

# TRÓJMORZE

Z PERSPEKTYWY PAŃSTW  
CZŁONKOWSKICH

Łukasz  
Kobierski

Jędrzej  
Błaszczak



INSTYTUT  
NOWEJ  
EUROPY

**Materiał zebrali i analizę przygotowali:**

Łukasz Kobierski  
Jędrzej Błaszczak

**Opracowanie graficzne:**

Lena Anna Kuklińska  
Karolina Fabirkiewicz



Program Rozwoju  
Organizacji  
Obywatelskich  
na lata 2018–2030

PROO



Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego ze środków Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018-2030.



# SPIS TREŚCI

Cele i problemy.....	3
Austria.....	4
Bułgaria.....	6
Chorwacja.....	9
Czechy.....	13
Estonia.....	15
Litwa.....	18
Łotwa.....	22
Polska.....	24
Rumunia.....	28
Słowacja.....	34
Słowenia.....	37
Węgry.....	40
Fundusz Trójmorza – potencjał na przyszłość.....	44
Państwa trzecie wobec Inicjatywy Trójmorza.....	45
Podsumowanie.....	46



# CELE I PROBLEMY

Inicjatywa Trójmorza (3SI) powstała w 2015 roku jako platforma współpracy państw znajdujących się na obszarze pomiędzy trzema morzami: Adriatyckim, Bałtyckim i Czarnym (z tych względów nazywana również czasami Regionem ABC). Od początku przystąpiło do niej 12 państw: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry. Większość z nich w ciągu ostatnich kilkunastu lat należało do najszybciej rozwijających się członków Unii Europejskiej<sup>1</sup>.

Według raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego po opuszczeniu przez Wielką Brytanię Unii Europejskiej, państwa wchodzące w skład Trójmorza obejmują 29% powierzchni UE, wraz z 25% jej populacji i generują 19% PKB<sup>2</sup>. Inicjatywa Trójmorza miałyby przyspieszyć rozwój gospodarczy członków, w szczególności za pomocą utworzenia szeregu projektów koncentrujących się na wymiarze Północ-Południe, który do tej pory nie był tak rozwijany, jak infrastruktura na linii Wschód-Zachód. Należy jednak zauważyć, że omawiana platforma współpracy od początku spotyka się z odmiennym podejściem tworzących je państw. Poniższe opracowanie ma na celu wskazanie i usystematyzowanie priorytetów i istniejących zagrożeń dla Trójmorza z perspektywy poszczególnych jej członków.

<sup>1</sup> Obserwator Gospodarczy, Polska najszybciej rosnącą gospodarką Trójmorza, <https://obserwatorgospodarczy.pl/gospodarka/19-polska/1481-polska-najszybciej-rosnaca-gospodarka-trojmorza>, dostęp: 19.10.2021.

<sup>2</sup> Polski Instytut Ekonomiczny, W kierunku budowy bliższych powiązań Trójmorze jako obszar gospodarczy, [https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/2020-10/PIE-Trojmorze\\_raport.pdf](https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/2020-10/PIE-Trojmorze_raport.pdf), dostęp: 10.11.2021.



# AUSTRIA

## CELE

### Zwiększenie znaczenia Austrii na arenie międzynarodowej

Dla Austrii projekt Trójmorza jest atrakcyjny, gdyż Wiedeń postrzega siebie w roli „budowniczego mostów” pomiędzy państwami „Starej” i „Nowej” Unii. Swoje uczestnictwo politycy austriaccy tłumaczą chęcią zaangażowania w projekt postrzegany jako most pomiędzy Europą Centralną a Zachodnią, dodatkowo mający wspierać unijną politykę spójności. Podkreśla się tym samym wiodącą rolę Unii Europejskiej w procesie niwelowania różnic pomiędzy poszczególnymi państwami. Powstanie 3SI zwiększa znaczenie polityczne państw tego regionu w Unii Europejskiej, a tym samym znaczenie Austrii jako państwa posiadającego najwyższy wskaźnik PKB *per capita*<sup>3</sup> i drugą największą po Polsce gospodarkę w mln euro wśród krajów uczestniczących w Inicjatywie<sup>4</sup>.

### Dywersyfikacja źródeł gazu

Austria liczy na rozbudowę infrastruktury przesyłowej gazu. Ma to się odbywać w szczególności poprzez rozbudowę północno-południowych korytarzy energetycznych. Wiedeń postrzega Inicjatywę Trójmorza jako platformę do rozwoju gazociągu BRUA (przesyłającego gaz przez Bułgarię, Rumunię, Węgry i Austrię), w tym przede wszystkim Central European Gas Hub AG (pl. Środkowoeuropejskiego Hub gazowy Baumgarten).

<sup>3</sup> Eurostat, Real GDP per capita, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg\\_08\\_10/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_08_10/default/table?lang=en), dostęp: 18.10.2021.

<sup>4</sup> Statista, Gross domestic product at current market prices of selected European countries in 2020, <https://www.statista.com/statistics/685925/gdp-of-european-countries/>, dostęp: 17.10.2021.



## PROBLEMY

### Marginalne znaczenie Trójmorza dla austriackiej polityki zagranicznej

Trudno ukryć fakt, że obecnie Trójmorze nie jest dla Wiednia inicjatywą priorytetową. Samo znaczenie Trójmorza dla austriackiej polityki zagranicznej jest obecnie marginalne. Uwidacznia to przede wszystkim brak zaangażowania państwa w powstawanie transgranicznych projektów. Do tej pory Austria nie przedstawiła żadnego projektu swojego autorstwa, natomiast zadeklarowała udział w zaledwie 12 innych<sup>5</sup>. Nie dołączyła także do Funduszu Trójmorza.

Dla niektórych polityków austriackich i urzędników, np. według byłego ambasadora Austrii w Polsce Thomasa Buchsbauma, inicjatywa nie jest projektem politycznym, ale w głównej mierze projektem infrastrukturalnym, obejmującym w szczególności korytarze energetyczne północ-południe, zwłaszcza dostaw gazu, ale także innych kanałów komunikacyjnych. „Jego celem jest pobudzenie gospodarcze, a co za tym idzie poprawa warunków socjalnych w regionie”<sup>6</sup>.

Austriacy politycy nie rozpatrują Inicjatywy Trójmorza jako szansy na ograniczenie wpływów rosyjskiego gazu w Europie, ponieważ kraj jest uznawany za jeden z hubów umożliwiających przesył rosyjskiego gazu do Europy<sup>7</sup>. Jest to odmienne podejście od większości państw wchodzących w skład tego projektu.

<sup>5</sup> Obliczenie własne na podstawie Priority Interconnection Projects 2019 Status Report, [https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-,fbclid=IwAR0h4gMLJkE3or9L322KctW0rTai4gBa5HhGIYo11nkgPn\\_AzGO8iZh2-44](https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-,fbclid=IwAR0h4gMLJkE3or9L322KctW0rTai4gBa5HhGIYo11nkgPn_AzGO8iZh2-44), dostęp: 20.10.2021.

<sup>6</sup> R. Riedel, Analyse: Das "Intermarium" und die "Drei-Meere-Initiative" als Elemente des euroskeptischen Diskurses in Polen, <https://www.bpb.de/internationales/europa/polen/303999/analyse-das-intermarium-und-die-drei-meere-initiative-als-elemente-des-euroskeptischen-diskurses-in-polen>, dostęp: 17.11.2021.

<sup>7</sup> V. Tchakarova, Inicjatywa Trójmorza jako podejście geopolityczne i rola Austrii, <https://www.forum-ekonomiczne.pl/inicjatywa-trojmorza-jako-podejscie-geopolityczne-i-rola-austrii/>



## CELE

### Zwiększenie niezależności energetycznej państwa

Bułgaria posiada trzy projekty zgłoszone do 3SI. Nadrzędnym celem państwa jest zwiększenie niezależności energetycznej, przy jednoczesnej modernizacji infrastruktury w celu wzmocnienia gospodarki Bułgarii, w szczególności w odniesieniu do sąsiadów państwa. Potrzeba niezależności energetycznej jest natomiast odpowiedzią na zależność od rosyjskiego gazu.

Cele infrastrukturalne dotyczą usprawnienia kluczowych linii, które pomogą zwiększyć szybkość przewozu ładunków z czarnomorskiego portu Ruse do Warny nad Dunajem, co przełoży się na większą opłacalność. Tunel Petrohan Pass obejmie również budowę przejścia, które skróci odległości podróży zarówno do Grecji jak i Rumunii, oferując szybszą możliwą trasę dla handlu między państwami<sup>8</sup>.

### Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego

Rozbudowa podziemnego magazynu gazowego w Cziren wzmocniłby poziom bezpieczeństwa energetycznego poprzez zwiększenie pojemności magazynowej obiektu oraz podłączenie do większej ilości źródeł gazu. Ekspansja miałaby podwójne zastosowanie. Oprócz koncentrowania się na poprawie bezpieczeństwa energetycznego kraju, dywersyfikacja gazowa ma również oferować możliwość eksportu komercyjnego, co ułatwi Bułgarii zostać bardziej znaczącym graczem na rynku gazu.

<sup>8</sup> Three Seas Initiative, Tunnel under Petrohan Pass, <https://projects.3seas.eu/projects/tunnel-under-petrohan-pass>, dostęp: 20.10.2021.



## CELE

### Ulepszenie infrastruktury pomiędzy Morzem Czarnym i Dunajem dla celów komercyjnych

Celem odnowienia linii Ruse-Warna jest pobudzenie bułgarskiej gospodarki dzięki bardziej opłacalnej linii transportowej, która pomoże odpowiedzieć na zapotrzebowanie rynku bułgarskiego poprzez dostarczenie większej ilości towarów importowanych z Morza Czarnego. Pod względem handlowym, rozwiązanie zapewni szybszą i bardziej skuteczną trasę dla towarów, które mogłyby być wysłane do krajów sąsiednich.

Pomoże to również pod względem handlowym, zapewniając szybszą i bardziej niezawodną trasę dla towarów, które powinny być wysłane do krajów sąsiednich. Renowacja linii byłaby również odpowiedzią na potrzebę modernizacji krajowej infrastruktury w Bułgarii, przy jednoczesnym zwiększeniu znaczenia portu w Ruse dla międzynarodowych frachtowców dostarczających towary do UE przez Morze Czarne. Ulepszenie linii dałoby możliwość korzystania z bułgarskiego portu jako punktu odbioru towarów importowanych również krajom śródlądowym z dostępem do Dunaju, ze względu na poprawę przepustowości kolei.

### Rozszerzenie Inicjatywy o Grecję

Ateny stają się dla Bułgarii niezwykle cennym partnerem ze względu na transport rurociągowy oraz greckie terminale LNG. Sofia wierzy, że ich południowy sąsiad mógłby stać się dla państwa ważnym dostawcą gazu ziemnego. Co więcej, przez terytorium Grecji przebiega Południowy Korytarz Gazowy<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> M. Zasiadko, 'Grecja obiecującym nowicjuszem Trójmorza?', <https://intermodalnews.pl/2020/12/02/grecja-obiecujacym-nowicjuszem-trojmorza/>, dostęp: 20.10.2021.



# BUŁGARIA



## PROBLEMY

### Niestabilność polityczna

Sytuacja polityczna w Bułgarii obecnie jest daleka od idealnej. Najbiedniejsze państwo Unii Europejskiej przygotowuje się na trzecie przedterminowe wybory parlamentarne w 2021 roku. Odbędą się one 14 listopada i zostaną przeprowadzone razem z wyborami prezydenckimi. Sondaże nie wskazują jednoznacznie, czy wyłoniony zwycięzca będzie miał szansę na stworzenie stabilnego rządu<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> The Guardian, Crisis-hit Bulgaria to hold new snap election on 14 November, <https://www.theguardian.com/world/2021/sep/11/crisis-hit-bulgaria-to-hold-new-snap-election-on-14-november>, dostęp: 19.11.2020.

# CHORWACJA



## CELE

### **Chorwacja jako państwo z największą liczbą zgłoszonych projektów**

Chorwacja jako jeden z inicjatorów Trójmorza ambitnie podeszła do wytyczania celów powstania tego formatu. Zagrzeb przedłożył szereg projektów dotyczących poprawy zdolności infrastrukturalnej i energetycznej kraju, jak również zwiększenia stopnia jego cyfryzacji. Większość projektów infrastrukturalnych dotyczy znacznej poprawy możliwości handlowych portów, natomiast projekty energetyczne obejmują otwarcie nowych dróg odbioru gazu z państw sąsiednich (lub Stanów Zjednoczonych), a także przygotowanie nadwyżek gazu na eksport.

### **Rozszerzenie możliwości handlowych portu**

Chorwacja wydaje się intensywnie inwestować w swoje porty i związaną z nimi infrastrukturę transportową, zwłaszcza w porcie w Rijece. Jej docelowe działania mają doprowadzić do przekształcenia kraju w ewentualną międzynarodową bramę do rynku UE, znajdującą się u wybrzeży Morza Adriatyckiego. Wiąże się to ze zwiększeniem zdolności do przyjmowania większej ilości towarów importowanych przez międzynarodowe frachtowce, a także ze zwiększeniem przychodów władz portowych.

# CHORWACJA



## CELE

Co więcej, dzięki rozbudowie portów może skorzystać z rosnącego popytu na rynkach europejskich, aby go zaspokoić poprzez pozyskiwanie dostaw z większej liczby punktów na całym świecie, co z kolei pozwoli na większą aktywność gospodarczą i wzrost Produktu Krajowego Brutto.

Chorwacja złożyła co najmniej 6 projektów dotyczących portu w miejscowości Rijeka, co stanowi ponad połowę projektów transportowych złożonych przez ten kraj. To prowadzi do stwierdzenia, że Chorwacja intensywnie inwestuje w port Rijeka z późniejszym zamiarem rozszerzenia jego pojemności i zdolności do obsługi coraz większych statków. Oznaczałoby to zwiększenie ilości towarów napływających do Chorwacji. Planowana ekspansja rozciąga się na oferowanie możliwości, które pozwoliłyby państwu stać się realnym punktem wejścia dla statków przepływających przez Kanał Sueski, dając Chorwacji znaczną przewagę gospodarczą w handlu międzynarodowym z przybijającymi do Rijeky frachtowcami dzięki nowo opracowanym obiektom. Kraj inwestuje również w terminal naftowo-gazowy w porcie Ploče z zamiarem zwiększenia przepływu płynnych ładunków ze statków, przy jednoczesnym zwiększeniu przychodów władz portu.

# CHORWACJA



## CELE

### Bezpieczeństwo energetyczne i eksport

Przedłożone projekty energetyczne wskazują, że Chorwacja dąży do poprawy swoich zdolności do przyjmowania gazu, czego godnym uwagi przykładem jest terminal LNG na wyspie Krk, który umożliwi dostawy gazu ze Stanów Zjednoczonych. Spełnia to cel Chorwacji, jakim jest eksport energii do krajów sąsiednich. Terminal ten jest nie tylko w stanie zwiększyć niezależność energetyczną kraju, ale także umożliwi komercyjną sprzedaż gazu do innych państw.



## PROBLEMY

### Kontrowersje polityczne wokół 3SI

Prezydent i Premier Chorwacji nie zgadzają się co do znaczenia 3SI. Zdaniem prezydenta Milanovica 3SI jest potencjalnie szkodliwe<sup>11</sup>, a wynikające z tego kontrowersje polityczne wpływają zarówno na wizerunek, jak i na „użyteczność” inicjatywy, ponieważ aparat rządowy może ponosić mniejsze ryzyko polityczne.

Polityczny spór pomiędzy tymi dwiema postaciami politycznymi jest problemem dla zaangażowania Chorwacji w Inicjatywę Trójmorza za względu na podział aparatów rządowych w zakresie hierarchizacji interesów narodowych. Obecny Prezydent Chorwacji wielokrotnie podważał znaczenie Inicjatywy Trójmorza twierdząc, że Chorwacja nie powinna dawać na to „dwóch centów”<sup>12</sup>. Premier państwa bronił jednak tej inicjatywy i przeznaczył 20 mln euro na jej fundusz inwestycyjny<sup>13</sup>. Dlatego też polityczny aspekt 3SI w Chorwacji powoduje, że projekty wspierane przez inicjatywę mogą być szkodliwe dla obecnego rządu, a także wpływać na jego zaangażowanie, jeśli kontrowersje będą zbyt poważne w narracji chorwackiego prezydenta.

<sup>11</sup> N1 News, Milanovic says Three Seas Initiative unnecessary, potentially harmful, <https://hr.n1info.com/english/news/a565888-milanovic-says-three-seas-initiative-unnecessary-potentially-harmful/>, dostęp: 11.10.2021.

<sup>12</sup> Ibidem.

<sup>13</sup> Croatiaweek, Croatia remains committed to Three Seas Initiative, <https://www.croatiaweek.com/croatia-remains-committed-to-three-seas-initiative/>, dostęp: 20.11.2021.



## CELE

### **Budowa kanału Dunaj-Odra-Łąba**

Praga początkowo nie angażowała się w działania na rzecz Trójmorza. Dopiero podczas spotkań w Lublanie i Tallinie w inicjatywę włączył się prezydent Miloš Zeman, wykorzystujący szczyt do promocji kanału Dunaj-Odra-Łąba. Obecnie jest to jedyny strategiczny projekt zaproponowany przez stronę czeską. Dla Czechów inicjatywa ta jest okazją do włączenia się w perspektywiczne projekty transgraniczne, aby wzmocnić współpracę między państwami w regionie. Przyspieszenie realizacji projektu drogi wodnej Dunaj-Odra-Łąba stanowi priorytet dla prezydenta Zemana. Kanał pozwoliłby czeskim przedsiębiorcom na uzyskanie większego dostępu do rynków europejskich, z wykorzystaniem transportu wodnego. Otwiera to również szansę na rozwój turystyki rejsowej i rekreacyjnej pomiędzy zainteresowanymi państwami.

Rozwój usług cyfrowych dla krajowych przedsiębiorców, ułatwiających dostęp do unijnego rynku – w szczególności dla sektora logistycznego – a także udział w projektach rozwijających infrastrukturę drogową.

### **Zmiana rządu w Pradze szansą na zwiększenie zaangażowania Czech**

Ostatnie wybory parlamentarne w Republice Czeskiej wygrała koalicja SPOLU. Przewodniczący największej partii ODS, która wchodzi w jej skład, Petr Fiala ma obecnie największe szanse na objęcie funkcji premiera. Jest to pozytywna informacja, ponieważ ugrupowanie artykułowało w swym programie wyborczym zwiększenie zaangażowania w Inicjatywę Trójmorza.



## PROBLEMY

### Brak pełnego zaangażowania

Czescy politycy wyraźnie zastrzegają, że Trójmorze musi pozostać inicjatywą czysto ekonomiczną, dopełniającą inne polityczne projekty, a nie stojącą do nich w kontrze. Obecnie relacje na linii Praga-Berlin są postrzegane jako strategiczne, dlatego rząd premiera Babisa stara się nie inicjować żadnych niezbędnych kroków, które mogłyby doprowadzić do jego pogorszenia.

Z tego powodu Czesi w dalszym ciągu nie przystąpili do Funduszu Trójmorza, chociaż niedawno czeski wiceminister transportu zapowiedział, że we wrześniu Republika Czeska przystąpi do wspomnianego projektu<sup>14</sup>.

Niewielkie zaangażowanie wynika również z różnic w postrzeganiu roli Chin i Rosji wewnątrz czeskiej sceny politycznej. Część klasy politycznej dostrzega w Pekinie głównego partnera, w szczególności prezydent Zeman i jego otoczenie, SPD i KSČM, które jednak nie weszły do parlamentu. Stosunki z Rosją mocno pogorszyły się po ujawnieniu informacji dotyczących wkładu rosyjskich służb specjalnych w eksplozję w magazynie z amunicją w 2014 roku<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> G. Górny, Jan Sechter: w sprawie Zielonego Ładu konieczne jest powstanie koalicji zdrowego rozsądku, <https://trimarium.pl/jan-sechter-w-sprawie-zielonego-ladu-konieczne-jest-powstanie-koalicji-zdrowego-rozsadku/>, dostęp: 17.10.2021.

<sup>15</sup> Trimarium, Raport: Czechi zdystansowane wobec Trójmorza. Co może zmienić stanowisko Pragi? cyt. za. P. Bajda, Republika Czeska wobec Inicjatywy Trójmorza, <https://trimarium.pl/raport-czechy-zdystansowane-wobec-trojmorza-co-moze-zmienic-stanowisko-pragi/>, dostęp: 15.10.2021.



## CELE

### Budowa połączeń infrastrukturalnych

Podstawowe cele Estonii łączą się ze projektami infrastrukturalnymi, takimi jak Rail Baltica, czy trasa europejska Via Baltica, mających na celu stworzenie nowych szlaków komunikacyjnych między Tallinem a miastami Europy Zachodniej. W ten sposób w trakcie pandemii można by zapewnić firmom długoterminowe kontrakty, a pracownikom stałe wynagrodzenia podczas pracy przy wieloletnich projektach infrastrukturalnych, co z pewnością pomogłoby wyjść gospodarce z kryzysu<sup>16</sup>.

### Estonia cyfrowym lider w regionie

Estonia, jako jeden z najbardziej rozwiniętych technologicznie państw w regionie, liczy na przyspieszenie rozwoju cyfryzacji i inteligentnych sieci łączności. Kryzys spowodowany pandemią koronawirusa jeszcze wyraźniej podkreślił znaczenie digitalizacji we współczesnym świecie. Usługi cyfrowe – takie jak e-szkola, internetowy dostęp do lekarza czy złożenie cyfrowego wniosku w urzędzie – stały się nie tylko nowinkami technicznymi, ale także koniecznością<sup>17</sup>. Tallin widzi szanse na cyfryzację projektów energetycznych oraz powiązanie ich z Europejskim Zielonym Ładem.

<sup>16</sup> T. Kukk, Im Strom des Wirtschaftswachstums der Drei-Meere-Region, <https://www.wienerzeitung.at/meinung/gastkommentare/2069690-Im-Strom-des-Wirtschaftswachstums-der-Drei-Meere-Region.html>, dostęp: 19.10.2021.

<sup>17</sup> Ibidem.





## CELE

Wypowiedzi w podobnym tonie można znaleźć również pośród estońskich polityków i ekspertów. Zgodnie ze słowami Pireta Kuusika z Estońskiego Instytutu Polityki Zagranicznej, w interesie państwa jest rozwój połączeń cyfrowych, takich jak budowa cyfrowej autostrady w celu zwiększenia udostępniania danych. Z punktu widzenia krajów bałtyckich istotne jest, aby budowana infrastruktura umożliwiała przemieszczanie sprzętu wojskowego w regionie. Połączenie z Europą Zachodnią dałoby Estonii bezpieczeństwo i korzyści ekonomiczne. Jej zdaniem największą zaletą Inicjatywy jest poprawa stosunków między Estonią i USA, gdyż dotychczasową słabością stosunków tych dwóch państw było zbytne zorientowanie na bezpieczeństwo. Inicjatywa daje możliwości na poszerzenie relacji o kwestie gospodarcze. Kuusik docenia pomysł Inicjatywy, mimo że – jak zauważa – region (i tym sama Estonia) cierpi na brak pomysłów i strategicznej współpracy<sup>18</sup>.

### Powiększenie formatu Inicjatywy Trójmorza

Władzom estońskim zależy na poszerzeniu Inicjatywy Trójmorza o kraje nordyckie, w szczególności na dołączeniu do 3SI Finlandii, co umożliwiłoby rozbudowę sieci połączeń również na północ i zmniejszyłoby wady z geograficznego położenia Estonii. Jednakże do tej pory grupa tych państw nie wykazała zainteresowania inicjatywą<sup>19</sup>. Podczas spotkania z Andrzejem Dudą w 2021 roku ówczesna prezydent Kersti Kaljulaid wyraziła nadzieję, że inicjatywa w przyszłości może stać się korzystna również dla państw należących do Partnerstwa Wschodniego, w szczególności Ukrainy. W przyszłości kraj ten mógłby znacznie skorzystać z funduszy działających w ramach 3SI<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> P. Kuusik, Eesti ja kolme mere algatus, <https://www.err.ee/1149091/piret-kuusik-eesti-ja-kolme-mere-algatus>, dostęp: 15.10.2021.

<sup>19</sup> D. Szacawa, Rozmowa IEŚ nr 086 - Estonia zabiega o szerszą współpracę w ramach Trójmorza, <https://soundcloud.com/user-534247808-460538920/rozmowa-ies-nr-086-estonia-zabiega-o-szersza-wspolprace-w-ramach-trojmorza>, dostęp: 15.10.2021.

<sup>20</sup> BNN, Igaunija piedāvā finansējumu Ukrainai Trīs jūru iniciatīvas ietvaros, <https://bnn.lv/igaunija-piedava-finansejumu-ukrainai-tris-juru-iniciativas-ietvaros-383659>, dostęp: 14.10.2021.



## PROBLEMY

### Budowa Rail Baltica

Władze Estonii już zakomunikowały, że dotrzymanie pierwotnego terminu budowy Rail Baltica nie jest możliwe. Pod koniec września 2021 roku prezes Rail Baltica Estonia, Tõnu Grünberg, ogłosił, że projektu nie uda się ukończyć do roku 2026. Obecnie najbardziej prawdopodobnym terminem jest koniec dekady.

Obecnie władze estońskie z planowanych 60 milionów euro podpisały kontrakty na zaledwie 20 milionów. Budowa napotkała również problemy natury ekologicznej, gdyż w 2020 roku Sąd Najwyższy zablokował inwestycję w południowo-zachodniej części kraju, uwzględniając tym samym postulaty aktywistów środowiskowych. Wzrost potencjalnych kosztów doprowadził także do zmian w planie niektórych części projektu<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> A. Kuczyńska-Zonik, Koleje losu Rail Baltica: małe szanse na ukończenie prac w zakładanym terminie, <https://ies.lublin.pl/komentarze/kies-451-rail-baltica/>, dostęp: 15.10.2021.



## CELE

### Realizacja projektów infrastrukturalnych, mających połączyć Litwę z państwami zachodnimi

Podobnie jak dla pozostałych państw bałtyckich, inicjatywa Trójmorza dla Litwy jest okazją do zrealizowania projektów infrastrukturalnych, takich jak Rail Baltica i Via Baltica. Docelowo ma być również zrealizowany projekt kolejowy Viking Train, który miałby połączyć Morze Bałtyckie (Kłajpeda) z Morzem Czarnym (Odessa). Podobna opinia pojawiła się również u prezydenta Litwy Gitanasa Nausėdy. Zgodnie z jego słowami inicjatywa przyczyni się do wzmocnienia relacji krajów regionu z USA, oraz do integracji z jednolitym rynkiem europejskim, a ponadto pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo regionu. Prezydent podkreślił przy tym, że sektor energetyczny oraz transport są szczególnie istotne dla Litwy, gdyż zapewniają one wzrost gospodarczy oraz wpływają na bezpieczeństwo narodowe. Z tych powodów ich realizacja powinna zostać przyspieszona. Co więcej, projekty infrastrukturalne – takie jak wspomniane wyżej Rail Baltica i Via Baltica – a także synchronizacja z kontynentalnymi europejskimi sieciami elektroenergetycznymi oraz połączenie sieci gazowej z Polską mają dla Litwy strategiczne znaczenie m.in. ze względu na możliwości szybszego transportu towarów czy też dywersyfikację źródeł energii<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Prezidento komunikacijos grupė, Prezidentas: Trijų jūrų iniciatyva turi sustiprinti regioninį saugumą, <https://www.lrp.lt/lt/prezidentas-triju-juru-iniciatyva-turi-sustiprinti-regionini-sauguma/34896>, dostęp: 20.10.2021.



## CELE

Wilno stawia również na współpracę w wymiarze energetycznym. Kluczowy jest przy tym projekt GIPL, czyli budowa nowego transgranicznego gazociągu, łączącego systemy przesyłowe gazu ziemnego Polski i Litwy. Równie istotne jest zabezpieczenie środków na zakup terminala regazyfikacyjnego typu FSRU w Kłajpedzie, gdyż obecna umowa leasingu kończy się w 2024 roku.

### Przyspieszenie integracji

Wilno postrzega Trójmorze szerzej, jako format, który może doprowadzić do szybszej integracji europejskiej również w ramach Unii Europejskiej i współpracy regionalnej<sup>23</sup>. Ma to także przełożenie na zapewnienie bezpieczeństwa, gdyż kwestie geopolityki i zagrożenia ze strony Rosji, a teraz również Białorusi, mimo że nie są wprost przedstawione jako cele podstawowe inicjatywy, również wpływają na ocenę funkcji Trójmorza.

Według analityka Liudasa Zdanavičiusa oraz dyrektora Centrum Nauki Litewskiej Akademii Wojskowej Nortautasa Statkusa inicjatywa Trójmorza powinna być projektem geopolitycznym z efektywnym elementem ekonomicznym. Dzięki Trójmorzu i innym instrumentom wsparcia finansowego (głównie pochodzących z UE) istnieje szansa na zlikwidowanie luki rozwojowej między Europą Zachodnią a regionem.

<sup>23</sup> D. Genys, Lithuania's Expectations From the Three Seas Initiative, <https://jamestown.org/program/lithuanias-expectations-from-the-three-seas-initiative/>, dostęp: 20.10.2021.



## CELE

Oczekuje się, że większa aktywizacja handlu i usług między krajami formatu oraz z krajami sąsiednimi zwiększy konkurencyjność w regionie oraz zainteresowanie inwestorów. Jak zauważają, kolejnym ważnym obszarem rozwoju infrastruktury w regionie są technologie komunikacji cyfrowej. Ich rozwój wymaga znacznych inwestycji i obejmuje opracowanie inteligentnych rozwiązań w zakresie wymiany danych oraz bardziej efektywnego wykorzystania informacji.

Zgodnie z ich opinią, nie należy oceniać projektów pod względem ekonomicznej opłacalności. Większość projektów infrastrukturalnych prawdopodobnie nie zapewni wysokich stóp zwrotu, a priorytet należy nadać tym, które mogą poprawić infrastrukturę mobilności wojskowej i szybkie rozmieszczenie sił NATO zarówno z państw Europy Zachodniej, jak i Stanów Zjednoczonych. Ponadto uważają, że wzmocnienie przemysłu ma kluczowe znaczenie dla stabilności w regionie. Rozwój własnych zdolności produkcyjnych i technologicznych zmniejszyłaby natomiast zależność od Rosji i Chin, zaś rozwój infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej przyczyniłby się do reindustrializacji regionu. Dlatego też Litwa powinna uczestniczyć w projektach, których celem jest stworzenie bezpiecznej infrastruktury cyfrowej.



## PROBLEMY

### Zaangażowanie zależne od polityki większych podmiotów

Pomimo potencjalnych korzyści, które przynieść może Inicjatywa Trójmorza, mniejsze państwa, w tym Litwa, starają się obserwować, w jaki sposób projekt ten jest odbierany w Brukseli i Waszyngtonie<sup>24</sup>. Tym samym od podejścia największych aktorów będzie zależał stopień zaangażowania w projekt Litwy.

<sup>24</sup> Ibidem.



## CELE

### Rail Baltica i Via Baltica wśród priorytetów

Dla Łotwy, podobnie jak dla innych państw bałtyckich, kluczowe są projekty infrastrukturalne, w tym kolejowy Rail Baltica, czy drogowy Via Baltica<sup>25</sup>. Ma to umożliwić deperyferyzację gospodarek państwowych oraz regionów dzięki współpracy. Takie działania mogłyby również pozytywnie wpłynąć także na przeciwdziałanie depopulacji w państwach bałtyckich<sup>26</sup>.

### Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego i wdrażanie nowych technologii

Ryga liczy na wdrożenie szeregu projektów koncentrujących się na rozwoju energetyki, takich jak budowa terminala LNG Skulte, czy rozbudowę farm wiatrowych. Zdecydowanie jednak projekt Skulte jest w tym przypadku priorytetowy. Szacuje się, że będzie miał olbrzymią rolę we wspólnej estońskiej, fińskiej i łotewskiej strefie handlu gazem ziemnym<sup>27</sup>. Docelowo ma promować różnorodność i elastyczność dostaw, a przy tym ograniczać zależność państw od Rosji. Istotnym aspektem projektu jest fakt, że Łotwa posiada największe w tej części Europy magazyny gazu. Z tego powodu budowanie kosztownych chłodni ma nie być potrzebna, co pozwoli na zmniejszenie kosztów projektu trzykrotnie. Użyte ma zostać bezpośrednie połączenie rurociągowo do magazynów<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> I. Helmane, Kas ir Trīs jūru iniciatīva, <https://lvportals.lv/norises/322973-kas-ir-tris-juru-iniciativa-2020>, dostęp: 17.10.2021.

<sup>26</sup> Konferencja: Depopulacja w krajach i regionach Trójmorza – uwarunkowania i konsekwencje, <https://rzeszow.stat.gov.pl/seminaria-i-konferencje/depopulacja-w-krajach-i-regionach-trojmorza--uwarunkowania-i-konsekwencje/depopulacja-w-krajach-i-regionach-trojmorza-uwarunkowania-i-konsekwencje,1,1.html>, dostęp: 15.10.2020.

<sup>27</sup> Skultelng, Skultes sašķidrinātās dabasgāzes termināļa projekts iekļauts Trīs jūru iniciatīvas prioritāro projektu sarakstā, <https://www.skultelng.lv/lv/jaunumi/>, dostęp: 15.10.2020.

<sup>28</sup> Rp, łotewski (oryginalny) pomysł na terminal LNG, <https://energia.rp.pl/surowce-i-paliwa/art17011661-lotewski-oryginalny-pomysl-na-terminal-lng>, dostęp: 19.09.2020.



## CELE

Według Prezydenta Łotwy Egila Levita wśród priorytetów wynikający z uczestnictwa w Inicjatywie Trójmorza jest wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, co ma się przełożyć na realizację celów klimatycznych oraz zagwarantowanie nieprzerwanych dostaw energii dla regionu. Dodatkowo zwrócił uwagę na istotę powstania Rail Baltica jako korytarza kolejowego, łączącego kraje bałtyckie z Europą Zachodnią. Ponadto, dla Łotwy inicjatywa jest sposobem dla zacieśniania więzi transatlantycznych, dlatego też otoczenie prezydenta z zadowoleniem przygląda się zaangażowaniu USA, Niemiec oraz Komisji Europejskiej, bez których niemożliwe będzie odniesienie sukcesu. Łotwie zależy również na jak najszybszym wdrożeniu nowych technologii, takich jak sztuczna inteligencja i 5G<sup>29</sup> Zgłoszone projekty dotyczą również przyspieszenia cyfryzacji w regionie poprzez współpracę transgraniczną przy powstaniu sieci światłowodów i centrów baz danych.

<sup>29</sup> Press information, Valsts prezidenta Egila Levita uzruna piektajā Trīs jūru iniciatīvas galotņu sanāksmē, <https://www.president.lv/lv/jaunumi/zinas/valsts-prezidenta-egila-levita-uzruna-piektaja-tris-juru-iniciativas-galotnu-sanaksme-26448#gsc.tab=0>, dostęp: 27.10.2020.





## CELE

### Budowa nowych połączeń infrastrukturalnych

Jako inicjator projektu Trójmorza, Polska dąży do realizacji projektów infrastrukturalnych na linii północ-południe, wykorzystując do tego swoje dogodne położenie geograficzne. Do najważniejszych celów państwa należy budowa międzynarodowej trasy Via Baltica, mającej w założeniu połączyć Warszawę z Tallinem. Obecnie, trasa ta w Polsce przebiega drogą ekspresową S8 z Warszawy do Ostrowi Mazowieckiej, a następnie S61 przez Łomżę, Ełk i Suwałki<sup>30</sup>. Ponadto, budowane jest połączenie kolejowe Rail Baltica, mające połączyć Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę i Niemcy, a w przyszłości także Finlandię. W fazie planów jest trasa transportu śródlądowego w ramach wodnego korytarza Dunaj-Odra-Łąba, który znajduje poparcie Czech.

Wszystkie założenia dotyczące szlaków drogowych i kolejowych w ramach Trójmorza mogą przyczynić się do rozwoju wschodniej części Polski. Programy infrastrukturalne, takie jak Via Baltica i Rail Baltica, stanowią również otwarcie wschodniego terytorium Polski i krajów nadbałtyckich na lepszą komunikację z Europą Zachodnią<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> Muratorplus, Via Baltica – droga ekspresowa S61 dłuższa o kolejne 35 km, <https://www.muratorplus.pl/inwestycje/inwestycje-publiczne/baltica-bedzie-gotowa-w-2021-roku-aa-G4qV-vW7Z-uqiZ.html#trasa-via-carpattia>, dostęp: 07.10.2021.

<sup>31</sup> P. Hadzicki, Trójmorze. Szanse i wyzwania dla Polski i Europy Środkowo-Wschodniej, <https://obserwatorgospodarczy.pl/komentarze-i-analizy/218-trojmorze-szanse-i-wyzwania-dla-polski-i-europy-srodkowo-wschodniej>, dostęp: 03.10.2021.



## CELE

### Cyfryzacja i nowe technologie

Plan realizacji projektów Trójmorza dla Warszawy zakłada również rozwój cyberbezpieczeństwa i nowych technologii. W te założenia wpisują się działania pod nazwą Inicjatywy Cyfrowego Trójmorza (ang. the Digital 3 Seas Initiative, D3SI). Ich częścią jest projekt stworzenia Cyfrowej Autostrady Trójmorza, czyli poszerzenia całej inicjatywy o filar cyfrowy, m.in. rozbudowę światłowodów i sieci 5G.

### Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego

Realizacja projektów gazowych w ramach Trójmorza umożliwiłaby Polsce zostanie hubem gazowym dla innych państw Europy Środkowej. Zdaniem Piotra Hadzickiego z portalu obserwatorgospodarczy.pl utworzenie w Polsce gazoportu daje techniczne możliwości, aby Polska stała się takim podmiotem dla państw Trójmorza. Potencjalną nadwyżkę surowca można by redystrybuować do krajów nadbałtyckich oraz na południe Europy. Ponadto możliwość odbioru gazu od innych partnerów niż Rosja wpływa także na pozycję negocjacyjną Polski. Już same techniczne możliwości odbioru gazu od innych dostawców sprawiają, że rosyjski Gazprom nie zwiększy swojej przewagi względem polskich odpowiedników. Jest to o tyle istotne, gdyż zgodnie z danymi Komisji Europejskiej prognozuje się, że w ciągu najbliższych 12 lat w Europie Środkowo-Wschodniej konsumpcja gazu wzrośnie o kolejne 15%.



## CELE

Główne projekty dotyczące energetyki, to budowa transgranicznego gazociągu Polska-Litwa. W zaawansowanym stadium jest realizacja kluczowej inwestycji z zakresu bezpieczeństwa energetycznego, gazociągu Baltic Pipe. Zapowiedziano już, że uruchomienie tego gazociągu mogłoby nastąpić w październiku 2022 roku<sup>32</sup>.

### Zwiększenie znaczenia Polski na arenie międzynarodowym

Polska jako inicjator i główne państwo napędowe projektu szeroko angażuje się w promocję 3SI. Wśród innych państw uczestniczących Warszawa jest postrzegana jako rzeczywisty lider projektów z uwagi na swoją wielkość terytorialną, demografią i siłę gospodarczą. Ponadto w państwie istnieje szerokie zainteresowanie omawianym projektem. Dotyczy to zarówno władz państwowych, jak i sektora organizacji pozarządowych, które organizują rozmaite wydarzenia i konferencje mające docelowo zwiększyć świadomość funkcji formatu wśród społeczeństwa i potencjalnych inwestorów. Co więcej, dotychczasowe działania prowadzone na arenie międzynarodowej pozwoliły na zmianę postrzegania Trójmorza wśród niektórych państw regionu, jako inicjatywy mającej być alternatywą dla Unii Europejskiej lub nawiązującej do historycznej platformy Międzymorza, które raczej niechętnie były przyjmowane przez państwa regionu. Zaproszenie w roli obserwatorów przedstawicieli Niemiec i Komisji Europejskiej oficjalnie ucięło dyskusję o tworzeniu konkurencyjnego projektu. Warto zwrócić uwagę również na wiodącą rolę Banku Gospodarstwa Krajowego w roli budowania znaczenia Funduszu Trójmorza, co z pewnością przekłada się na zwiększenie znaczenia polskiego soft power w regionie.

<sup>32</sup> Pytania i odpowiedzi: Baltic Pipe Project, <https://www.baltic-pipe.eu/pl/pytania-i-odpowiedzi/#investment>, dostęp: 04.10.2021.



## PROBLEMY

### Zwiększenie zaangażowania innych partnerów

Podstawowym problemem, z jakim musi mierzyć się Warszawa jest przekonanie innych państw do szerszego zaangażowania się w działalność Inicjatywy Trójmorza. Widoczne zaangażowanie Polski i faktyczne przewodzenie całej inicjatywie powoduje, że to właśnie na naszym kraju spoczywa tworzenie impulsów do dalszego rozwoju formatu. Jednak na ten moment trudno uznać, że Inicjatywa Trójmorza jest projektem priorytetowym dla jakiegokolwiek z państw członkowskich co najmniej w równym stopniu, co dla Polski.

W szczególności niepokoi jednak niechęć państw tworzących Grupę Wyszehradzką. Czechy i Słowacja do tej pory nie dołączyły do Funduszu, ponadto brakuje również konkretnych działań ze strony przedstawicieli tych państw. Węgry natomiast, pomimo że oficjalnie wspierają projekt, nie postrzegają 3SI jako priorytetu w swojej polityce zagranicznej.



## CELE

### Zwiększenie współpracy z sąsiadami poprzez lepszą infrastrukturę

W oparciu o rodzaje projektów zgłoszonych przez Rumunię, które stanowią równowagę między propozycjami energetyczno-transportowo-cyfrowymi, Bukareszt ubiega się o zwiększenie współpracy z sojusznikami w regionie, starając się jednocześnie zmaksymalizować potencjał komercyjny – wynikający z położenia geograficznego państwa – i kładąc większy nacisk na projekty infrastrukturalne.

### Poprawa niezależności energetycznej i eksploatacji zasobów

Odpowiadając na potrzebę poprawy eksploatacji zasobów naturalnych, BRUA jest największym projektem energetycznym, jakim dysponuje Rumunia w bazie danych 3SI. BRUA oferuje Rumuni możliwość zmiany z importera gazu ziemnego w eksportera netto<sup>33</sup>. Nie tylko zagwarantuje to jej niezależność energetyczną, lecz również otworzy przed państwem nowe możliwości handlowe w zakresie sprzedaży nadwyżki posiadanych rezerw gazu na Morzu Czarnym na nowe rynki w Austrii, na Węgrzech i w Bułgarii, o ile rurociąg Black Sea-Podisor zostanie ukończony i podłączony do BRUA.

Rozbudowana bułgarskiej pojemności UGD Cziren stwarza dla Rumunii kolejną możliwość sprzedaży gazu swemu południowemu sąsiadowi, ze względu na zwiększoną pojemność magazynową, którą Cziren będzie musiał zapełnić, zgodnie z krajowymi celami dywersyfikacji projektu.

<sup>33</sup> A. Byrne, Pipeline setback squeezes Romania gas export ambitions, <https://www.ft.com/content/bc38b79e-6331-11e7-8814-0ac7eb84e5f1>, dostęp: 16.10.2021.



## CELE

Inne kraje zależne od rosyjskiego gazu, które również realizują plany dywersyfikacji, mogłyby uznać Rumunię z gazociągiem BRUA za odpowiednią alternatywę, ze względu na jej połączenie z szerszą siecią gazową UE.

### Modernizacja infrastruktury i możliwości handlowe

Rumuńska infrastruktura jest przestarzała i słabo rozwinięta. Posiadając jedynie 904 kilometry szybkich autostrad (z 60km oddanymi do użytku w 2020 roku), infrastruktura pozostaje kluczowym problemem dla rumuńskiej gospodarki<sup>34</sup>. Tym samym każdy projekt infrastrukturalny pomoże Rumuni rozwiązać problem słabej i przestarzałej sieci kolei i autostrad, która utrudnia działalność gospodarczą.

Na poziomie krajowym, projekt Gdańsk-Constanta (Rail-2-Sea) połączy Timisoaraę-Bukareszt- Krajową (Craiova) z portem Konstancy, co oznacza bezpośrednie połączenie między importem morskim i trzema największymi ośrodkami gospodarczymi Rumunii, ułatwiając szybszy transport z portu. Co więcej, połączenie pomiędzy trzema ośrodkami pozwala również na łatwiejszy i szybszy transfer towarów i osób między sobą, dzięki bezpośredniej linii, wzmacniając odporność gospodarczą dzięki solidniejszej infrastrukturze.

<sup>34</sup> A. Byrne, Pipeline setback squeezes Romania gas export ambitions, <https://www.ft.com/content/bc38b79e-6331-11e7-8814-0ac7eb84e5f1>, dostęp: 16.10.2021.

# RUMUNIA



## CELE

Przyczyniłoby się to również do dalszego powiązania Rumuni z siecią TEN-T poprzez dostęp do korytarzy transportu kolejowego nr 7 i 9 (RFC), ułatwiając większe możliwości angażowania się w wymianę handlową z UE dzięki bardziej zintegrowanemu dostępowi do międzynarodowego system kolejowego transportu towarowego, obejmującego cały kontynent.

Poprawa stanu rzeki Dunaj poprzez lepszą sygnalizację i system dostarczania informacji dla łodzi zmieni rzekę w bardziej niezawodny i bezpośredni szlak transportowy dla towarów, zwiększając tym samym opłacalność przyszłych szlaków handlowych opartych na rzece (poprzez zmniejszenie kosztów związanych z wypadkami łodzi lub opóźnieniami oraz zwiększenie ładunków w oparciu o dokładniejsze informacje dotyczące głębokości rzeki).



## PROBLEMY

### Kontrowersje związane z BRUA

Brak współpracy Węgier, Bułgarii i Rumuni w realizacji tego projektu. Ponieważ rurociąg łączy je z Austrią, zobowiązani są również do ukończenia swojej części projektu, aby zapewnić jego wykonalność.

Rumunia ukończyła budowę odcinka gazociągu w ramach Fazy 1<sup>35</sup> ale nie rozpoczęła planów wydobycia gazu z Morza Czarnego z powodu braku ustawodawstwa dotyczącego inwestycji zagranicznych, obejmującego m.in. kwestie opodatkowania i limitów cenowych<sup>36</sup>. W 2021 roku do „ustawy morskiej” wprowadzono poprawki, w wyniku których wydobycie gazu z Morza Czarnego miałyby nastąpić po 2024-2028 roku, jeśli ustawa przejdzie pod obecną kadencją parlamentu, w przeciwnym razie rozpoczęcie wydobycia nastąpiłoby ok. 4 lat od jej uchwalenia<sup>37</sup>.

Ustawa ta jest przedmiotem debaty od 2017 roku i od tego czasu znajduje się w stanie „ping-pongowym”<sup>38</sup>. Warto zauważyć, że ustawa wywołuje pewne kontrowersje, a debatowano nad nią w kilku rządach o różnych interesach, stąd ewentualna zmiana rządu lub parlamentu (w drodze wyborów, rozpadu koalicji większościowej lub wotum nieufności) może spowodować dalsze opóźnienia w uchwaleniu ustawy.

<sup>35</sup> Newsroom, The phase one of the BRUA pipeline is complete, <https://ceenergynews.com/oil-gas/the-phase-one-of-the-brua-pipeline-is-complete/>, dostęp: 14.10.2021.

<sup>36</sup> Reuters, Delayed Romanian Black Sea gas projects pose risk to pipeline, <https://www.reuters.com/article/uk-romania-energy/delayed-romanian-black-sea-gas-projects-pose-risk-to-pipeline-idUKKCN24M2DU>, dostęp: 05.11.2021.

<sup>37</sup> Economica, Legea offshore va fi modificată în 2021, dar exploatarea gazului din Marea Neagră va începe în 2024-2025 – Virgil Popescu”, [https://www.economica.net/lege-offshore-2021-modificari-gaze-marea-neagra-exploatare-2024-2025-virgil-popescu\\_196828.html](https://www.economica.net/lege-offshore-2021-modificari-gaze-marea-neagra-exploatare-2024-2025-virgil-popescu_196828.html), dostęp: 29.09.2021.

<sup>38</sup> T. Tomoiaga, Retrospectivă | Legea offshore. Ping-pong cu gazele din Marea Neagră, <https://www.mediafax.ro/economic/retrospectiva-legea-offshore-ping-pong-cu-gazele-din-marea-neagra-18680248>, dostęp: 13.11.2021.





## PROBLEMY

Bułgarska eksploatacja gazu w regionie Morza Czarnego utknęła w martwym punkcie po tym, jak 19 lutego 2021 roku rząd zamknął przetarg publiczny z powodu braku inwestycji<sup>39</sup>.

Węgry zmieniły swoje stanowisko w sprawie BRUA rok po jego powstaniu, gdzie w 2017 roku FGSZ poinformowało, że nie będzie już organizować tzw. open season z udziałem partnerów austriackich, a jedyną „ekonomicznie opłacalną” częścią będzie istniejący rumuńsko-węgierski interkonektor poprzez jego rozbudowę<sup>40</sup>. Relacja Viktora Orbana z Władimirem Putinem może sabotować rozwój BRUA, podważając jego znaczenie lub zmniejszając zaangażowanie Węgrów, podczas gdy zaangażowanie wspieranej przez Stany Zjednoczone firmy ExxonMobil może zwiększyć presję na ukończenie projektu<sup>41</sup>.

### Powolny rozwój infrastruktury

Rumunia od wielu lat boryka się z problemem słabej realizacji projektów infrastrukturalnych. Spośród wielu przykładów można wymienić obecnie anulowaną Autostradę Transylwańską, gdzie wydano ponad 1,4mld euro na 52-kilometrową autostradę (pierwotna długość miała wynosić 415km)<sup>42</sup>. Krajowy Instytut Statystyczny podaje, iż rocznie oddaje się do użytku mniej niż 34km autostrad, a w 2021 roku, według szacunków, będzie to 46km<sup>43</sup>.

<sup>39</sup> A. Petrova, Bulgaria cancels tender for oil, gas exploration in Black Sea offshore block, <https://seenews.com/news/bulgaria-cancels-tender-for-oil-gas-exploration-in-black-sea-offshore-block-731783>, dostęp: 26.10.2021.

<sup>40</sup> A. Sabadus, BRUA gas pipeline at risk after surprise move by Hungary, <https://www.icis.com/explore/resources/news/2017/07/21/10126487/brua-gas-pipeline-at-risk-after-surprise-move-by-hungary/>, dostęp: 17.10.2021.

<sup>41</sup> N. Theisen., J. Szabo, Black Sea natural gas games: A fork in the road for the BRUA Pipeline project, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/black-sea-natural-gas-games-a-fork-in-the-road-for-the-brua-pipeline-project/>, dostęp: 24.10.2021.

<sup>42</sup> A. MacDowall, Mountains and politics thwart Romania's infrastructure plans, <https://www.ft.com/content/9d312dce-632f-11e7-8814-0ac7eb84e5f1>, dostęp: 27.09.2021.

<sup>43</sup> R. Botea, Din cioturi, România a adunat 54 de kilometri de autostrăzi dati în folosință în 2020. În 2021 sunt așteptați 46 km de autostradă, <https://www.zf.ro/auto/din-cioturi-romania-a-adunat-54-de-kilometri-de-autostrazi-dati-in-20055955>, dostęp: 19.10.2021.

# RUMUNIA



## PROBLEMY

Ogólnie przypisuje się to złemu zarządzaniu projektem i jego realizacją. W rezultacie, projekty infrastrukturalne takie jak Rail-2-Seas mogą doznać poważnych komplikacji, gdy rząd rumuński zleci budowę kolejnych linii kolejowych lub autostrad na własnym terytorium, nawet w przypadku projektów będących częścią Inicjatywy Trójmorza, ze względu na możliwość niewłaściwego zarządzania projektem.



## CELE

### Uniezależnienie od rosyjskiego gazu

Budowa infrastruktury przesyłowej pomiędzy Słowacją a państwami Trójmorza (gazociąg Eastring) ma doprowadzić do dywersyfikacji źródeł gazu i uniezależniania się Słowacji od surowca z Federacji Rosyjskiej. Powstanie Nord Stream 1 i Nord Stream 2 stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa energetycznego tego państwa. Szansą dla Słowacji jest inwestowanie w połączenia gazowe z innymi krajami, co pozwoli na dywersyfikacji źródeł surowca i osłabi zależność tego państwa od przesyłów z Federacji Rosyjskiej. Inicjatywy te łączą się wprost w projekt Grupy Wyszehradzkiej, a także w projekt Trójmorza. W te działania wpisuje się budowa interkonektora gazowego łączącego Polskę i Słowację. Pomysł ten koresponduje z projektem powstania Korytarza Północ-Południe i docelowo ma umożliwić import z terminalu LNG w Świnoujściu.

Ponadto dla Bratysławy ważnym punktem jest budowa gazociągu Eastring, który łączy Słowację z innymi krajami Trójmorza: Bułgarią, Rumunią i Węgrami. Mógłby on stanowić istotny element w omawianej dywersyfikacji z uwagi na swoją przepustowość. Surowiec może być także sprowadzany z Norwegii poprzez węzeł Baumgartner<sup>44</sup>. Podsumowując, Inicjatywa Trójmorza może mieć ogromny wkład w dywersyfikację źródeł gazu na Słowacji pod warunkiem jednak, że państwa regionu będą w tym zakresie ściśle współpracować.

<sup>44</sup> Ł. Wojcieszak, Bezpieczeństwo gazowe Słowacji. Perspektywy i bariery dywersyfikacji, Krakowskie Studia Międzynarodowe, dostęp: 17.10.2021.

# SŁOWACJA



## CELE

### Rozbudowa połączeń infrastrukturalnych z najważniejszymi partnerami gospodarczymi

Słowacja została uwzględniona w planach budowy połączeń infrastrukturalnych pomiędzy północą a południem Europy, co daje szansę na rozszerzenie nowych możliwości do rozwoju przepływu towarów i usług pomiędzy państwami Trójmorza, a nawet Chinami (poprzez port w Pireusie). Impuls do rozbudowy regionalnych połączeń drogowych i modernizacja już istniejących. Usprawni to transport pomiędzy Słowacją a Polską i Czechami.



## PROBLEMY

### Niechęć do Trójmorza jako potencjalnego zagrożenia dla Grupy Wyszehradzkiej

Inicjatywa Trójmorza od samego początku została chłodno przyjęta w Bratysławie, czego dowodem może być niska ranga dyplomatów wysłanych na spotkanie inauguracyjne w Dubrowniku w 2016 roku, a także – czy też przede wszystkim – późniejsze komentarze słowackich przedstawicieli dot. postrzegania potencjalnej współpracy jako opozycji do Unii Europejskiej, a co najmniej do formatu współpracy wewnątrz Grupy Wyszehradzkiej<sup>45</sup>. Kraj ten obawia się utraty swojej dotychczasowej pozycji, jako jedyne państwa grupy V4 należące do strefy euro, a także ograniczenia swych wpływów na obszar Bałkanów Zachodnich. Z tych powodów Słowacja również nie przystąpiła do tej pory do Funduszu Inwestycyjnego i na ten moment nie jest jasne, czy do dołączenia finalnie dojdzie.

<sup>45</sup> P. Bajda, Stanowisko Czech i Słowacji wobec Inicjatywy Trójmorza – od inauguracyjnego szczytu w Dubrowniku po spotkanie w Lublanie, <http://czasopisma.isppan.waw.pl/index.php/sm/article/view/992/794>, dostęp: 21.09.2021.

# SŁOWENIA



## CELE

### Poprawa połączenia między portem Koper i sąsiednimi państwami w celach handlowych

Opierając się na kluczowym projekcie linii Divaca-Koper (2DTK), Słowenia dąży do znacznego rozszerzenia swych możliwości transportowych z portu w głąb lądu i do krajów sąsiednich, w celu zmaksymalizowania potencjału portu Koper i uczynienia go jedynym opłacalnym komercyjnie portem dla krajów bez dostępu do morza, takich jak Austria i Węgry.

Znaczenie tej linii dla krajów sąsiednich jest tak duże, że zainteresowanie nią wykazali węgierscy i czescy inwestorzy<sup>46</sup>. Rząd węgierski zakupił nawet udziały w słoweńskiej spółce narodowej, odpowiedzialnej za rozwój 2DTK, aby zapewnić sobie zwrot z inwestycji<sup>47</sup>. Dlatego nie można bagatelizować znaczenia handlowego linii jako bezpośredniego połączenia z morzem dla sąsiadów Słowenii.

<sup>46</sup> R. Ralev, Slovenia to start talks on potential Czech investment in 2TDK, <https://seenews.com/news/slovenia-to-start-talks-on-potential-czech-investment-in-2tdk-738484>, dostęp: 06.09.2021.

<sup>47</sup> R. S. Macek, Slovenia rejects bill to exclude foreign investors from mega rail project, Euroactiv, [https://www.euractiv.com/section/politics/short\\_news/slovenia-rejects-bill-to-exclude-foreign-investors-from-mega-rail-project/](https://www.euractiv.com/section/politics/short_news/slovenia-rejects-bill-to-exclude-foreign-investors-from-mega-rail-project/), dostęp: 11.10.2021.

# SŁOWENIA



## CELE

### **Maksymalizacja potencjału handlowego korytarzy towarowych przebiegających przez Lublanę**

Ponieważ wiele unijnych linii TEN-T przebiega przez Lublanę, Słowenia chce wykorzystać szansę stania się kluczowym węzłem i punktem redystrybucji pociągów towarowych przybywających z całej Europy (zwłaszcza Europy Zachodniej) i poprawić wizerunek państwa jako podmiotu, przez który przebiegają ważne szlaki transportowe dla unijnych oraz międzynarodowych eksporterów.

### **Bezpieczeństwo energetyczne i poszukiwanie nowych rynków eksportowych**

Słowenia dąży również do zwiększenia niezależności energetycznej poprzez m.in. projekt HUSIIT, jak również umożliwienie Słowenii dostępu do włoskiego rynku LNG dla zwiększenia zysków handlowych, a także zwiększenia możliwości finansowych dzięki możliwościom Węgier w zakresie magazynowania gazu oraz innym przyszłym inwestycjom w sektorze energetycznym.



## PROBLEMY

### Faworyzowanie Węgier

Występuje ryzyko faworyzowania na poziomie 3SI Węgier przez Słowenię, ponieważ premierzy obu państw pozostają w dobrych relacjach<sup>48</sup>. Wiąże się to z potencjalnymi problemami, w przypadku których Słowenia mogłaby wybrać projekty korzystniejsze dla Węgier, zamiast bardziej opłacalnych lub skutecznych projektów angażujących innych członków 3SI, jako sposób na wzmocnienie więzi między tymi dwoma krajami.

Faworyzowanie było również jednym z tematów poruszonych podczas rozmów Węgier z Czechami w kwestii wsparcia projektu 2TDK, ponieważ opozycja oskarżyła premierów Słowenii i Węgier o spoufalanie się, a także stwierdziła, że zaangażowanie Węgier nie jest konieczne, ponieważ projekt jest w pełni finansowany. Rozmowy zakończono stwierdzeniem, że może to podważyć neutralność Koper Port, podnosząc większy problem dotyczący politycznego wpływu, jaki zagraniczne inwestycje mogą mieć na port z perspektywy Słowenii<sup>49</sup>.

<sup>48</sup> A. Delic, Europe's new Orban: Janez Janša, Slovenia's new prime minister, is mirroring the extreme policies of his Hungarian counterpart, *Index on Censorship*, 4:49, s. 39-41, <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0306422020981272?journalCode=ioca>, dostęp: 19.10.2021.

<sup>49</sup> S. Maček, Slovenia rejects bill to exclude foreign investors from mega rail project, [https://www.euractiv.com/section/politics/short\\_news/slovenia-rejects-bill-to-exclude-foreign-investors-from-mega-rail-project/](https://www.euractiv.com/section/politics/short_news/slovenia-rejects-bill-to-exclude-foreign-investors-from-mega-rail-project/), dostęp: 18.10.2021.





## CELE

### Regionalny węzeł energetyczny

Zgłoszone projekty gazowe wydają się wskazywać, że Węgry chcą stać się swego rodzaju hubem energetycznym dla regionu. Projekty RO-HU, HUSIIT, renowacja elektrowni Matra oraz różne projekty elektrowni słonecznych wskazują na zamiar dywersyfikacji źródeł energii przez Węgry w celu zmniejszenia zależności od rosyjskiego gazu.

Węgry inwestują znaczne kwoty w projekty związane z gazem dla zdywersyfikowania źródeł, z których może pozyskać gaz poza Rosją, jednocześnie realizując projekty takie jak RO-HU lub HUSIIT, które obejmują odwrócenie przepływu gazu z Węgier do Rumunii i dostęp do rynku włoskiego, odpowiednio zwiększając możliwości eksportowe kraju. Biorąc to pod uwagę, Węgry nie tylko starają się poprawić własne możliwości pozyskiwania energii, ale także starają się czerpać zyski z tych inwestycji w sektorze energetycznym poprzez sprzedaż gazu na inne rynki, ze szczególnym uwzględnieniem włoskiego rynku LNG, który jest uważany za szczególnie opłacalny przez FGSZ<sup>50</sup>.

Węgry inwestują również w energię odnawialną, posiadając co najmniej dwie elektrownie słoneczne, które zwiększają niezależność energetyczną kraju, i realizując politykę UE w zakresie zmian klimatycznych; jednocześnie zmniejszając zależność od gazu, którego nadwyżki mogą być następnie sprzedane.

<sup>50</sup> FGSZ, About FGSZ, <https://fgsz.hu/en/about-fgsz>, dostęp: 17.10.2021.

# WĘGRY



## CELE

Na koniec inwestują również w wykorzystanie gazów niekonwencjonalnych, a nawet przedkładają program pilotażowy ze Stanami Zjednoczonymi, dotyczący wykorzystania wodoru jako części bardziej innowacyjnego podejścia do wspierania celu Węgier, jakim jest poprawa własnego bezpieczeństwa energetycznego poprzez posiadanie szerokiej gamy źródeł energii, które można wykorzystać na użytek krajowy lub wyeksportować dla zysku.

Ich wysiłki zostały docenione przez unijną Agencję ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki (ACER), która stwierdziła, że takie inwestycje na Węgrzech są pozytywnym wyjątkiem od reguły dotyczącej wysiłków podejmowanych na rzecz projektów energetycznych w Europie Środkowej i Wschodniej<sup>51</sup>.

### **Poprawa Infrastruktury dla celów komercyjnych**

Projekty infrastrukturalne wskazują, że Węgry dążą do poprawy efektywności swojej infrastruktury połączonej z Dunajem, jak również linii kolejowych i autostradowych, mających na celu stymulowanie gospodarki krajowej i handlu międzynarodowego.

<sup>51</sup>Z. Biro, ACER: CEE still has weak or no hub dynamics with Hungary as an exception, <https://ceenergynews.com/oil-gas/acer-cee-still-has-weak-or-no-hub-dynamics-with-hungary-as-an-exception/>, dostęp: 11.10.2021.

# WĘGRY



## CELE

Większość tych projektów ma na celu poprawę prędkości, przepustowości i odporności dróg lub linii kolejowych przeznaczonych do transportu towarów lub osób.

W związku z tym można wnioskować, że celem wykorzystania 3SI przez Węgry w tym zakresie jest wzmocnienie sprawności gospodarczej państwa z krajowego i międzynarodowego punktu widzenia. Przykładowo, dzięki poprawie mostu kolejowego, połączonego z budapesztańskim Freeport, ilość towarów napływających z Dunaju będzie większa i szybciej dostarczana. Tak więc poprawa infrastruktury ma na celu, w ujęciu ogólnym, wzmocnienie działalności gospodarczej w kraju, jak również poprawę szlaków handlowych i połączeń z sąsiadami i UE jako całością, poprawę dochodów, które przychodzą z handlu międzynarodowego i działalności gospodarczej, jak również otwarcie nowych możliwości dla handlu poprzez budowę silniejszych powiązań między Węgrami a krajami sąsiednimi. W mniejszym stopniu 3SI jest również wykorzystywane do poprawy infrastruktury cyfrowej i przygotowania sieci do obsługi sieci 5G.



## PROBLEMY

### Współpraca w ograniczonym zasięgu

Wiele z tych projektów jest realizowanych wyłącznie na Węgrzech, co wskazuje na niechęć tego kraju do współpracy z członkami w wielu kwestiach. Potwierdzają to kontrowersje związane z BRUA (opisane w rumuńskiej części niniejszego opracowania), gdzie Węgry nagle zdecydowały się pominąć jednego z partnerów. Wiele projektów nie zawiera opisu korzyści dla regionu. Jeśli jednak są wspomniane (poza stwierdzeniem, że są one w pełni zarządzane przez państwo węgierskie), to często w sposób niejasny, stwierdzając, że przyniosą one korzyści jedynie określonym krajom bez wyjaśnienia, w jaki sposób.

### Brak przejrzystości lub szczegółów

Szereg projektów przedłożonych przez Węgry w ramach 3SI zawiera stosunkowo mniej szczegółów, niż projekty przedłożone przez innych członków. Dotyczy to nie tylko brakujących wzmianek o korzyściach regionalnych związanych z projektem, lecz również obejmują oczekujące szacunki finansowe lub harmonogram realizacji. Chociaż nie dzieje się tak we wszystkich projektach przedstawionych przez Węgry, to jednak brak szczegółów lub przejrzystości w odniesieniu do charakteru niektórych propozycji może spowodować spadek zaufania do przedsięwzięć lub ich wykonalności w przyszłości.

# FUNDUSZ TRÓJMORZA – POTENCJAŁ NA PRZYSZŁOŚĆ

Obecnie najbardziej obiecującym elementem powstałej inicjatywy wydaje się Fundusz Trójmorza. Do tej pory dołączyło niego dziewięć z dwunastu uczestniczących w 3SI państw (Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Węgry, Chorwacja, Słowenia, Rumunia i Bułgaria). Jego założycielami w 2019 roku były dwa banki rozwoju: polski Bank Gospodarstwa Krajowego i rumuński EximBank. To jednak polski BGK jest głównym inwestorem w funduszu, zapewniając aż 750 mln euro<sup>52</sup>. Widać tutaj zdecydowaną przewagę środków pochodzących z tego źródła, ponieważ jeszcze w lipcu 2021 roku, łączną sumę zgromadzonych środków szacowano na 1 miliard euro<sup>53</sup>.

Podstawowe cele Funduszu Trójmorza koncentrują się na zapewnianiu finansowania projektów trzech strategicznych sektorów: infrastrukturalnych, energetycznych i z dziedziny cyfryzacji, które to pokrywają się z celami samej Inicjatywy Trójmorza. Fundusz dokonał już kilku inwestycji w wyżej wymienionych obszarach. W październiku 2020 roku nabył spółkę Cargounit, której działalność skupia się na wynajmie lokomotyw w Europie Środkowej, natomiast dwa miesiące później doszło do transakcji kupna estońskiej firmy Greenergy Data Centers, działającej w branży cyfrowej. W maju 2021 roku przeprowadzono pierwszą transakcję w sektorze energetycznym – zakupiono udziały w spółce Enery Development GmbH. Istotnym elementem jest fakt, że każda z dotychczasowych inwestycji dotyczy więcej niż jednego państwa, co ma również stanowić normę na przyszłość<sup>54</sup>.



Jak wskazują sami inicjatorzy, problemem obecnie nie jest brak projektów możliwych do zrealizowania, ale raczej brak dostępnych środków. Celem funduszu jest zebranie od 3 do 5 mld euro. Na ten moment planowane jest pozyskanie inwestorów nie tylko wśród państw wchodzących w skład 3SI, ale również ze Stanów Zjednoczonych, Japonii, Korei, Australii i Kanady. Oczekiwano, że w najbliższej przyszłości do funduszu dołączą Czechi. Czescy politycy zapowiadali, że w najbliższym czasie powinni dokonać pierwszej wpłaty, jednak zmiana rządu po październikowych wyborach opóźniła ten proces. Warto zauważyć, że nowy premier Petr Fiala i jego ugrupowanie (Obywatelska Partia Demokratyczna) są entuzjastami tego formatu. Do tej pory trudno stwierdzić, że działalność Funduszu Trójmorza przyczyniła się do wzrostu zaangażowania ekonomicznego w regionie, niemniej jednak warto podkreślić, że stanowi on obiecujący element, który może być głównym motorem napędowym całej inicjatywy w przyszłości.

<sup>52</sup>W Jakóbiak, Daszyńska-Muzyczka: Fundusz Trójmorza nie potrzebuje więcej projektów, ale środków (ROZMOWA), <https://biznesalert.pl/fundusz-trojmorza-prezes-bgk-daszyńska-muzyczna-wsparcie-elektrownie-wodne-energetyka-oze/>, dostęp: 13.10.2021.

<sup>53</sup>BGK, Fundusz Trójmorza inwestuje w przyszłość regionu, 24.09.2021r. <https://www.bgk.pl/aktualnosc/fundusz-trojmorza-inwestuje-w-przyszlosc-regionu/>, dostęp: 13.10.2021.

<sup>54</sup>B. Supernak, Fundusz Trójmorza przyciągnął 10 inwestorów, 1 mld euro kapitału w dwa lata, <https://inwestycje.pl/gospodarka/fundusz-trojmorza-przyciagnal-10-inwestorow-1-mld-euro-kapitalu-w-dwa-lata/>, dostęp: 14.10.2021.

# PAŃSTWA TRZECIE WOBEC INICJATYWY TRÓJMORZA

Z pewnością elementem spajającym większość państw Trójmorza jest nadzieja w trwałość sojuszu transatlantyckiego. Mimo zmiany gospodarza Białego Domu, przedstawiciele USA – w tym sekretarz stanu Anthony Blinken – już na początku roku potwierdzili chęć kontynuacji wspierania inicjatywy<sup>55</sup>. W trakcie ostatniego tegorocznego szczytu Trójmorza w Sofii w lipcu 2021 roku wirtualnie uczestniczył w nim prezydent Joe Biden, który zobowiązał się do wpłaty dodatkowych środków na Fundusz Trójmorza w wysokości 30% zgromadzonego funduszu. Warto odnotować, że pomimo głębokich podziałów na amerykańskiej scenie politycznej panuje konsensus w kwestii wsparcia Inicjatywy Trójmorza. Może to stanowić dodatkową motywację dla niektórych państw, aby przeznaczyć więcej środków finansowych na działalność 3SI.

Ponadto w Bułgarii po raz pierwszy brały udział delegacje z Wielkiej Brytanii, Japonii i Francji. Ważnym elementem szczytu był także udział prezydent Grecji Ekaterini Sakielaropulu. Terytorium tego państwa jest istotną częścią dla niektórych projektów infrastrukturalnych, np. powstania drogi Via Carpatia, mającej swój początek na Litwie, następnie rozwidlającej się w kierunku portu w Salonikach. Nie można przy tym zapominać o potencjalnych planach rozszerzenia projektu o kolejne państwa: Ukrainę lub Mołdawię. Jest to o tyle prawdopodobne, gdyż w obu stolicach panują proeuropejskie nastroje nastawione na jak najszybszą integrację z Unią Europejską. Obecnie realizowany jest ważny projekt transgraniczny – oba państwa omawiają wspólną budowę autostrady mającą połączyć Kijów z Kiszyniowem. Dzięki temu droga pomiędzy stolicami ma zająć około 5 godzin<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> M. Kozłowska, Administracja Bidena popiera Inicjatywę Trójmorza. Blinken: Jesteśmy chętni do współpracy, <https://forsal.pl/swiat/usa/artykuly/8099846,administracja-bidena-popiera-inicjatywe-trojmorza-blinken-jestesmy-chetni-do-wspolpracy.html>, dostęp: 17.10.2021.

<sup>56</sup> M. Zasiadko, Trójmorze plus: nowe kraje mogą dołączyć do polskiej inicjatywy, <https://intermodalnews.pl/2021/01/22/trojmorze-plus-nowe-kraje-moga-dolaczyc-do-polskiej-inicjatywy/>, dostęp: 20.09.2021.



# PODSUMOWANIE

Inicjatywa Trójmorza niewątpliwie podkreśla znaczenie obszaru Europy Środkowo-Wschodniej na arenie międzynarodowej. Poprzez projekty infrastrukturalne, energetyczne i cyfryzacji w dłuższej perspektywie 3SI ma szansę stać się realną platformą wpływającą na przemiany gospodarcze w państwach należących do „nowej Unii”. Niewątpliwie będzie to zależeć od stopnia zaangażowania poszczególnych podmiotów tworzących omawiany format.

Nie będzie zaskoczeniem stwierdzenie, że obecnie ciężar rozwoju i generowania impulsów opiera się w głównej mierze na Warszawie. Zaangażowanie Polski jako państwa-inicjatora wzmacnia siłę polskiej polityki zagranicznej w regionie, jednak aby projekt mógł nabrać większego znaczenia, w jego realizację powinno zaangażować się więcej państw z regionu Europy Środkowo-Wschodniej.

Poprzez projekty infrastrukturalne, energetyczne i cyfryzacji w dłuższej perspektywie 3SI ma szansę stać się realną platformą wpływającą na przemiany gospodarcze w państwach należących do „nowej Unii”.

Warszawę powinno przede wszystkim niepokoić podejście prezentowane przez państwa Grupy Wyszehradzkiej, której członkowie są przedstawiani zazwyczaj jako najbliżsi sojusznicy Polski w obszarze Europy Środkowej. Od czasu powstania 3SI zarówno Słowacja, jak i Czechy nieufnie odnosiły się do projektu, początkowo postrzeganego jako zagrożenie dla pogłębienia integracji europejskiej i wydającego się nawiązywać do przedwojennego formatu Międzomorza. Po pozytywnym przyjęciu platformy przez Niemcy i Unię Europejską polityka w Pradze i Bratysławie uległa zmianie<sup>57</sup>. Mimo to, oba kraje w dalszym ciągu niechętnie odnoszą się do Trójmorza, gdyż może to niekorzystnie wpłynąć na dotychczasowy format współpracy w ramach V4. Pewne nadzieje daje zmiana na stanowisku premiera w Czechach, gdyż Petr Fiala (lider koalicji SPOLU) – jako prawdopodobny szef rządu – postrzega inicjatywę zdecydowanie lepiej od jego poprzednika. Natomiast zmiana na stanowisku prezydenta w Chorwacji spowodowała, że państwo to z grona inicjatorów i najbardziej aktywnych członków, dołączyło do grupy „życzliwych obserwujących”, w których znajdują się sąsiednia Słowenia i Austria.

<sup>57</sup> P. Bajda, Stanowisko Czech i Słowacji wobec Inicjatywy Trójmorza – od inauguracyjnego szczytu w Dubrowniku po spotkanie w Lublajnie, Sprawy Międzynarodowe 2020, t. 73, nr 2.

Również polityka zagraniczna Węgier – nastawiona na zwiększenie współpracy na obszarze Europy Środkowo-Wschodniej – pod rządami Viktora Orbána, nie przyniosła oczekiwanego przez Warszawę zaangażowania w 3SI. Budapeszt chętnie wspiera wszystkie inicjatywy mające wzmocnić współpracę pomiędzy państwami regionu, jednak na ten moment 3SI jest traktowany na Węgrzech raczej jako format uzupełniający i znajdujący się na drugim planie węgierskiej polityki zagranicznej, zaraz za współpracą w ramach Grupy Wyszehradzkiej<sup>58</sup>.

Państwa bałtyckie pozytywnie odnoszą się do Trójmorza, upatrując w nim szansę na przyśpieszenie realizacji strategicznych projektów, takich jak Rail Baltica czy Via Baltica, a także tych nie mniej ważnych, związanych z sektorem energetycznym. Ponadto zagrożenie ze strony Federacji Rosyjskiej sprawia, że państwa chętniej angażują się w projekty mające je ograniczyć.

W Sofii, mimo poważnych napięć na krajowej scenie politycznej, partie, a w szczególności środowisko urzędującego prezydenta Rumena Radewa, pozytywnie odnosi się do powstania Inicjatywy. Dla Bułgarii Inicjatywa Trójmorza daje konkretne możliwości wykorzystania swojego położenia geograficznego, a także umożliwia zwiększenie swojej roli na arenie międzynarodowej. Politycy bułgarscy dążą do dołączenia lub zwiększenia zaangażowania do projektu 3SI Grecji, gdyż wykorzystanie portu w Salonikach pozwoliłoby obydwu państwom na pełną eksploatację korytarzy infrastrukturalnych na linii północ-południe. Podobne zapatrywanie na rozwój formatu ma również Rumunia, która także poszukuje nowych formatów współpracy, mających zwiększyć atrakcyjność regionu Morza Czarnego.

Warto również rozpatrzyć kwestię faktycznego realizowania zobowiązań zawartych podczas corocznych spotkań Trójmorza. Dotyczy to pozycji prezydenta w systemach konstytucyjnych poszczególnych państw. Wśród większości z nich panuje ustrój parlamentarno-gabinetowy, z wyraźnie ograniczoną rolą prezydenta, sprowadzoną do kwestii reprezentatywnych i ceremonialnych. Inicjatywa Trójmorza jest takim właśnie formatem, który w swej istocie skupia głowy państw zainteresowanych podmiotów.

Państwa bałtyckie pozytywnie odnoszą się do Trójmorza, upatrując w nim szansę na przyśpieszenie realizacji strategicznych projektów, takich jak Rail Baltica czy Via Baltica, a także tych nie mniej ważnych, związanych z sektorem energetycznym.

<sup>58</sup>M. Lajtai, M. Rosonczy-Kovács, Raport: Inicjatywa Trójmorza w węgierskiej polityce zagranicznej, <https://trimarium.pl/inicjatywa-trojmorza-w-wegierskiej-polityce-zagranicznej/>, dostęp: 05.11.2021.



Dla niektórych państw członkowskich realizacja wspólnej polityki zagranicznej układa się wzorcowo, natomiast w innych zdarza się, że rząd i prezydent pochodzą z odmiennych środowisk politycznych. Rodzi to problemy na gruncie realnych działań w ramach Inicjatywy, gdyż to od polityki rządów poszczególnych państw, a nie ośrodków prezydenckich, zależy realizacja poszczególnych projektów 3SI i kwestia ich priorytetów. Ponadto brak konsensusu w sprawie kierunków polityki zagranicznej pomiędzy poszczególnymi partiami znacznie utrudnia jej prowadzenie, w szczególności jeśli dotyczy ona formatu, który w programach poszczególnych rządów nigdy nie należał do priorytetów.

Można zauważyć, że większość państw uzależnia swój stopień zaangażowania w rozwój Inicjatywy od zaangażowania w 3SI Niemiec i Stanów Zjednoczonych. Mimo pozytywnych sygnałów dochodzących z Berlina, a także rzadko spotykanego konsensusu na amerykańskiej scenie politycznej w kwestii ponadpartyjnego poparcia Inicjatywy Trójmorza, brakuje obecnie konkretnych działań po stronie omawianych państw. Należy również podkreślić, że niektóre z nich nie podejmują wystarczających działań celem wprowadzenia projektów w życie, mimo deklarowanego zaangażowania w liczne projekty. Tym samym ich zaangażowanie nie wychodzi poza standardową realizację budowy infrastruktury, projektów energetycznych i zwiększających cyfryzację.

Konkludując, powodzenie Inicjatywy Trójmorza niewątpliwie zależy będzie od determinacji Polski, która przez resztę państw traktowana jest jako naturalny lider tego formatu. Z tego względu to na polskich władzach spoczywa ciężar przekonania zagranicznych partnerów, że 3SI nie jest projektem skierowanym przeciwko dotychczasowym multilateralnym formatom, ale platformą, która priorytetowo ma przyspieszyć rozwój i współpracę zagraniczną w Europie Środkowej.

W przyszłości Inicjatywa ma szansę stać się realną szansą państw Europy Środkowo-Wschodniej na nadrobienie zaległości rozwojowych, wynikających ze względów historycznych. Projekty infrastrukturalne pozwolą na stworzenie zupełnie nowej siatki połączeń pomiędzy krajami regionu, projekty energetyczne zwiększą dywersyfikację gazu i umożliwią większą niezależność energetyczną od Rosji. Natomiast powszechna cyfryzacja wpisuje się w aktualne priorytety każdego z krajów członkowskich Inicjatywy Trójmorza. Ponadto przy harmonijnej współpracy z państwami trzecimi – przede wszystkim Stanami Zjednoczonymi i Niemcami – państwa zaangażowane mogą zdecydowanie przyspieszyć swój wzrost gospodarczy, w szczególności dewastujących skutkach pandemii COVID-19. Warto także obserwować rozwój Funduszu Trójmorza, gdyż jest to obiecujący format współpracy ekonomicznej i to od jego sukcesu zależą będą kolejne inwestycje poszczególnych podmiotów – także z sektora prywatnego – w 3SI. Dzięki tym działaniom Inicjatywa Trójmorza może stać się idealnym dopełnieniem realizacji projektów infrastrukturalnych, energetycznych i tych przyspieszających cyfryzację, które powstają już w ramach Unii Europejskiej.

# AUTORZY



## **Łukasz Kobierski**

Prezes Zarządu INE, stypendysta szkoleń z zakresu bezpieczeństwa na Daniel Morgan Graduate School of National Security Waszyngtonie i ekspert od stosunków międzynarodowych. Absolwent Uniwersytetu Warszawskiego oraz Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Praktykant m.in. w Departamencie Polityki Bezpieczeństwa Międzynarodowego MON oraz Departamencie Analiz Strategicznych BBN.



## **Jędrzej Błaszczak**

Student piątego roku prawa na Uniwersytecie Śląskim, gdzie obecnie kończy pracę magisterską dotyczącą dyplomacji pomiędzy Polską a jej sąsiadami. Jego badania koncentrują się na państwach Partnerstwa Wschodniego i na temacie naruszeń praw człowieka, które dotyczą członków mniejszości narodowych.



**Instytut Nowej Europy** to organizacja pozarządowa prowadząca działalność analityczną i badawczą w obszarze gospodarki, polityki i systemu prawnego w kontekście krajowym oraz międzynarodowym. Nasza działalność ma na celu merytoryczne wspieranie procesów podejmowania strategicznych dla państwa decyzji poprzez przygotowywanie propozycji rozwiązań w formie postulatów do realizacji, a także konkretnych rozwiązań legislacyjnych i uczestniczenie w procesie wcielania ich w życie.

JEŻELI DOCENIASZ NASZĄ PRACĘ, DOŁĄCZ DO GRONA NASZYCH DARZYŃCÓW!  
Z otrzymanych funduszy sfinansujemy powstanie kolejnych publikacji.

Bezpośrednia wpłata na konto Instytutu Nowej Europy:  
Tytułem: „darowizna na cele statutowe”  
95 2530 0008 2090 1053 7214 0001

[www.ine.org.pl](http://www.ine.org.pl) [kontakt@ine.org.pl](mailto:kontakt@ine.org.pl)

Warszawa 2021



INSTYTUT  
NOWEJ  
EUROPY