

Польша: из транзитной страны в логистический хаб Центральной Европы

Станислав Аркадьевич Кувалдин, ИМЭМО РАН, Москва, Россия

Контактный адрес: kuvaldin35@gmail.com

АННОТАЦИЯ

С начала XXI в. политические элиты Польши предпринимали разнообразные усилия по изменению ее положения как транзитной территории между Германией и Россией, а также снижению зависимости от обоих государств. Особую активность на этом направлении проявляла партия «Право и справедливость», традиционно настроенная против развития сотрудничества как с Россией, так и с Германией. В статье анализируются крупные инфраструктурные проекты Польши последних лет, влияющие на ее логистические возможности. В частности, создание новых маршрутов транспортировки углеводородов, появление новых железнодорожных и автомобильных путей, а также развитие портовой инфраструктуры и прокладка новых водных каналов. В результате проведенного анализа делается вывод о том, что большая часть проектов соответствует общим целям ЕС по повышению связности государств-членов. Значительная стоимость многих из этих проектов позволяет предположить, что они были бы практически не осуществимы без финансовой поддержки структурных фондов ЕС. Это, в частности, подтверждается на примере такого важного проекта, как трасса *Via Carpatia*, задуманная еще в первом десятилетии XXI в., но фактически не строившаяся до появления интереса ЕС к проекту. В этом контексте такие межгосударственные форматы с участием Польши, как Инициатива трех морей, прежде всего инструментом лоббирования внутри ЕС межгосударственных инфраструктурных проектов Центральной и Южной Европы. Одновременно Польша развивает инфраструктуру своих балтийских портов, способных создать конкуренцию контейнерным терминалам Германии в Северном море. При этом запуск некоторых громких инициатив в области развития судоходства скорее продиктован внутривнутриполитическими целями демонстрации заботы о повышении суверенитета Польши и мало обоснован экономически. В целом, усилия Польши направлены на использование преимуществ широкого выхода к Балтийскому морю для создания логистических коридоров в направлении континентальных государств Центральной Европы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Польша, Инициатива трех морей, партия «Право и справедливость», *Via Carpatia*, *Rail Baltica*, *Baltic Pipe*, контейнерные терминалы

Традиционное восприятие Польши как некоего моста между цивилизационно различающимися пространствами Западной и Восточной Европы и более пессимистический взгляд на нее как на традиционное поле битвы держав с Запада и Востока от ее границ содержит указание на географическое положение государства между крупными экономическими и политическими субъектами – Россией и Германией. Данное обстоятельство не может игнорировать ни одно ответственное польское правительство.

Попытки извлечь выгоды из такого положения, равно как и сбалансировать его потенциально неблагоприятные стороны за счет внимания к другим направлениям, составляют важное содержание политики Польши в экономической, военной, дипломатической и иных сферах. В определенной мере это касается логистических и инфраструктурных планов государства, реализуемых в последние годы.

Отдельные аспекты осуществления инфраструктурных проектов Польши, изменяющих сложившиеся в регионе логистические маршруты, находят отражение в публикациях польских исследователей. В частности, достаточно глубоко – из-за актуальности и многоаспектности вопроса – изучены планы создания новых маршрутов доставки в Польшу природного газа, а также взгляды различных политических сил на перспективы снижения энергетической зависимости от России. Здесь можно выделить работы М. Камолы-Чеслик¹ и М. Пашковского².

Среди отечественных публикаций можно отметить статью А. Габарты и А. Журовой, посвященную проблематике развития ТЭК Польши. В ней, в числе прочего, рассматривались вопросы выбора поставщиков импортных энергоносителей, ставшие особенно актуальными в связи с санкционной политикой ЕС³.

Достаточно подробно в научных публикациях рассматривались планы Польши по повышению контроля над своими морскими путями, сопряженные с прокладкой канала через Вислинскую косу. Интерес к этой теме вызван повышенным вниманием, которое до 2023 г. уделяли проекту польские власти, а также непростыми историческими сюжетами, связанными с судоходством вокруг Вислинской (Балтийской) косы и переговорами Польши с советскими и российскими властями по данному вопросу⁴.

Развитие некоторых инфраструктурных проектов, в частности глубоководных контейнерных терминалов, оценивалось с точки зрения сочетания с глобальными инфраструктурными и логистическими инициативами, такими как продвигаемый Китаем проект «Пояс и путь». В этом контексте интерес представляет работа А. Бартошевич и П. Штерлик⁵. Предметом научного анализа становилась и деятельность Инициативы трех морей (ИТМ), ставящей задачу повышения логистической и инфраструктурной связанности региона, который располагается между Балтийским, Адриатическим и Черным морями и в котором важную роль играет Польша. Функционирование этого объединения анализировалось,

1 Kamola-Cieślak 2015.

2 Paszkowski 2021; 2022.

3 Габарта, Журова 2022.

4 Salomon 2018.

5 Bartosiewicz, Sztterlik 2022.

в частности, с точки зрения обеспечения геополитических интересов Польши¹. Польские исследователи поднимали также вопрос влияния геополитического соперничества США и Китая на перспективы ИТМ². Роль внешних игроков в реализации инфраструктурных планов Инициативы трех морей и позиции отдельных государств объединения, включая Польшу, в отношении поступающих сигналов подробно рассматривались в посвященной инфраструктурной дипломатии публикации Г. Гргич и соавторов³. Следует отметить также работы российских исследователей, в которых оценивалось влияние проектов ИТМ на повышение геополитической самостоятельности Польши⁴, а также освещалось обсуждение проблематики Инициативы в экспертных центрах Польши⁵.

Ряд крупных инфраструктурных проектов, реализуемых в настоящее время на территории Польши, становились предметом экспертных докладов, в которых анализировались как перспективы проектов, так и возможные эффекты от их осуществления. Хотя некоторые экспертные центры, готовившие данные доклады, в частности Центр анализа имени Ипполита Цегельского, нельзя назвать полностью беспристрастными из-за связи с консервативными политическими силами и поддержки начинаний партии «Право и справедливость» (Пис), собранная ими информация позволяет судить о целях многих проектов.

Достаточно много актуальной информации о реализации различных проектов, о связанных с ними сложностях и о позициях различных политических сил по данным вопросам представлено в польских СМИ, а также на специализированных инфраструктурных порталах.

Задачей настоящей работы является сбор и оценка информации о реализуемых инфраструктурных проектах Польши, их влиянии на улучшение ее логистических позиций, а также определение общего замысла проектов и установление факторов, влияющих на их возникновение и осуществление.

Для достижения данной цели используется анализ стратегических документов и программных деклараций Польши, Европейского союза и других межгосударственных объединений с польским участием; заявлений польских политических сил; материалов польских и международных СМИ, отражающих сюжеты, связанные с реализацией крупных инфраструктурных проектов. Прежде всего выделяются фактические данные о реализуемых программах, источниках финансирования, а также декларируемых целях. Оценки, высказываемые польскими политиками, позволяют выявить инструментальное использование тематики приоритетных направлений развития польской инфраструктуры во внутриполитической жизни, а также значимость тех или иных проектов для разных политических сил. В свою очередь, актуальные материалы СМИ и содержащиеся в них оценки экспертов, а также игроков транспортной и логистической отраслей дают возможность установить фактическое положение дел в части реализации намеченных планов. Значимый контекст задают геополитическое положение государства, а также соответствие или противоречие этих планов действиям

1 Soroka, Stępniewski 2019.

2 Grochmalski et al. 2020.

3 Grgic et al. 2022.

4 Конаныхин 2023.

5 Жуковский 2024.

глобальных игроков, таких как США, Китай, Россия и Европейский союз, что будет рассмотрено в работе.

Переориентация энергетических поставок

Важным направлением усилий польских властей уже в первом десятилетии XXI в. была реализация проектов по диверсификации поставок энергетических ресурсов и снижению энергозависимости от России.

Следует отметить, что поиск возможностей для диверсификации энергопоставок Польша начала еще в годы социализма, когда сформировалась стратегическая зависимость от углеводородов из СССР, связанная в том числе со строительством в 1960-е и 1970-е гг. магистральных нефтепроводов «Дружба». В частности, с 1970-х гг. Польская народная республика (ПНР) развивала нефтеналивные мощности Гданьского порта, использовавшегося не только для поставок нефти из СССР, но и для ее импорта с Ближнего Востока и из других нефтедобывающих регионов¹. К 1979 г. 22,1% нефти закупалось в капиталистических странах, при том что до 1972 г. СССР был единственным экспортером нефти в ПНР².

В первые постсоциалистические десятилетия Польша, по-видимому, не прикладывала специальных усилий к диверсификации энергопоставок. Во всяком случае, в подготовленной в 2014 г. Министерством экономики и Министерством охраны окружающей среды стратегии «Энергетическая безопасность и безопасность окружающей среды» указывается, что от 90 до 95% импортной нефти поступало в Польшу из России³.

В первом десятилетии XXI в. истеблишмент Польши проявлял определенный интерес к созданию альтернативных маршрутов доставки нефти в страну, в частности к строительству нефтепровода Одесса – Броды – Плоцк, дававшего возможность транспортировать нефть из Азербайджана через территорию Украины. Тем не менее противоречивая позиция украинских властей о направлениях использования нефтепровода, а также отдаваемый польскими элитами тех лет приоритет обеспечению надежных и коммерчески выгодных контрактов на приобретение нефти в России привели к свертыванию проекта⁴.

Вопросы диверсификации маршрутов импорта газа (который в социалистическую эпоху ввозился исключительно из СССР) были предметом определенного внимания Варшавы начиная с падения социалистического строя в 1989 году. Несмотря на периодическое обсуждение проектов поставок газа из скандинавских стран, Польша готова была развивать сотрудничество с Россией и, в частности, предоставила свою территорию для строительства газопровода Ямал – Европа (начато в 1996 г., введен в эксплуатацию в 1999 г.), часть поставок

1 Przemysław Ciszak, "Polska odcina się od rosyjskiej ropy. Dywersyfikację zawdzięczamy Gierkowi (Poland is Cutting itself off from Russian Oil. We Owe the Diversification to the Game)," Money.pl, April 1, 2022, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/5n7azjrv>.

2 Skórkowska 1984.

3 "Strategia «Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko: perspektywa do 2020 r.» (Strategy 'Energy Security and the Environment: Perspective until 2020)," Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/yw734svs>.

4 Paszkowski 2021.

которого предназначалась для снабжения Польши. Такая структура энергопоставок вписывалась в представление о Польше как о транзитной стране на оси Восток – Запад, однако не побуждала правительство к срочному принятию мер. Лишь заключение окончательного соглашения между Россией и Германией в 2006 г. о строительстве газопровода «Северный поток», позволявшего транспортировать российский газ в ФРГ, минуя территорию Польши, а также прекращение Россией в январе 2006 г. поставок газа на Украину в рамках спора с Киевом о закупочной цене и условиях транзита заставили Варшаву задуматься о диверсификации источников поставок¹.

Вскоре в стратегических документах Польши появилось предложение сделать ставку на закупки сжиженного природного газа (СПГ) и было принято решение о возведении крупного СПГ-терминала в порту Свиноуйсьце². Предложение о строительстве терминала по приему СПГ было внесено в период нахождения у власти партии «Право и справедливость», которая в те годы гораздо острее, чем другие крупные партии Польши, смотрела на вопросы экономического сотрудничества с Россией. Тем не менее проект СПГ-терминала относился к немногим вопросам, поддержка которых не зависела от смены правительств в Польше. Избранное в 2007 г. правительство либеральной партии «Гражданская платформа» (ГП) (в коалиции с Польской крестьянской партией), несмотря на крупные разногласия с Пис по многим внешне- и внутривластным вопросам, продолжило поддержку инициативы строительства терминала (получившего распространённое название «Газопорт»). Именно правительство ГП заключило первый долгосрочный контракт на импорт СПГ из Катара, рассчитанный на ежегодные поставки 1,3 млрд кубометров газа в течение 20 лет³.

Общей поддержкой правительств противостоящих друг другу партий Пис и ГП пользовались и планы строительства газопровода для получения газа из Скандинавских стран. Хотя лидеры Пис проявляли большую решимость в осуществлении проектов скандинавского газопровода, а правительство ГП до 2014 г. старалось сбалансировать эти планы одновременными договоренностями по поставкам газа из России⁴.

В итоге проект по строительству газопровода из Норвегии *Baltic Pipe*, рассчитанный на поставки 10 млрд кубометров газа в год, был завершён в 2022 году. Тогда же достиг проектной мощности и СПГ-терминал в Свиноуйсьце, рассчитанный на годовой приём 6,2 млрд кубометров газа. В мае 2022 г. вступил в строй интерконнектор *Gas Interconnection Poland-Lithuania (GIPL)*, связавший газопроводные системы Польши и Литвы. Он объединил газовую сеть стран Прибалтики и Финляндии с общеевропейской и предоставил Польше доступ к литовскому терминалу СПГ в Клайпедэ⁵.

Построенная инфраструктура позволила относительно безболезненно переориентировать Польшу на энергетические потоки, альтернативные российским, а возможности нефтяного терминала в Гданьске позволили полностью заменить

1 Kamola-Cieślak 2015.

2 Ibid.

3 Ibid.

4 Pazkowski 2022.

5 Габарта, Журова 2022, 4.

доминировавшую прежде российскую нефть сырьем из других стран. Согласно данным доклада Польской организации нефтяной промышленности и торговли, в 2023 г. лидирующим поставщиком нефти, обеспечившим 45% импорта, стала Саудовская Аравия; чуть меньшую долю составила нефть, импортированная из Норвегии¹.

Следует отметить, что планы снижения энергетической зависимости от России вписывались в общую стратегию ЕС по повышению устойчивости энергетических систем государств – членов объединения и диверсификации энергетических поставок. В частности, на строительство СПГ-терминала в Свиноуйсьце было привлечено два гранта из Европейского фонда регионального развития в размере 224 и 130 млн евро². Средства на строительство СПГ-терминала выделялись также из операционной программы «Инфраструктура и окружающая среда», финансируемой в рамках Политики сплочения из структурных фондов ЕС³.

Нефтепровод *Baltic Pipe* был включен в список проектов, представляющих общий интерес для всего межгосударственного объединения (*Project of common interest – PCI*), что позволило ему получить безвозвратное финансирование в размере 266,7 млн евро через финансовый инструмент «Объединяя Европу» (*Connecting Europe*)⁴. Этот же инструмент обеспечил частичное финансирование строительства *GIPL*⁵.

С появлением СПГ-терминала, завершением строительства газопровода из Скандинавии и интерконнектора с Литвой в Польше обсуждаются перспективы превращения последней в региональный газовый хаб для стран Центральной Европы и Балтии. Планы создания регионального газового хаба содержатся в ряде стратегических документов, в частности в утвержденной в 2020 г. Стратегии безопасности Республики Польша, а также в принятой в 2021 г. Польской энергетической политике до 2040 года⁶. Перспективы их реализации пока оцениваются экспертами достаточно сдержанно. Этому препятствует, прежде всего, значительная монополизация польского газового рынка, который почти полностью контролируется принадлежащей государству нефтегазовой компанией *ORLEN*⁷.

Инициатива трех морей: планы и фактические возможности

На повышение логистической значимости Польши в регионе Центральной и Восточной Европы направлена реализация многих проектов в рамках межгосударственного объединения Инициатива трех морей. Данное объединение

1 "P.Raport roczny POPiHN. Przemysł i handel naftowy 2023 (Annual Report of POPiHN. Petroleum Industry and Trade 2023)," Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN), 2023, accessed August 3, 2024, <https://popihn.pl/wp-content/uploads/2024/04/RAPORT-ZA-ROK-2023.pdf>.

2 "Energy Union: EU invests to upgrade Polish Liquefied Natural Gas terminal in Świnoujście," European Commission, October 18, 2019, accessed March 6, 2025, https://commission.europa.eu/news/energy-union-eu-invests-upgrade-polish-liquefied-natural-gas-terminal-swinoujscie-2019-10-18_en.

3 Kamola-Ciešlik 2015.

4 "Rozliczono unijne wsparcie finansowe dla projektu Baltic Pipe (EU Financial Support for Baltic Pipe Project Cleared)," NBI, December 27, 2023, accessed August 2, 2024, <https://tinyurl.com/4dxs2chw>.

5 Michał Krawiec, "Polska i Litwa połączone gazowo. 'Aspirujemy do pozycji ważnego kraju tranzytowego' (Poland and Lithuania Connected by Gas. 'We Aspire to be an Important Transit Country')," Money.pl, May 5, 2022, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/2h5jych8>.

6 Koczan 2022.

7 Tomasz Furman, "Małe szanse na hub gazowy w Polsce. Jakie są bariery? (Little Chance of a Gas Hub in Poland. What are the Barriers?)," Rzeczpospolita, May 24, 2024, accessed March 6, 2025, <https://tinyurl.com/mx38b268>.

функционирует с 2016 г. и включает в себя 13 государств региона: Польшу, Литву, Латвию, Эстонию, Чехию, Венгрию, Словакию, Австрию, Словению, Хорватию, Болгарию, Румынию, Грецию. Целью ИТМ заявлено повышение связности и самодостаточности региона Центральной и Восточной Европы, а также развитие логистического коридора «Север – Юг», призванного объединить страны, выходящие к Балтийскому морю, с черноморским и адриатическим регионами¹. Польша наряду с Хорватией была локомотивом создания Инициативы трех морей.

Участие Польши в Инициативе трех морей принято выделять отечественными исследователями в том числе и потому, что концепция «Междуморья» была достаточно популярна в межвоенной Польше. Согласно этой концепции, Польша должна была стать лидером альянса государств, расположенных между Балтийским и Черным, а в некоторых случаях – Адриатическим морями, и способствовать снижению влияния Германии и России (Советского Союза) на этом пространстве². Наличие подобной традиции исторической мысли побуждает думать об определенном ее отражении и в нынешней Инициативе³. Тем не менее такой замысел вряд ли получил бы поддержку государств региона, если бы не опирался на объективные обстоятельства.

Приоритетные (стратегические) проекты ИТМ с 2018 г. утверждаются на саммитах Инициативы. В настоящее время в этот список входят около 90 межрегиональных проектов в портовой инфраструктуре и транспортных магистралей⁴. К приоритетным проектам, проходящим через территорию Польши, относятся автомобильная трасса *Via Carpatia*, а также железнодорожная магистраль *Rail Baltica*. Эти два проекта выделяются в настоящей работе прежде всего из-за значения, которое придают их реализации в Польше (имея в виду *Via Carpatia*) и в соседних государствах (*Rail Baltica*). В случае *Via Carpatia* речь идет об автомобильной трассе, призванной соединить литовский порт Клайпеда с Салониками в Греции и проходящей недалеко от восточной границы европейского союза, в том числе по восточным воеводствам Польши. *Rail Baltica* – скоростная железнодорожная магистраль с европейским стандартом колеи, которая должна связать государства Балтии (а в перспективе также Финляндию) с общеевропейской железнодорожной сетью.

Оба проекта могут оказать заметное влияние на логистическое значение Польши. Магистраль *Rail Baltica*, призванная преодолеть изоляцию железнодорожной сети государств Балтии внутри ЕС, среди прочего может упростить перемещение грузов между регионом и Польшей.

Значение *Via Carpatia* может быть еще выше, поскольку новая автотрасса, проходящая по восточным окраинам Европейского союза, соединяет государства и территории, которые исторически не были в достаточной мере связаны между собой: до 1914 г. они находились на пограничье Российской и Австро-Венгерской империй, а позже принадлежали к государствам (в случае Польши,

1 "Three Seas Story. Three Seas Summit. Vilnius, Lithuania, 2024," accessed August 3, 2024, <https://3seas.eu/about/threeseasstory>.

2 Gajowniczek 2004, 79–80.

3 Синицына, Чудакова 2018, 86; Ворожеина 2020, 62.

4 "Priority Projects," Three Seas Summit, accessed August 3, 2024, <https://3seas.eu/about/progressreport>.

Чехословакии и Литвы), состоявшим не в лучших отношениях между собой¹. Кроме того, появление новой автотрассы меняет историческую ориентацию главных автомобильных дорог Польши, которая прослеживалась и при строительстве автострад уже после ее вступления в ЕС: значительная часть нынешней территории государства до Второй мировой войны входила в состав Германии, и существующая на ней дорожная сеть ориентирована на Берлин, что косвенно влияло на реализуемые в Польше инфраструктурные планы дорожного строительства. По всей видимости, на формировании приоритетных планов возведения дорожной инфраструктуры отражалось в Польше и развитие российско-немецкого экономического сотрудничества в первые два десятилетия XX в., также способствовавшее развитию польской дорожной сети на направлении Восток – Запад².

Тем не менее говорить о самостоятельной роли Инициативы трех морей в реализации инфраструктурных проектов можно лишь в ограниченной степени. В частности, проект *Rail Baltica* включен в список стратегической Трансъевропейской транспортной сети (*TEN-T*) – создаваемой Европейским союзом сети транспортных коридоров объединения. В настоящее время на территории Балтийских государств строительство *Rail Baltica* на 85% финансируется за счет средств ЕС³. При этом реальное состояние строительства железнодорожной трассы по итогам проведенного в 2024 г. аудита, в ходе которого были зафиксированы многократное удорожание инфраструктурного объекта (с первоначальных 5,8 до 23,8 млрд евро) и значительное отставание работ от намеченного графика, означало невозможность завершить проект без специальных решений Брюсселя о готовности его дальнейшего финансирования⁴. Это еще раз подчеркивает, что геополитические соображения, актуализировавшие инициативу *Rail Baltica*, и решимость Европейского союза в ее осуществлении в данном случае являются более важными факторами, чем экономические расчеты.

Via Carpatia находится в перечне приоритетных инвестиций финансового инструмента ЕС *Connecting Europe* с 2018 года⁵. В 2022 г. часть польского участка строящейся *Via Carpatia* была включена в список *Ten-T*⁶. Это означает, что и данный проект должен получить значительные инвестиции из средств Европейского союза. При этом декларация о намерении построить трасу *Via Carpatia* была принята центральноевропейскими государствами еще в 2006 году⁷. Фактически интенсивное строительство трассы началось после включения *Via Carpatia* в список проектов, финансируемых из средств ЕС. Во всяком случае, в 2021 г. из почти

1 Konrad Bonisławski, "VIA CARPATIA – Szlak komunikacyjny Północ-Południe (VIA CARPATIA-North-South Communication Route)," Ośrodek Analiz Cegielskiego, 2024, accessed March 3, 2025, <https://osrodekkanaliz.pl/publikacja/analiza-via-carpatia-szlak-komunikacyjny-polnoc-poludnie/>.

2 Ibid.

3 Bartosz Chmielewski, and Sandra Baniak. "Kolej niskich prędkości. Opóźnienia w realizacji projektu Rail Baltica (Low Speed Rail. Delays in Rail Baltica Project)," OSW, August 16, 2024, accessed March 3, 2025, <https://tinyurl.com/54acmmse>.

4 Chmielewski, Baniak 2024.

5 "Infrastrukturalny 'priorytet dla Polski' o krok bliżej realizacji. Ma połączyć krańce Europy (The Infrastructure 'Priority for Poland' is One Step Closer to Implementation. Connecting the Ends of Europe)," Forbes, June 8, 2018, accessed March 3, 2025, <https://tinyurl.com/mv8ytyr7>.

6 "Cała trasa via Carpatia znajdzie się w sieci dróg TEN-T," Ministerstwo Infrastruktury, December 9, 2022, accessed August 3, 2024, <https://tinyurl.com/44uszshu>.

7 "Szlak komunikacyjny „Via Carpatia”: Wpływ na rozwój województwa lubelskiego (Communication Route "Via Carpatia": Impact on the Development of the Lublin Region)," accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/uzr23d25>.

700-километрового участка трасы, который должен пройти по территории Польши, было готово лишь 75 километров¹.

Организация Инициативы трех морей обладает достаточно ограниченными средствами для самостоятельной реализации инфраструктурных проектов. Бюджет созданного в 2018 г. Инвестиционного фонда трех морей составляет чуть более 900 млн евро. При этом главный вклад в 750 млн евро обеспечил польский *Bank Gospodarstwa Krajowego*. Участники из других стран внесли лишь относительно скромные суммы в размере 20 млн евро².

Можно отметить выраженный интерес США к ИТМ, яркими проявлениями которого стали участие 45-го президента США Д. Трампа в саммите организации в Варшаве в 2017 г. и заявление М. Помпео в 2020 г. о готовности США вложить до 1 млрд долл. инфраструктурные проекты стран объединения³. Согласно некоторым оценкам, финансовая инициатива Соединенных Штатов сыграла важную роль в том, что большинство государств – членов ИТМ одобрили идею создания инфраструктурного фонда⁴. Как можно судить по замечаниям М. Помпео, сделанным им в 2020 г., в США рассматривали поддержку организации как один из элементов сдерживания амбиций России и Китая в регионе⁵.

Данная позиция принципиально не изменилась и во время президентства Дж. Байдена. Впрочем, говорить о каких-то значительных шагах, сделанных его администрацией для поддержки Инициативы, не приходится. Между тем в декларациях, принимаемых на саммитах организации, неизменно подчеркивается особая приверженность государств – членов ИТМ трансатлантическому партнерству и усилению присутствия США в регионе⁶.

Таким образом, несмотря на явный интерес Польши к развитию Инициативы трех морей и соответствие целей организации долгосрочным интересам по развитию региональной транспортной и логистической оси «Север – Юг» (в которой Польша в силу географических причин могла бы играть заметную роль), планы объединения сильно зависят от финансирования со стороны структурных фондов ЕС. С этой точки зрения сама Инициатива трех морей выступает скорее как одна из лоббистских структур. Заинтересованность США в развитии ИТМ также можно считать прежде всего инструментом, влияющим на эффективность лоббирования, поскольку реальный финансовый вклад США в инфраструктурные проекты, реализуемые в государствах-членах, остается относительно небольшим.

Германия не проявляет конфронтационной позиции в отношении объединения и имеет в нем фактический статус наблюдателя (государства – партнера). Согласно анализу Польского института международных отношений, согласованность инфраструктурных планов Инициативы с целями ЕС, а также заметное

1 Via Carpatia – stan realizacji (Via Carpatia – Status of Implementation),” Serwis GODDKiA. Archiwum 2021, May 17, 2021, accessed August 2, 2024, <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/41375/Via-Carpatia-stan-realizacji>.

2 “Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza (The Three Seas Initiative Investment Fund),” 3SI Research Center, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/483b9djd>.

3 Grgic et al. 2022, 9.

4 Wilczek, Rudowski 2024, 27.

5 “USA: Pompeo: w świetle wydarzeń na Białorusi wsparcie Trójmorza jeszcze ważniejsze. Gazeta Prawna (Pompeo: in Light of Events in Belarus, Support for the Three Seas is Even More Important),” September 15, 2020, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/y8zwhjdz>.

6 “Joint Declaration of the Ninth Summit of the Three Seas Initiative,” President.pl., April 11, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/mwudaudj>.

экономическое влияние Германии на страны Центральной и Восточной Европы, размещение на территории последних производственных площадок германских фирм и возможное участие Германии в реализации крупных инфраструктурных проектов, связанных с Инициативой трех морей, снижают потенциальные риски для Берлина¹.

Портовые и судоходные проекты на балтийском побережье

Особое место в планах Польши по развитию логистических возможностей занимали проекты расширения и укрепления портовой и судоходной инфраструктуры. Данные планы, реализация которых начала активно осуществляться после 2015 г., в период нахождения у власти ПиС, преследовали цель повышения преимуществ широкого выхода к Балтийскому морю и до определенной степени – безопасности судоходства.

К проектам, направленным главным образом на повышение контроля над судоходными маршрутами, относится строительство канала через польский участок Балтийской (Вислинской) косы. Балтийская коса, отмежевывающая Калининградский (Вислинский) залив от Гданьского залива, разделена между Польшей и Россией. Оконечье косы находится в границах Российской Федерации, что означает ее контроль над выходом в Балтийское море судов из расположенного в Вислинском заливе польского порта Эльблонг по наиболее удобному маршруту. В этой ситуации функции Эльблонга долгие годы сводились преимущественно к обеспечению перевозок внутри Вислинского залива в направлении Калининграда и в обратную сторону. Предметом импорта был прежде всего российский уголь, в Россию же поставлялись главным образом строительные материалы².

В 2006 г. Россия запретила проход польских судов вокруг Балтийской косы, аргументируя запрет тем, что договоры, регулировавшие судоходство в регионе после 1945 г., утратили силу после вступления Польши в ЕС³. Вплоть до 2009 г., пока не было заключено новое соглашение, порт Эльблонг был фактически парализован; объем перевалки снизился до 3 тыс. тонн в год (главным образом, формовочного песка)⁴.

Первоначально обещание прокопать канал через Вислинскую косу активно использовалось партией ПиС в предвыборных кампаниях на Балтийском побережье, а позже, в 2007 г., когда ПиС контролировала правительство, канал был внесен в список инфраструктурных планов государства⁵. В этой связи партия «Гражданская платформа», осуществлявшая исполнительную власть в 2008–2015 гг., была настроена к проекту канала более скептически и, по крайней мере в те годы, не считала, что после заключения соглашения с Россией о судоход-

1 Tomasz Żornaczuk, "Germany and the Three Seas Initiative," PISM, August 22, 2019, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/2399ydsz>.

2 Salomon 2018.

3 Bugajski 2008, 215.

4 Jacek Losik, "Port Morski w Elblągu już czeka na zboże z Ukrainy. Przestanie być 'skazany' na Rosję (The Port of Elbląg is Already Waiting for Grain from Ukraine. Will Stop Being 'Sentenced' to Russia)," Money.pl., September 4, 2022, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/3ry848u2>.

5 Modzielewski 2017, 248–249.

стве в Балтийском проливе следует форсировать строительство канала с крайне сомнительной перспективой окупаемости и определенными экологическими рисками¹.

Строительство началось в 2018 г., в период нахождения у власти ПиС, и финансировалось из государственного бюджета. Церемония открытия канала прошла 17 сентября 2022 г. в присутствии президента Польши А. Дуды, М. Моравецкого, в то время премьер-министра Польши, и председателя ПиС Я. Качиньского². Это само по себе говорит о значении, которое придавали партийные лидеры новому водному пути. Впрочем, до настоящего времени канал, который, согласно проекту, должен иметь глубину 5 метров и пропускать транспорт длиной в 100 метров и шириной в 20 метров, остается доступным лишь для небольших судов и используется почти исключительно в туристических целях. При этом дноуглубительные работы для обеспечения захода в канал крупных коммерческих судов закончатся лишь в 2026 г., а реконструкция Эльблонгского порта, которая позволит ему принимать такие суда, по плану должна завершиться лишь в 2028 году³.

Традиционно скептический настрой «Гражданской платформы» и других польских партий, находящихся в оппозиции к ПиС, по отношению к строительству канала, возможно, проявился и в том, что в июне 2024 г., то есть менее чем через год после того, как ПиС проиграла парламентские выборы, подконтрольная Сейму Верховная контрольная палата (выполняющая функции государственного аудитора) направила в Прокуратуру материалы о нарушениях при строительстве водного пути. В частности, в Палате утверждали, что первоначальная смета строительства в 880 млн злотых (около 205 млн евро) в ходе осуществления работ увеличилась до 1,98 млрд злотых (приблизительно 446 млн евро), что лишило канал экономического смысла⁴.

Как бы то ни было, действующее правительство не свернуло работы по строительству канала и обустройству портовой инфраструктуры Эльблонга. Само же осуществление проекта скорее отражает большое внимание политиков ПиС к вопросам «суверенизации» Польши, а также способности использовать данную тему во внутриполитической жизни, без учета экономической эффективности замысла.

Наряду со строительством спорного с экономической точки зрения канала, правительство Польши в последние годы осуществляло и другие масштабные инвестиции в портовую и судоходную инфраструктуру. Среди таких проектов следует выделить планы развития портов Гданьска и Свиноуйсьце с созданием необходимой инфраструктуры для приема трансокеанских контейнеровозов. В частности, в 2024 г. в Гданьске началось строительство третьего глубоководного контейнерного терминала. Одновременно контейнерный порт с уже

1 Modzilewski 2017, 248–249.

2 “Kanał przez Mierzeję Wiślaną otwarty. Zodiak II przepłynął jako pierwszy (The Canal through the Vistula River is Open. Zodiac II Was the First),” TVN24, September 17, 2022, accessed August 2, 2024, <https://tinyurl.com/mtcbcmpk>.

3 Piotr Kozłowski, “Znaczący wzrost ruchu jednostek korzystających z kanału przez Mierzeję Wiślaną. Jest jedno ‘ale’ (A Significant Increase in the Traffic of Units Using the Channel Through the Vistula River. There is One ‘But’),” Gazeta Wyborcza, August 28, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/4u64bk57>.

4 Katarzyna Kojzar, “NIK idzie do prokuratury. Chodzi o przekop Mierzei Wiślanej, na który rząd PiS wydał 2 mld zł (NIK Goes to the Prosecutor’s Office. It is About the Vistula Merzea Trench, for Which the PiS Government Spent PLN 2 billion),” Oko.press, June 24, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/bd7vrud2>.

существующими двумя терминалами был переименован в *Baltic Hub*, что отражает определенные амбиции по превращению в важный логистический центр регионального значения. Новый терминал должен обеспечивать прием 1,5 млн стандартных контейнеров в год и позволит напрямую обслуживать крупнейшие трансокеанские контейнеровозы из Восточной и Юго-Восточной Азии (а значит, подобным судам не придется заходить в другие европейские порты для перегрузки контейнеров с назначением в Польшу)¹. Первый глубоководный контейнерный терминал, рассчитанный на годовой оборот в 500 тыс. контейнеров, начал работу в Гданьске в 2007 году. К 2022 г. мощность двух гданьских контейнерных терминалов возросла до 3 млн контейнеров в год².

Развитие мощностей порта преследует цели не только обслуживания польского рынка, но и превращения в хаб для доставки азиатского импорта в страны Центральной Европы, не имеющие выхода к морю. В частности, в 2022 г. *Baltic Hub* совместно с немецким интермодальным оператором *METRANS* запустил прямой железнодорожный маршрут из Гданьска в чешский промышленный центр Острава с поездами, прибывающими в польский порт три раза в неделю. В целом же железнодорожная инфраструктура позволяет перевозить из Гданьска до 750 тыс. контейнеров в год³. Активное развитие Гданьского порта дало основания говорить о возможностях Польши составить конкуренцию немецким портам, прежде всего Гамбургу, и вытеснить Германию в качестве хаба для доставки товаров из Восточной и Юго-Восточной Азии в Центральную Европу. Отчасти это стало возможно на фоне стагнации роста главных контейнерных портов Германии, ориентированных на азиатский импорт – Гамбурга и Бремерхафена, по которым достаточно тяжело ударили последствия финансового кризиса 2008–2009 гг., а также разрушение логистических цепочек после введения коронавирусных ограничений и эскалации украинского кризиса. Тем временем Гданьск активно развивал свою портовую инфраструктуру⁴.

По данным, приводимым А. Бартошевич и П. Штерлик, к 2022 г. почти 40% грузового оборота польско-китайской торговли проходило через Гданьский порт⁵. По мнению исследователей, развитие польских глубоководных портов в Балтийском море само по себе ограничивает перспективы китайской инициативы «Пояс и путь» по доставке грузов трансконтинентальными сухопутными путями. По крайней мере, это касается региона Балтийского моря. В частности, эксперты отмечали затруднения на польско-белорусской границе при перемещении грузов, что сужает возможности сухопутной транспортировки из Китая. С учетом того, что в Польшу прибывают китайские грузы, предназначенные, как правило, для региона Центральной Европы, услуги портового хаба в Гданьске могли оказаться более удобными для этого направления доставки⁶.

1 Ryan Finn, "Baltic Hub kicks off Construction of Third Terminal in Gdańsk Port," *Logistics Manager*, January 9, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/5hx87rvj>.

2 Ibid.

3 Margherita Bruno, "DCT Gdańsk Launches Rail Connection to Central Europe. Port Technology International," October 4, 2022, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/55yjk3n5>.

4 Piotr Stefaniak, "Port of Gdańsk Compared to Four Largest Container Ports in Europe," *Intermodal News*, April 4, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/3hrx8xw7>.

5 Bartosiewicz, Szterlik 2022, 70.

6 Ibid., 77–78.

Очевидно, что после эскалации украинского конфликта и связанных с этим санкционных мер ЕС транзит через территорию Белоруссии (укладывающийся в традиционную для региона логистическую ось «Восток – Запад») еще более затруднен. Это дополнительно повышает значимость развития возможностей Польши как логистического хаба для Центральной Европы, в том числе исходя из геополитических соображений, связанных со сдерживанием Китая. Согласно данным Главного статистического управления Польши, через порт Гданьска в 2023 г. прошло 14,8 млн тонн транзитных грузов по сравнению с примерно 7 млн тонн в 2015 году¹.

Впрочем, по оценкам руководителя морского управления Гданьского порта Л. Малиновского, сделанным в 2023 г., в настоящее время перспективы расширения логистических возможностей Гданьска объективно ограничены: в Центральной Европе он может конкурировать за доставку грузов для Чехии и Словакии, поскольку странам, расположенным южнее, выгоднее и удобнее использовать адриатические порты – Копер, Триест или Риеку. При этом железнодорожная сеть Чехии в силу исторических особенностей тяготеет в направлении Гамбурга². Л. Малиновский при этом считает, что ввод в строй автотрассы *Via Carpatia* значительно повысит преимущества Гданьского порта для грузов из Словакии, Венгрии, Румынии и Болгарии³.

Не менее амбициозными являются планы Польши по строительству глубоководного контейнерного терминала в порту Свиноуйсьце на северо-западе страны, на границе с Германией. Согласно этим планам, в 2028 г. в Свиноуйсьце должен быть построен новый терминал, который будет рассчитан на доставку грузов трансокеанскими контейнеровозами непосредственно из Азии и который позволит принимать до 2 млн контейнеров в год⁴. Появление нового контейнерного терминала у границы с Германией отвечало амбициозным целям правительства ПиС. В частности, в апреле 2023 г. заместитель министра инфраструктуры Польши заявил в интервью агентству *PAP*, что через шесть или семь лет Свиноуйсьце может «составить серьезную конкуренцию Гамбургу» как главному порту обслуживания трансокеанских контейнеровозов с грузами для региона Балтийского моря⁵. В перспективе порт в Свиноуйсьце также претендует на получение импортных и отправку экспортных грузов для стран Центральной Европы (в частности, Чехии, Венгрии и Словакии), а возможно и для восточных земель Германии и Берлина, для которых Свиноуйсьце может стать ближайшим контейнерным терминалом⁶.

1 "Statistical Yearbook of the Republic of Poland," Statistics Poland, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/48wwwx2h>. P. 521.

2 Robert Przybylski, "Czechom bliżej do Bałtyku czy Adriatyku? (Is the Czech Republic Closer to the Baltic or the Adriatic?)," *Rzeczpospolita*, September 29, 2023, accessed March 5, 2025, <https://logistyka.rp.pl/morski/art39194681-czechom-blizej-do-baltyku-czy-adriatyku>.

3 Ibid.

4 "Swinoujście będzie miało terminal kontenerowy. Rząd nie wycofuje się z tej inwestycji (It Will Have a Container Terminal. The Government is Not Backing Down from This Investment)," *Portal Samorządowy*, February 3, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/mv7a6tzz>.

5 Michał Boroń, "Gróbarczyk: W ciągu 6-7 lat Świnoujście będzie poważną konkurencją dla Hamburga (Gróbarczyk: in 6-7 years Swinoujście will be a Serious Competition for Hamburg)," *Banker.pl*, April 1, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/4z-88hebb>.

6 "Port morski w Świnoujściu - znaczenie dla Polski i polskiego transportu (Port of Swinoujście-Importance for Poland and Polish transport)," *E-100 Daily*, May 24, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/3pm8f6ep>.

Стоит отметить, что в ФРГ планы строительства контейнерного терминала критикуются с точки зрения возможных экологических последствий для приграничных природных территорий, входящих в сеть охраняемых участков *Natura 2000*, а также вызывают протест у муниципалитетов соседнего острова Узедом, считающих, что такие перспективы подрывают туристическую привлекательность острова¹. Так или иначе, в настоящее время обеспокоенность германских муниципалитетов пока не трансформировалась в установление на юридическом уровне препятствия для реализации замысла соседнего государства. В свою очередь, истеблишмент Польши, даже после потери Пис парламентского большинства в октябре 2023 г. и формирования правительства либерально-центристской коалиции во главе с «Гражданской платформой», по-прежнему выражает готовность к осуществлению проекта по созданию альтернативного немецким портам экспортно-импортного маршрута для государств Центральной Европы и восточных земель Германии.

При этом если говорить о фактической реализации планов по превращению Польши в логистический хаб, то пока едва ли можно констатировать достижение очевидных и стабильных успехов. В частности, так дело обстоит с автомобильными грузовыми перевозками: значительная часть экспортных и импортных грузов, доставленных польскими перевозчиками, направлялись в Германию или из Германии (38,8% и 37,1% соответственно)². В железнодорожных перевозках Германия также была главным направлением экспорта. Доля транзитных грузов в перевозках по польским железным дорогам много лет колеблется в районе 3%³. Согласно данным Главного статистического ведомства, количество грузов, перегружаемых в интермодальных терминалах (речь идет в первую очередь о перевалке контейнеров с одного вида транспорта на другой), в 2023 г. сократилось на 10,9% по сравнению с 2022 г. (до 75,4 млн тонн)⁴. Согласно комментарию польского Управления железнодорожного транспорта, спад во многом связан с изменением мировых логистических маршрутов вследствие эскалации вооруженного конфликта на Украине. Кроме того, польские порты увеличили объемы перевозки насыпных грузов из Украины (прежде всего, зерна), что повлияло на перераспределение мощностей⁵. Хотя едва ли можно говорить о закрепившейся тенденции, следует учитывать влияние геополитических обстоятельств на осуществление амбициозных замыслов.

* * *

По меньшей мере с 2015 г. (а в некоторых случаях – и раньше) истеблишмент Польши прилагал заметные усилия для того, чтобы компенсировать ее статус

1 Przemysław Ciszak, "Rozbudowa polskiego portu niepokoi Niemców (The Expansion of the Polish Port Worries the Germans)," Money.pl, July 7, 2023, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/4defzkd3>.

2 "Transport - wyniki działalności w 2023 roku (Transport - Results of Operations in 2023)," Statistics Poland, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/24j65b44>.

3 Ibid.

4 "Transport Intermodalny w Polsce 2023 (Intermodal Transport in Poland 2023)," Statistics Poland, August 29, 2024, accessed March 5, 2025, <https://tinyurl.com/nh5aax7x>.

5 Michał Ciechowski, "Transport intermodalny na minusie. Drugi rok z rządu (Intermodal Transport at Minus. Second Year in a Row), Raport kolejowy, May 6, 2024, accessed March 5, 2025, <https://raportkolejowy.pl/transport-intermodalny-na-minusie-drugi-rok-z-rzedu/>.

транзитной страны для товарных и ресурсных потоков между Россией и Германией, а также снизить зависимость от западного и восточного соседей. На этом направлении Польше удалось перестроить маршруты поставок нефти и природного газа и к 2020-м гг. полностью отказаться от поставок нефти и газа из России, переориентировавшись на импорт СПГ и нефти морским путем через порты Балтийского моря, а также подготовив новый магистральный маршрут *Baltic Pipe* для транспортировки газа с норвежских месторождений по дну Балтийского моря. Проекты оказались осуществимы из-за принципиальной поддержки главными политическими силами Польши снижения энергозависимости от России, а также соответствия данных планов общей стратегии Европейского союза по диверсификации энергетических маршрутов, что позволило привлечь необходимые инвестиции.

Политические элиты Польши подчеркивают стремление развивать логистическое направление «Север – Юг», иными словами, компенсировать транзитное направление «Запад – Восток» между Германией и Россией за счет маршрутов между государствами Балтии и Центральной Европы в направлении Черного и Адриатического морей. Развитие энергетической, транспортной и цифровой инфраструктуры в регионе заявлено целью специально созданного межгосударственного объединения Инициатива трех морей, в которое входит 13 государств Центральной, Восточной и Южной Европы. Название объединения, отсылающее к популярной в межвоенной Польше концепции «Междуморья», и активная роль Польши в объединении дают основания рассуждать о реализации Варшавой давних геополитических планов по превращению в центр влияния на государства, расположенные между Россией и Германией. В данном случае, однако, более рационально говорить о создании лоббистской организации, целью которой является привлечение средств структурных фондов Европейского союза для осуществления крупных инфраструктурных проектов, направленных на повышение недостаточной в настоящее время связности региона по оси «Север – Юг» (что соответствует целям ЕС по улучшению межрегиональной связности объединения).

Как бы то ни было, энергетические и транспортные проекты Польши, а также само развитие транспортной оси «Север – Юг» во многом опираются на использование преимуществ протяженного балтийского побережья и расположенных на нем портов в целях превращения в логистический хаб для не имеющих выхода к морю государств Центральной Европы. Если перспектива создания газового хаба на мощностях терминала СПГ выглядит малоосуществимой, то в случае товарных потоков Польша прикладывает значительные усилия, чтобы стать логистическим центром для экспортируемых морским путем товаров из Азии за счет уже существующих и строящихся контейнерных терминалов в Гданьске и Свиноуйсьце. Данные инициативы предполагают вступление в конкурентную борьбу с расположенными в Германии портовыми контейнерными хабами (в частности, с Гамбургом и Вильгельмсхафеном). В случае успеха, говорить о котором пока преждевременно, данные проекты могут направить на себя часть импортных и экспортных потоков между Центральной Европой и Азией. В целом, планы, в реализации которых заинтересована Польша, должны привести к появлению на ее территории новых маршрутов из региона Балтийского моря вглубь

Центральной Европы. Это в некоторой степени снизит зависимость государства и региона в целом от Германии и повысит его субъектность. Впрочем, учитывая расположение многих германских производств на территории региона, громадный объем взаимной торговли между находящимися в нем странами и ФРГ, невозможность осуществления многих проектов без финансирования из средств ЕС (а значит, согласования интересов государств – участников), а также потенциальную роль германских строительных концернов в реализации инфраструктурных проектов, это едва ли следует считать действительно острым вызовом для Германии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Ворожеина, Я.А. Геополитическая картина мира современной Польши // Балтийское измерение. Балтийский регион – регион сотрудничества. Регионы в условиях глобальных изменений. Материалы IV научно-практической конференции. 2020. С. 57–65.
- Vorozheina, Yana. A. "Geopoliticheskaya kartina mira sovremennoi Pol'shi." In *Baltiiskoe izmerenie. Baltiiskii region – region sotrudnichestva. Regiony v usloviyakh global'nykh izmenenii. Materialy IV nauchno-prakticheskoi konferentsii*. 2020. P. 57–65 [In Russian].
- Габарта, А.А., Журова, А.И. Особенности развития топливно-энергетического комплекса Польши // Мировое и национальное хозяйство. 2022. № 2(59). С. 1–22.
- Habarta, Andrzej A., and Alexandra I. Zhurova. "Specific Features of the Development of Polish Energy Sector." *World and National Economy*, no. 2(59) (2022): 1–22 [In Russian].
- Жуковский, И.И. Политико-экономическая проблематика «Инициативы трех морей» в исследовательской повестке польских экспертно-аналитических центров // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер. Гуманитарные и общественные науки. 2024. № 3. С. 81–91. <https://doi.org/10.5922/vestnikhum-2024-3-7>.
- Zhukovskiy, Igor I. "Political and Economic Problems of the 'Three Seas Initiative' on the Research Agenda of Polish Think-Tanks." *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Humanities and Social Science*, no. 3 (2024): 81–91 [In Russian].
- Конаныхин, И.А. Регионализация Восточной Европы через блоковые структуры на примере «Инициативы трех морей» // Дипломатическая служба. 2023. Т. 5. № 5. С. 387–397. <https://doi.org/10.33920/vne-01-2305-02>.
- Konanykhin, I.A. "Regionalization of Eastern Europe through Block Structures on the Example of the Three Seas Initiative." *Diplomatic Service* 5, no. 5 (2023): 387–397 [In Russian].
- Синицына И.С., Чудакова Н.А. Идеологизация внешней политики Польши // Мир Перемен. 2018. № 3. С. 84–89.
- Sinitsina, Irina S., and Natalia A. Chudakova. "Ideologization of Foreign Policy of Poland." *Mir Peremen' (The World of Transformations)*, no. 3 (2018): 84–89 [In Russian].
- Bartosiewicz, Aleksandra, and Paulina Szerlik. "Belt and Road Initiative vs. Baltic Sea Region. The Perspectives of the Container Transport Market in Poland." *Nowa Polityka Wschodnia* 32, no. 1 (2022): 61–81. <https://doi.org/10.15804/npw20223204>.
- Bugajski, Dariusz Rafal. "Prawo do żeglugi w Cieśninie Piławskiej a praktyka międzynarodowa." *Prawo Morskie*, no. XXIV (2008): 209–228.
- Bugajski, Dariusz Rafal. "The Right to Sail in Pilawska Straight and International Practice." *Prawo Morskie*, no. XXIV (2008): 209–228. [In Polish].
- Gajowniczek, Tomasz. "Rosja a 'Międzymorze' w polskiej myśli politycznej XX wieku. Wybrane zagadnienia." *Sprawy Wschodnie*, no. 1 (2004): 77–85.
- Gajowniczek, Tomasz. "Russia and the 'Intermarium' in Polish Political Thought of the 20th Century. Selected issues." *Sprawy Wschodnie*, no. 1 (2004): 77–85 [In Polish].
- Grgic, Gorana, Đuro Kolar, and Maja Bašić. "Infrastructure Diplomacy and Strategic Signalling within the Three Seas Initiative." *Journal of Southeast European and Black Sea Studies* 23, no. 2 (2022): 229–249. <https://doi.org/10.1080/14683857.2022.2111803>.
- Grochmalski, Piotr, Piotr Lewandowski, and Pawel Paszak. "US-China Technological Rivalry and Its Implications for the Three Seas Initiative (3SI)." *European Research Studies Journal* XXIII, no. 2 (2020): 840–853. <https://doi.org/10.35808/ersj/1901>.
- Kamola-Cieślak, Małgorzata. "Polityka rządu Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie dywersyfikacji kierunków dostaw gazu ziemnego do Polski po 1989 roku." *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego* 9, no. 2 (2015): 42–56. <https://doi.org/10.34862/rbm.2015.2.4>.
- Kamola-Cieślak, Małgorzata. "The Policy of the Government of the Polish Republic Regarding the Diversification of the Ways of Delivering Natural Gas to Poland After Year 1989." *Yearbook of International Security* 9, no. 2 (2015): 42–56 [In Polish].
- Koczan, Marcin. "Polska jako hub gazowy – możliwości współpracy z wybranymi państwami Europy Środkowej i Wschodniej." *Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej* 20, no. 4 (2022): 109–130. <https://doi.org/10.36874/RIESW.2022.4.6>.
- Koczan, Marcin. "Poland as a Gas Hub – Opportunities for Cooperation with Selected Countries of Central and Eastern Europe." *Yearbook of the Institute of East-Central Europe* 20, no. 4 (2022): 109–130 [In Polish].
- Modzielewski, Wojciech Tomasz. "Koncepcja przekopu Mierzei Wiślanej – perspektywa liderów krajowych i regionalnych." In *Przywódcy polityczni wobec współczesnych zagrożeń i kryzysów. Wyzwania dla przywódców na poziomach międzynarodowym, krajowym, lokalnym*, edited by Maciej Hartliński, 225–255. INP UWM Olsztyn, 2017.

Modzielewski, Wojciech Tomasz. The Concept of the Vistula Spit Ditch – the Perspective of Leaders of National and Regional Authorities. In *Political Leaders Against Contemporary Threats and Crises. Challenges for Leaders at International, State and Local Levels*, edited by Maciej Hartliński, 225–255. INP UWM Olsztyn, 2017 [In Polish].

Paszkowski, Michał. "Koncepcje dywersyfikacji źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej do Polski w myśli politycznej Sojuszu Lewicy Demokratycznej w latach 2001–2005." *Teka of Political Science and International Relations* 16, no. 2 (2021): 37–47. <https://doi.org/10.17951/teka.2021.16.2.37-48>.

Paszkowski, Michał. "Concepts of Diversification of Sources and Directions of Crude Oil Supplies to Poland in the Political Thought of the Democratic Left Alliance in 2001–2005." *Teka of Political Science and International Relations* 16, no. 2 (2021): 37–47 [In Polish].

Paszkowski, Michał. "Polish-Norwegian Cooperation in the Field of Energy Security in the Political Thought of Prawo i Sprawiedliwość (PiS) and Platforma Obywatelska." *Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka*, no. 1 (2022): 101–114. <https://doi.org/10.48269/2451-0718-btip-2022-1-006>.

Salomon, Adam. "Stan obecny i perspektywy rozwoju Portu Elbląg." *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni* 107, no. 107 (2018): 99–115. <https://doi.org/10.26408/107.07>.

Salomon, Adam. "Current State and Development Perspectives of Elbląg Port." *Scientific Journal of Gdynia Maritime University* 107, no. 107 (2018): 99–115 [In Polish].

Skórkowska, Barbara. "Zmiany na światowych rynkach paliwowo-energetycznych i ich wpływ na polskie obroty nośnikami energii." *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Oeconomica*, no. 35 (1984): 67–77.

Skórkowska, Barbara. "Changes in the World Markets of Fuels and Energy and Their Impact on Poland's Trade in Energy Carriers." *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Oeconomica*, no. 35 (1984): 67–77 [In Polish].

Soroka, George, and Tomasz Stepniewski. "The Three Seas Initiative: Geopolitical Determinants and Polish Interests." *Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej* 17, no. 3 (2019): 15–29. <https://doi.org/10.36874/RIESW.2019.3.2>.

Wilczek Julita, and Andrzej Rudowski. *The Three Seas Initiatives Investment Fund. Toward Operationalisation of the Initiative?* Warszawa: Wydawnictwo Naukowe UKSW, 2024.

Сведения об авторе

Станислав Аркадьевич Кувалдин,

к.и.н., научный сотрудник Сектора исследований Европейского союза
Центра европейских исследований ИМЭМО РАН им. Е.М. Примакова
117997, Россия, Москва, ул. Профсоюзная, 23
e-mail: kuvaldin35@gmail.com

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 10 декабря 2024.

Переработана: 10 февраля 2025.

Принята к публикации: 14 февраля 2025.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Кувалдин, С.А. Польша: из транзитной страны в логистический хаб Центральной Европы // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 144–161. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-144-161>

Poland: from a Transit Country to a Logistics Hub in Central Europe

ABSTRACT

Starting from the first decade of the 21st century, the political elites of Poland have made various efforts to change its position as a transit territory between Germany and Russia, as well as to reduce dependence on both countries. The 'Law and Justice' party, traditionally opposed to the development of cooperation with both Russia and Germany, was particularly active in this direction. The article analyzes Poland's major infrastructure projects in recent years that affect its logistics capabilities. Specifically, the creation of new routes for transporting hydrocarbons, the emergence of new rail and road networks, the development of port infrastructure, and the construction of new waterways are discussed. The analysis concludes that most of these projects align with the EU's overall goals of improving connectivity among member states. The significant cost of many of these projects suggests that they would have been practically impossible to implement without financial support from EU structural funds. This is particularly evident in the example of the 'Via Carpatia' highway project, which was conceived in the first decade of the 21st century but was not actually developed until the EU showed interest in it. In this context, intergovernmental foreign policy organizations involving Poland, such as the Three Seas Initiative, can be considered primarily as a lobbying tool within the EU for intergovernmental infrastructure projects in Central and Southern Europe. At the same time, Poland is developing the infrastructure of its Baltic ports, which have the potential to compete with Germany's container terminals in the North Sea. The launch of some of Poland's high-profile initiatives in the field of shipping can be seen as primarily driven by domestic political goals aimed at demonstrating a commitment to increasing Poland's sovereignty, rather than being economically justified. Overall, Poland's efforts are focused on leveraging its strategic access to the Baltic Sea to create logistical corridors to continental Central European countries.

KEYWORDS

Poland, Three Seas Initiative, Law and Justice Party, Via Carpatia, Rail Baltica, Baltic Pipe, Container terminals

Author

Stanislav A. Kuvaldin,

PhD (Hist.), Research Fellow, Section of the EU Studies, Center for European Studies,
Primakov Institute of World Economy and International Relations
of the Russian Academy of Sciences (IMEMO RAS)
23, Profsoyuznaya street, Moscow, Russia, 117997
e-mail: kuvaldin35@gmail.com

Additional information

Received: December 10, 2024. Revised: February 10, 2025. Accepted: February 14, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Kuvaldin, Stanislav A. "Poland: From a Transit Country to a Logistics Hub in Central Europe."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 144–161.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-144-161>