.eu/about/threeseasstory>
102. The Three Seas Initiative. *Warsaw Summit 2017*.
URL: <https://3seas.eu/about/past-summits/warsaw-summit-2017>
103. TVP WORLD. *We are ready to be part of Three Seas Initiative: Ukrainian PM (09.09.2021)* URL: <https://tvpworld.com/55786032/we-are-ready-to-be-part-of-three-seas-initiative-ukrainian-pm>
104. Українська Енергетика. *Штайнмайєр: прихильність до «Північного потоку-2» була помилкою (04.04.2022)* URL: <https://ua-energy.org/uk/posts/shtainmaier-prykhylnist-do-pivnichnoho-potoku-2-bula-pomylkoiu>
105. Una Bergmane, «*Fading Russian Influence in the Baltic States*,» Orbis 64, no. 3 (2020): 479-488, URL: <https://doi.org/10.1016/j.orbis.2020.05.009>.
106. Visegrád Post. *The Three Seas Initiative: Central and Eastern Europe takes charge of its own destiny*. URL: <https://visegradpost.com/en/2016/08/28/the-three-seas-initiative-central-and-eastern-europe-takes-charge-of-its-own-destiny/>
107. WELT. Thorsten Jungholt. «*Nord Stream 2 ist unser Beitrag zum Ausbruch des Ukraine-Krieges*» (22.10.2022) URL:
<https://www.welt.de/politik/deutschland/plus241714051/Marco-Buschmann-Nord-Stream-2-unser-Beitrag-zum-Ausbruch-des-Ukraine-Krieges.html>