Центр «Нова Європа»
Київ

Policy Brief

http://neweurope.org.ua/
info@neweurope.org.ua
https://www.facebook.com/NECUkraine/
https://twitter.com/NEC_Ukraine
https://t.me/n_e_c

Центр «Нова Європа», 2018

Швеція
Sverige

МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ВІДРОДЖЕННЯ

«ІНІЦІАТИВА ТРЬОХ МОРІВ»:

ПРОМІЖНА ЛАНКА ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНИ

Тетяна Левонюк

17–18 вересня в Бухаресті (Румунія) проходить третій саміт Ініціативи "Тримор'я", який має стати знаковим для практичного наповнення економічної та інфраструктурної складових проекту і провести перший бізнес-форум.

Започаткована у 2015 році президентами Польщі Анджеєм Дудою та президентом Хорватії Коліндою Грабар-Китарович ініціатива створення партнерського блоку від Балтійського до Чорного та Адріатичного морів, спрямована на поглиблення інтеграції країн Центральної та Східної Європи, за три роки отримала шанс перетворитись з ідеї на амбітний проект[1].

Проект об'єднує 12 країн Центрально-Східної Європи: чотири країни Вишеградської групи, країни Балтії, Австрію, Хорватію, Румунію, Словенію та Болгарію. Усі держави-члени, крім Австрії, мають кілька спільних знаменників, таких як недавнє комуністичне минуле та членство в НАТО, отримане до вступу в ЄС. Австрія, яка перебуває в ЄС довше, залучена внаслідок свого стратегічного розташування та численних важливих регіональних зв'язків.

Публікація видана в межах Ініціативи з розвитку аналітичних центрів в Україні, яку виконує Міжнародний фонд «Відродження» у партнерстві з Ініціативою відкритого суспільства для Європи (OSIFE) за фінансової підтримки Посольства Швеції в Україні.

Думки та позиції викладені у цій публікації є позицією автора та не обов'язково відображають позицію Посольства Швеції в Україні, Міжнародного фонду «Відродження» та Ініціативи відкритого суспільства для Європи (OSIFE).

---

1 *29 вересня 2015 року відбулася перша зустріч 12 країн і обговорення проекту під час Генеральної Асамблеї ООН, у 2016 році — перший саміт Тримор'я.*

Наразі підтримка Ініціативи серед її учасників збільшується порівняно з першим інавгураційним самітом у хорватському Дубровнику у 2016 році, куди, до речі, була запрошена й Україна, однак не делегувала туди свого представника. Наступний саміт у Варшаві ознаменувався участю Дональда Трампа як спеціального гостя, що мало важливе значення для збільшення ваги проекту.

Візит Трампа також додав аргументів на користь посилення політичної складової Тримор'я, втім Бухарестський саміт повинен довести, що проект має саме економічне спрямування, окреслити його перспективи і пріоритезувати проекти.

Якими є вікна можливостей для України в проекті на сьогодні і яким повинен бути загальний підхід нашої країни до «Ініціативи трьох морів»?

Мал. 1. Країни-учасниці Тримор'я

ТРИМОР'Я: ВІДРОДЖЕННЯ ІСТОРИЧНИХ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ІДЕЙ?

Коли запуск Тримор'я анонсували два роки тому, в Україні Ініціативу сприйняли як намір реалізувати ідею Пілсудського першої половини XX століття про «Балто-Чорноморський союз» або «Міжмор'я». Втім уже саміт у Дубровнику показав, що представлена ідея відрізняється від історичних проектів.

У випадку Балто-Чорноморського союзу Україна мала б бути серед ключових країн-учасниць (разом із, приміром, Білоруссю). Однак у 2017 році формат звузили виключно до членів Європейського Союзу. Його ідея — зміцнити «східні легені» ЄС, зв'язати різні макрорегіони і посилити європейську єдність.

Утім, попри деякі спільні цілі, у підходах держав-учасниць є й відмінності: незважаючи на одностайність у підтримці санкцій проти Росії, підтримку ролі НАТО у Європі та солідарність із зовнішньою політикою США з 1990-х років держави-члени Ініціативи мають абсолютно різне бачення щодо відносин з Москвою. Відповідно залучення України до формату, на думку держав-учасниць, автоматично робить його політичним і спрямованим проти Росії. Напередодні саміту у Варшаві польські ініціатори окремо наголошували, що йдеться саме про Тримор'я, а не історично-геополітичне Міжмор'я. Між тим в Україні навіть серед офіційних осіб досі спостерігається плутанина: Тримор'я далі називають Міжмор'ям.

Таким чином, нині формат Тримор'я позиціюється передусім як економічно-

інфраструктурний — для політичного характеру об'єднання його членам бракує довіри та спільних інтересів. Варто згадати регіональний формат «Бухарестська дев'ятка», який є взаємодоповнювальним до Ініціативи (всі члени «Дев'ятки» беруть участь у Тримор'ї) і використовується для просування інтересів безпеки Центральної та Східної Європи в рамках НАТО і співпраці ЄС–НАТО, тоді як Тримор'я є скоріше каталізатором економічного розвитку регіону. Першочерговими сферами поглиблення співпраці по осі Північ–Південь були обрані енергетика, транспорт і телекомунікації.

ТРИМОР'Я І ТРАНСАТЛАНТИЧНІ ВІДНОСИНИ

«Ініціатива трьох морів» активно підтримується США. Це підтверджується регулярними позитивними твердженнями про проект, що надходять від високопоставлених американських політиків. Інтерес США засвідчив також візит Дональда Трампа на Варшавський саміт 2017 року і його офіційна промова, під час якої він однозначно підтримав проект. Не залишиться без американської участі на високому рівні і саміт у Бухаресті. Очікується, що президент Єврокомісії Жан-Клод Юнкер також візьме участь у цьому році.

Присутність Президента США у Варшаві на саміті стала і можливістю, і викликом. З одного боку, вона підвищила рівень Ініціативи в очах її членів і звернула на неї увагу міжнародної спільноти. З іншого — дала підстави говорити про загрозу відновлення поділу між двома Європами і превалюванням інтересів США, а не ЄС. Принаймні західні країни, як-от Німеччина — економічний партнер №1 для країн ЦСЄ, стримано поставилися до розвитку Ініціативи і сприйняли її як таку, що свідомо чи несвідомо націлена на можливість посилення дезінтеграційних процесів у Євросоюзі, попри всі заяви учасників Ініціативи, що це не є спроба створити альтернативний ЄС [2].

Загалом відкинути політичне значення об'єднання складно: посилення ваги регіону Центрально-Східної Європи в ЄС та НАТО, підтримка тісних трансатлантичних відносин як ключової мети Ініціативи, спільний підхід до реформи ЄС і прийняття рішень, підвищення стандартів і досягнення більшої схожості із західноєвропейськими колегами роблять цей субрегіональний формат знаковим для держав-членів у тому, що стосується посилення власної ролі як членів ЄС, без подальшого перебування на периферії. Цей формат регіональної інтеграції значною мірою залежатиме від того, як далі трансформуватиметься ЄС: у більш федеральну структуру, «Європу кількох швидкостей» чи щось інше.

Важливим етапом для проекту стала нещодавня заява Німеччини, головного торгового партнера й інвестора для більшості країн-учасниць, яка офіційно виявила зацікавленість у партнерстві з Тримор'ям і участі в Бухарестському саміті як спостерігач. За словами Президента Румунії, «участь Німеччини зміцнить спроможність Ініціативи досягти своєї мети посилення економічного розвитку та взаємозв'язку регіону на користь

2 *Гетьманчук А. Як Україна загубилась по дорозі від «Міжмор'я» до «Тримор'я», Українська правда, https://blogs.pravda.com.ua/authors/hetmanchuk/595cce73ce7a7/, 18.08.18.*

усього Європейського Союзу, а також інтересів німецьких компаній, зацікавлених розширити свою діяльність у Центральній та Східній Європі»[3]. Втім чи стане це підтвердженням життєздатності інтеграційного проекту і його успішного розвитку, покаже час. Так само невідомо, йдеться про сталу зацікавленість Німеччини до взаємодії з Тримор'ям чи просто про участь у Бухарестському саміті як знак поваги Берліна до румунського президента німецького походження Клауса Йоханніса, з яким у німецького керівництва склались напрочуд теплі стосунки. Не виключено, що в Берліні також зрозуміли, що Ініціатива набула незворотного характеру і краще бути присутніми принаймні в ролі спостерігача, аніж взагалі ігнорувати цей проект, ризикуючи на якомусь етапі зашкодити власним інтересам у розвитку співпраці з країнами регіону.

Разом із прагненням оптимізувати співпрацю з Німеччиною збереження тісних трансатлантичних зв'язків є ключовим для учасників Тримор'я. Ініціатива чудово вписується в стратегію, оголошену Трампом для США щодо збільшення американського експорту СПГ на зовнішні ринки, з чим прямо пов'язана політика підтримки європейської незалежності[4]. США також виступають проти Північного потоку-2, за необхідність диверсифікації енергопостачань та енергетичну безпеку. Підсумовуючи, у Варшавській промові Трамп сказав: «Якщо вам потрібні енергоресурси, просто зателефонуйте нам»[5].

Останній приклад інтересу США до інвестицій в енергетику під егідою Тримор'я — політична та технічна підтримка, надана США для проекту газотранспортного терміналу на острові Крк (Хорватія). У січні 2018 року під час візиту міністра внутрішніх справ Хорватії у Вашингтон помічник Державного секретаря США з європейських та євразійських справ заявив, що енергетичний проект Krk LNG «отримав повну підтримку» від США і розглядається як один із «стратегічних проектів» уряду при президенті[6].

Однак для США співпраця з 12-кою учасників Тримор'я — це не тільки енергетика, а й повернення в регіон і збільшення власного впливу, особливо коли в ЄС відбуваються значні трансформації. Відносини з регіоном інтенсифікувалися як у військовій, так і в економічній сфері.

Проте США є не єдиними, хто зацікавлений у новому форматі. Звернення уваги Китаю як глобального актора до проекту було зумовлено його прагненням знайти власні шляхи до регіону з готовністю в них інвестувати. Потенційно це означає, що Тримор'я може дістати підтримку та інвестиції не тільки з ЄС, але й зі США чи КНР (зокрема через формат 16+1, де беруть участь ті самі країни).

3 *Agerpres News. President Iohannis hails Germany's decision to get involved in Three Seas Initiative, participate in Bucharest Summit, https://www.investingromania.com/en/news/agerpres-news/president-iohannis-hails-germany-s-decision-to-get-involved-in-three-seas-initiative-participate-in-bucharest-summit, 28.08.18.*

4 *The White House. President Trump Vows to Usher in Golden Era of American Energy Dominance, https://www.whitehouse.gov/articles/president-trump-vows-usher-golden-era-american-energy-dominance/, 12.08.18.*

5 *M. Farber. Read Donald Trump's Remarks at the Three Seas Initiative Summit in Poland, The Time, http://time.com/4846780/read-donald-trump-speech-warsaw-poland-transcript/, 10.08.18.*

6 *Balkan Insight. US Confirms Backing for Croatia's LNG Terminal, http://www.balkaninsight.com/en/article/the-us-again-backs-croatia-s-planned-lng-terminal-01-18-2018, 08.08.18.*

ЕВОЛЮЦІЯ ТРИМОР'Я: ВІД ДУБРОВНИКА ДО БУХАРЕСТА

Якщо на саміті у Дубровнику були присутні лідери лише половини країн, наразі в Бухаресті очікується представництво всіх учасників на вищому рівні. Ба більше, відбудеться перший бізнес-форум з презентацією проектів для потенційних інвесторів і обговоренням шляхів кооперації з країнами за межами ЄС, де буде представлена і Україна на рівні заступника міністра економічного розвитку і торгівлі[7]. Не виключено, що Україна могла б розраховувати на вищий рівень представлення у Бухаресті, якби відносини між нею та Румунією, й особливо Україною та Угорщиною, не були захмарені впродовж останнього року відомою історією навколо освітнього закону.

Бухарестський саміт має стати доказом превалювання економічного виміру співпраці в рамках Ініціативи і дати конкретні результати. Поки що конкретизації проектів, стратегії залучення коштів на них чи структури, яка займалася б таким плануванням, немає. Крім бізнес-форуму, очікується обговорення й вибір переліку пріоритетних для виконання проектів Тримор'я, створення Інвестиційного фонду, мережі Торгових палат країн-учасниць і пропозиції нових проектів.

За рік після проведення саміту у Варшаві ідея «Трьох морів» набрала обертів. Так, 3 липня цього року поблизу міста Жешув (Польща) відбувся перший Форум регіонів «Ініціативи трьох морів»[8] . Ця зустріч була спрямована на перетворення міжурядового співробітництва на співпрацю між регіонами, що перебувають на території Тримор'я. Також маршалком польського Сейму був оголошений проект Парламентської асамблеї в рамках Ініціативи, що може залучати країни, які не є членами ЄС, у тому числі Україну та Молдову.

Оновлена інфраструктура створює можливості для периферійних територій стати привабливими для інвесторів, особливо гірських регіонів. Це стосується передусім Карпатського макрорегіону, і сюди теж залучають Україну. У червні цього року відбувся І Міжнародний форум Східної та Центральної Європи «Via Carpathia» в селищі Криворівня в Івано-Франківській області за участі міністра інфраструктури України[9].

Зауважимо, що не останнє значення в еволюції Ініціативи має фактор персоналій. Так, на прикладі Хорватії слід зазначити, що проект Тримор'я залишається більшою мірою сольним проектом президента країни, а не узгодженим зусиллям усіх політичних осіб, залучених до формування зовнішньої політики Хорватії. Зайве говорити, що довіра до Ініціативи буде подвоєна як у країні, так і за її межами, якщо її підтримуватиме й уряд Хорватії.

Таким чином, співпраця в рамках Ініціативи активно розвивається й залежатиме від політичної волі та надійних інвестицій, залучених країнами-учасницями. Наразі оголошені пріоритети Тримор'я — це інфраструктура та взаємозв'язок. Саміт у Бухаресті має на меті оцінити, що

7 *The Three Seas initiative, Enhancing European and Transatlantic Economic Cooperation, https://3si-business.com/,14.08.18.*

8 *The Three Seas Initiative, Forum of Regions, http://www.3siforum.com/index.php/en/about-forum,09.08.18.*

9 *Polukr.net. У Карпатах триває І Міжнародний форум Східної та Центральної Європи Via Carpathia, http://www.polukr.net/uk/blog/2018/06/u-karpatax-trivaye-mizhnarodnij-forum-sxidnoyi-ta-centralnoyi-yevropi-via-carpatia/,10.08.18.*

можна зробити в короткостроковій та середньостроковій перспективі, розробити конкретні методології й цілі та визначити пріоритетні для реалізації проекти.

ЕНЕРГЕТИЧНІ ПРОЕКТИ

За наявності більше ніж 150 потенційних інфраструктурних проектів найважливішим аспектом співпраці в рамках Ініціативи є розвиток енергетичної інфраструктури по осі Північ–Південь[10]. Тісні взаємини з Росією в енергетичній площині призвели до відносин залежності більшості країн Тримор'я від одного постачальника. Крім того, російська енергетична монополія продемонструвала, що енергетичний аспект може створювати не тільки нові ділові домовленості, а й нові політичні й економічні рамки.

Найбільшим інфраструктурним проектом є «коридор Північ–Південь», запланований газопровід, який з'єднає два термінали зрідженого природного газу (СПГ), один — у Польщі, а інший — у Хорватії. Головною метою є диверсифікація постачальників енергії та маршрутів її постачання до держав-учасниць. Поляки вже побудували його в містечку Свіноуйсьце, на початку червня 2017 року туди зайшов перший американський танкер. Хорвати планують за кілька років побудувати термінал на острові Крк. Саме енергетична співпраця активно підтримується США, з якими Польща підписала два контракти на поставку газу після 2022 року. Ініціатива розглядає можливості постачати газ не тільки зі США, а й Норвегії, Катару, в майбутньому — Азербайджану через TANAP тощо. Головним буде створення єдиної регіональної газової мережі для уникнення дефіциту ресурсів і залежності від одного постачальника.

Енергетична незалежність, диверсифікація способів доставки і постачальників, спрямованість цього проекту проти Північного Потоку-2 — це те, що цікаво Україні. Наразі єдиним конкретним проектом з Україною, який уже втілюється, є побудова польсько-українського інтерконектора Германовичі–Більче-Волиця з компресорною станцією у Страхоціні, який планується завершити до 2020 року. Головними інвесторами інтерконектора з плановою потужністю від 5 до 8 млрд куб. м на рік є Gaz-System та Укртрансгаз[11].

Мал. 2. Польсько-український газовий інтерконектор Германовичі - Більче - Волиця

10 *The official website of the President of the Republic of Poland. President Duda: Many infrastructure projects possible in CEE, http://www.president.pl/en/news/art,493,president-duda-many-infrastructure-projects-possible-in-cee-.html , 12.08.18.*

11 *Пшемислав Журавський -вель- Граєвський, Тримор' я: погляд з Півночі, Центр глобалістики «Стратегія XXI», Чорноморська безпека, №2(30)2017, с. 49.*

Насправді інтерконектор цілком відповідає українським інтересам, його вартість порівняно невелика, зокрема Україна та Польща мають спільний кордон без необхідності транзиту через треті країни. Він дасть можливість Україні розраховувати на імпорт газу з ЄС через Польщу, у свою чергу, Польщі — на додаткове завантаження LNG-термінала у Свіноуйсьці. З польської сторони будівництво вже завершилося, тепер справа за Україною.

Крім того, оператор газотранспортної системи Румунії Transgaz заявив, що розглядає можливість будівництва ще одного інтерконектора з Україною, що пов'язано ще з одним проектом у рамках Ініціативи — трубопроводом Болгарія–Румунія–Угорщина–Австрія (BRUA) для експорту газу з родовищ Чорного моря[12]. Однак проект перебуває на ранній стадії, тому маємо поки лише декларації щодо можливостей. Варто зазначити, що тісніша кооперація з Румунією щодо реверсних поставок газу до України задля забезпечення енергетичної безпеки була рекомендована українськими експертами ще два роки тому [13].

Що стосується електроенергії, то перспективним для української сторони є проект так званого енергомоста до Польщі й переорієнтація, зокрема, Хмельницької АЕС на експорт до цієї європейської країни, що може стати доповненням енергетичної інфраструктури Тримор'я. Втім поки що польська сторона не показала великої зацікавленості в такому[14]

Потрібно також згадати про можливості зберігання газу в українських підземних газосховищах для потреб країн Центрально-Східної Європи. Однак європейські партнери теж не виявили інтересу до цієї можливості. Заради справедливості треба відзначити, що жоден серйозний стратегічний проект у сфері енергетики між Україною та Польщею так і не був реалізований — показовою є історія з реверсом нафтопроводу «Одеса–Броди».

Так чи інакше, підтримка зв'язків з новою енергетичною інфраструктурою Тримор'я для України важлива в будь-якому разі: як з точки зору можливостей транскордонного інтерконектора з Польщею, так і заради належності до європейської

Мал. 3. Потенційні проекти Тримор'я за участі України

12 *«Румунія розглядає можливість будівництва газового інтерконектора з Україною», Інтерфакс, https://ua.interfax.com.ua/news/economic/527782.html, 30.08.18.*

13 *С. Солодкий, І. Ракеру. Аудит зовнішньої політики: Україна–Румунія, Інститут світової політики, http://neweurope.org.ua/wp-content/uploads/2017/10/Aud_Ukr_Rom_ukr_net.pdf, 18.08.18.*

14 *Ю. Лапаєв. Маленькі кроки. Енергетична співпраця України з ЄС, Український тиждень, http://tyzhden.ua/Economics/203989,18.08.18*

системи транспортування газу та роботи з європейськими газопостачальниками.

ТРАНСПОРТНІ ПРОЕКТИ

Порівняно з дорожніми магістралями Схід–Захід транспортна інфраструктура по осі Північ–Південь у ЄС набагато менш розвинена. Відповідно економічні відносини між східно- та центральноєвропейськими країнами суттєво відстають від рівня відносин тих же країн із Західною Європою.

Найамбітніший проект Тримор'я в транспортній сфері — транс'європейська автомагістраль Via Carpathia — має поєднати Балтику та Балкани від Клайпеди до Салоніків. Реалізація проекту запланована до 2050 року. Маршрут пропонує деякі перспективні додаткові сполучення з Україною (Жешув–Перемишль–Львів, Замощ–Володимир-Волинський–Луцьк та Люблін–Хелм–Ковель).

Мал. 4. Транспортні проекти Тримор'я, в яких бере участь Україна

Крім цього, не тільки від польської ділянки магістралі може бути зроблено відгалуження на Україну, а й від словацької (через Мукачево–Ужгород–Кошице) й угорської (Мукачево–Дебрецен)[15].

22 жовтня 2017 року в м. Перемишль (Польща) міністр інфраструктури України та міністр інфраструктури та будівництва Республіки Польща підписали Меморандум про взаєморозуміння щодо подальшої співпраці в рамках проекту Via Carpathia[16]. У червні 2018 року міністр інфраструктури України Володимир Омелян брав участь у І Міжнародному форумі Східної та Центральної Європи «Via Carpathia. Інфраструктурні проекти — шлях об'єднання країн Карпатського макрорегіону».

За словами Володимира Омеляна, активна участь у реалізації проекту Центральної та Східної Європи Via Carpathia дає унікальну можливість модернізувати транспортну мережу південних і західних областей України, реалізувати транзитний потенціал і дати місцевим громадам нову якість життя[17].

Ще один знаковий проект у рамках Ініціативи GO Highway Гданськ–Одеса, в рамках якого планується з'єднати українські чорноморські порти Миколаєва та Одеси з польськими портами на Балтійському морі у Гданську та Гдині. Він може також стати частиною

15 *Forum ekonomiczne w Krynyci. Adriatic-Baltic-Black Sea. Visions of cooperation, http://www.forum-ekonomiczne.pl/wp-content/uploads/2017/08/Adriatyk-Ba%C5%82tyk-Morze-Czarne16x24_2017en_PDF.pdf, 10.08.18.*

16 *Міністерство інфраструктури України. «Реалізація проекту Via Carpathia є запорукою розвитку Карпатського регіону України та інфраструктурної євроінтеграції, — Володимир Омелян», https://mtu.gov.ua/news/29935.html, 10.08.18.*

17 *Там само.*

китайської ініціативи «Один пояс, один шлях»[18]. Польська частина маршруту від Гданська до кордону вже готова, тепер черга української сторони.

Спільно з Міністерством інфраструктури розробленням проекту займається Укравтодор, який у жовтні минулого року вперше в історії України підписав з китайською компанією Xinjiang Communications Construction Group Co. контракт з реконструкції частини автомобільної дороги М-12, складової транснаціонального коридору[19]. У цьому році планується завершити розроблення техніко-економічного обґрунтування GO Highway, після чого — етап проектування. Втім без фінансових інвестицій Євросоюзу реалізувати проект на території України неможливо.

Українська мережа залізничних шляхів є третьою за протяжністю в Європі, однак міжнародний залізничний транспорт більшою мірою спрямований на держави колишнього Радянського Союзу, тому успішним прикладом є відкрите «Укрзалізницею» в грудні 2016 року залізничне сполучення Київ–Львів–Перемишль[20]. Останнім часом були запущені також пасажирські поїзди Ковель–Холм і очікуються інші.

Визначені нові залізничні потужності за маршрутами Вроцлав–Краків–Перемишль–Львів–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця–Київ та Варшава–Люблін–Хельм–Ковель–Коростень–Київ зменшили б трафік на перевантажених польсько-українських транспортних прикордонних переходах[21]. І тут збільшення пропускної здатності українсько-польського кордону через відкриття нових пунктів пропуску буде актуальним, враховуючи, що більшість поїздок між Україною і Польщею здійснюється автомобільним транспортом.

Наразі існує 12 активних пунктів перетину кордону між Україною і Польщею:
8 автомобільних та 4 залізничні (не враховуючи пункти для суто вантажних перевезень)[22]. Відкриття двох-трьох переходів суттєво не змінить ситуацію, тому для сьогоднішнього транскордонного руху їх кількість має бути збільшена принаймні вдвічі.

Існує також потенціал для відновлення річкового транспортного зв'язку між Балтійським і Чорним морями через Віслу, Західний Буг, Прип'ять і Дніпро (міжнародний водний шлях Е40) в рамках Тримор'я. Техніко-економічне обґрунтування проекту було завершено ще у 2015 році за кошти Європейського Союзу, але далі проекту співпраця не просунулась[23]. Крім того, з упровадженням подібного масштабного проекту виникають зауваження щодо екології.

Одним з анонсованих Румунією транспортних проектів на Бухарестський саміт є проект «Fairway Danube», що має на меті реалізацію

18 *Служба автомобільних доріг у Хмельницькій області. «Проект go highway: що планується на Хмельниччині», http://new.km.ukravtodor.gov.ua/press/news/proekt_go_highway_shcho_planuietsia_na_khmelnychchyni.html, 10.08.18.*

19 *Головне в Україні. Траси М-03 та М-12 ремонтуватиме китайська компанія, https://main.in.ua/in-ukraine/trasi-m-03-ta-m-12-remontuvatime-kitajska-kompaniya/,10.08.18.*

20 *Пшемислав Журавський - вель - Граєвський. Тримор'я: погляд з Півночі, Центр глобалістики «Стратегія XXI», Чорноморська безпека, №2(30)2017, с. 48.*

21 *Там само.*

22 *Державна прикордонна служба України. Пункти пропуску на кордоні з Республікою Польща. https://dpsu.gov.ua/ua/NA-KORDONI-Z-RESPUBLIKOYU-POLSHCHA-2018/, 10.08.18.*

23 *Комісія з питань розвитку воднотранспортного сполучення Е-40 на ділянці Дніпро–Вісла, http://e40restoration.eu/ru-RU/o-proekte,10.08.18.*

Генерального плану реабілітації й експлуатації Дунайського фарватера та його судноплавних галузей, розробленого під час Стратегії ЄС для Дунайського регіону[24]. Реалізація Дунайської стратегії відкриває нові перспективи для розвитку регіонів України, даючи можливість реалізовувати проекти, спрямовані на поліпшення інфраструктури та підвищення рівня життя на цих територіях, тому пропозиція Румунії в Тримор'ї буде теж цікава для України.

Критики транспортних проектів у рамках Тримор'я, однак, вказують на те, що для більшості країн-учасниць економічним партнером №1 є Німеччина. Саме тому участь у кожному транспортному проекті має бути добре проаналізована щодо вантажопотоків, обсягів експорту, економічних відносин між країнами Центрально-Східної Європи, а також залучення надійних інвестицій, оскільки проекти є довгостроковими.

ТЕЛЕКОМУНІКАЦІЇ ТА ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ

Спільні транскордонні інфраструктурні проекти, що забезпечують краще і безпечне передавання даних з Півночі на Південь регіону та спроможні подолати прогалини в інфраструктурі зв'язку, включаючи 5G технологічну інфраструктуру тощо, лаконічно доповнюють енергетичні та транспортні інфраструктурні проекти Тримор'я. Проте варто зазначити, що масштабні проекти в цьому напрямі поки що не були запропоновані й розроблені, а акцент робився більше на перших двох сферах.

Цифрові комунікації стануть предметом дискусій на бізнес-форумі й саміті в Бухаресті. Наразі та ж Румунія має три нові пропозиції щодо проектів у сфері телекомунікацій, як, наприклад, створення інтелектуальної цифрової платформи для транзакції транспортних і логістичних послуг[25].

Потенціал digital-складової Тримор'я вже певний час аналізується польським Інститутом Костюшко, який отримав фінансову підтримку МЗС Польщі. Експерти Інституту виступають за посилення цифрової складової під час саміту в Бухаресті. Серед пропозицій, фактично портфоліо проектів для Тримор'я, — залучення аналітичних центрів та експертів з регіону, США й Великої Британії задля розроблення детальної стратегії впровадження цифрової складової в Ініціативу, запуск бізнес-форуму «Digital 3 Seas», сприяння digital-складовій Ініціативи на європейському форумі CYBERSEC 2018 у Кракові, створення Digital Innovation Hubs, Competence Centres тощо.

Ініціатива «Digital 3 Seas» має сприйматися як додатковий проект, що відповідає існуючим схемам ЄС, таким як «Єдиний цифровий ринок» та «Інфраструктура підключення до Європи»[26]. Враховуючи український досвід IT-проектів, вона може пропонувати свій досвід і шукати партнерств з іншими зацікавленими країнами, як-от Естонією.

24 *Actmedia.eu. Government approves projects for digital, transportation and energy sectors to be promoted at 3 Seas Summit , https://www.actmedia.eu/daily/government-approves-projects-for-digital-transportation-and-energy-sectors-to-be-promoted-at-3-seas-summit/77047, 25.08.18.*

25 *Там само.*

26 *The Kosciuszko Institute. The Digital 3 Seas Initiative: A Call For A Cyber Upgrade Of Regional Cooperation, https://newstrategycenter.ro/wp-content/uploads/2018/06/WHITE_PAPER_The-Digital-3-Seas-Initiative.pdf, 18.08.18.*

«ІНІЦІАТИВА ТРЬОХ МОРІВ»: ПРАГМАТИЧНИЙ ПІДХІД УКРАЇНИ

Яким же повинен бути підхід України до Тримор'я та як краще використовувати наявні можливості?

Насамперед Україна має можливість залучення до окремих інфраструктурних проектів, таким чином втілюючи євроінтеграцію не декларативно, а практично — прикметно, що якраз українці, з-поміж іншого, очікують від євроінтеграції саме інфраструктурного покращення[27].

Крім того, використання Тримор'я як майданчика для налагодження ефективної комунікації із західними сусідами з питань, що становлять взаємний інтерес, буде корисним задля посилення позицій України в регіоні Центральної та Східної Європи.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

Сьогодні «Ініціатива трьох морів» базується на прагматичних інфраструктурних проектах, які ладні подолати відмінності між східно- та центральноєвропейськими країнами, і, безсумнівно, має великий потенціал, тому нижче надається перелік рекомендацій щодо кроків, які має здійснити Україна щодо Тримор'я на цьому етапі.

1. Серед країн-учасниць Ініціативи нині домінує підхід: посилення політичної складової Тримор'я й офіційне приєднання країн поза межами ЄС створить додаткові конфлікти. Прийнятним варіантом для України може бути статус спостерігача. Таким чином вона формалізує відносини з об'єднанням і матиме змогу пильніше стежити за динамікою розвитку проекту.

2. Успішна і стабільна щодо внутрішнього реформування країна видається надійнішим партнером в очах країн Центрально-Східної Європи. Тому чим успішнішими будуть реформи транспортної інфраструктури чи енергетичного ринку, умов ведення бізнесу, тим вищим буде рівень довіри до України і, відповідно, бажання з нами співпрацювати.

3. Варто визначити пріоритетні для України проекти Тримор'я й мати чітку і структуровану позицію щодо їхньої реалізації, у тому числі джерел фінансування. Крім того, стежити за розвитком Ініціативи й долучатись до цікавих для України можливостей, таких як Форум регіонів, заплановані Міжпарламентська Асамблея, Digital Forum тощо.

4. Важливим є чітке розуміння українськими стейкхолдерами різниці між проектом Тримор'я і так званим Міжмор'ям Пілсудського. «Міжмор'я» — геополітичний термін, який

27 *Центр «Нова Європа». Нова Європа: як її бачать українці? Результати соціологічного опитування, http://neweurope.org.ua/analytics/nova-yevropa-yak-yiyi-bachat-ukrayintsi/, 10.07.18.*

історично передбачає елементи певного безпекового союзу, а також стримування чи принаймні применшення ролі як Росії, так і Німеччини. Своєю чергою, Тримор'я позиціюється передусім як економічно-інфраструктурний проект у рамках ЄС.

5. Необхідна належна координація українських міністерств і відомств щодо Тримор'я, враховуючи, що кожним аспектом співпраці в рамках проекту займаються різні структури. До того ж через налагодження контактів між представниками державних органів, бізнес-структур, неурядового сектору, залучених до просування українських інтересів у Тримор'ї, можна зробити загальний підхід України до Ініціативи ефективнішим і адресним. Особливо актуальним є залучення українського бізнесу до участі у бізнес-форумі Тримор'я, якщо цей формат виправдає свою ефективність після пілотного засідання в Бухаресті.

6. Україна має використати всі можливості співробітництва в рамках Карпатського макрорегіону, які пропонує Ініціатива. Один із найпривабливіших географічних регіонів Центральної Європи насправді відрізняється низьким рівнем соціально-економічного розвитку. Пріоритетними проектами є будівництво доріг, відкриття нових пунктів пропуску, «зелене світло» для бізнесу тощо. Водночас у «Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року», затвердженій українським урядом, питання розвитку гірських територій є одним із пріоритетних. Таким чином, участь України у Першому форумі 'Via Carpathia' стала першим кроком на шляху до взаємовигідної інфраструктурної співпраці.

ПОДЯКА

Авторка висловлює свою подяку українським, польським, румунським і хорватським дипломатам та експертам, які знайшли час поділитися своїми думками і спостереженнями щодо можливостей залучення України до Тримор'я. Зокрема авторка щиро вдячна *Альоні Гетьманчук, Катерині Зарембо, Антуну Дуймовичу, Бартошу Беліщуку, Войцеху Конончуку, Геннадію Алтухову, Даніелю Шеліговському, Михайлу Гончару, Овідіу Танасе, Світлані Андрущенко, Сенаді Село Сабіч, Сергію Герасимчуку, Тадеушу Іванскі, Томашу Буйко, Хорії Чиуртін* за їхній внесок у дослідження.