



Inicjatywa Trójmorza

- stan obecny i perspektywy rozwoju



**CENTRUM
ROZWOJU
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI**



Raport został wydany przy wsparciu
Fundacji State of Poland



„Kapitał moralny Trójmorza”

dr hab. Michał Łuczewski

dr hab. Piotr Krygiel



Abstrakt

Eskalacja agresji Rosji na Ukrainę w 2022 r. wzmogła obawy państw wschodniej flanki NATO i dostarczyła nowego impulsu do współpracy regionalnej, w tym w ramach Inicjatywy Trójmorza (3SI). Artykuł nawiązuje do teorii kapitału moralnego i opisuje pojęcie kolektywnego kapitału moralnego Trójmorza, który ma źródła zarówno w podobnej ścieżce rozwoju przed i po 1989 r., jak i w trafności diagnozy rosyjskiego imperializmu. Jednocześnie artykuł opisuje kapitał moralny jako źródło kolektywnego *soft power* 3SI, który może wpływać na zmianę dominującej, postkolonialnej wizji regionu i poszukiwanie własnego języka opisu i rozumienia Europy Środkowej i Wschodniej.

Słowa kluczowe: *Trójmorze, Inicjatywa Trójmorza, kolektywny kapitał moralny, kolektywny soft power, analiza relacji centrum i peryferii, Europa Środkowa i Wschodnia.*

Abstract

Escalation of Russian aggression on Ukraine in 2022 has intensified fears in the Eastern Flank of NATO countries and offered a new incentive for regional cooperation, i.a. within the Three Seas Initiative (3SI). The article points at the moral capital theory and describes the notion of the collective moral capital, which stems from similarities both in the development path before and after 1989 and the accuracy of diagnoses on Russian imperialism. At the same time the article presents moral capital as a source for a collective soft power of 3SI, which may contribute to changing the dominant, postcolonial vision of the region and seeking for an own language for description and understanding of Central and Eastern Europe.

Key words: Three Seas region, Three Seas Initiative, collective moral capital, collective soft power, centre-periphery relationship, Central and Eastern Europe.

Edward Saïd, ojciec studiów postkolonialnych i twórca pojęcia orientalizmu, pisząc o „geografii zrodzonej z wyobraźni” pokazał arbitralność granicy między (cywilizowanym) Zachodem a (egzotycznym) Wschodem. Krótko mówiąc: To Europa decyduje, co jest Wschodem i to ona definiuje, czym jest Wschód. W swoim wywodzie Saïd przywołał wieloletniego wykładowcę Oksfordu i Harvardu, H.A.R. Gibba, który w 1951 r., uzasadniając potrzebę stworzenia nowych anglo-amerykańskich studiów orientalistycznych, odniósł się m.in. do konieczności lepszego poznania, jak je określił, „narodów Azji, Afryki lub Europy Wschodniej”¹. Ten cytat unaocznia, jakie miejsce zajmowała świeżo po II wojnie światowej nasza część Europy w geograficzno-politycznym imaginariu elit Zachodu. Chciałoby się rzec, że nie ma w tym niczego przełomowego: już w czasach Oświecenia nasza część kontynentu była dla zachodnich Europejczyków egzotyczną krainą, co odmalowuje Larry Wolff w swojej książce *Wynalezienie Europy Wschodniej*². Celem naszego artykułu jest opisanie, jak zbiorowy podmiot stosunków międzynarodowych – Inicjatywa Trójmorza – może wpływać na zmianę statusu tworzących go krajów i zmienić dominującą postkolonialną wizję regionu. O ile najczęściej analizy kapitału moralnego skupiają się na pojedynczych państwach, o tyle my chcielibyśmy skupić się na wyjątkowym przypadku wyłaniającego się forum współpracy regionalnej tworzonego przez państwa w ramach UE.

Wschód leży w środku

Stereotypową wizję Wschodu skonstruowaną przez europejskie i globalne centra Tomasz Zarycki określił jako **ideologię wschodniości**, która przedstawia „Wschód” w odróżnieniu od „Zachodu” jako barbarzyński, zacofany, prymitywny, brutalny, religijny, antysemitki³. W swojej klasycznej książce *Trubadurzy imperium*, Ewa Thompson zwróciła

¹ E. Saïd, *Orientalizm*, tłum. W. Kalinowski, PIW, Warszawa 1991, s. 395.

² L. Wolff, *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford 1994.

³ T. Zarycki, *Ideologies of Eastness in Central and Eastern Europe*, London 2014.

uwagę na pewną niekonsekwencję teorii postkolonialnej⁴. Otóż studia postkolonialne doprowadziły do rewizji zachodniej perspektywy na „Azję, Afrykę i Europę Wschodnią”, a także na sam Zachód, ale nadal nie wpłynęły one na negatywne postrzeganie Europy Środkowej, a w szczególności – Polski. Podczas gdy nikt z zachodniej akademii nie będzie prezentował Rosji, Azji czy Afryki w zgodzie z kolonialnym stereotypem, Europa Środkowa często jest właśnie w taki sposób przedstawiana. W tym sensie orientalizowanie Europy Środkowej pozostało najstarszym i najbardziej „szlachetnym” stereotypem Zachodu.

Skoro wg formuły Karla Schlägela „Europa w stanie przejściowym” ma swój nowy środek na wschodzie, dotychczasowy środek Europy stał się jej wschodem⁵. W konsekwencji ideologia wschodniości dotyczy paradoksalnie w pierwszym rzędzie Europy Środkowej, która geograficznie nie należy do Wschodu, lecz znajduje się między Wschodem a Zachodem, między Rosją a Niemcami. Za Steinem Rokkanem można określić tę pozycję jako „peryferium stykowe” (*interface periphery*), tj. nie jako peryferium jednego centrum, ale jako peryferium między dwoma centrami. W języku antropologii taką pozycję graniczną określa się jako pozycję liminalną. Oddając znów głos Larry’emu Wolffowi, ziemie obejmujące duży obszar dzisiejszego Trójmorza były niczym „morze o przesuwających się w rytm przyptyków i odpływów granicach, wymykające się roszczeniom zarówno Orientu, jak i Europy Zachodniej, których ani encyklopedyści ani geografowie nie mogli zlokalizować z pewnością”⁶.

Podkreśliśmy, że status ziem peryferyjnych nie jest mistycznym, *nomen omen*, wschodnim fatum – jest on zdeterminowany stopniem rozwoju cywilizacyjnego i gospodarczego danego obszaru: wszak w Lesie Teutoburskim legiony Warusa walczyły i ginęły na błotnistym odludziu, a nie na przedmieściach Osnabrück czy Bielefeld, śniącego już o przyszłym splendorze stolicy budyniowego imperium Dr. Oetkera. Dynamika tego rozwoju może zależeć od wielu czynników, w tym także zdarzeń losowych. Przykładowo, Darren Acemoglu i James A. Robinson w głośniejszego czasu książce *Why Nations Fail* jako jedną z przyczyn rozdławiania się ścieżek rozwoju Europy Zachodniej i Wschodniej wskazali stopień

⁴ E. Thompson, *Trubadurzy imperium. Literatura rosyjska i kolonializm*, tłum. A. Sierszulska, Universitas, Kraków 2015.

⁵ K. Schlägel, *Środek leży na wschodzie: Europa w stadium przejściowym*, tłum. A. Kopacki, Oficyna Naukowa, Warszawa 2005.

⁶ L. Wolff, *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford 1994, s. 185.

inkluzywności instytucji politycznych, a jako jeden z momentów zwrotnych (*critical junctures*) na konsekwencje epidemii dżumy, która na Zachodzie doprowadziła do wzrostu pozycji chłopstwa i mieszczaństwa, a w konsekwencji do osłabienia feudalizmu – odwrotnie, niż we wschodniej części Europy. Nawarstwianie się drobnych różnic wprawia państwa w dryf instytucjonalny, który determinuje ich dalszy rozwój⁷.

Jakiegokolwiek byłyby przyczyny różnych prędkości rozwoju, ich konsekwencje są faktem, z którym peryferyjne regiony musiały i muszą się mierzyć. Przy czym, oddając raz jeszcze głos Larry’emu Wolffowi, którego zdaniem specyficzny koncept Europy Wschodniej – faktycznie położonej na wschód od krajów, z których przybywali opisujący ją badacze i podróżnicy – narodził się ze swoistego przebiegunowania perspektywy przez Oświecenie, które „odkryło” ten obszar, nadając przeważające znaczenie relacjom na osi wschód–zachód i rewidując znaczenie dominującej w epoce renesansu osi północ–południe⁸.

Trójmorze jako odpowiedź na ideologię wschodniości

W tym artykule traktujemy Inicjatywę Trójmorza (3SI) jako próbę zmierzenia się z paradoksem ideologii wschodniości, która dotyczy Europy Środkowej poprzez zbudowanie *soft power* 12 krajów położonych między Adriatykiem, Bałtykiem i Morzem Czarnym. Inicjatywa oficjalnie rozpoczęła swoją działalność w 2016 r, na inauguracyjnym szczycie w Dubrowniku. Jej powołanie było możliwe dzięki wspólnym zabiegom prezydenta Andrzeja Dudy i prezydent Chorwacji, Kolindy Grabar-Kitarović. Dodatkowej dynamiki projektowi nadała wizyta prezydenta USA Donalda Trumpa na kolejnym szczycie w Warszawie w 2017 r., wysyłając w świat sygnał o zainteresowaniu nowym formatem współpracy regionalnej Stanów Zjednoczonych. Kraje Trójmorza, do których można by dodać Ukrainę, Mołdawię i Bałkany – mimo dekad krytyki postkolonialnej – mierzą się z problemem niskiego, a nawet negatywnego **kapitału moralnego**, który definiujemy jako **zbiór opowieści nadających danemu podmiotowi pozytywny status moralny**, przy czym ten status w naszej kulturze jest najczęściej **statusem bohatera broniącego ofiar przeciwko sprawcom**⁹.

⁷D. Acemoglu, J.A. Robinson, *Why Nations Fail*, New York 2010, s. 109–110.

⁸ L. Wolff, *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford 1994, s. 356.

⁹ M. Łuczewski, *Kapitał moralny. Polityki historyczne w późnej nowoczesności*, Ośrodek Myśli Politycznej, Kraków 2017.

Rozważania o kapitale moralnym wykraczającym poza jedno państwo – w tym przypadku mówimy o grupie kilkunastu państw – stawiają przed pytaniem, czy jest możliwe, aby ponadpaństwowe, niezinstytucjonalizowane lub częściowo tylko zinstytucjonalizowane byty wykształciły tożsamości posiadające na tyle spójny zbiór wspólny, by stał się on źródłem przekonania o słuszności i moralnej legitymizacji polityk prowadzonych przez nie w obrębie tego zbioru. Zgodnie z teorią kapitału moralnego, stanowi on podstawę określonego statusu moralnego, który z kolei jest elementem rywalizacji pomiędzy podmiotami na arenie międzynarodowej. Tym samym kolektywny kapitał moralny powinien analogicznie przekładać się na wspólny dla tych podmiotów status moralny. Status ten powinien przekraczać poszczególne, narodowe perspektywy, i być źródłem moralnej siły pozwalającej przemawiać jednym głosem tam, gdzie w grę wchodzi te interesy członków, co do których zgodzili się oni, że są one wspólne dla nich wszystkich.

Kolektywny kapitał moralny

Opowieści moralne narodów Trójmorza nie były przez ostatnie lata obecne w dyskursie europejskim i globalnym, bo budowanie konkurencyjnych strategicznych narracji wymaga zasobów, które tworzą się latami: pieniędzy, ludzi, reputacji, sieci kontaktów czy wreszcie uwolnienia się spod opisywanej przez Saïda władzy definiowania rzeczywistości poprzez wpływanie na język jej opisu, czy też, odwołując się do Bourdieu, wręcz odrzucenia przemocy symbolicznej narzucającej zewnętrzne ramy postrzegania. Inicjatywa Trójmorza pozostaje przy tym wciąż inicjatywą nie w pełni zinstytucjonalizowaną. Jej oblicze ciągle podlega kształtowaniu i ucieraniu, a jej przyszłość nie jest jeszcze rozstrzygnięta. Z pewnością jest jednym z widocznych przejawów *nowego regionalizmu*, zrodzonego z rosnącego poczucia zagrożenia przez Rosję i pytań o dostateczną wrażliwość Zachodu wobec tych zagrożeń¹⁰. Funkcjonuje jako dodatkowy klub współpracy regionalnej w ramach Unii Europejskiej, obok innych regionalnych formatów, takich jak zawiązana na wschodniej flance NATO Bukaresztańska Dziewiątka, Trójkąt Lubelski czy najbardziej okrzepła i posiadająca najdłuższą

¹⁰ A. Orzelska-Stączek, P. Bajda, *Security Aspects of Regional Cooperation in Central Europe: Visegrád Group, Bucharest Nine, and the Three Seas Initiative*, s. 12, <http://neweurope.centre.ubbcluj.ro/wp-content/uploads/2021/12/OJMNE-Decembrie-2021-Issue.pdf> [dostęp: 30.05.2022].

historię Grupa Wyszehradzka, której znaczenie też nie jest przecież oczywiste i zaangażowanie w którą bywa przedmiotem wahań poszczególnych rządów. W stosunku do tego ostatniego podmiotu Inicjatywa Trójmorza dysponuje nieporównanie skromniejszymi narzędziami do integracji społeczeństw, a zwłaszcza uwzględniając 22-letni już dorobek Międzynarodowego Funduszu Wyszehradzkiego.

Inicjatywę Trójmorza tworzą obecnie trzy rodzaje działań: szczyty krajów Trójmorza, w których biorą udział przywódcy państw regionu (aspekt polityczny; od 2015 r.), fora biznesowe 3SI (aspekt ekonomiczny; od 2018 r.) oraz Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza powołany przez polski Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) oraz rumuński Exim Bank (aspekt infrastrukturalny; od 2019 r.) z kapitałem 1,3 mld euro. Za dwa flagowe projekty realizowane przez kraje Trójmorza uznawane są korytarz gazowy północ-południe oraz Via Carpatia. Z naszej perspektywy ważnym elementem rozwoju 3SI było powołanie fundacji State of Poland przez BGK, której jednym z celów jest wyjście poza projekty „twarde” (polityka, ekonomia, infrastruktura) i uzupełnienie ich o projekty miękkie, kulturowe. Dokumentem programowym jest tutaj opublikowana w 2021 r. pozycja *Trójmorze – fascynująca historia. Raport i strategia komunikacji* pod redakcją Danuty Nierady, dyrektor kreatywnej Fundacji State of Poland. Ten strategiczny raport można potraktować jako swoisty manifest Trójmorza. Jednym z postawionych w nim celów przed 3SI jest zbudowanie regionalnej *soft-power*¹¹.

Termin *soft power* został wprowadzony w latach 80. przez harwardzkiego politologa Josepha S. Nye’a, który zdefiniował go jako „zdolność otrzymania tego, czego chcesz, dzięki atrakcyjności raczej niż za pomocą przymusu lub zapłaty” przy czym wyróżnił on trzy jego filary: kultura narodowa, ideały polityczne i polityka prowadzona przez państwo¹². Od tego czasu pojęcie zrobiło olbrzymią karierę, a *soft power* zaczęła być mierzona przy pomocy specjalnych indeksów. Ilustracyjnie, w ostatnim rankingu Global Soft Power Index 2022 poszczególne państwa tworzące Inicjatywę Trójmorza zajmują w kolejności następujące miejsca: 27. (Austria), 40. (Polska), 43. (Chorwacja), 44. (Czechy), 45. (Węgry), 50. (Rumunia), 62. (Bułgaria), 64. (Słowenia), 84. (Słowacja), 87. (Litwa), 91. (Estonia) i 99. (Łotwa). W zgodzie ze wspomnianą wcześniej intuicją Ewy Thompson, Rosja zajęła bardzo

¹¹ *Trójmorze – fascynująca historia. Raport i strategia komunikacji*, red. D. Nierada, 2021, s. 35, https://stateofpoland.pl/wp-content/uploads/2021/06/Raport_Trojmorze_Fascynujaca_Historia.pdf, [dostęp: 27.09.2022].

¹² J. Nye, *Soft Power: The Means to Success in World Politics*, New York 2004 [wyd. pol.: *Soft power: jak osiągnąć sukces w polityce światowej*, tłum. J. Zaborowski; wpraw. R. Kuźniar, WAiP, Warszawa 2007].

wysokie miejsce w pierwszej dziesiątce państw na świecie, notując awans z 13. na 9. miejsce w porównaniu z rokiem 2021 – choć należy zastrzec, że ranking za 2022 r. obejmuje dane zebrane przed agresją na Ukrainę¹³.

Miary *soft power* dotyczą przede wszystkim państw, a nie organizacji ponadnarodowych, takich jak Unia Europejska, czy inicjatyw ponadnarodowych, takich jak 3SI. W stosunku do EU częściej niż *soft power* stosowano pojęcie *normative power*, tym razem jednak kładąc nacisk nie na pozycję moralną, lecz na normotwórczą siłę UE ()¹⁴. Inaczej jednak niż 3SI, UE jest podmiotem o wysokim stopniu instytucjonalizacji, posiadającym zasoby urzędnicze i finansowe pozwalające na promowanie swojej marki, a zasięg geograficzny Unii sprawia, że jej państwa członkowskie obejmują obszar bardzo zróżnicowany pod względem historii rozwoju ich ustrojów politycznych, społeczeństw i gospodarek.

Najbliżej naszego zamierzenia znajduje się praca Giulio M. Gallarottiego, który przeanalizował kolektywną *soft power* państw BRICS, a więc również organizacji międzyrządowej, o statusie pod pewnymi względami przybliżonym do Inicjatywy Trójmorza^m Gallarotti postrzega kolektywny *soft power* jako zjawisko posiadające swoją własną dynamikę, którą obrazuje na przykładzie relacji lasu do tworzących go poszczególnych drzew. Zwraca uwagę, że już sam multilateralizm jest źródłem *soft power*. Jego zdaniem, kolektywny *soft power* międzynarodowej organizacji wpływa pozytywnie na indywidualnych członków, m.in. kreując nowy *soft power* poprzez sam fakt udziału w danej inicjatywie, budując w różnych konfiguracjach więzi z innymi członkami inicjatywy, czy pozwalając zarówno na czerpanie z *soft power* współczłonków, jak i wykorzystywanie *soft power* organizacji tam, gdzie własne zasoby są niewystarczające lub stanowią wyzwanie PR¹⁵.

W kontekście Trójmorza, interesujące są wnioski sformułowane przez Gallarottiego, wskazujące na przestrzeń do rozwoju dla krajów BRICS. Autor rekomenduje większą aktywność w tworzeniu podgrup tematycznych, umożliwiających zwiększoną aktywność dyplomatyczną wokół różnych zagadnień o charakterze ponadregionalnym. Zważywszy na fakt, że wszyscy członkowie Inicjatywy są równocześnie członkami Unii Europejskiej, interesujące jest też spostrzeżenie, że kolektywny *soft power* można wzmocnić przez aktywny

¹³ Global Soft Power Ranking 2022, <https://brandirectory.com/softpower/> [dostęp: 27.09.2022].

¹⁴ I. Manners, Ian. *Normative Power Europe: a Contradiction in Terms?*, „Journal of common Market Studies” 40 (2)/ 2002, s. 235-258, Tenże, *Normative Power Europe Reconsidered: Beyond the Crossroads*, „Journal of European Public Policy” 13 (2) / 2006, s. 182-199.

¹⁵ Ibidem.

udział w istniejących, większych organizacjach – a poprzez współpracę w ramach bloku państw można, używając słów autora, działać skutecznie powyżej swojej kategorii wagowej. W tej perspektywie kolektywny *soft power* Trójmorza należałoby rozumieć jako pewną dodaną wartość, potencjalnie uzupełniającą „miękką siłę” tworzących je państw.

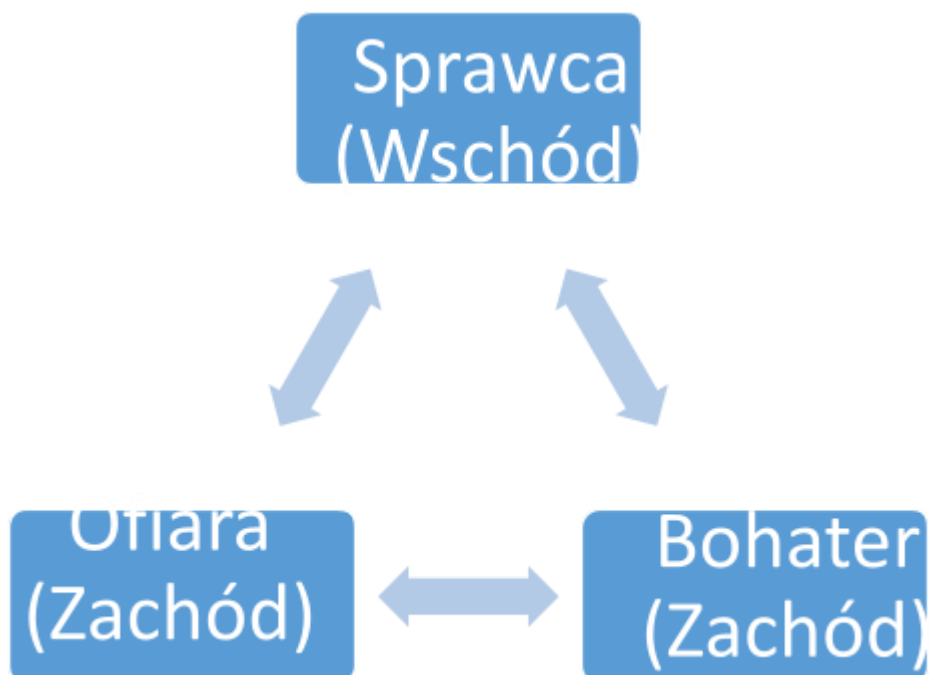
Podobnie jak pojęcie *soft power*, pojęcie kapitału moralnego było dotąd stosowane do państw i instytucji narodowych. Analiza 3SI pozwala wyjść w stronę analizy podmiotów ponadnarodowych. Pojęcie *soft power* czy *normative power* są zbliżone do pojęcia kapitału moralnego, lecz pomijają jego najważniejszy element: dramatyczny **status moralny danego podmiotu** (konstruowanego jako ofiara, sprawca bądź bohater) **konstruowany** dynamicznie **względem innych podmiotów** (konstruowanych jako ofiary, sprawcy bądź bohaterzy), który to status jest tworzony przez opowieści **moralne** porównujące – *implicite* bądź *explicite* – **przeszły status podmiotu** ze statusem **teraźniejszym** i **przyszłym**. Ten dynamiczny układ między bohaterami, sprawcami i ofiarami przyjmuje najczęściej kształt tzw. **trójkątów dramatycznych**¹⁶.

Paradoks Drugiego Świata

Nowoczesność oparła swoją moralną legitymizację na opowieści o dojrzewaniu Zachodu, przechodzeniu z ciemności (barbarzyństwa, religii, średniowiecza) do oświecenia, liberalizmu i postępu. W ten sposób binarna symbolika ciemności/światła, z której korzystało chrześcijaństwo przeciw pogaństwu, została wykorzystana przez nowoczesność przeciwko samemu chrześcijaństwu. Nowoczesność zrywała i dystansowała się od „ciemnej” przeszłości, konstruując punkt zwrotny, tj. moment nawrócenia, w oświeceniu czy też rewolucji francuskiej. Ten rodzaj opowieści moralnej określamy jako **opowieść o konwersji**. Ta dramatyczna opowieść o genealogii nowoczesności jednocześnie była „terytorializowana”, uprzestrzenniana: ciemności barbarzyństwa stanowiły nie tylko ciemność minionej przeszłości Zachodu, lecz także można było je ujrzeć w społeczeństwach ‘zacofanych’, barbarzyńskich, prymitywnych, które sytuowane były na Wschodzie. Mrok przeszłości cywilizacji był więc projektowany na region geograficzny. Przedstawmy to za pomocą schematycznego trójkąta dramatycznego nowoczesności (zob. Rysunek 1).

¹⁶ M. Widdowson, *Transactional analysis: 100 Key Points and Techniques*, London–New York 2010, s. 97–98.

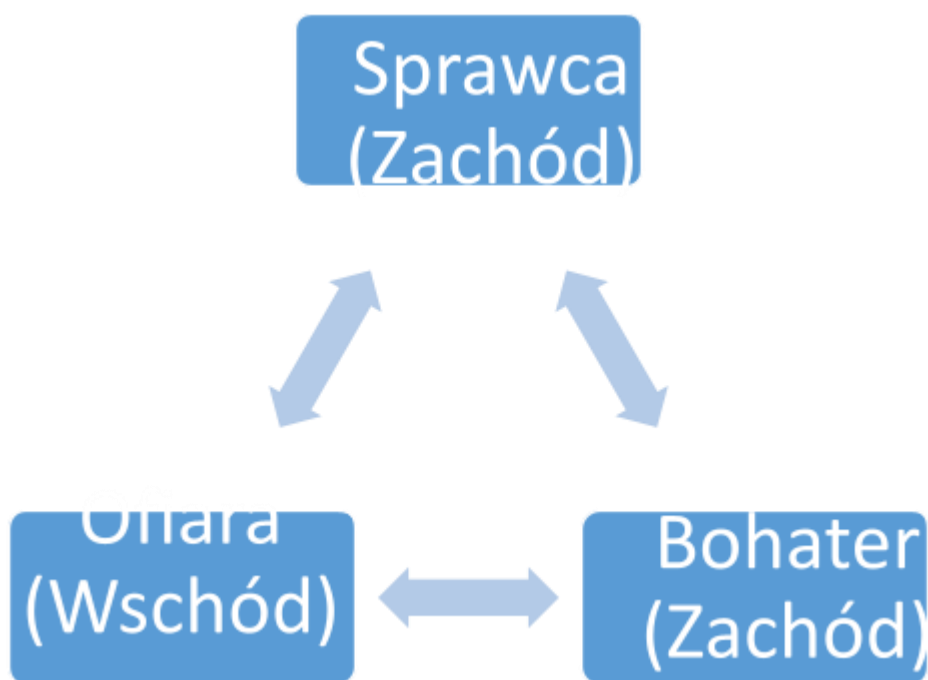
Rysunek 1. Trójkąt dramatyczny nowoczesności



Zadanie elit nowoczesności miało polegać na wybawieniu Zachodu spod jarzma Wschodu i sprawienie, by stał się wreszcie Zachodem. Ta misja i ten trójkąt dramatyczny zostały zakwestionowane przez krytykę postkolonialną zainicjowaną przez Saïda, który dokonał radykalnej zmiany dominującej na Zachodzie formy opowieści moralnych o jego przeszłości. Dotychczasowa dominująca opowieść o konwersji Zachodu została przedstawiona jako ideologiczna zasłona dla rzeczywistego wyzysku i zdominowania Wschodu przez Zachód. Moralna opowieść o nawróceniu była więc w istocie częścią bardziej fundamentalnej opowieści o niezmiennej przemocy panującej na Zachodzie. Taką opowieść można by określić jako opowieść o moralnym upadku czy też opowieść anti-etosową. W konsekwencji to, co Zachód tradycyjnie uznawał za postęp cywilizacyjny i misję białego człowieka, w optyce studiów postkolonialnych stawało się radykalnym cywilizacyjnym regresem i hańbą białego człowieka. To fundamentalne przekonanie stało się u podstaw ostatniej fali zachodniego liberalizmu, którego ekstremalną formą jest ruch *wokeness*, opisujący przeszłość (i teraźniejszość) Zachodu w kategoriach rasizmu, kolonializmu i ludobójstw.

Paradoks polegał na tym, że gest odcięcia się nowoczesności od chrześcijaństwa został powtórzony przez studia postkolonialne wobec nowoczesności. Nowy, postnowoczesny reżim moralny miałby więc polegać na konwersji z samej „mrocznej” nowoczesności. W tej perspektywie oświecenie nie było wcale punktem zwrotnym, lecz jedynie kolejną odsłoną przemocy Zachodu. Prawdziwy punkt zwrotny, prawdziwy moment nawrócenia miał dopiero przyjść, a zapowiada go np. ruch Black Lives Matter. Ta nowa moralna opowieść z jednej strony podkreśla ciągłość Zachodu od pogaństwa (Grecja) przez chrześcijaństwo po nowoczesność, a z drugiej – zrywa z tą ciągłością, wzywając do radykalnego przewyciężenia jej, nawrócenia. Jednocześnie z tą zmianą szło przewartościowanie wizji Wschodu. Wschód nie reprezentował już barbarzyństwa i zacofania, lecz unikalną lokalną, rodzimą kulturę. W konsekwencji powstał konkurencyjny trójkąt dramatyczny, w którym to Wschód zajął pozycję ofiary, a Zachód – sprawcy (zob. Rysunek 2).

Rysunek 2. Trójkąt dramatyczny studiów postkolonialnych



W rewizji pozycji Wschodu czaił się pewien paradoks. Otóż była ona dokonywana nie przez Wschód, ale przez Zachód – i to przez jego najbardziej elitarne instytucje. Nieprzypadkowo Saïd był profesorem Uniwersytetu Columbia. W tym sensie była to samokrytyka Zachodu, która na powrót nadawała Zachodowi moralny status i sugerowała, że jest on u progu prawdziwej moralnej przemiany. Sprawiało to, że kraje „środką” przez krytykę

postkolonialną wcale nie uzyskiwały wyższego statusu moralnego. Z jednej strony nie zauważano ich, gdyż nie pasowały do polaryzacji między Wschodem a Zachodem, a z drugiej – jeśli już zwracano na nie uwagę, to wydawały się należeć one do „przeszłości” Zachodu, były krajami, których elity – mimo swojej bliskości do Zachodu – nie dokonały jeszcze wystarczającego rozrachunku z przeszłością i pozostawały wciąż na poziomie „barbarzyństwa” charakterystycznego dla Wschodu. Te kraje nie były na tyle zachodnie, żeby przejść moralne odrodzenie i nie były na tyle wschodnie, żeby uznać je za moralnie wyższe. Uważamy, że konsekwencją tego liminalnego statusu było projektowanie na „środek” ideologii wschodniości. Określamy to jako paradoks Drugiego Świata, świata między Pierwszym a Trzecim Światem, który – jak sądzimy – dziś nadaje się idealnie na obszar, na który ta ideologia może być projektowana. W przeciwieństwie do „cywilizowanych” krajów Pierwszego Świata i krajów Trzeciego Świata oszczędzanych przez zachodnią krytykę postkolonialną, „środek” może reprezentować „wschodnią” brutalną siłę, tradycjonalizm i barbarzyństwo. Co więcej, kraje tej części Europy są w szczególnie trudnym położeniu, gdyż nie posiadają kapitału ekonomicznego i politycznego (który zawłaszczyły kraje centrum) i nie chroni ich polityczna poprawność, jaką kraje centrum stosują wobec „Afryki, Azji i Europy Wschodniej”. W konsekwencji krytyka moralna krajów „środka” jest dla nich o wiele bardziej niszcząca niż nawet najbardziej radykalna krytyka skierowana wobec krajów centrów czy Wschodu, które mogą opierać swoją pozycję na innych formach kapitału, a kapitał moralny nie jest dla nich kapitałem do tego kluczowym i niezbędnym.

Trójmorze jako wspólnota wyobrażona. Pięć etapów konstrukcji kapitału moralnego

Aby dany podmiot, w tym podmiot ponad- i międzynarodowy, uzyskał kapitał moralny, najpierw musi stać się podmiotem. Musi – nawiązując do koncepcji Benedicta Andersona o narodzie jako wspólnocie wyobrażonej – zostać wyobrażony jako wspólnota w czasie i przestrzeni, będąca swoistą kreacją o tyle, o ile jej członkowie odczuwają więź ze sobą, mimo że się nie znają lub często nawet nie są do siebie podobni¹⁷. Charles Tilly, który poświęcił swoje życie analizie państw i narodów jako tożsamości politycznych, wyróżnił kilka rodzajów

¹⁷ B. Anderson, *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, London 1983, 2006, s. 6 [wyd. pol. *Wspólnoty wyobrażone: rozważania o źródłach i rozprzestrzenianiu się nacjonalizmu*, tłum. S. Amsterdamski, „Znak”, Kraków 1997].

roszczeń tożsamościowych, które musi sformułować i zrealizować każdy podmiot polityczny¹⁸.

Są to:

- (a) roszczenie do istnienia tożsamości w czasie i przestrzeni (*identity claims*, które definiują, kim jesteśmy, co wymaga zarysowania granicy między ‘nami’ a ‘nimi’, tj. wyciągnięcia ‘nas’ z jednej istniejącej już konstelacji i umiejscowienia w nowej konstelacji);
- (b) roszczenie do określenia relacji między jedną tożsamością a drugą (*standing claims*, które definiują, jakie są relacje między ‘nami’ a ‘nimi’);
- (c) roszczenia programowe (*program claims*, które określają nasze plan, strategię i taktykę działania);
- (d) roszczenia do wartościowości (*WUNC-displays*, które definiują nas jako podmiot moralny: wartościowy, *worthy*, zjednoczony, *united*, liczny, *numerous*, i zaangażowany, *committed*);
- (e) opowieści moralne (ofiara, sprawca i bohater).

Jeśli dana grupa ma tożsamość polityczną, każde z jej roszczeń będzie roszczeniem wzbudzającym kontrowersje i konflikty polityczne. Jeśli teraz spojrzymy na 3SI, to zobaczymy, że każde z tych roszczeń zostało sformułowane i że każde wzbudzało kontrowersje.

Roszczenia do tożsamości

Rozważania na temat kapitału moralnego Trójmorza nie mogą abstrahować od pytania, czy Trójmorze w ogóle istnieje, a jeśli tak, to czym właściwie jest. Roszczenie do tożsamości Trójmorza zostało sformułowane poprzez wprowadzenie neologizmu „Trójmorze”. Termin ten pojawił się m.in. w trakcie przemówienia prezydenta Andrzeja Dudy dla korpusu dyplomatycznego w Kijowie¹⁹. Zastąpił on używane często zamiennie nazwy państw ABC (od nazw mórz Adriatyckiego, Bałtyckiego i Czarnego) lub państw Międzymorza. Międzymorze, przedwojenną polską ideę związaną z pomysłem Józefa Piłsudskiego, wskazywano często jako jedno z głównych źródeł współczesnej koncepcji Trójmorza, co zresztą bywało przedmiotem wątpliwości, czy nie jest ona wehikułem przede wszystkim polskich interesów narodowych,

¹⁸ Ch. Tilly, *Stories, Identities, and Political Change*, Rowman & Littlefield 2002, 88–121; tenże, *Identities, Boundaries & Social Ties*, Paradigm Publishers 2005, s. 195–221.

¹⁹ Porównaj: <https://wiadomosci.dziennik.pl/opinie/artykuly/530239.trojmorze-rosnie-dzieki-wspolpracy-z-rumunia-i-chorwacja.html> [dostęp: 27.09.2022].

a nawet neoimperialnych. Są to dziś jednak czysto teoretyczne rozważania, ponieważ z każdym rokiem Trójmorze nabiera zupełnie nowych, całkowicie zakorzenionych we współczesności uzasadnień, zawieszając ewentualne spory o swoje prapoczątki, a stając się czynnikiem zmniejszania dystansu infrastrukturalnego do „starej Unii” i platformą integracji w obliczu namacalnych *hic et nunc* zagrożeń dla interesów i bezpieczeństwa państw położonych w Europie Środkowej i Wschodniej.

Ian Brzezinski, amerykański ekspert i dyplomata w podobnym duchu rekonstruuje początki 3SI, lokując je dekadę temu i wywodząc genezę koncepcji Inicjatywy Trójmorza z lat 2012–2013 i swoich rozmów z przedstawicielami świata polskiego biznesu, którzy myśleli o kolejnych etapach rozwoju Polski i regionów²⁰. W jego rekonstrukcji uderza próba wpisania inicjatywy środka w oś Wschód–Zachód poprzez pominięcie wkładu Andrzeja Dudy. Jak pisze Brzezinski, wśród rozmówców panowała zgoda, że „integracja europejska, w przypadku Polski i innych krajów «Europy po 1989» wymaga fizycznej podbudowy w postaci infrastruktury, która dorówna spektakularnym krokom politycznym i organizacyjnym, jakie poczyniono w regionie od lat 90.”. Owocem tym rozmów było powołanie grupy zadaniowej – pod przewodnictwem byłego doradcy ds. bezpieczeństwa narodowego USA gen. Jima Jonesa (USMC-ret) i Pawła Olechnowicza, ówczesnego prezesa zarządu Grupy Lotos, polskiej firmy energetycznej, oraz kierowaną przez Iana Brzezinskiego i Davida Koryaniego – która opracowała w 2014 r. raport „Scalanie Europy... omawiający lukę infrastrukturalną w Europie Środkowej i sposoby jej zmniejszenia²¹. Ówczesna prezydent Chorwacji Kolinda Grabar-Kitarović przystała na koncepcję inicjatywy kierowanej przez Europę Środkową w celu promowania rozwoju infrastruktury. Chorwacja została gospodarzem szczytu, który odbył się na marginesie Zgromadzenia Ogólnego ONZ we wrześniu 2015 r. i dotyczył wniosków oraz zaleceń zawartych w raporcie Rady Atlantyckiej. To i inne spotkania, których gospodarzem była Chorwacja, doprowadziły do formalnego uruchomienia Inicjatywy Trójmorza²².

Aby zdefiniować tożsamość Trójmorza, należało przeprowadzić granicę między Trójmorzem a nie-Trójmorzem, tj. wyciągnąć kraje Trójmorza z dotychczasowych konstelacji i połączyć je w nową konstelację. Przede wszystkim 3SI podjęła próbę wyciągnięcia krajów

²⁰ <https://trimarium.pl/projekt/brzezinski-fried-mosbacher-czym-jest-inicjatywa-trojmorza-od-wizji-do-dzialania/>, [dostęp: 27.09.2022].

²¹ https://www.ceep.be/www/wp-content/uploads/2014/11/Completing-Europe_Report.pdf [dostęp: 17.10.2022].

²² Ibidem.

Trójmorza z osi Wschód–Zachód, która z ww. powodów orientalizowała kraje Trójmorza i wpychała w ideologię wschodniości. Na miejsce osi Wschód–Zachód 3SI zaproponowała alternatywną oś, pozwalającą wyjść poza negatywne stereotypy: Północ–Południe. Jednocześnie 3SI pozycjonuje się jako przestrzeń wyjątkowa: między Wschodem a Zachodem. Jeśli chodzi o granice, to granica na Wschodzie między Trójmorzem a nie-Trójmorzem została przeprowadzona wzdłuż granicy UE, a na Zachodzie wzdłuż granicy między nowymi a starymi członkami UE (z wyjątkiem Austrii, która stała się członkiem 3SI). Jak podsumowują Paweł Kowal i Agnieszka Orzelska-Stączek, „w pracach na temat Trójmorza występują trzy silnie wyeksponowane elementy: po pierwsze, podział Europy na Wschód i Zachód; po drugie, wyodrębnienie grupy państw Europy Środkowo-Wschodniej na tle UE; po trzecie, określenie Północy i Południa jako wschodnich, południkowych krańców UE”²³.

Roszczenia do pozycji

Trójmorze musiało określić się względem najważniejszych podmiotów polityki globalnej: UE, Niemiec, USA, Rosji i Chin. I tutaj te roszczenia wzbudzały kontrowersje: 3SI była krytykowana jako wymierzona w jedność europejską albo jako „antyniemiecki pakt”, zwłaszcza że w 2017 r. wsparł ją niechętny Niemcom, prezydent USA Donald Trump. Wojciech Sadurski w tym duchu pisał, że Trójmorze to projekt oparty na irracjonalnej „nienawiści” Jarosława Kaczyńskiego do Niemiec i Rosji oraz że pomyślany został jako PiS-owska przeciwwaga dla Trójkąta Weimarskiego promowanego przez PO, w którym Polska zajmowała równą pozycję wobec Francji i Niemiec²⁴.

Nieco mniej krytycznie oceniała Inicjatywę Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz, która zauważyła jeszcze w 2018 r., że projekt ten może zostać uratowany, gdyż przestał być projektem wasalnym wobec USA, a stał się projektem coraz bardziej europejskim²⁵. Choć krytykowała w swojej wypowiedzi Andrzeja Zybertowicza jako rzekomo zwolennika twardego kursu wobec EU, to sam Zybertowicz podkreślał, że „Trójmorze to nie projekt antyunijny.

²³ P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza. Geneza, cele i funkcjonowanie*, Warszawa 2019, https://www.academia.edu/39367833/Inicjatywa_Tr%C3%B3jmorza_geneza_cele_i_funkcjonowanie_The_Three_Seas_Initiative_origins_goals_and_functioning [dostęp: 1.10.2022].

²⁴W. Sadurski, *Poland's Constitutional Breakdown*, Oxford 2019, s. 12 [wyd. pol.: *Polski kryzys konstytucyjny* tłum. A.W. Wójcik, Fundacja Liberté!, Łódź 2020].

²⁵<https://oko.press/pelczynska-nalecz-hold-waszyngtonski-kontra-trojmorze-wasalna-polityka-pis/> [dostęp: 27.09.2022].

Przeciwnie, ma wzmocnić UE”²⁶. Ten kierunek myślenia potwierdza raport State of Poland: „Trójmorze może zaistnieć nie jako konkurencja dla Unii, ale jako jej wschodnie wzmocnienie”²⁷.

Zwróćmy jeszcze uwagę na Chiny, które – jak pisze troje amerykańskich dyplomatów – dekadę temu zostały zdefiniowane jako ważny partner Trójmorza, a dziś coraz częściej jawią się jako niebezpieczeństwo:

„[Chiny] zaczęły zabiegać o względy Europy Środkowej i Wschodniej, w tym krajów Trójmorza, poprzez inicjatywę 17+1, będącą środkowoeuropejską wersją ich globalnej inicjatywy infrastrukturalnej «Jeden pas i jeden szlak». Inicjatywę 17+1 zainicjowano w 2012 roku na szczycie w Warszawie za czasów poprzedniego, liberalnego polskiego rządu, który, podobnie jak większość europejskich gabinetów, postrzegał Chiny jako pożądany kierunek inwestycji, a nie jako strategiczne wyzwanie”²⁸.

Roszczenia programowe

Kolejny twórczy, tożsamościowy spór wokół Trójmorza dotyczył programu, jaki miałyby realizować 3SI: czy jedynie gospodarczo-infrastrukturalny, czy też polityczno-moralny. Jako projekt biznesowy idea „Trójmorza” pozostawała w zasadzie niekontrowersyjna. Nawet Radosław Sikorski w swojej książce *Polska może być lepsza* wsparł go, choć oczywiście zachował dystans do sposobu realizacji go przez Prawo i Sprawiedliwość²⁹. Trójmorze jako projekt „twardy” akceptowano ze względu na to, że współpraca państw Trójmorza miała doprowadzić do wytworzenia pewnych fundamentalnych **dóbr relacyjnych**, takich jak lepszy transport, bezpieczniejsza energetyka i sprawniejsza komunikacja cyfrowa³⁰.

Państwa Inicjatywy Trójmorza uznały ją za właściwą platformę do uzgadniania działań sprzyjających wyrównywaniu różnic w tempie rozwoju między Europą Zachodnią a szeroko rozumianą Europą Środkowo-Wschodnią. Kiedy jednak w grę zaczynała wchodzić pewna

²⁶<https://plus.polskatimes.pl/andrzej-zybertowicz-trojmorze-to-nie-projekt-antyuniijny-przeciwnie-ma-wzmocnic-ue/ar/12246763> [dostęp: 27.09.2022].

²⁷ *Trójmorze – fascynująca historia*, op. cit., s. 35.

²⁸ <https://trimarium.pl/projekt/brzezinski-fried-mosbacher-czym-jest-inicjatywa-trojmorza-od-wizji-do-dzialania/> [dostęp: 27.09.2022].

²⁹R. Sikorski, *Polska może być lepsza*, Znak, Kraków 2018.

³⁰Cele Trójmorza, gov.pl

polityczna i moralna koncepcja Trójmorza, pojawiały się gorące spory i kontrowersje. W 2017 r. Roman Kuźniar krytykował „Trójmorze” jako zwykłą wydmuszkę i Rurytanie³¹, w 2019 r. Sadurski określił ją jako niebezpieczną, „fantazyjną ideę”³², a w 2021 r. Sikorski stwierdził, że „Trójmorze to popłuczyna przedwojennej koncepcji”. Nie udało się wtedy, nie uda się teraz. [...] Jako koncepcja geopolityczna się nie może udać, bo część z tych krajów [3SI] nie chce ani odstraszać Rosji, ani równoważyć Niemiec”³³. Krytyczne głosy pojawiały się nie tylko w polskiej sferze publicznej, ale też w innych krajach. Np. jeden z czeskich dyplomatów w 2017 r. stwierdził, że „idea Trójmorza jest nie do zaakceptowania. To XX-wieczny, mocarstwowy koncept Piłsudskiego”³⁴. Być może właśnie z tej krytyki wynika ostrożność Fundacji State of Poland, która podkreśla w raporcie: „Trójmorze jest konceptem, który ma założenia ściśle biznesowe”³⁵.

Paradoks polegał na tym, że krytyka danego pojęcia czyni to pojęcie w dłuższej perspektywie pojęciem niezbędnym, na temat którego wszyscy muszą się wypowiedzieć, nawet jeśli ich stosunek pozostaje krytyczny. Roszczenie do tożsamości Trójmorza było realizowane w gorącym politycznym konflikcie.

Roszczenia do wartościowości

Właściwie wszystkie publikacje poświęcone Trójmorzu korzystają z WUNC-displays, aby skonstruować wartościowość tego projektu. Rozpocznijmy od konstruowania **liczności (N)**. W charakterystyczny sposób raport State of Poland podkreśla liczbę krajów biorących udział w tej inicjatywie (12), wielką liczbę mieszkańców (112 mln), olbrzymią łączną powierzchnię (ponad milion kilometrów kwadratowych), potężną kapitalizację giełd i wartość projektów infrastrukturalnych³⁶. Z podobnej strategii korzystają raporty Polskiego Instytutu

³¹<https://liberte.pl/trojmorze-to-zwykla-wydmuszka/> [dostęp: 16.10.2022]

³²W. Sadurski, op. cit., s. 12.

³³<https://europapnews.pap.pl/sikorski-polska-musi-odbudowac-swoja-pozycje-w-ue-np-forsujac-unijne-sily-zbrojne> [dostęp: 27.09.2022].

³⁴https://wyborcza.pl/7,75399,21976040,wylom-w-trojmorzu-czesi-nie-chca-byc-czescia-antyniemieckiego.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=SM&utm_campaign=FB_Gazeta_Wyborcza_&disableRedirects=true [dostęp: 27.09.2022].

³⁵ *Trójmorze – fascynująca historia*, op. cit., s. 47.

³⁶ *Trójmorze – fascynująca historia*, op. cit., s. 49–50.

Ekonomicznego³⁷ i Instytutu Nowej Europy³⁸, które podkreślają, że „państwa wchodzące w skład Trójmorza obejmują 29% powierzchni UE, wraz z 25% jej populacji i generują 19% PKB”.

Jedność (U) konstruowana jest poprzez wskazywanie na wspólnotę losu, natury i kultury:

- 1) utratę i odzyskanie niepodległości
- 2) zależność od ZSRR
- 3) peryferyjność
- 4) traumy wojenne
- 5) wspólna kuchnia
- 6) piękna przyroda
- 7) kulturowe powiązania.

Spośród państw Inicjatywy Trójmorza szczególnym przypadkiem jest Austria, która jako jedyna po wojnie znalazła się po zachodniej stronie żelaznej kurtyny i pozostawała częścią szeroko rozumianego Zachodu, a wcześniej również cieszyła się wysokim statusem – Wiedeń był stolicą cesarstwa.

Wreszcie, **zaangażowanie (C)** konstruowane jest poprzez wskazywanie na ‘zaangażowaną’ przeszłość krajów Trójmorza, która objawiła się np. przy okazji obrony Zachodu w bitwie pod Warną, a także w budowaniu imperiów i aliansów międzynarodowych, takich jak Imperium Symeona Wielkiego, Rzeczpospolita Obojga Narodów, królestwa Jagiellonów czy Przemyslidów³⁹. To zaangażowanie w przeszłości ma przekładać się na zaangażowanie w przyszłości, płynące z przekonania, że nasze kraje mogą być co prawda za małe, „aby mieć wpływ, ale dzięki **trójmorskiej współpracy** możemy mierzyć się z siłami zbyt wielkimi dla samotnego kraju”⁴⁰.

Na podstawie przedstawień wartościowości tworzone są opowieści moralne, które konstruują dany podmiot jako **wartościowy (W)**. Uważamy, że dla państw europejskich jednym z najważniejszych elementów budowania wartościowości pozostaje, bądź pozostawała

³⁷<https://ine.org.pl/wp-content/uploads/2021/12/Tro%CC%81jmorze-z-perspektywy-pan%CC%81stw-czlonkowskich-2.pdf> [dostęp: 10.11.2021].

³⁸Polski 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 [dostęp: 10.11.2021].

³⁹ *Trójmorze – fascynująca historia*, op. cit., s. 15, 63.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 63.

do 24.02.2022 r., ich rola w II wojnie światowej, która jest punktem zwrotnym europejskiej historii, wydarzeniem, które na kolejne dekady zdefiniowało role ofiar i sprawców, zwycięzców i przegranych. Każda wojna stanowi eksplozję w życiu społecznym, a II wojna światowa była dotąd eksplozją największą, punktem zero, od którego zaczęto liczyć na nowo czas – czas powojenny. Kraje Trójmorza przedstawiają siebie najczęściej jako **ofiary totalitaryzmów** – nazizmu bądź komunizmu (bądź, jak w Polsce, obu zbrodniczych ideologii), Holokaustu bądź Gułagu.

Jest to sprawa bardzo delikatna, gdyż walcząc z jednym totalitaryzmem, część z tych państw była skłonna kolaborować z drugim. Sojuznikami państw Osi były Rumunia, Węgry, Bułgaria, Słowacja i Chorwacja, istniały łotewskie i estońskie dywizje Waffen SS, jakieś formy kolaboranckich formacji zbrojnych posiadały Słowenia i Litwa. Ponownie szczególną pozycję zajmuje Austria, która przedstawia się jako „pierwsza ofiara Hitlera” (Anschluss), ale jednocześnie jest państwem bezpośrednio zaangażowanym w Holokaust. Z drugiej strony, jak pokazał Stefan Troebst⁴¹, pamięć o komunizmie również jest zróżnicowana w Trójmorzu, przy czym wyróżnił on cztery typy podejścia do przeszłości: (a) konsensus antykomunistyczny (Estonia, Łotwa, Litwa, Słowacja, Chorwacja); (b) ostre społeczne kontrowersje (Polska, Republika Czeska, Węgry, Ukraina), (c) nacjonalizm, zwrot ku narodowi (Rumunia, Bułgaria, Słowenia), a gdzieś tam może dać o sobie (d) nostalgia za ZSRR.

Te podziały i pewna dwuznaczność moralna państw Trójmorza doprowadziły do tego, że trudno im było tworzyć opowieść moralną, nadającą im niekwestionowany status ofiary bądź herosa. Pewnym wyjściem z tej sytuacji było czerpanie swych opowieści moralnych nie z II wojny światowej, ale z obalenia komunizmu, nie z osiągnięć militarnych, ale ekonomicznych. Z konstruowanym przez kraje Trójmorza **statusem ofiar porządku jałtańskiego** koresponduje **status herosów**, którzy go ostatecznie przezwyciężyli i zdołali w dużej części nadrobić gospodarczy i cywilizacyjny dystans do państw szeroko rozumianego Zachodu.

Posługując się polskim przykładem, Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie stała się w 30 lat największą giełdą w Europie Środkowo-Wschodniej, dołączając do 25 najbardziej rozwiniętych rynków kapitałowych świata, a obecny poziom rozwoju osiągnęła

⁴¹ S. Troebst, *Jalta versus Stalingrad, Gulag versus Holocaust. Konfligierende Erinnerungskulturen im grösseren Europa*, „Berliner Journal für Soziologie” 2005, nr 15, s. 381–400; idem, *Halecki Revisited: Europe's Conflicting Cultures of Remembrance*, [w:] *Cultural Memories. The Geographical Point of View*, red. P. Meusburger, M. Heffernan, E. Wunder, Springer, London & New York 2011, s. 145–154.

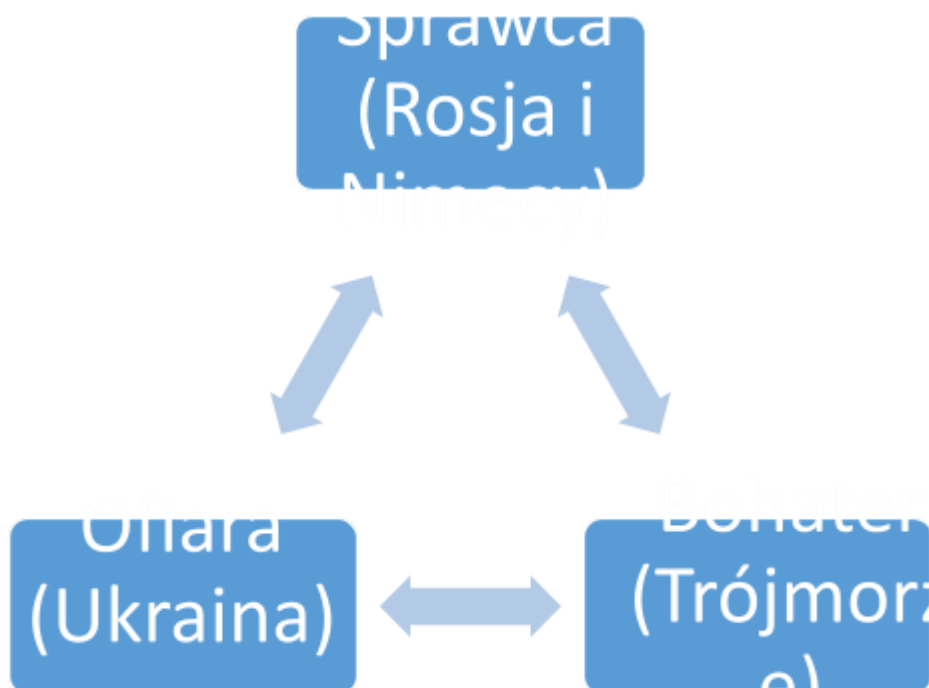
w czasie blisko dwukrotnie krótszym niż giełdy w Korei Południowej czy Izraelu. Ten rodzaj „społeczno-gospodarczego heroizmu” jest na pewno wartym sprawdzenia wątkiem w poszukiwaniu źródeł dumy i poczucia własnej wartości dla większej grupy państw Trójmorza. Przykładem mogą być też estońskie sukcesy w zakresie cyfryzacji czy najniższe bezrobocie w Unii Europejskiej w Czechach (zob. raport SoP).

Opowieści moralne

Trójmorze przeszło w ostatnich latach przez proces konstruowania go jako podmiotu zbiorowego. Jednak liminalna pozycja geopolityczna i niemożność jednoznacznego obsadzenia siebie w roli bohatera bądź ofiary II wojny światowej nie pozwoliła krajom Trójmorza skonstruować na tej podstawie kapitału moralnego, co wymagałoby stworzenia jasnego trójkąta dramatycznego. Sytuacja zmieniła się wraz z atakiem Rosji na Ukrainę. Umożliwiło to obsadzenie siebie w roli bohatera, który broni Ukrainy przeciw agresji Rosji i bierności UE, w tym przede wszystkim Niemiec i Francji (zob. Rysunek 3). Wbrew diagnozie Radosława Sikorskiego kraje te chcą i muszą „odstraszać Rosję” oraz „równoważyć Niemcy”⁴². Nawet gdyby nigdy wcześniej nie było mowy o Trójmorzu jako obszarze wspólnoty interesów, logika obecnej sytuacji politycznej w Unii Europejskiej i na wschodniej flance NATO sprawiła, że wśród państw Europy Środkowo-Wschodniej wykrystalizowała się wspólnota interesów i wspólnota zagrożenia ze strony Rosji.

⁴² <https://europapnews.pap.pl/sikorski-polska-musi-odbudowac-swoja-pozycje-w-ue-np-forsujac-unijne-sily-zbrojne> [dostęp: 27.09.2022].

Rysunek 3. Trójkąt dramatyczny Trójmorza



Nowym, silnie wybrzmiewającym tonem stało się wspólne doświadczenie rozczarowania krajów Trójmorza – szczególnie Polski, Litwy, Łotwy, Estonii – jako latami lekceważonych i traktowanych protekcjonalnie w kwestii gazociągu Nord Stream. W momencie agresji Rosji okazało się, że to te kraje miały rację, jeśli chodzi o diagnozę polityki Putina. I to te kraje zareagowały na ludobójczą wojnę zdecydowanie, pryncypialnie, moralnie, zgoła inaczej niż kraje Zachodu, które zajęły w dużej części postawę bardziej wyczekującą. Sprawna polityka informacyjna Ukrainy oraz nieugięta, wspólna postawa Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, wsparta przez Czechy, Słowenię, i w zasadzie pozostałe państwa Trójmorza, oprócz Węgier i Austrii, była na tyle przekonująca, że pozwoliła – a rzadki to moment w historii – narzucić Zachodowi kanony zachowań w odniesieniu do tej wojny, wyznaczając granicę tego, co jest moralne, a co nie. W konsekwencji wojna pozwoliła krajom Trójmorza obsadzić w roli sprawców Wschód (Rosję), szukający neutralnych rozwiązań Zachód (Niemcy, Francję) w roli co najmniej współsprawców lub biernych obserwatorów, a siebie w roli bohaterów.

Stworzenie i utrzymanie tego trójkąta dramatycznego jest wyjątkową okazją dla krajów Trójmorza do wyjścia ze swojego postkolonialnego położenia. **Etosowa** opowieść Zachodu

okazała się tylko uzasadnieniem ich kolonialnej polityki względem Europy Środkowej. Jeśli Zachód ma się podnieść z upadku moralnego, musi nawrócić się, a jego **konwersja** – musi być uznaniem narracji krajów Trójmorza. W tym sensie jawią się one jako depozytariusz moralności Zachodu. Nawrócenie Zachodu jest w istocie powrotem do Europy Środkowej. W ten sposób być może uda się Trójmorzu wyjść poza postkolonialny paradoks i polaryzację między Wschodem i Zachodem, pokazując, że to „środek”, Europa Środkowa, miał rację.

Jednocześnie kraje Trójmorza stały się gorącymi orędownikami członkostwa Ukrainy w UE, a podczas ostatniego szczytu 3SI w Rydze przyznano Ukrainie status partnera inicjatywy⁴³. Oznacza to wyjście poza dotychczasowe granice 3SI. Akces Ukrainy jednocześnie osłabi pozycję Niemiec. Początkowo bowiem Ukraina ze względu na sprzeciw Berlina nie chciała być częścią Inicjatywy Trójmorza. Co więcej, dyplomaci amerykańscy w swoim cytowanym liście z 1.05.2021 r. proponowali ściśle związanie 3SI z Berlinem⁴⁴. Po ataku Rosji na Ukrainę, wydaje się, że Niemcy utraciły – pytanie na jak długo – przynajmniej część swojego moralnego kapitału w oczach USA, a Georgette Mosbacher nie wspomina już o patronacie Niemiec w 3SI i uważa, że Inicjatywa Trójmorza powinna mieć udział w powojennej odbudowie Ukrainy⁴⁵.

Ze względu na nowo uzyskany kapitał moralny szczególnie negatywnie kraje Trójmorza zareagowały na działanie Węgier i – w mniejszym stopniu – Austrii, które nie chciały wpisać się w trójkąt dramatyczny Trójmorza, poszukując pozycji neutralnej między Ukrainą a Rosją. Według większości krajów Trójmorza taka pozycja była niemożliwa do utrzymania w obliczu wojny, gdyż stawiała ona kraj rzekomo neutralny w roli biernego świadka cierpienia ofiary, a przez to niemego współpracownika Putina. Tym należy tłumaczyć gwałtownie pogarszającą się pozycją moralną Węgier, które zagroziły obsadzeniu przez kraje Trójmorza pozycji bohatera.

⁴³ <https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1255911%2Cprzywodcy-panstw-trojmorza-przyznali-ukrainie-status-partnera> [dostęp: 25.09.2022].

⁴⁴ <https://trimarium.pl/projekt/brzezinski-fried-mosbacher-czym-jest-inicjatywa-trojmorza-od-wizji-do-dzialania/> [dostęp: 27.09.2022].

⁴⁵ <https://www.rp.pl/biznes/art37003071-georgette-mosbacher-odbudowa-ukrainy-musi-byc-szansa-dla-krajow-trojmorza> [dostęp: 27.09.2022].

Przyszłość Trójmorza

Agnieszka Orzelska-Stączek analizując w 2019 r. możliwe scenariusze przyszłości Inicjatywy Trójmorza zauważyła, że „ewentualne dalsze niekorzystne zmiany obecnego porządku międzynarodowego i będący ich konsekwencją wzrost poczucia zagrożenia mogą prowadzić do wzmocnienia wymiaru politycznego Inicjatywy Trójmorza jako narzędzia budowania relacji Europy Środkowo-Wschodniej z USA”⁴⁶.

Z pewnością rosyjska inwazja na Ukrainę, będąca kolejnym etapem wojny trwającej od 2014 r. i rozpoczętej od aneksji Krymu, dostarczyła nowych argumentów zwolennikom ściślejszej współpracy państw w Europie Środkowej i Wschodniej położonych między Rosją a Niemcami i sprawiła, że argumenty bezpieczeństwa co najmniej zrównoważyły gospodarcze i infrastrukturalne motywacje dotychczasowej współpracy. Naturalnym impulsem do ściślejszej integracji stał się lęk przed egzystencjalnym zagrożeniem i jednocześnie poczucie, że kraje i narody mające historycznie złe doświadczenia z różnymi odsłonami rosyjskiego imperializmu lepiej rozumieją jego naturę i powinny wspólnie uświadamiać Zachód co do niezmiennych od stuleci zasad rosyjskiej gry dyplomatycznej.

Pytaniem otwartym jest, jak projekt Trójmorza, który do tej pory pozostaje projektem odgórnym (*top-down*) przełoży się na poczucie obywateli. Można się spodziewać, że dodatkowym, równoległym do międzyrządowego motorem rozwoju Trójmorza mogą się stać z czasem relacje między społeczeństwami, rozumiane jako suma relacji międzyludzkich. Zwraca to uwagę na perspektywę kapitału społecznego – za Piotrem Sztompką można powiedzieć, że wypełnić się muszą przestrzenie międzyludzkie Trójmorza⁴⁷, a za Pierpaolo Donatim⁴⁸, że muszą powstać kolejne dobra relacyjne, takie jak przyjaźń między przedstawicielami różnych narodów czy nawet patriotyzm regionalny. Niepokój, który wzbudziły w sąsiadach działania Federacji Rosyjskiej i Republiki Federalnej Niemiec, może doprowadzić do dalszego pogłębiania nowego regionalizmu.

Kapitał moralny Trójmorza mógłby szukać swych źródeł w poczuciu osiągnięcia pewnej dojrzałości geopolitycznej i zerwania ze statusem moralnym wyznaczanym przez

⁴⁶ A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza w świetle teorii realizmu. Polityczne aspekty nowej formy współpracy dwunastu państw*, Warszawa 2019, s. 151, <http://czasopisma.ispan.waw.pl/index.php/sm/article/view/130/87> [dostęp: 1.10.2022].

⁴⁷ P. Sztompka, *Kapitał społeczny. Teoria przestrzeni międzyludzkiej*, Znak, Kraków 2016.

⁴⁸ P. Donati, *Discovering the relational goods: their nature, genesis and effects*, *International Review of Sociology*, 29:2/2021, 238–259, DOI: [10.1080/03906701.2019.1619952](https://doi.org/10.1080/03906701.2019.1619952) [dostęp: 1.10.2022].

innych na rzecz statusu kształtowanego samodzielnie: przestrzeń Trójmorza byłaby przestrzenią państw, które chcą – w ramach Unii Europejskiej – mówić o sobie własnym językiem i przestać być przedmiotem li tylko zewnętrznego opisu, przestrzenią moralną wyobrażoną i uporządkowaną przez innych. Ściśle łączy się to z umiejętnością nie tylko konstruowania narracji moralnych, ale również narracji skutecznych, które docierają do świata, gdzie reguły gry układają centra ekonomiczne i gdzie masy mają coraz mniejszą podzielność uwagi, dodatkowo skupiając się często na emocjach. Zgodnie z intuicją Gallarottiego, połączenie sił może pomóc tym państwom przekroczyć ograniczenia swojego indywidualnego potencjału i grać o wyższe stawki, niż byłoby to możliwe w przypadku samotnego zmagania z konkurencyjnymi opowieściami o sobie samym. Chodzi o to, kto stworzy narrację strategiczną⁴⁹ i „czyja opowieść wygra”⁵⁰.

⁴⁹ L. Roselle, A. Miskimmon, B. O’Loughlin, *Strategic narrative: A new means to understand soft power*, *Media, War & Conflict* 2014, s. 71, <https://doi:10.1177/1750635213516696> [dostęp: 7.06.2022].

⁵⁰ J. Nye, *The Information Revolution and Soft Power*, <https://dash.harvard.edu/handle/1/11738398> [dostęp: 7.06.2022].



„Inicjatywa Trójmorza: wymiar energetyczny współpracy regionalnej”

dr Michał Paszkowski



Wprowadzenie

Inicjatywa Trójmorza jest jednym z ważniejszych regionalnych inicjatyw w ostatnich kilkunastu lat, a jej celem jest nadanie większej dynamice współpracy w regionie państw Europy Środkowej. Bliższa kooperacja ma na celu przede wszystkim zwiększenie integralności państw uczestniczących w tym projekcie, a także przeciwdziałanie wspólnym wyzwaniom, z czego w sposób szczególny w ostatnich latach była ekspansja Federacji Rosyjskiej. Rozpoczęta w 2022 r. wojna rosyjsko-ukraińska potwierdziła tylko wspólne zagrożenia, a tym samym konieczność spójnego ich przeciwdziałaniu. Zgodnie z oczekiwaniami państw wschodzących w skład Inicjatywy Trójmorza celem jest budowa trwałych podstaw dla rozwoju gospodarczego w zakresie energii, transportu, komunikacji cyfrowej i gospodarki. Wszystkie z tych obszarów są niezwykle ważne, przy czym trzeba podkreślić, że bez niezależności energetycznej suwerenność państw Inicjatywy Trójmorza zawsze będzie stanowić zagrożenie. Dlatego też niezbędnym elementem tego formatu kooperacji jest zmiana struktury dostaw surowców energetycznych poprzez rozwój infrastruktury. Rozwijana przez lata kooperacja na linii wschód-zachód, zgodnie z intencjami państw Inicjatywy Trójmorza powinna być uzupełniana, a w niektórych obszarach zastępowana współpracą na linii północ-południe. Kluczowe w tym względzie jest zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego poprzez dywersyfikację dostaw ropy naftowej i gazu ziemnego, budowę odpowiednich punktów wejścia do systemu energetycznego (głównie terminale regazyfikacyjne) oraz zwiększenie operacyjności transportu gazu ziemnego pomiędzy państwami Inicjatywy Trójmorza.

Zróźnicowane rynki energetyczne

Państwa Inicjatywy Trójmorza znajdują się na różnym etapie rozwoju gospodarczego, a jednocześnie poziom wymiany handlowej i wzajemnych powiązań gospodarczych jest różny. Wiele jest czynników wpływających na taką kooperację (m.in. potencjał rynkowy, posiadane zasoby, istniejąca już infrastruktura). W tym też względzie inaczej akcentowane są wyzwania energetyczne, które wynikają ze zróźnicowanej struktury rynków poszczególnych państw. Rola i znaczenie konkretnych nośników energii jest odmienna, co oddziałuje jednocześnie na kooperację regionalną oraz optykę potencjalnych wyzwań.

Niewątpliwie najbardziej podatną sferą rynków energii jest sektor gazu ziemnego. Uwzględniając specyficzną formę dostaw do odbiorców końcowych tego surowca (głównie w formie gazociągów), a także ograniczoną możliwość magazynowania oraz istniejących na świecie źródeł dostaw, jest to sektor szczególnie wrażliwy na wszelkie zawirowania polityczne. Jednocześnie jest to dział gospodarki wykorzystywany do realizacji celów polityki zagranicznej, przede wszystkim ze strony Federacji Rosyjskiej. Tym samym udział tego surowca w całkowitym zużyciu energii pierwotnej (TPES) jest niezwykle istotny dla każdego z państw Inicjatywy Trójmorza. Każdy z państw tego forum współpracy różni się pod tym kątem. Łączny udział tych dwóch surowców w 2021 r. na Litwie oraz Łotwie kształtował się odpowiednio na poziomie 69% i 55%, o tyle w odniesieniu do Estonii wyniósł nieco ponad 8%. W tym ostatnim przypadku jest to efekt dużej roli łupków bitumicznych, których udział w TPES Estonii wyniósł 59%. Nie oznacza to oczywiście, że znaczenie gazu ziemnego oraz ropy naftowej jest małe, gdyż te nośniki energii odgrywają ważną rolę w gospodarce, przede wszystkim w przemyśle oraz w transporcie. Zróźnicowany jest poziom wykorzystania tych dwóch surowców do wytwarzania energii elektrycznej, co powoduje duże uzależnienie od Federacji Rosyjskiej przede wszystkim w odniesieniu do Łotwy (znaczący udział gazu ziemnego w wytwarzaniu energii elektrycznej).

Także odmiennie kształtuje się udział ropy naftowej i gazu ziemnego w gospodarce państw Grupy Wyszehradzkiej. Rola tych dwóch nośników energii w TPES jest największa na Węgrzech i wynosi ponad 66%, natomiast nieco mniejsza na Słowacji, w Polsce oraz w Czechach, gdzie kształtuje się odpowiednio na poziomie 48%, 45% oraz 40%. Co ważne, na Węgrzech gaz ziemny odgrywa dominującą rolę w bilansie energetycznym, co kształtuje charakter realizowanej polityki energetycznej (pomimo funkcjonowania elektrowni jądrowej w Paks). W odniesieniu do Słowacji kluczowe znaczenie odgrywa energia jądrowa, natomiast

w przypadku Polski oraz Czech – przede wszystkim węgiel, których udział będzie maleć wraz z procesem transformacji energetycznej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie International Energy Agency.

W państwach bałkańskich, należących do Unii Europejskiej, percepcja wyzwań i zagrożeń energetycznych jest mocno zróżnicowana i uwarunkowana historycznie istniejącą bazą surowcową, a także realizowanymi przez lata inwestycjami. Podobne różnice występują w zakresie zużycia energii pierwotnej pomiędzy Chorwacją oraz Rumunią, a także Słowenią i Bułgarią. O ile w pierwszych dwóch państwach dominuje ropa naftowa i gaz ziemny, które łącznie odpowiadają odpowiednio za 67%, 60% energii pierwotnej, o tyle w dwóch pozostałych jest to poziom odpowiednio 44% i 38%. Oczywiście nie oznacza to, że w procesie wytwarzania energii elektrycznej oba surowce odgrywają taką samą rolę, bowiem w większości przypadków do tych celów, oprócz gazu ziemnego, wykorzystywany są węgiel, energia jądrowa oraz OZE (głównie energia wodna oraz wiatrowa). Co ważne, wydobycie ropy naftowej oraz gazu ziemnego nie ma dużego znaczenia w przypadku Chorwacji oraz Bułgarii, natomiast w Rumunii duże znaczenie przypisuje się krajowej produkcji gazu ziemnego (prawie 10 mld m³ rocznie). W efekcie wszelkie perturbacje energetyczne są wypadkową wielu czynników, a optyka zagrożeń znacznie różni się w poszczególnych państwach.

Uwzględniając duże znaczenie gazu ziemnego w gospodarce państw Inicjatywy Trójmorza oraz nadal utrzymującą się częściową zależność energetyczną od Federacji Rosyjskiej kluczowym wyzwaniem w kolejnych latach będzie proces dywersyfikacji źródeł oraz dostaw tego surowca. Istniejące współzależności stanowią duży problem biorąc pod uwagę trwającą wojnę rosyjsko-ukraińską oraz trudności w zapewnieniu surowca z alternatywnych źródeł. Tym samym niezwykle ważne będzie prowadzenie odpowiednich działań zarówno w kierunku rozbudowy infrastruktury importowej oraz zapewnienia zdolności zwiększenia operacyjności pomiędzy państwami Europy Środkowej.

Rola i znaczenie Federacji Rosyjskiej w regionie

Wojna rosyjsko-ukraińska sprawiła, że wiele państw podjęło wysiłki na rzecz zmiany struktury dostaw ropy naftowej i paliw oraz gazu ziemnego. Takie działania zostały też zainicjowane przez państwa Inicjatywy Trójmorza, które jeszcze w 2021 r. pozostawały silnie uzależnione od importu surowców z kierunku wschodniego. W kolejnych latach proces dywersyfikacji źródeł oraz kierunków dostaw tych nośników energii będzie postępować biorąc

pod uwagę podjęte przez społeczność międzynarodową decyzje w kierunku wprowadzenia sankcji na agresora. W kontekście dostaw ropy naftowej przez lata Federacja Rosyjska dominowała jako główny eksporter tego surowca do państw Inicjatywy Trójmorza co było konsekwencją uwarunkowań infrastrukturalnych oraz technologicznych. Państwa takie jak Litwa, Polska, Słowacja, Czechy oraz Węgry importowały ten surowiec rurociągiem Przyjaźń, który został wybudowany jeszcze przed 1989 r. Tym samym, uwzględniając dużą ekonomikę dostaw bezpośrednich w tej formie trwał proces uniezależniania tych państw od Federacji Rosyjskiej. Funkcjonująca przez wiele lat bez większych zakłóceń (nie licząc kryzysu chłorkowego w 2019 r.) infrastruktura była jednym z najważniejszych narzędzi wykorzystywanych do zwiększania zależności energetycznej, a tym samym i politycznej.

Dodatkowo, stwarzała warunki do realizacji konkretnych projektów biznesowych nakierowanych na jak najkorzystniejsze wykorzystanie rosyjskiej ropy naftowej. W tych też okolicznościach wiele rafinerii w państwach Europy Środkowej podejmowało wysiłki inwestycyjne, aby zwiększać głębokość przerobu surowca w oparciu o gatunek eksportowany przez spółki z Federacji Rosyjskiej. Niemniej jednak w dalszym ciągu, pomimo walorów biznesowych takiej kooperacji, rosła zależność polityczna. W 2021 r. udział rosyjskiej ropy naftowej przerabianej w rafineriach państw Inicjatywy Trójmorza kształtował się średnio na poziomie 60%. W momencie wybuchu wojny rosyjsko-ukraińskiej większość rafinerii z tych państw (nie licząc zakładów, których właścicielem są spółki rosyjskie) podjęło wysiłki na rzecz zmiany struktury wsadu surowca na instalacje. Największym wyzwaniem w kolejnych latach będzie zatem zmiana struktury dostaw, przy zachowaniu odpowiedniej operacyjności funkcjonujących w tych państwach rafineriach.

W państwach Inicjatywy Trójmorza funkcjonuje łącznie dwanaście rafinerii, które różnią się wielkością (moc przerobowa), zaawansowaniem technologicznym, a także uwarunkowaniami wpływającymi na import ropy naftowej oraz eksportu paliw. W państwach bałtyckich działa jedynie jedna rafinera w Możejkach, która importuje ropę naftową poprzez boję nad Morzem Bałtyckim zlokalizowaną niedaleko miasta Butynga. W państwach Grupy Wyszehradzkiej działa sześć rafinerii (Płock, Gdańsk, Litvínov, Kralupy, Bratysława, Százhalombatta), a dostawy do tych zakładów odbywają się przede wszystkim terminal w Gdańsku oraz rurociągi Przyjaźń oraz Adria (Węgry). Natomiast w Chorwacji, Bułgarii oraz Rumunii funkcjonują łącznie pięć rafinerii (Rijeka, Burgas, Năvodari oraz dwie w Ploeshti), a dostęp do surowca jest możliwy poprzez terminale naftowe znajdujące się nad Morzem Czarnym oraz Morzem Adriatyckim.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rynkowych.

W odniesieniu do dostaw gazu ziemnego Federacja Rosyjska także odgrywała przez lata kluczowe znaczenie dla wielu państw Inicjatywy Trójmorza. Import tego surowca odbywał się bezpośrednio z kierunku wschodniego, a poziom uzależnienia państw tego formatu jeszcze w 2021 r. był zdecydowanie większy od ropy naftowej i wynosił średnio 76%. Dla państw tego regionu niezwykle ważną była Ukraina jako państwo tranzytowe, bowiem przez terytorium tego państwa przechodziły główne kanały eksportu gazu ziemnego. Wybuch wojny rosyjsko-ukraińskiej sprawił, że znaczenie tego kierunku znacznie zmalało. Jednocześnie w trakcie 2022 r. nastąpiło wstrzymanie przez Federację Rosyjską dostaw gazu ziemnego do Europy oraz ograniczenie do państw Europy Środkowej dwoma dotychczas kluczowymi kanałami eksportu surowca, a więc poprzez gazociągi Nord Stream 1 oraz Jamał-Europa. To łącznie te trzy gazociągi odgrywały przez lata dominującą rolę w procesie uzależniania państw Inicjatywy Trójmorza od Federacji Rosyjskiej. Jednak podjęte przez państwa tego formatu działania są nakierowane na wzmocnienie przesyłu surowca osią północ-południe, co docelowo umożliwi zmniejszenie zależności energetycznej w ramach procesu dywersyfikacji źródeł i kierunków dostaw tego surowca.

Duże znaczenie Federacji Rosyjskiej wśród państw Inicjatywy Trójmorza było efektem prowadzonej strategii polegającej na rozbudowie połączeń energetycznych (tworzenie sieci) służących zwiększeniu zależności od dostaw surowców z kierunku wschodniego. W tych uwarunkowaniach poziom zależności był niezwykle wysoki i to przede wszystkim w zakresie rynku gazu ziemnego. Specyfika rynku naftowego sprawia, że istnieją narzędzia umożliwiające zmianę struktury importu tego surowca w zdecydowanie szybszy sposób niż gazu ziemnego. Tym samym państwa Inicjatywy Trójmorza w kolejnych latach będą w jeszcze większym zakresie wzmocniać zdolności importowe oraz przesyłowe w odniesieniu do tego surowca.

Zdolności dywersyfikacyjne

Państwa Inicjatywy Trójmorza posiadają zdolności umożliwiające budowę bardziej zróżnicowanej struktury dostaw surowców energetycznych. Podjęcie jednak konkretnych działań dywersyfikacyjnych wymusza posiadanie kluczowego elementu, a więc infrastruktury. Tylko poprzez istnienie odpowiednich ram w postaci zdolności logistycznych istnieje możliwość zapewnienia dostaw surowców z alternatywnych w stosunku do Federacji Rosyjskiej kierunków. Ostatecznie jednak to w dużej mierze od poszczególnych

przedsiębiorstw zależy, czy tego typu proces jest realizowany, biorąc pod uwagę przede wszystkim korzyści finansowe wynikające z importu konkretnych gatunków (ropa naftowa) lub kierunków (gaz ziemny). Niemniej jednak wojna rosyjsko-ukraińska wykazała jak ważne jest funkcjonowanie infrastruktury zdolnej do realizacji procesu dywersyfikacji. W tym też kontekście znaczenie warunków cenowych jest drugorzędne, biorąc pod uwagę prowadzoną przez Federację Rosyjską politykę zagraniczną.

W państwach Inicjatywy Trójmorza istnieją odpowiednie warunki do realizacji polityki służącej zmianie struktury dostaw surowców energetycznych. Oczywiście tego typu zdolności są różne w odniesieniu do rynku ropy naftowej i odmienne w zależności od rynku gazu ziemnego. W kontekście sektora naftowego w państwach Inicjatywy Trójmorza funkcjonuje łącznie dwanaście rafinerii, których zarówno wielkość, jak i zdolność do importu zróżnicowanych gatunków jest odmienna. Działająca na Litwie rafineria w Możejkach posiada w pełni zdolność do importu ropy naftowej z różnych kierunków, z uwagi na podłączenie do odpowiedniej infrastruktury w Butyndze. Tym samym zakład był w stanie bardzo szybko zdywersyfikować źródła pochodzenia surowca w 2022 r. W odniesieniu do rafinerii w Polsce istnieje terminal naftowy w Gdańsku, którego zdolności pozwalają na w pełni zabezpieczenie potrzeb krajowych zakładów. Tym samym obie rafinerie (Płock, Gdańsk) pod względem logistycznym mają zdolność do importu różnych gatunków drogą morską. Taką rolę pełni także rurociąg Pomorski, który zgodnie z planami inwestycyjnymi może zostać rozbudowany (rurociąg ma charakter rewersyjny, ale aby w pełni zabezpieczyć potrzeby rafinerii w Płocku oraz zakładów w Schwedt oraz Leuna w Niemczech istnieje potrzeba jego rozbudowy lub budowy drugiej nitki). W odniesieniu do rafinerii w Rep. Czeskiej dostawy do zakładów w Litvínov oraz w Kralupach są realizowane dwoma niezależnymi kanałami co jest konsekwencją przede wszystkim rodzaju przerabianej ropy naftowej. W zakładzie w Litvínov jest wykorzystywana w procesach technologicznych głównie ropa naftowa z Federacji Rosyjskiej, co oznacza, że podstawowym kanałem importowym jest rurociąg Przyjaźń (nitka południowa). Natomiast rafineria w Kralupach wykorzystuje przede wszystkim gatunki inne niż z Federacji Rosyjskiej, a kanałem importowym są rurociągi TAL (Transalpine Pipeline) oraz IKL (Ingolstadt-Kralupy-Litvínov). Niezwykle ważną rolę w procesie dywersyfikacji, a tym samym zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego odgrywa przede wszystkim rurociąg TAL, który wspólnie z rurociągiem IKL dostarcza surowiec do łącznie siedmiu rafinerii (Austria: Schwechat; Rep. Czeska: Kralupy; Niemcy: Burghausen, Neustadt/Vohburg, Ingolstadt oraz Karlsruhe). W 2022 r. podjęto decyzję o rozbudowie rurociągu TAL, co pozwoli

na zwiększenie operacyjności rafinerii w Rep. Czeskiej, a także możliwość w pełni przekierowania dostaw (rezygnacja z importu surowca z Federacji Rosyjskiej). Nieco inna sytuacja ma miejsce w odniesieniu do Słowacji, gdyż rafineria w Bratysławie przez lata importowała wyłącznie surowiec z Federacji Rosyjskiej rurociągiem Przyjaźń. W kolejnych latach sytuacja w tym względzie będzie musiała ulec zmianie biorąc pod uwagę obowiązujące sankcje. Tym samym zakład w Bratysławie będzie musiał zwiększyć dostawy przede wszystkim rurociągiem Adria oraz Šahy-Százhalombatta, którego zdolności przeładunkowe w pełni są optymalne dla zakładu. W odniesieniu do Węgier zakład w Százhalombatta przerabia różne gatunki surowca, a import odbywa się poprzez rurociągi Przyjaźń oraz Adria. O ile Węgry otrzymały zgodę na derogację przepisów, a tym samym mogą importować rosyjską ropę naftową rurociągiem Przyjaźń, o tyle ten proces zakończy się w 2027 r. Co ważne, obecnie zdolności importowe pozwalają na w pełni przekierowanie dostaw surowca i zaopatrzenie rafinerii w Százhalombatta poprzez terminal naftowy w Chorwacji (Omišalj) oraz rurociąg Adria. W odniesieniu do państw, które posiadają dostęp do terminali naftowych sytuacja jest względnie stabilna, a zdolności importowe są odpowiednie, aby w każdej chwili rozpocząć proces dywersyfikacji źródeł oraz kierunków dostaw ropy naftowej. W Chorwacji funkcjonuje terminal naftowy Omišalj, który umożliwia import surowca do rafinerii w Rijeka. W odniesieniu do Bułgarii oraz Rumunii istniejąca infrastruktura także pozwala na import surowca z różnych kierunków poprzez terminale naftowe w Burgas (Bułgaria) oraz Konstanca (Rumunia). Decyzja o imporcie konkretnych gatunków zależy od poszczególnych rafinerii i ich zdolności technologicznych do przerobu odpowiednich ładunków.

W kontekście dostaw gazu ziemnego zmieniające się uwarunkowania polityczno-gospodarczo-strategiczne powodują, że w państwach Europy Środkowej rozważanych jest co najmniej siedem projektów energetycznych umożliwiających docelowo zwiększenie zdolności importowych tego surowca. Dodatkowo, są też planowane projekty, które umożliwią większą operacyjność firm energetycznych w Europie i pozyskiwanie surowca z różnych kierunków. Ważną tym samym rolę będą odgrywać takie państwa jak Grecja (Revithoussa LNG, Alexandroupolis LNG, Dioryga LNG, Argo LNG, Thrace LNG) oraz Turcja (Marmara Ereğlisi LNG, Egegaz Aliğa LNG, Aliğa terminal LNG, Dörtyol LNG), z uwagi na funkcjonowanie w nich odpowiednich terminali importowych.

W zakresie, tylko i wyłącznie konkretnych projektów energetycznych z państw Europy Środkowej, należy wskazać na siedem inicjatyw umożliwiających docelowo zwiększenie punktów wejścia do systemu gazowego tych państw. Po pierwsze – stały terminal LNG

w Paldiski w Estonii o zdolnościach na poziomie 2,5 mld m³ rocznie, który ma powstać do 2025 r. Jego powstanie znacząco zwiększy zdolność importową przede wszystkim Estonii. Po drugie – terminal LNG typu FSRU (statek Exemplar) w Inkoo w Finlandii o zdolnościach regazyfikacyjnych wynoszących 5 mld m³ rocznie, który ma zostać oddany do eksploatacji na przełomie 2022/2023 (terminal powstanie blisko gazociągu Balticconnector, a tym samym nie będzie istniała potrzeba rozbudowy systemu gazociągów, by umożliwić zaopatrzenie w gaz zarówno odbiorców w Finlandii, jak i Estonii). Po trzecie – terminal LNG typu FSRU w Skulte na Łotwie o zdolnościach importowych wynoszących 1,5 mld m³ rocznie FSRU, który ma powstać do 2023 r. Co ważne, instalacja ma być podłączona bezpośrednio do magazynu gazu ziemnego w Inčukalns na Łotwie, co znacznie zmniejszy koszty samej inwestycji. Po czwarte – rozbudowa terminala LNG w Kłajpedzie na Litwie z obecnych zdolności regazyfikacyjnych na poziomie 3,75 mld m³ rocznie do 5 mld m³ rocznie (uwzględniając pozostałe inwestycje, być może rozbudowa terminalu nie będzie potrzebna). Po piąte – rozbudowa terminala LNG w Świnoujściu w Polsce z obecnych mocy importowych na poziomie 6,2 mld m³ do 8,3 mld m³ co ma nastąpić do końca 2023 r. (poprzez realizację tej inwestycji nastąpi poprawa operacyjności systemu gazowego, a także możliwość zwiększenia dostaw). Po szóste – terminal LNG typu FSRU w Gdańsku w Polsce o zdolnościach importowych wynoszących docelowo 12 mld m³ (terminal powinien zwiększyć zdolność importową surowca do Polski, a także poprzez istniejące interkonektory zwiększyć eksport gazu ziemnego do państw Europy Środkowej), który ma powstać do 2027/2028. Po siódme – rozbudowa zdolności regazyfikacyjnych terminala LNG na wyspie Krk w Chorwacji z obecnego poziomu 2,9 mld m³ do 6,1 mld m³ rocznie (w tej sprawie pod koniec listopada 2022 r. zostało podpisane partnerstwo strategiczne pomiędzy Chorwacją a Austrią oraz regionem Bawarii w Niemczech), co ma nastąpić do 2029 r.

W konsekwencji realizacji tych projektów zwiększy się bezpośrednio zdolność importowa gazu ziemnego do państw Europy Środkowej, tym bardziej, że państwa tego regionu posiadają odpowiednie możliwości importowe w kontekście rynku ropy naftowej. W odniesieniu do gazu ziemnego wraz z oddaniem do eksploatacji innych inwestycji, w tym przede wszystkim w Grecji, będzie możliwy proces dywersyfikacji źródeł oraz kierunków dostaw tego surowca do państw Inicjatywy Trójmorza. Co ciekawe, uwzględniając kształtujące się obecnie zapotrzebowanie na surowiec, prognozowane jego konsumpcję biorąc pod uwagę proces transformacji energetycznej, istniejące zdolności importowe będą zdecydowanie

większe niż potrzeby. Niemniej jednak kluczowym aspektem pozostanie źródło dostaw surowca (głównie USA, Katar etc.).

Zwiększenie integralności energetycznej

Uwzględniając dużą zależność energetyczną państw Inicjatywy Trójmorza od dostaw surowców energetycznych z Federacji Rosyjskiej niezwykle istotnym aspektem zwiększającym bezpieczeństwo tych państw jest budowa nie tylko odpowiednich zdolności importowych, ale także odpowiednie przekierowanie surowców do odbiorców (rafinerie, przedsiębiorstwa etc.). Kluczowym aspektem jest zatem zwiększenie integralności wewnątrz państw Inicjatywy Trójmorza. O ile w kontekście rynku ropy naftowej nie są planowane nowe (duże) inwestycje w tym względzie, o tyle – mając na względzie potrzebę zmiany struktury dostaw – są planowane i będą realizowane w kolejnych latach liczne projekty służące zwiększeniu zdolności transportowych w kontekście rynku gazu ziemnego. W odniesieniu do rynku ropy naftowej jedynie będą realizowane najprawdopodobniej trzy projekty energetyczne. Po pierwsze – rozbudowa zdolności transportowych rurociągu Pomorskiego w Polsce. Poprzez realizację tego projektu istniałaby możliwość zwiększenia tłoczenia ropy naftowej z północny na południe do rafinerii w Płocku w Polsce oraz dwóch w Niemczech (Schwedt, Leuna). Obecnie zdolności przesyłowe nie są wystarczające, aby w pełni zaopatrzyć zakłady w Niemczech w surowiec poprzez rurociągi Pomorski, a następnie Przyjaźń (dostawy poprzez terminal naftowy w Gdańsku). O ile rozważana jest opcja zaopatrzenia rafinerii poprzez terminal naftowy w Rostocku, o tyle najprawdopodobniej zwiększenie zdolności przesyłowych poprzez rozbudowę rurociągu Pomorskiego, w tych uwarunkowaniach byłoby niezbędne. Obecnie rurociąg Pomorski (jedna nitka) umożliwia dostawy do tych trzech rafinerii w trybie rewersyjnym (wraz z wejściem w życie sankcji na Federację Rosyjską i wstrzymaniu importu rurociągiem Przyjaźń odcinek wschodni tego rurociągu nie będzie wykorzystywany, a rurociąg Pomorski będzie wykorzystywany tylko do transportu surowca z północny na południe). Po drugie – rozbudowa rurociągu Adria na odcinku do Węgier. W chwili obecnej firma MOL podnosi, że zdolności importowe tą magistralą są ograniczone na odcinku Sisak-Virje, który wynosi 220 tys. baryłek dziennie, natomiast oczekiwane jest podniesienie tych zdolności do 280 tys. baryłek dziennie. W dalszym ciągu nie wiadomo jednak, czy dojdzie do rozbudowy tej magistrali, bądź też będzie potrzeba jedynie zwiększenia mocy stacji pomp na rurociągu. Po trzecie – rozbudowa mocy przesyłowych rurociągu TAL. Przez lata rząd Rep. Czeskiej podnosił potrzebę realizacji tego projektu, ale uczestnicy rurociągu (dziewięciu udziałowców)

przeciwstawiali się temu. Jednakże wojna rosyjsko-ukraińska oraz nacjonalizacja rosyjskiej spółki Rosneft w Niemczech zmieniła sytuację. W chwili obecnej (po decyzji akcjonariuszy w dniu 30 listopada 2022 r.) moc przesyłowa rurociągu zostanie zwiększona (do 7-8 mln ton), a prace inwestycyjne powinny zostać zakończone do 2025 r. Dzięki temu w pełni nastąpi zmiana kierunków dostaw ropy naftowej do Rep. Czeskiej (rafinerie spółki PKN ORLEN S.A.), a całość dostaw będzie realizowana poprzez terminal naftowy w Trieście (początek rurociągu TAL).

W odniesieniu do rynku gazu ziemnego niezbędnym elementem zwiększającym bezpieczeństwo energetyczne państw Inicjatywy Trójmorza będzie rozwój połączeń międzysystemowych. Tylko poprzez zwiększenie integralności energetycznej pomiędzy państwami tego formatu będzie istniała sposobność do większej wymiany energetycznej oraz wsparcia państw w sytuacjach kryzysowych. W chwili obecnej wiele projektów w tym względzie już zostało zrealizowanych (m.in. interkonektor Grecja-Bułgaria, interkonektor Polska-Słowacja, interkonektor Polska-Litwa etc.), ale w dalszym ciągu pojawiają się potrzeby dalszego rozwoju połączeń między państwami. Bez rozbudowy infrastruktury przesyłowej trudno będzie przetransportować gaz ziemny z terminali regazyfikacyjnych znajdujących się nad Morzem Bałtyckim lub Morzem Śródziemnym. W odniesieniu do państw bałtyckich najważniejsze projekty już zostały zrealizowane, a więc gazociąg Balticconnector oraz interkonektor Polska-Litwa. Zdolności przesyłowe, wraz z planowanymi terminalami LNG, pozwolą w pełni uniezależnić się Litwie, Łotwie oraz Estonii od dostaw gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej. Dodatkowo, obecnie jest realizowany projekt budowy gazociągu ELLI, który pozwoli na zwiększenie przesyłu gazu ziemnego pomiędzy Litwą a Łotwą z poziomu 2,2 mld m³ rocznie do 2,9 mld m³ rocznie. Dzięki temu połączeniu zwiększy się import surowca z Litwy do pozostałych państw bałtyckich oraz Finlandii. Tym samym wzmocni się pozycja jedyne magazynu w państwach bałtyckich zlokalizowanego w Inčukalns na Łotwie (2,3 mld m³ rocznie). Jednocześnie, kluczowe dla tych państw pozostaje kwestia przekierowania znacznych ilości surowca z terminali LNG (budowanych) do innych państw Europy Środkowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rynkowych.

W państwach Grupy Wyszehradzkiej istnieje obecnie infrastruktura umożliwiająca zwiększenie dostaw surowca z kierunków alternatywnych do Federacji Rosyjskiej. Dla Słowacji niezwykle ważnym etapem w budowie niezależności energetycznej było oddanie do eksploatacji w 2022 r. interkonektora Polska-Słowacja. Zdolność przesyłowa powinna być

odpowiednia dla potrzeb Słowacji w ich wysiłkach na rzecz dywersyfikacji źródeł dostaw. Niemniej jednak, uwzględniając docelowo moce importowe nad Morzem Bałtyckim (terminale LNG w Polsce oraz państwach bałtyckich) niezbędne będzie w kolejnych latach zwiększenie zdolności przesyłowych pomiędzy poszczególnymi państwami. Większa integracja pomiędzy państwami Inicjatywy Trójmorza będzie kluczowa, biorąc pod uwagę jak ważną rolę w przeszłości odgrywał surowiec z Federacji Rosyjskiej. Zarówno Rep. Czeska – pomimo współpracy z Holandią i wykorzystania gazociągu OPAL – jak i Rep. Słowacka w kolejnych latach w ramach procesu dywersyfikacji będą musiały zwiększyć dostawy surowca z kierunku polskiego. Nieco inna sytuacja ma miejsce w odniesieniu do Węgier, gdyż polityka tego państwa w dużej mierze jest nakierowana na import gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej. O ile są podejmowane kroki w kierunku zmiany tego stanu rzeczy (vide podpisana umowa na dostawy LNG z Kataru), o tyle kluczowym aspektem będzie rozbudowa zdolności importowych pomiędzy Węgrami a Chorwacją. Dodatkowo, można oczekiwać, że Węgry i tak będą koncentrować zapewne swoje działania na dalszej współpracy z Federacją Rosyjską i dostawach surowca via gazociąg TurkStream/BalkanStream. Natomiast dla Bułgarii oraz Rumunii sytuacja jest odmienna, biorąc pod uwagę oddany do eksploatacji interkonektor Grecja-Bułgaria, który umożliwi dostawy surowca z Grecji oraz Turcji (wykorzystanie istniejących w tych państwach terminali regazyfikacyjnych). Dodatkowo, nie funkcjonujący już gazociąg transbalkański, który przez lata umożliwiał dostawy gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej do państw bałkańskich poprzez Ukrainę może być wykorzystywany w trybie rewersyjnym. Tym samym współpraca regionalna uległa znacznej poprawie, a potwierdzeniem tego były pierwsze dostawy surowca do Mołdawii via Bułgaria oraz Rumunia w listopadzie 2022 r. Niewątpliwie w kolejnych latach duża część dostaw gazu ziemnego do państw bałkańskich należących do UE będzie dostarczana poprzez Grecję oraz Turcję (także dostawy z Azerbejdżanu gazociągami TANAP i TAP).

Niewątpliwie zwiększenie integralności energetycznej stwarzającej podstawy do większej kooperacji regionalnej nie będzie mogło mieć miejsca bez rozbudowy połączeń między poszczególnymi państwami. Tylko większa liczba połączeń (rurociągi, gazociągi) stwarza sposobność do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państw Inicjatywy Trójmorza. Niewątpliwie wojna rosyjsko-ukraińska unaoczniała znaczenie kooperacji regionalnej. W chwili obecnej już zrealizowane projekty energetyczne umożliwiają przesył głównie gazu ziemnego na osi północ-południe, chociaż w dalszym ciągu, uwzględniając

planowane terminale LNG, istnieje będzie potrzeba jeszcze większej integracji regionalnej oraz transportu surowca do poszczególnych państw Europy Środkowej.

Źródło pochodzenia surowców energetycznych

Obok tak kluczowych aspektów jak infrastruktura, która umożliwia import surowców energetycznych, niezwykle ważnym i priorytetowym aspektem bezpieczeństwa państw Inicjatywy Trójmorza jest źródło pochodzenia surowców. To właśnie jednym z ważniejszych elementów tej platformy współpracy jest wypracowanie warunków umożliwiających zbudowanie bardziej zróżnicowanej struktury dostaw. Tego typu zadanie jest niezwykle istotne dla państw Europy Środkowej biorąc pod uwagę trwającą wojnę rosyjsko-ukraińską. Tym samym bez zapewnienia alternatywnego do Federacji Rosyjskiej źródła pochodzenia surowców bezpieczeństwo energetyczne będzie znikome, a istniejąca oraz rozbudowywana infrastruktura nie będzie w pełni wykorzystywana do celów, które ma umożliwić realizację.

Uwzględniając specyfikę rynku ropy naftowej oraz uwarunkowania infrastrukturalno-technologiczne podjęcie działań dywersyfikacyjnych jest niezwykle istotne dla państw Inicjatywy Trójmorza. Większość państw tej platformy, z uwagi na wprowadzone sankcje na agresora, nie będzie w kolejnych latach importować surowca do krajowych rafinerii. Wyjątkiem w tym względzie pozostaje Rep. Czeska, Rep. Słowacji oraz Węgry, które w ramach wprowadzanych sankcji nadal mogą importować ropę naftową z Federacji Rosyjskiej rurociągiem Przyjaźń. Podobne możliwości w dalszym ciągu posiadają Polska oraz Niemcy (dostawy do dwóch rafinerii we wschodniej części państwa), ale firmy energetyczne z tych dwóch państw powoli, dobrowolnie będą rezygnować z takich zakupów. Co ważne, rafinerie, które będą importować surowiec z Federacji Rosyjskiej nie będą mogły eksportować wytworzonych z takich gatunków produktów. Zmiana kierunku dostaw będzie dotyczyć różnych zakładów, znajdujących się w innym otoczeniu rynkowym i jednocześnie z innymi potencjalnymi problemami logistycznymi. O ile rafinerie nad Morzem Bałtyckim (Możejki, Gdańsk), Morzem Adriatyckim (Rijeka) oraz Morzem Czarnym (Burgas, Năvodari) są w stanie importować gatunki z różnych kierunków biorąc pod uwagę tylko i wyłącznie względy logistyczne, o tyle rafinerie położone w głębi lądu (Litvínov, Kralupy, Százhalombatta, Ploeshti etc.) muszą w odpowiedni sposób planować dostawy surowca. Dodatkowo, pomimo w wielu przypadkach zdolności logistycznych ważnym aspektem branym pod uwagę są także czynniki technologiczne. W państwach Inicjatywy Trójmorza funkcjonują przede wszystkim rafinerie semikompleksowe nastawione na przerób cięższych gatunków (takich jak z Federacji

Rosyjskiej), które koncentrują się na wytwarzaniu paliw transportowych (głównie benzyna oraz olej napędowy). Uwzględniając poziom zaawansowania technologicznego można oczekiwać, że większość zakładów, bez konieczności znacznych nakładów finansowych będzie w stanie przerabiać gatunki inne w porównaniu do eksportowanych przez spółki rosyjskie lub zbliżone pod względem fizyko-chemicznym do takich gatunków. Kluczowym aspektem będzie zatem zdolność rafinerii do większej elastyczności funkcjonowania, przy zapewnieniu odpowiednich warunków infrastrukturalnych do importu innych gatunków.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych International Energy Agency.

UWAGA: dane dotyczą eksportu w formie gazociągów (Kanada) oraz LNG

W odniesieniu do rynku gazu ziemnego przez lata głównym dostawcą tego surowca pozostawała Federacja Rosyjska, która odpowiadała za ok. 45% łącznych dostaw do Europy. Tym samym szybka zmiana dostawcy była znacznie utrudniona, biorąc pod uwagę przede wszystkim potrzebę wypełnienia magazynów w 2022 r. Niemniej jednak w kolejnych latach, biorąc także pod uwagę politykę Federacji Rosyjskiej, a więc wstrzymanie dostaw gazu ziemnego do Europy poprzez gazociągi Nord Stream 1 oraz Jamał-Europa oraz ograniczone poprzez gazociąg Braterstwo (via Ukraina) można oczekiwać coraz mniejszej dostępności surowca z kierunku wschodniego. W tych uwarunkowaniach niezwykle istotne będzie współpraca – także dla państw Inicjatywy Trójmorza – z głównymi eksporterami gazu ziemnego na świecie, w tym przede wszystkim USA oraz Katar. Co ważne, to właśnie przekierowanie dużej ilości surowca do Europy z USA sprawiło, że na kontynencie europejskim w 2022 r. poziom wypełnienia magazynów szybko uległ odbudowie. W kolejnych latach niezwykle ważne będzie podtrzymanie tej współpracy oraz zapewnienie odpowiednich warunków do takiej kooperacji. Niezwykle ważne miejsce może w tym względzie odgrywać forum Inicjatywy Trójmorza. Uwzględniając kształtujące się uwarunkowania cenowe na giełdach w USA oraz Europie (głównie TTF) można oczekiwać, że poziom dostaw gazu ziemnego z USA powinien ulec utrzymaniu, a nawet zwiększeniu. Rozbudowywana oraz nowo budowana infrastruktura będzie także służyć zwiększeniu dostaw surowca z państw Bliskiego Wschodu (głównie Katar). To właśnie z tego kierunku można oczekiwać ładunków, które będą wypełniać – podobnie jak USA – lukę po surowcu w Federacji Rosyjskiej. Niemniej jednak obok działań nakierowanych na zmianę kierunków dostaw, ważnym aspektem pozwalającym na zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego państw Inicjatywy Trójmorza będzie odpowiednia polityka na rzecz zwiększenia efektywności energetycznej. Tylko bardziej

ekonomiczne wykorzystanie gazu ziemnego może docelowo wpłynąć na jego cenę oraz następnie wykorzystanie do celów grzewczych oraz przemysłowych. Obok takich działań jak budowa terminali regazyfikacyjnych niezwykle ważne dla państw tego formatu będzie coraz głębsza kooperacja z państwami eksportującymi surowiec także gazociągami (Azerbejdżan, Algieria etc.). W kolejnych latach surowiec pochodzący z tych państw będzie wpływać na zmienioną konfigurację polityczną w Europie Środkowej oraz będzie decydować o poziomie bezpieczeństwa energetycznego.

Mając na względzie uwarunkowania rynkowe, infrastrukturalne oraz technologiczne państwa Inicjatywy Trójmorza w związku z wojną rosyjsko-ukraińską muszą podjąć działania na rzecz dywersyfikacji źródeł i kierunku dostaw kluczowych surowców. Kluczowym aspektem umożliwiającym realizację tego celu jest zwiększenie współpracy z największymi eksporterami surowców na świecie. Tylko taka kooperacja pozwoli w pełni wykorzystać istniejące, budowane oraz rozbudowywane zdolności importowe, w tym w szczególności na gaz ziemny. Forum państw Inicjatywy Trójmorza może pełnić odpowiednią rolę we wzmacnianiu kooperacji regionalnej oraz platformą współpracy z producentami surowców.

Wyzwania energetyczne

Przed państwami Inicjatywy Trójmorza wiele wyzwań związanych nie tylko z trwającą wojną rosyjsko-ukraińską, która zmieniła optykę zagrożeń, ale także wynikających z trendów wynikających z transformacją energetyczną. W efekcie o ile kluczowym zadaniem w krótkim horyzoncie czasowym pozostaje dywersyfikacja źródeł oraz kierunków dostaw surowców energetycznych, o tyle w długim horyzoncie czasowym tym niezwykle istotnym procesem będzie zmiana struktury bilansów energii poszczególnych państw. Niewątpliwie większa niezależność energetyczna w postaci rozbudowy mocy wytwórczych energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych może docelowo zmniejszyć podatność na działania różnych aktorów zewnętrznych, w tym przede wszystkim Federacji Rosyjskiej. Niemniej jednak kluczowym aspektem dla państw Inicjatywy Trójmorza jest także rozwinięcie możliwości wypełnienia potencjalnych luk w systemie energetycznym, w okresach niskiej produkcji energii z OZE. Najważniejszym i najpilniejszym wyzwaniem energetycznym państw tego formatu współpracy jest zmiana struktury dostaw ropy naftowej i gazu ziemnego, co wynika wprost z trwającej wojny rosyjsko-ukraińskiej. Wybuch konfliktu zbrojnego i nałożenie sankcji na agresora sprawiło, że państwa Inicjatywy Trójmorza musiały podjąć działania na dwóch obszarach. Po pierwsze – zminimalizowanie wpływu wysokich cen nośników energii na gospodarkę. Po

drugie – zapewnienie dostępności do nośników energii w warunkach trudności w pozyskaniu niektórych z nich. Niemniej jednak w kolejnych latach to przede proces dywersyfikacji będzie niezbędny, aby zapewnić z jednej strony odpowiednią cenę surowca, a z drugiej strony jego dostępność. Dla państw tego formatu ważnym zadaniem będzie zmiana kierunków dostaw ropy naftowej. Większość z funkcjonujących w regionie Europy Środkowej rafinerii posiada zdolności infrastrukturalne oraz technologiczne, aby importować surowiec z alternatywnych do Federacji Rosyjskiej kierunków. Potencjalne problemy w tym względzie zostały już zidentyfikowane (głównie rozbudowa rurociągów TAL oraz Adria), a realizacja poszczególnych projektów inwestycyjnych powinna doprowadzić do zmiany struktury dostaw ropy naftowej do rafinerii, a także pozytywnie wpłynąć na zapewnienie dostępności surowca. Także dużym wyzwaniem dla państw Inicjatywy Trójmorza będzie zmniejszenie zależności od dostaw gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej. Kluczowymi w tym względzie działaniami będzie rozbudowa oraz budowa nowych terminali regazyfikacyjnych umożliwiających import gazu ziemnego w formie skroplonej nad Morzem Bałtyckim oraz Morzem Adriatyckim, a także rozbudowa połączeń międzysystemowymi na osi północ-południe. Tylko zwiększenie wymiany energetycznej pomiędzy państwami umożliwi większą konkurencję oraz wzmocni bezpieczeństwo pomiędzy uczestnikami tych rynków energii.

W tych zmienionych uwarunkowaniach dla państw Inicjatywy Trójmorza niezwykle ważne pozostają inne państwa w Europie, w tym pełniące funkcję importerów surowców (np. Grecja) oraz państw tranzytowych (np. Turcja). Tego typu państwa mają znaczenie przede wszystkim dla regionu Bałkan. Co ważne, poprzez rozwój nowych połączeń między państwami (interkonektory) następuje większa integracja energetyczna oraz możliwość zakupu surowca z dowolnych kierunków, a tym samym zapewnione są podstawy do realizacji procesu dywersyfikacji źródeł importu surowców energetycznych. Większa integralność oraz wymiana energetyczna docelowo będzie oddziaływać na zmniejszenie kosztów zakupu surowca, większą rywalizację, a tym samym cenę dla odbiorców końcowych, co będzie miało pozytywne przełożenie na sytuację gospodarczą państw Inicjatywy Trójmorza.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych International Energy Agency.

Dla państw Inicjatywy Trójmorza kluczowym wyzwaniem w długiej perspektywie czasowej będzie zmodyfikowanie rynków energetycznych, co jest związane z procesem transformacji energetycznej. Wprowadzane na forum Unii Europejskiej rozwiązania mają docelowo zwiększyć nacisk na ochronę środowiska, ale także doprowadzić do większej

niezależności energetycznej. Taką rolę w kolejnych latach będą odgrywać odnawialne źródła energii (OZE), którego udział w strukturze wytwarzania energii elektrycznej będzie coraz większy. W państwach Inicjatywy Trójmorza rośnie udział tych nośników energii w bilansach energetycznych, a w latach 2000-2021 poziom rozwoju tego rynku w tych państwach kształtował się średnio na poziomie 7,4% rocznie. Największe wzrosty mocy wytwórczych OZE nastąpiły przede wszystkim na Węgrzech w Polsce oraz Rep. Czeskiej, natomiast najmniejsze w Słowenii, Chorwacji oraz Rumunii. Niemniej jednak wraz ze wzrostem udziału OZE następuje modyfikacja samych bilansów z coraz większym udziałem tego typu nośników energii.

Proces transformacji energetycznej dla państw Inicjatywy Trójmorza to zarówno szansa, ale i niepewność wynikająca z dostępnymi środkami finansowymi na modyfikację systemów energetycznych, zapewnienie równowagi systemów energetycznych, a także konkurencyjności poszczególnych gospodarek. Dla oczekiwanego przez Komisję Europejską terminu dojścia do neutralności klimatycznej (2050 r.) kluczowa jest odpowiednia stymulacja rynku poprzez systemy wsparcia, programy i fundusze pomocowe oraz dedykowane regulacje. Jednak same ramy regulacyjne nie przyniosą oczekiwanych rezultatów. UE powinna starannie kształtować swoje instrumenty finansowe, aby stymulować rozwój rynków energetycznych, w tym głównie OZE, przede wszystkim w regionach, w których wdrażanie konkretnych propozycji/rozwiązań jeszcze na wczesnym etapie. Dodatkowo należy wskazać, że ważnym aspektem funkcjonowania rynków energii jest zapewnienie przewidywalności regulacyjnej. Sprawne, przejrzyste i klarowne, opracowane na kolejne lata regulacje umożliwiłyby osiągnięcie celów klimatycznych bez naruszania stabilności finansowej i konkurencyjności podmiotów niezbędnych w procesie transformacji Europy.

Niewątpliwie przed państwami Inicjatywy Trójmorza nowe wyzwania, które w pierwszej kolejności są związane z wojną rosyjsko-ukraińską, ale w drugiej kolejności z procesem transformacji energetycznej. Zmieniające się uwarunkowania polityczno-regulacyjno-gospodarcze będą oddziaływać na państwa tego formatu, a także zdolność do przeciwdziałania zagrożeniom. Niewątpliwie znaczenie wymiaru energetycznego wynika z potrzeby nadania większemu znaczeniu kooperacji na osi północ-południe, a tym samym prze definowania systemów energetycznych wielu państw. Wraz z procesem transformacji energetycznej przed państwami Inicjatywy Trójmorza wiele istotnych wyzwań.

Zakończenie

Podsumowując, wymiar energetyczny odgrywa niezwykle ważną rolę w ramach projektu Inicjatywy Trójmorza, co wynika ze specyfiki tego obszaru. Przez lata największy wpływ na realizowaną przez państwa tego formatu politykę miała Federacja Rosyjska, co doprowadziło do uzależnienia energetycznego. Przez lata podnoszona kwestia potrzeby zmiany tego stanu rzeczy była lekceważona. Niemniej jednak wojna rosyjsko-ukraińska wskazała jak ważne jest prowadzenie polityki dywersyfikacji źródeł oraz kierunków dostaw surowców energetycznych.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego w państwach Inicjatywy Trójmorza niewątpliwie ważne jest wzmocnienie integralności pomiędzy uczestnikami tego forum. Będzie to możliwe poprzez wzmocnienie połączeń między państwami w postaci rozbudowy połączeń międzysystemowych. Już obecnie istniejące interkonektory umożliwiają przesył gazu ziemnego do państw Europy Środkowej. Niemniej jednak, mając na względzie planowane terminale LNG (głównie nad Morzem Bałtyckim) zwiększenie mocy przesyłowych na osi północ-południe będzie niezwykle ważne.

Obok integralności energetycznej niezwykle ważne dla państw Europy Środkowej będzie zwiększenie możliwości importu surowców energetycznych. Dlatego też podejmowane są działania zmierzające do budowy nowych terminali LNG, gdyż ten obszar – uwzględniając specyfikę rynku gazu ziemnego – jest bardziej narażony na perturbacje wynikające z polityki Federacji Rosyjskiej w Europie. Równie istotne pozostaje kwestia źródeł pochodzenia surowca, a więc wzmocnienie dialogu państw Inicjatywy Trójmorza z największymi producentami gazu ziemnego na świecie.

Bibliografia

1. D. Acemoglu, J.A. Robinson, *Why Nations Fail*, New York 2010.
2. B. Anderson, *Imagined Communities*, London 1983, 2006 [wyd. pol. *Wspólnoty wyobrażone: rozważania o źródłach i rozprzestrzenianiu się nacjonalizmu*, tłum. S. Amsterdamski, „Znak”, Kraków 1997].
3. P. Donati, *Discovering the relational goods: their nature, genesis and effects*, *International Review of Sociology*, 29:2/2021, DOI: [10.1080/03906701.2019.1619952](https://doi.org/10.1080/03906701.2019.1619952) [dostęp: 01.10.2022].
4. G.M. Gallarotti, *Compound soft power: the BRICS and the multilateralization of soft power*,

- Journal of Political Science, wyd. 9, 2016, <https://doi.org/10.1080/2158379X.2016.1232292> [dostęp: 1.10.2022].
5. P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza. Geneza, cele i funkcjonowanie*, Warszawa 2019, https://www.academia.edu/39367833/Inicjatywa_Tr%C3%B3jmorza_geneza_cele_i_funkcjonowanie_The_Three_Seas_Initiative_origins_goals_and_functioning [dostęp: 1.10.2022].
 6. M. Łuczewski, *Kapitał moralny. Polityki historyczne w późnej nowoczesności*, Kraków 2017.
 7. J.S. Nye, *Soft Power: The Means to Success in World Politics*, New York 2004 [wyd. pol.: *Soft power: jak osiągnąć sukces w polityce światowej*, tłum. J. Zaborowski; wprowadz. R. Kuźniar, WAiP, Warszawa 2007].
 8. J.S. Nye, *The Information Revolution and Soft Power*, <https://dash.harvard.edu/handle/1/11738398> [dostęp: 7.06.2022].
 9. A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza w świetle teorii realizmu. Polityczne aspekty nowej formy współpracy dwunastu państw*, Warszawa 2019, <http://czasopisma.isppan.waw.pl/index.php/sm/article/view/130/87> [dostęp: 1.10.2022].
 10. A. Orzelska-Stączek, P. Bajda, *Security Aspects of Regional Cooperation in Central Europe: Visegrád Group, Bucharest Nine, and the Three Seas Initiative*, <http://neweurope.centre.ubbcluj.ro/wp-content/uploads/2021/12/OJMNE-December-2021-Issue.pdf> [dostęp: 30.05.2022].
 12. L. Roselle, A. Miskimmon, B. O'Loughlin, *Strategic narrative: A new means to understand soft power*, [w:] Media, War & Conflict 2014, <https://doi:10.1177/1750635213516696> [dostęp: 7.06.2022].
 13. W. Sadurski, *Poland's Constitutional Breakdown*, Oxford 2019 [wyd. pol.: *Polski kryzys konstytucyjny* tłum. A.W. Wójcik, Fundacja Liberté!, Łódź 2020].
 14. E. Saïd, *Orientalizm*, tłum. W. Kalinowski, PIW, Warszawa 1991.
 15. K. Schlögel *Środek leży na wschodzie: Europa w stadium przejściowym*, tłum. Andrzej Kopacki, Oficyna Naukowa, Warszawa 2005.
 16. R. Sikorski *Polska może być lepsza. Kulisy polskiej dyplomacji*, Znak Horyzont, Kraków 2018.
 17. P. Sztompka, *Kapitał społeczny. Teoria przestrzeni międzyludzkiej*, Znak, Kraków 2016.
 18. Ch. Tilly, *Stories, Identities, and Political Change*, Rowman & Littlefield 2002.

19. Ch. Tilly, *Identities, Boundaries & Social Ties*, Paradigm Publishers 2005.
20. E. Thompson, *Trubadurzy Imperium. Literatura rosyjska i kolonializm*, tłum. A. Sierszulska, Universitas, Kraków 2015.
21. S. Troebst, *Jalta versus Stalingrad, GULag versus Holocaust. Konfliktujące Erinnerungskulturen im grösseren Europa*, „Berliner Journal für Soziologie” 2005, nr 15.
22. S. Troebst, *Halecki Revisited: Europe’s Conflicting Cultures of Remembrance*, [w:] *Cultural Memories. The Geographical Point of View*, red. Peter Meusburger, Michael Heffernan, Edgar Wunder, London & New York 2011.
23. M. Widdowson, *Transactional analysis: 100 key points and technique*, London 2009.
24. L. Wolff, *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford 1994
25. T. Zarycki, *Ideologies of Eastness in Central and Eastern Europe*, London 2014.

Raporty

1. *Completing Europe. From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union* https://www.ceep.be/www/wp-content/uploads/2014/11/Completing-Europe_Report.pdf [dostęp: 17.10.2022].
2. Global Soft Power Ranking 2022, <https://brandirectory.com/softpower/> [dostęp: 27.09.2022].
3. Ł. Kobierski, J. Błaszczak, Instytut Nowej Europy, *Trójmorze z perspektywy państw członkowskich*, <https://ine.org.pl/wp-content/uploads/2021/12/Tro%CC%81jmorze-z-perspektywy-pan%CC%81stw-czlonkowskich-2.pdf> [dostęp: 17.10.2022].
4. K. Popławski, J. Jakóbowski, *W kierunku budowy bliższych powiązań. Trójmorze jako obszar gospodarczy*, https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/2020-10/PIE-Trojmorze_raport.pdf [dostęp: 10.11.2021].
5. *Trójmorze – fascynująca historia. Raport i strategia komunikacji*, red. D. Nierada, 2021, https://stateofpoland.pl/wp-content/uploads/2021/06/Raport_Trojmorze_Fascynujaca_Historia.pdf [dostęp: 27.09.2022].

Strony internetowe

1. <https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1255911%2Cprzywodcy-panstw-trojmorza-przyznali-ukrainie-status-partnera> [dostęp z 25.09.2022].
2. I. Brzezinski, D. Fried, G. Mosbacher, *Czym jest Inicjatywa Trójmorza. Od wizji do działania*, <https://trimarium.pl/projekt/brzezinski-fried-mosbacher-czym-jest-inicjatywa-trojmorza-od-wizji-do-dzialania/> [dostęp: 27.09.2022].
3. M. Kokot, https://wyborcza.pl/7,75399,21976040,wylom-w-trojmorzu-czesi-nie-chca-byc-czescia-antyniemieckiego.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=SM&utm_campaign=FB_Gazeta_Wyborcza&disableRedirects=true [dostęp: 27.09.2022].
4. R. Kuźniar, <https://liberte.pl/trojmorze-to-zwykla-wydmuszka/> [dostęp: 27.09.2022].
5. G. Mosbacher, <https://www.rp.pl/biznes/art37003071-georgette-mosbacher-odbudowa-ukrainy-musi-byc-szansa-dla-krajow-trojmorza> [dostęp: 27.09.2022].
6. K. Pelczyńska-Nałęcz, <https://oko.press/pelczynska-nalecz-hold-waszyngtonski-kontra-trojmorze-wasalna-polityka-pis/> [dostęp: 27.09.2022].
7. R. Sikorski, <https://europapnews.pap.pl/sikorski-polska-musi-odbudowac-swoja-pozycje-w-ue-np-forsujac-unijne-sily-zbrojne> [dostęp: 27.09.2022].
8. K. Szczerski, rozmowa z Z. Parafianowiczem i M. Potockim <https://wiadomosci.dziennik.pl/opinie/artykuly/530239,trojmorze-rosnie-dzieki-wspolpracy-z-rumunia-i-chorwacja.html> [dostęp: 27.09.2022].
9. A. Zybortowicz, <https://plus.polskatimes.pl/andrzej-zybertowicz-trojmorze-to-nie-projekt-antyunijny-przeciwnie-ma-wzmocnic-ue/ar/12246763> [dostęp: 27.09.2022].

„Transport w rejonie Trójmorza”

Polska Izba Rozwoju Elektromobilności



Inicjatywa Trójmorza (3SI) w kontekście rozwoju rynku transportowego.

Transport i logistyka to jedna z większych branż wpływających na kształt i wysokość PKB. Wolumen firm transportowych i park samych pojazdów powinien dawać wyraźny sygnał, że Polska jest jednym z liderów tej branży. Wiele inicjatyw wspiera rozwój przewozów transportowych, poprzez modernizację szlaków komunikacyjnych, takich jak chociażby TEN-T, czy tworzenia nowych szlaków, takich jak np. Via Carpatia i Via Baltica.

POLSKA
CHORWACJA
AUSTRIA
BUŁGARIA
CZECHY
ESTONIA
LITWA
ŁOTWA
RUMUNIA
SŁOWACJA
SŁOWENIA
WĘGRY

TRÓJMORZE TO:

- SILNY REGION
- SZYBSZE POŁĄCZENIA DROGOWE
- WSPÓŁPRACA GOSPODARCZA
- SPÓJNA INFR. ENERGETYCZNA
- KORYTARZ GAZOWY PN-PŁD
- ROZWÓJ TURYSTYKI
- WSPÓŁPRACA NAUKOWA
- SILNIEJSZA UNIA

PREZYDENT.PL

Źródło: Kancelaria Prezydenta RP

O ile sieć drogowa TEN-T rozwija się w swoim tempie, pożytkując kolejne środki inwestowane w rozwój dróg przez UE i państwa członkowskie, o tyle pozostałe inicjatywy są głównie oddolne i należą wyłącznie do krajów zainteresowanych. Przykładem mocnego partnerstwa pomiędzy krajami wspierających rozwój infrastruktury jest Inicjatywa Trójmorza (3SI).

Trójmorze - Inicjatywa Rozwoju Infrastrukturalnego

Inicjatywa Trójmorza została powołana w 2015 roku na mocy porozumienia prezydentów Polski i Chorwacji. Do partnerstwa, w czasie pierwszego szczytu, dołączyli obok krajów założycielskich także Czechy, Słowacja, Węgry, Litwa, Łotwa, Estonia, Słowenia, Bułgaria, Rumunia oraz Austria. Sama inicjatywa ma charakter wewnątrzspółnotowego porozumienia, którego głównym celem jest zwiększenie spójności krajów „starej i nowej” UE. Sama inicjatywa cechuje się dużym zasięgiem, obejmującym ponad 112 mln mieszkańców UE i stanowi 30% całego terytorium UE. Dlatego też ważnym obserwatorem inicjatywy jest rząd Stanów Zjednoczonych, Niemiec, Komisja Europejska, Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju i Bank Światowy.



Źródło: Kancelaria Prezydenta RP

Głównym celem inicjatywy jest zacieśnienie współpracy pomiędzy państwami znajdującymi się w rejonie Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego i Morza Adriatyckiego. Sama deklaracja państw założycielskich stanowi, że *„uznając wagę połączenia gospodarek i infrastruktury Europy Środkowej i Wschodniej z Północy na Południe, tak aby dopełnić budowy wspólnego europejskiego rynku, zważywszy, iż jak dotąd większość wysiłków służyła połączeniu Wschodu i Zachodu Europy [...] Poparły Inicjatywę Trójmorza jako nieformalną platformę służącą do pozyskiwania politycznego poparcia oraz organizowania zdecydowanych działań dotyczących określonych transgranicznych i makroregionalnych projektów, o strategicznym znaczeniu dla państw zaangażowanych w sektory energii, transportu, komunikacji cyfrowej i gospodarki w Europie Środkowej i Wschodniej”*.

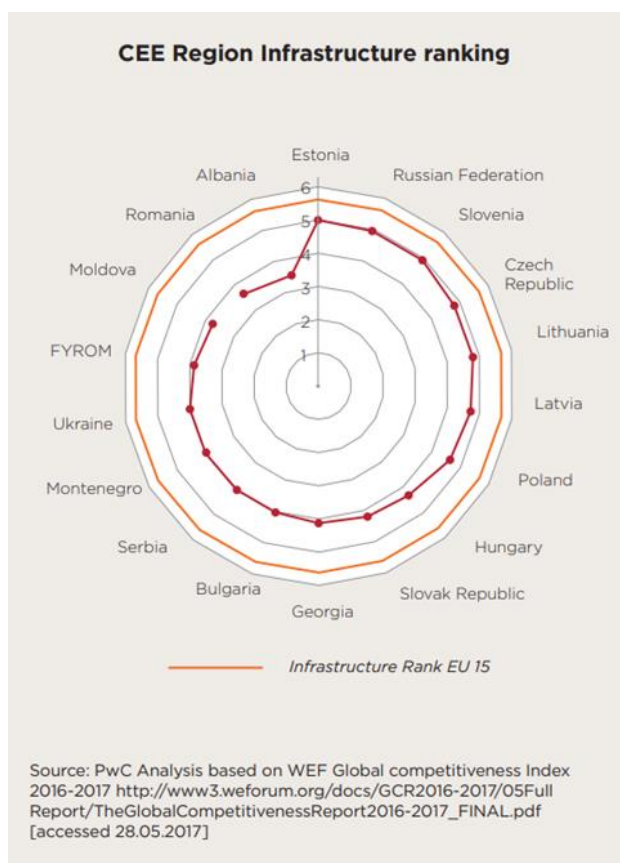
Sama inicjatywa nie posiada ustrukturyzowanej formuły w postaci chociażby wspólnego sekretariatu, natomiast posiada ciało wykonawcze w postaci Funduszu Inicjatywy Trójmorza. Cele funduszu są oczywiście tożsame z celami partnerstwa i mają doprowadzić do wygenerowania środków finansowych na potrzeby realizacji punktów priorytetowych inicjatywy.

Jakość infrastruktury transportowej

Inicjatywa Trójmorza jest interesująca z punktu widzenia inwestycji strategicznych, poprzez wielkości jakie odwzorowuje na tle pozostałych krajów wspólnotowych. Potencjał ten został zaobserwowany również przez rząd m. in. Stanów Zjednoczonych, który aktywnie wspiera partnerstwo. Według raportu opracowanego przez PwC wspólnie z Atlantic Council, to właśnie rozwój regionu Trójmorza, będzie znaczącym determinantem rozwoju „starej” UE. Jednak żeby tak się stało muszą zostać nadrobione znaczne braki w istniejącej infrastrukturze. Infrastruktura jest kluczowy czynnikiem konkurencyjności Europy Środkowo-Wschodniej. Rozwój i dopasowanie jej do standardów jakie obecnie można spotkać w Europie Zachodniej oznaczałoby ogromny skok rozwojowy i zdolność do kontynuowania wspomnianego wzrostu konkurencyjności. Przyjmując takie założenie, można śmiało stwierdzić, że dłuższy dystans (np. trasa Talin – Ateny), nie będzie stanowiła aż tak dużego problemu, jeżeli będzie przebiegała nowoczesnymi, szybkimi i bezpiecznymi korytarzami transportowymi, dostosowanymi do potrzeb przewoźników.

Według raportu PwC i Atlantic Council infrastruktura jest kluczem do oceny konkurencyjności każdego kraju lub regionu. Analizy w tym kierunku przeprowadzone były również przez Światowe Forum Ekonomiczne, które oceniło konkurencyjność 138 gospodarek,

analizując jakie czynniki napędzają produktywności i dobrobyt, tworząc jednocześnie Global Competitiveness Index (GCI). Miara ta koreluje z globalnym rankingiem infrastruktury i wskazuje, jak ulepszenia infrastruktury danego kraju wpływają bezpośrednio na jego konkurencyjność. Istnieje znaczne zróżnicowanie wyników GCI i rankingu infrastruktury w całej Europie. Średnia ocena infrastruktury w UE-15 wynosi 5,65. Żaden kraj Europy Środkowo-Wschodniej nie przekracza 5, podczas gdy średnia dla regionu Trójmorza wynosi 4,02, a niektóre kraje, jak np. Albania, Rumunia i Mołdawia, uzyskują wynik tak niski jak 3,5. Lepsza infrastruktura mogłaby pomóc wszystkim krajom Europy Środkowo-Wschodniej poprawić swoją konkurencyjność, także tym, które już teraz osiągają stosunkowo wysokie wyniki. Na przykład Polska zajmuje wysokie miejsce w globalnej konkurencyjności na poziomie 36, ale jej wynik w rankingu infrastruktury World Economic Forum to dopiero 53 miejsce, z wynikiem 4,34.



Źródło: Raport: PwC, Atlantic Council, Droga przyszłości – rozwój infrastruktury transportowej w Europie Środkowo -Wschodnie

Istniejąca infrastruktura w krajach CEE jest oceniana znacznie gorzej niż ta z którą mamy do czynienia w krajach „starej” UE. Rozwój infrastruktury transportowej jest więc kluczowym aspektem funkcjonowania inicjatywy 3SI. Doszukując się przyczyn takiego stanu

rzeczy, należy przyjąć szerszy kontekst opierający się przede wszystkim na burzliwej historii regionu CEE. Przede wszystkim „stara” UE rozpoczęła modernizację infrastruktury transportowej znacznie wcześniej, poświęcając na ten cel znacznie większe środki. Oczywiście należy pamiętać o działaniach jakie są obecnie podejmowane przez UE, chociażby rozwój sieci TEN-T i dedykowane do tego celu fundusze, jak np. Connecting Europe Facility (CEF), czy inne środki celowe. Spoglądając na działania podejmowane przez Inicjatywę Trójmorza, można zauważyć, że są one spójne z aktualną polityką i kierunkami rozwoju UE, chociażby w zakresie sieci TEN-T (włączenie Via Carpatia do sieci TEN-T, modernizacja E65), ale mają charakter bardziej lokalny, wpływający nie na całą wspólnotę, a poszczególne kraje.

Rynek transportowy w krajach 3SI

Kraje Inicjatywy Trójmorza znacznie oddziałują na branżę transportową całej wspólnoty. Dane gromadzone przez Eurostat, wskazują jednoznacznie, że kraje odpowiadają za niemal 30 % wszystkich przewozów transportowych w UE.

| | Ilość tonokilometrów [tkn] w danym roku | | |
|---------------|---|----------------|----------------|
| Kraj | 2019 | 2020 | 2021 |
| Bułgaria | 114574 | 136229 | 157376 |
| Czechy | 504099 | 456703 | 500288 |
| Estonia | 28373 | 23281 | 28894 |
| Chorwacja | 81125 | 80707 | 84968 |
| Litwa | 73755 | 75660 | 81562 |
| Łotwa | 100802 | 107042 | 113135 |
| Węgry | 202631 | 188118 | 219919 |
| Austria | 402083 | 373064 | 403502 |
| Polska | 1506450 | 1500104 | 1580517 |
| Rumunia | 256641 | 266547 | 306805 |
| Słowenia | 91775 | 90870 | 98910 |
| Słowacja | 187184 | 168653 | 154828 |
| Razem: | 3549492 | 3466978 | 3730704 |

| | | | |
|----------------------|----------|----------|----------|
| UE | 13527022 | 13003185 | 13651391 |
| Kraje Trójmorza / UE | 26,24% | 26,66% | 27,33% |

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie danych Eurostat

Niekwestionowanym liderem w branży transportowej spośród krajów Trójmorza jest Polska (ponad 1,5 mln tonokilometrów/rok), kolejne kraje to Czechy i Austria, jednak w ich przypadku mowa o wolumenie ok. 0,5 mln ton-km/rok. Te wyniki mają również swoje odzwierciedlenie w liczbie przedsiębiorstw i zatrudnieniu w branży transportowej.

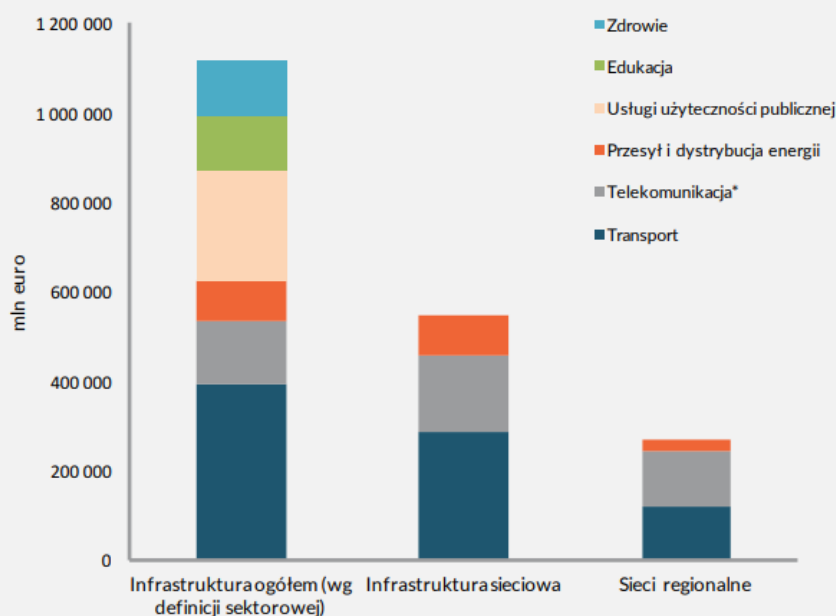
W przywołanym wcześniej raporcie PwC i Atlantic Council wskazano również, że obecnie istnieje jedynie 25% infrastruktury, jaka docelowo ma być uruchomiona do 2050 roku. Oznacza to, że istnieje zapotrzebowanie na ogromne środki finansowe, dzięki którym będzie można rozwijać infrastrukturę transportową. Według analizy przez ostatnie 20 lat w regionie Europy Środkowo-Wschodniej zbudowano ok. 5,6 tys. km dróg ekspresowych i autostrad, za kwotę ok. 150 mld euro. Według szacunków autorów opracowania potrzeby inwestycyjne do 2025 roku wyniosą dodatkowo 615 mld euro.



Źródło: Opracowanie własne PIRE, na podstawie Raport: PwC, Atlantic Council, Droga przyszłości – rozwój infrastruktury transportowej w Europie Środkowo -Wschodniej

Jak wskazują autorzy raportu *Spotdata - Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu*, inwestycje w obszarze infrastruktury w krajach 3SI w obecnej dekadzie do 2030 r. powinny wynieść 1,1 bln euro, z czego 290 mld euro na rozwój infrastruktury transportowej, 87 mld euro na infrastrukturę energetyczną, a 160 mld euro na rozwój telekomunikacji. Autorzy raportu Spotdata wnioskują, że takie nakłady powinny znacząco wpłynąć na rozwój Europy Środkowo-Wschodniej, a tym wzrost poziomu PKB krajów Trójmorza o 35% w 2030 r. w porównaniu z rokiem 2018.

Zapotrzebowanie na inwestycje infrastrukturalne w krajach Trójmorza w dekadzie do 2030 r. wg różnych definicji infrastruktury



* W przypadku telekomunikacji przy infrastrukturze sieciowej uwzględniliśmy również wydatki na cyfryzację transportu i energetyki

Źródło: SpotData

Źródło: Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu Raport specjalny, Spotdata

Projekty wielostronne

Na podstawie Raport: Transport i Logistyka jako strategiczna branża dla polskiej gospodarki, Polski Instytut Transportu Drogowego, s. 41 – 44. Jednymi z głównych priorytetów inicjatywy, są projekty wielostronne. Dotyczą one współpracy kilku państw zaangażowanych w samą inicjatywę. Z punktu widzenia branży transportowej można wyszczególnić następujące:

| L.p. | Nazwa Projektu | Rodzaj Projektu | Kraje |
|------|--------------------------------------|-----------------|--|
| 1 | E65 (E66) – sieć uzupełniająca TEN-T | Drogowy | Polska – Czechy – Słowacja – Węgry – Chorwacja – Czarnogóra – Albania - Grecja |

| | | | |
|-----------|--|-----------------------|--|
| 2 | Via Carpatia | Drogowy | Litwa- Polska – Słowacja – Węgry – Rumunia – Bułgaria - Grecja |
| 3 | Viking Train | Kolejowy | Litwa – Białoruś – Ukraina – Mołdawia – Rumunia – Bułgaria - Turcja |
| 4 | Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie – sieć bazowa TEN-T | Drogowy, kolejowy | Polska – Czechy – Słowacja – Austria – Słowenia – Chorwacja – Włochy |
| 5 | FAIRway Dunaj | Kolejowy | Austria – Słowacja – Chorwacja – Węgry – Rumunia - Bułgaria |
| 6 | Rail Baltica | Kolejowy | Estonia – Łotwa – Litwa – Polska – Niemcy |
| 7 | Rail-2-Sea | Kolejowy | Polska – Czechy – Słowacja – Węgry – Rumunia |
| 8 | Rail Amber | Kolejowy | Polska – Słowacja – Węgry – Słowenia |
| 9 | Via Baltica | Drogowy | Estonia – Łotwa – Litwa - Polska |
| 10 | Dunaj – Odra – Łeba – połączenie śródlądowe | Żegluga śródlądowa | Polska – Czechy - Słowacja |
| 11 | modernizacja rzeki Sawy na odcinku Jaruge-Novigrad | Żegluga śródlądowa | Chorwacja |

Źródło: Opracowanie własne

Szczegółowy opis wybranych projektów wielostronnych:

E65 (E66) – sieć uzupełniająca TEN-T

Droga stanowi połączenie Świnoujścia (S3) do granicy polsko-czeskiej, następnie przez Czechy, zachodnią Słowację i zachodnie Węgry do Chorwacji. Północna odnoga to przeprawa promowa do Szwecji, a południowa prowadzi do krajów Bałkanów Zachodnich i Grecji z przeprawą promową na Cypr. Cały szlak stanowi niemal 4000 km i przebiega łącznie przez 11 państw. Projekt został zgłoszony przez Węgry.

Via Carpatia

Droga przebiegająca równolegle do korytarza E65 wzdłuż wschodniej granicy Trójmorza. Prowadzi od Kłajpedy na Litwie przez drogę S19 w Polsce, wschodnią Słowację i Węgry, zachodnią Rumunię i Bułgarię do Salonik w Grecji z odnogami do Konstancy i wschodniobułgarskiego Swilengradu. Korytarz pokrywa się częściowo z uzupełniającą siecią TEN-T. Komisja Europejska opublikowała projekt nowego rozporządzenia Connecting Europe Facility (poparty przez Parlament Europejski), w którym w Załączniku I, określającym między innymi przebieg wybranych odcinków na sieci uzupełniającej TEN-T, wpisany został korytarz Via Carpatia, co daje szansę finansowania projektu ze środków instrumentu CEF. Ponadto 5 grudnia do sieci TEN-T został wpisany polski odcinek trasy Via Carpatia Lublin - Białystok – Elk, dzięki czemu cała trasa Via Carpatia, skutkiem czego utworzono nowy korytarz łączący Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym i Egejskim. Droga będzie przebiegać łącznie przez 7 państw, a całkowita długość trasy to około 2500 km. Projekt został zgłoszony przez Węgry i Polskę.

Szlak ten zintegruje systemy transportowe wielu krajów nie tylko Inicjatywy Trójmorza, ale także krajów partnerskich jak: Białoruś, Ukraina, Turcja i Grecja. Realizacja projektu sprzyja nadrobieniu opóźnień w rozwoju nowoczesnego systemu infrastruktury transportowej Europy Środkowo-Wschodniej oraz zniweluje bariery komunikacyjne pomiędzy krajami.

Odcinek polski to 715 km korytarza w standardzie drogi ekspresowej 2+2, czyli dwujezdniowej z dwoma pasami ruchu. Przebiegać będzie przez pięć województw - podlaskie, warmińsko-mazurskie, mazowieckie, lubelskie i podkarpackie. Koszt budowy Via Carpatii w Polsce to 6,5 mld EUR – fundusze na całość realizacji polskiego odcinka zostały zabezpieczone w Programie Budowy Polskich Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025

roku. 13 grudnia 2022 roku został przyjęty przez Radę Ministrów Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), który zakłada, że jednym z głównych priorytetów w ramach zadań kontynuowanych pozostaje korytarz Via Carpatia. Wśród wpisanych w dokument inwestycji jest droga ekspresowa S16 Ełk – Białystok.

Stan realizacji wg danych GDDKiA (29.12.2022)

województwo podlaskie:

w eksploatacji: 51 km

w realizacji: 118,2 km

w przygotowaniu: 78,4 km

Łącznie: 256,6 km

22 grudnia 2022 został oddany do użytku do użytku 24-kilometrowy odcinek S61 Suwałki - Budzisko. Obecnie na terenie województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego jest eksploatowany łącznie 70km odcinek Via Carpatia oraz Via Baltica.

województwo warmińsko-mazurskie

w eksploatacji: 20,1 km

w realizacji: 22,9 km

Łącznie: 43 km

województwo lubelskie i mazowieckie

w eksploatacji: 94,1 km

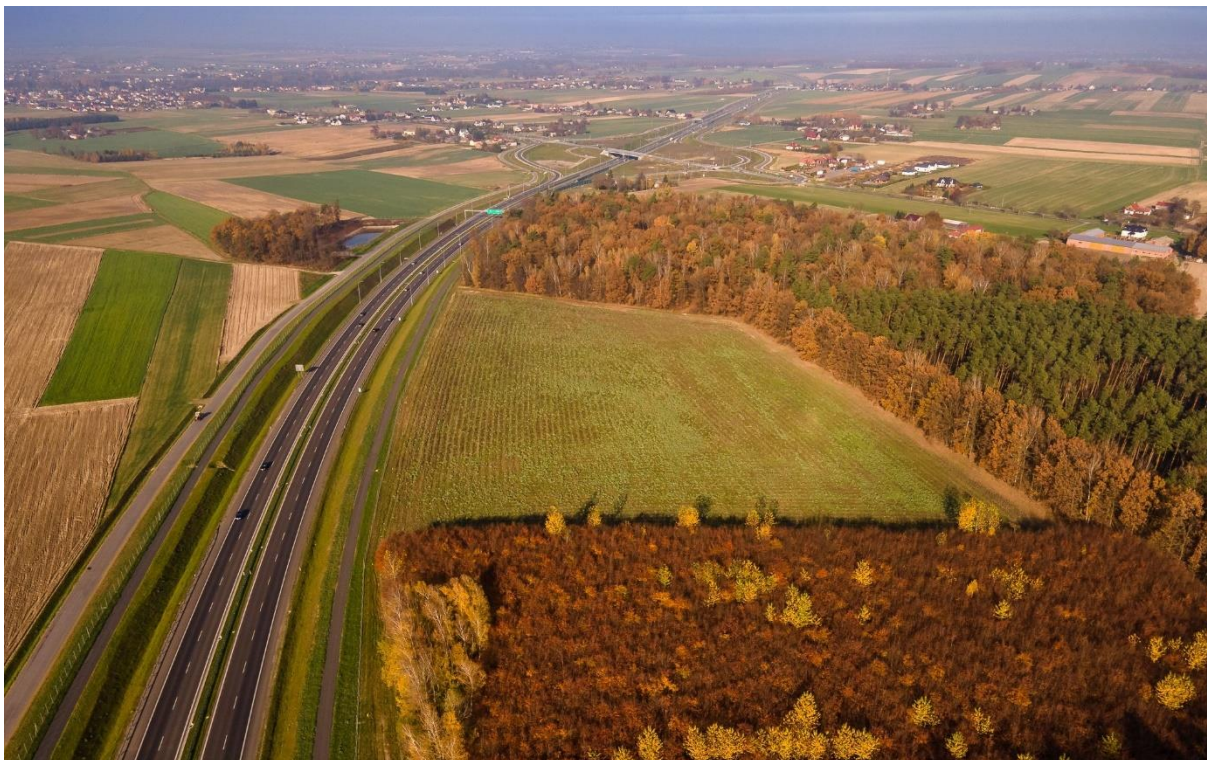
w realizacji: 80,7 km (15.09.2022)

w przetargu: 22,4 km (15.09.2022)

w przygotowaniu: 32,4 km

Łącznie: 229,6 km

21 maja 2022 oddano do użytku 20-sto kilometrowy odcinek trasy S19 pomiędzy Niedrzwicą Dużą i Kraśnikiem, łącząc tym samym Lublin i Rzeszów.



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)

województwo podkarpackie

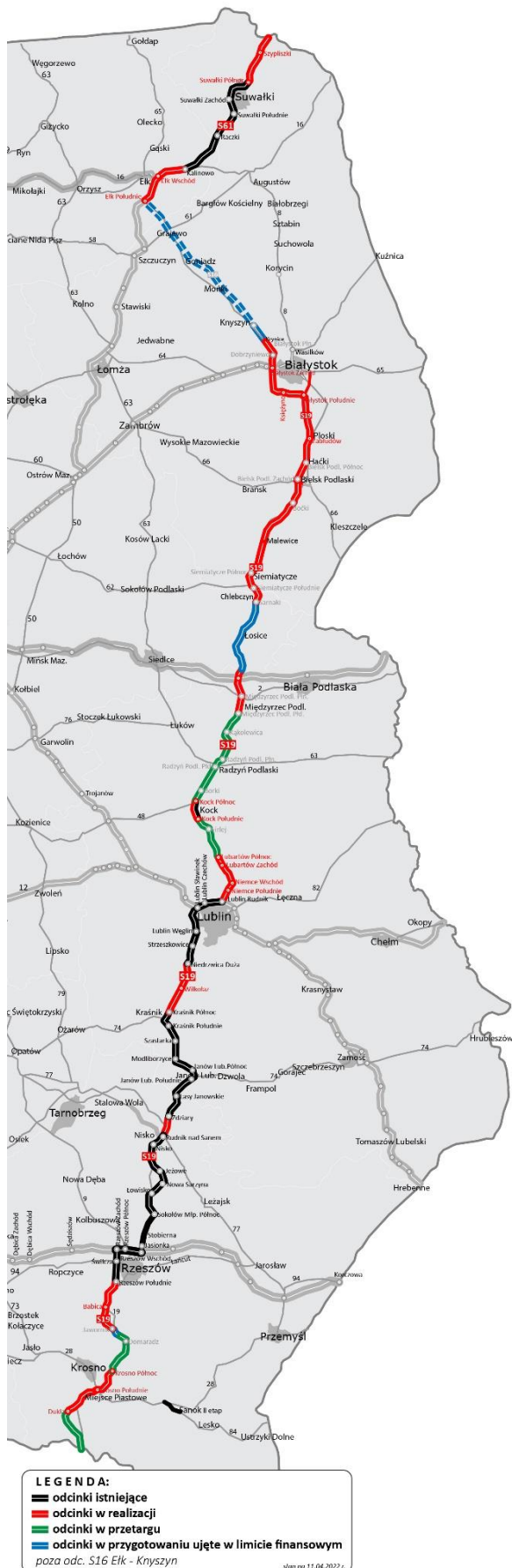
w eksploatacji: 82 km

w realizacji: 76,5 km

w przetargu: 11,6 km

Łącznie: 170,1 km

Mapa szlaku Via Carpatia w Polsce



Viking Train

Połączenie kolejowe uruchomione zostało w 2003 r. łącząc port w Kłajpedzie, dalej przez Wilno, Mińsk i Kijów z ukraińskimi portami Odessą i Czarnomorskiem. Pociągi pokonywały trasę 1734 km w 54 godziny. Główna trasa: Kłajpeda-Wilno-Mińsk-Kijów-Czarnomorsk. Początkowo pociąg przewoził całe zestawy – ciągnik siodłowy z naczepą, później obejmował transport samych naczep, kontenerów. Celem projektu było pozyskanie większego wolumenu towarów do transportu kolejowego na szlaku pomiędzy Turcją i Bliskim Wschodem a północną Europą. Projekt został zgłoszony przez Litwę. W 2009 roku Europejska Komisja Transportu przyznała projektowi Viking Train za najlepszy projekt europejski. Projekt – rozbudowa - obecnie jest zawieszony.

Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie – sieć bazowa TEN-T

Korytarz biegnący dwiema odnogami ze Świnoujścia i Trójmiasta, przez wschodnie Czechy oraz równolegle przez zachodnią Słowację do Wiednia, a następnie dwiema odnogami przez Austrię do przejścia granicznego Villach oraz Słowenię do Triestu i dalej przez Wenecję, Bolonię do Ravenny. Projekt dotyczy zarówno infrastruktury drogowej, kolejowej i portowej. Szacowany koszt ukończenia wszystkich inwestycji do 2030 r. wynosi 64,9 mld euro. Projekt został zgłoszony przez Polskę. Realizacja korytarza umocni sieć transportową w Europie Środkowej zwłaszcza w kontekście transportu multimodalnego towarowego i pasażerskiego ze szczególnym uwzględnieniem potencjału portów nad Bałtykiem i Adriatykiem. Inwestycje w ramach korytarza są prowadzone przez kraje zaangażowane w proces jego utworzenia, obejmują one budowę i modernizację dróg i linii kolejowych oraz rozbudowy możliwości portów. Korytarz Bałtyk-Adriatyk obejmuje osiem portów morskich: 4 porty bałtyckie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu (Polska) oraz 4 porty adriatycki: Triest, Wenecja i Rawenna (Włochy) i Koper (Słowenia). Wszystkie porty są połączone z siecią drogową i kolejową (TEN-T). Inwestycje obejmą działania jak dostępność morska i lądowa portów Koper, Triest i Wenecja oraz modernizację infrastruktury portowej w Gdańsku i Świnoujściu, utworzenie gazoportów LNG w Wenecji i Ravennie oraz poprawienie przepływów

W zakresie budowy i modernizacji linii kolejowych korytarz Bałtyk – Adriatyk obejmuje 118 projektów infrastruktury kolejowej. Pozwoli to na dostosowanie ich do wymogów sieci TEN-T. Łączny koszt realizacji szacuje się na 39,4 mld euro. W ramach korytarza realizowane są prace w krajach członkowskich:

Polska:

- Gdańsk - Warszawa - Grodzisk: obecnie 120 km/h, trwa modernizacja linii do 160 km/h
- Grodzisk - Zawiercie: obecnie 160 km/h, trwa modernizacja linii do 250-350 km/h
- Zawiercie - Katowice: zaplanowana modernizacja linii do 120 km/h

Czechy:

- Granica Polski – Prerów – Brzeclaw: zakończono modernizację linii do 160 km/h
- Prerov - Brno: obecnie trwa modernizacja dwutorowa; Planowane 200 km/h
- Brno - Breclav: modernizacja linii do 200 km/h obecnie na etapie planowania

Słowacja:

- Skalite - Sadca - Żylna: status modernizacji: 80-120 km/h
- Żylna - Bratysława: obecnie trwa modernizacja linii do 160 km/h

Austria:

- Budowany jest tunel kolejowy Koralm o długości 32 km, który poprawi komunikację pomiędzy Wiedniem, Grazem i Klagenfurtem, a czas podróży skróci się z 3 godzin do jednej.

Włochy:

- Tarvisio - Udine: nowa linia Pontebbana; 160 km/godz.
- Udine - Wenecja - Bolonia: linia została ukończona; nowy odcinek linii Triest - Wenecja z planowanym węzłem do Palmanova

W ramach budowy infrastruktury drogowej realizowanych jest 116 projektów o łącznej wartości ok. 22,8 mld EUR. Obejmują one prace na sieci dróg krajowych w Polsce, Czechach i Słowacji, a także prace na odcinkach transgranicznych między Polską i Słowacją, Czechami i Austrią oraz Włochami i Słowenią. Ponadto w Austrii, Włoszech i Słowenii prowadzona jest modernizacja obecnej infrastruktury sieci autostrad.

Są zaplanowane lub są już w realizacji projekty wdrażające rozwiązania ITS, których zadaniem jest m.in. usprawnienie ruchu i poprawę bezpieczeństwa. Utworzenie korytarza Bałtyk – Adriatyk obejmuje także wykorzystanie paliw alternatywnych jak energia elektryczna (stacje ładowania), LNG, CNG i wodór (stacje tankowania) oraz stacje LNG w większości

portów. Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych jest aktualnie rozbudowywana we wszystkich krajach członkowskich. Projekty dotyczące dostępności i/lub dalszego rozwoju LNG dla transportu drogowego (także bioLNG), są wdrażane w Polsce, Czechach, Austrii, Włoszech. Projekty CNG planowane są na Słowacji, we Włoszech i Słowenii. Stacje tankowania wodoru zaś w Polsce i Czechach. Oddanie całego korytarza Bałtyk – Adriatyk zaplanowane jest na rok 2030.

FAIRway Dunaj

Projekt dotyczy modernizacji systemu przetwarzania danych hydrologicznych, opomiarowania i alarmowania w biegu drogi wodnej Dunaju na odcinku łączącym Austrię, Słowację, Węgry, Chorwację, Bułgarię i Rumunię. Projekt został zgłoszony przez Rumunię.

Rail Baltica

Nowa linia kolejowa biegnąca na szlaku korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie sieci bazowej TEN-T z Warszawy przez Białystok, Kowno, Rygę do Tallina z przeprawą promową do Helsinek. Połączenie budowane jest w parametrach normalnotorowych, w europejskim rozstawie torów 1435 mm i będzie spełniało standardy sieci TEN-T. Rozstaw osi nabiera szczególnego znaczenia w krajach byłego bloku radzieckiego gdzie standardem był szeroki rozstaw 1520 mm, dotyczy to również krajów nadbałtyckich. Polski, 370-kilometrowy odcinek pozwoli na poruszanie się pociągów osobowych z prędkością 200 km/h, a towarowy 120 km/h, zaś 840-kilometrowy odcinek w krajach bałtyckich z prędkością 200 km/h. Całkowity koszt projektu wyniesie ok. 6,8 mld euro. Projekt został zgłoszony przez Litwę, Estonię i Polskę.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do tej pory zmodernizowały dwa odcinki – od Warszawy Rembertowa do Sadownego oraz od Sadownego do Czyżewa. Cała inwestycja została podzielona na 5 etapów. Obecnie prowadzone są prace na trzecim od Czyżewa do Białegostoku. W planach są roboty na kolejnych fragmentach trasy: Białystok – Ełk (100 km) oraz Ełk – Trakiszki (100 km). Warszawa ma zostać w całości połączona z Tallinem w roku 2026.

Rail-2-Sea

Połączenie kolejowe na odcinku 2342 km z Gdańska przez Słowację, Węgry do portu w Konstancy. Cały rumuński odcinek znajduje się na szlaku bazowego korytarza sieci TEN-T i podlega modernizacji z terminami ukończenia poszczególnych etapów w 2019, 2020, 2025 i 2029. Projekt został zgłoszony przez Rumunię.

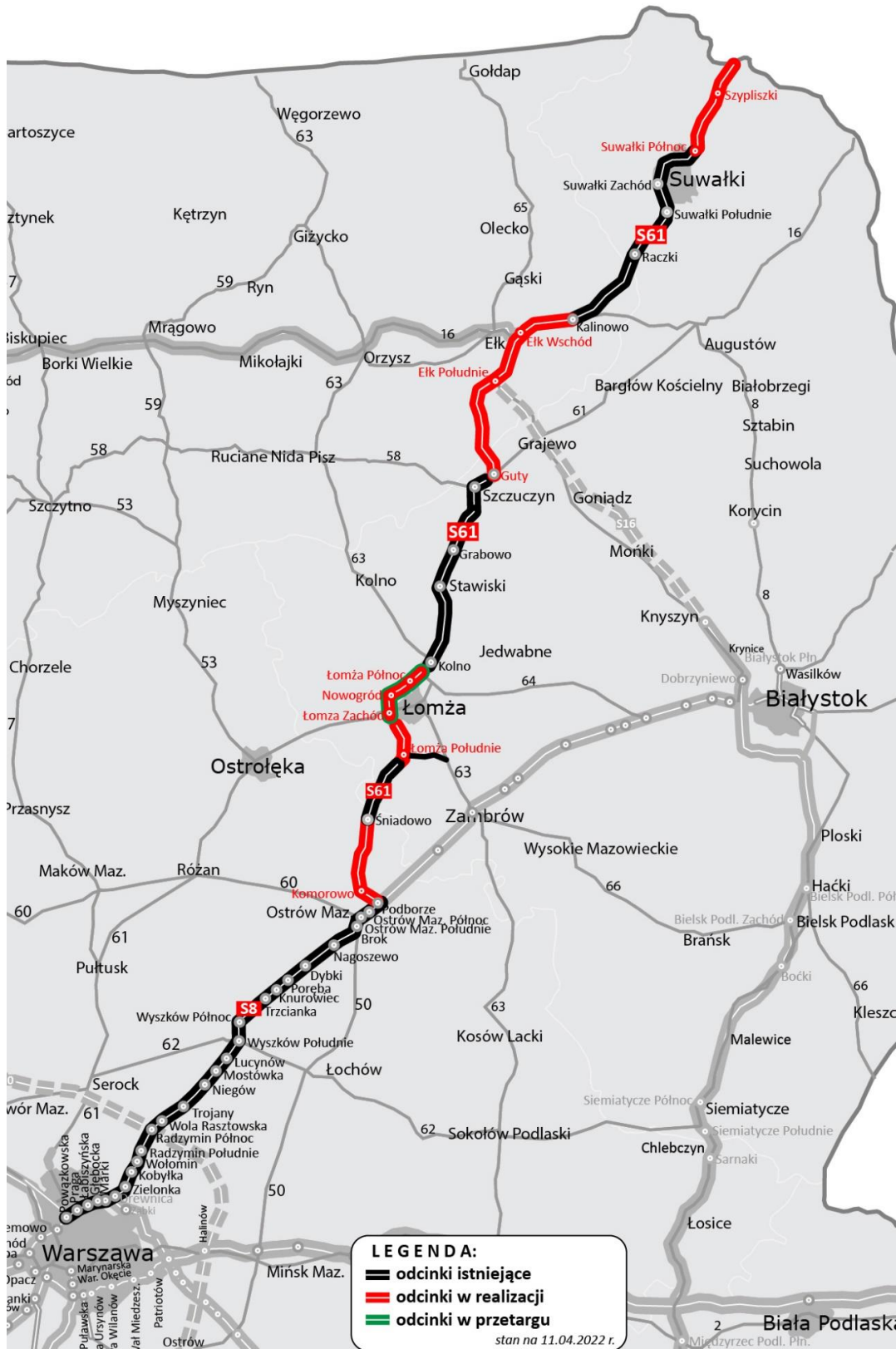
Rail Amber

Rail Freight Corridor (RFC) to nie projekt infrastrukturalny, ale platforma harmonizacji procesów, rozwiązań technicznych i narzędzi pomiędzy krajowymi systemami kolejowymi. RFC Amber prowadzi od Kopru w Słowenii przez Węgry i Słowację do Polski. Korytarz został powołany w styczniu 2019 r. jako dziesiąty korytarz w UE. Projekt został zgłoszony przez Węgry.

Via Baltica

Korytarz drogowy prowadzący z Warszawy trasą S8, następnie S61 do przejścia granicznego w Budziskach, przez Kowno, Rygę do Tallina z możliwością przeprawy promowej do Helsinek, a więc na tej samej trasie, co kolejowa Rail Baltica i korytarz TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie. Ok. 30% obecnego ruchu na istniejących odcinkach drogi generują samochody ciężarowe. Na większości odcinków droga zostanie doprowadzona do standardu 2+2 pasy ruchu, w niektórych otrzymując przepustowość 2+1. Projekt został zgłoszony przez Litwę i Estonię. Polski odcinek Via Baltica to fragmenty dróg ekspresowych S8 i S61 pomiędzy Warszawą i przejściem granicznym w Budzisku. Z ponad 311 km przyszłej Via Baltica, kierowcy mają już do dyspozycji nieco ponad 270 km. W północnej części od Ełku do granicy Via Baltica stanowi jedną trasę z Via Carpatia. Na koniec 2022 roku przejezdne są już nowo oddane do użytkowania odcinki Suwałki - Budzisko (37 km) oraz Ełk Południe – Szczuczyn (23 km).

Mapa szlaku via Baltica



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Dunaj – Odra – Łaba – połączenie śródlądowe

Projekt zakłada budowę brakującego połączenia pomiędzy Odrą i Dunajem na terytorium Polski, Czech i Słowacji. Kanał przebiegał będzie w ciągu drogi wodnej E-30. We wszystkich trzech krajach przygotowywane są obecnie studia wykonalności. Projekt został zgłoszony przez Polskę i Czechy.

Modernizacja rzeki Sawy na odcinku Jaruge-Novigrad

Celem projektu jest podniesienie standardu Sawy na odcinku Jaruge-Novigrad do IV, międzynarodowej klasy żeglowności. Prace przygotowawcze finansowane są ze środków instrumentu Łącząc Europę. Projekt został zgłoszony przez Chorwację.

Przyszłość transportu w kontekście polityki UE

Europejskie prawo klimatyczne wymaga od Unii Europejskiej zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej o 55% w 2030 roku. Taka redukcja emisji będzie wymagała znaczącego wkładu ze strony transportu. Masowe wdrożenie pojazdów nisko i zeroemisyjnych stanowi duże wyzwanie dla rynku, zarówno dla producentów, odbiorców, ale także dla rządów i podmiotów zaangażowanych w rozwój rynku w oparciu o paliwa alternatywne. Transport jest odpowiedzialny za ok 25% gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej.

Dotychczas funkcjonuje Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFID). Implementację w roku 2021 sprawił Europejski Trybunał Obrachunkowy w zakresie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i wnioski płynące z raportu mówią, że mimo rosnącej liczby stacji ładowania podróżowanie po UE jest skomplikowane ze względu na ich nierównomierne rozmieszczenie, brak jest jasnych i spójnych celów dla całej UE w zakresie infrastruktury ładowania, mimo iż niektóre kraje członkowskie zwiększyły swoje ambicje w zakresie zapewnienia warunków. Co pokazuje, że wdrażanie celów AFID nie jest łatwe.

Komisja Europejska zaproponowała w ramach pakietu reform Fit for 55 nowe regulacje Alternative fuels infrastructure regulation (AFIR), które mają zastąpić Dyrektywę. Sieć TEN-T (bazowa i kompleksowa) będzie stanowić infrastrukturalny szkielet tego przedsięwzięcia. Nowe regulacje określają wiążące dla wszystkich krajów członkowskich wymogi dotyczące uruchomienia infrastruktury o wystarczającej minimalnej zdolności ładowania i uzupełniania

paliwa, aby umożliwić swobodne korzystanie z międzynarodowych korytarzy sieci TEN-T przez pojazdy osobowe i ciężarowe.

Cele oparte są na odległości pomiędzy hubami szybkiego ładowania wzdłuż sieci TEN-T, przeznaczonymi dla elektrycznych pojazdów osobowych oraz pojazdów ciężarowych.

W IV kwartale 2022 roku Parlament EU przyjął znacznie bardziej ambitne cele dla infrastruktury, które będą jeszcze dyskutowane.

Pojazdy osobowe:

Cieć bazowa: Co najmniej 600 kW mocy ładowania co 60 km do końca 2025 r i 900 kW do końca 2030 r.

Pojazdy ciężkie:

- Sieć bazowa TEN-T Co najmniej 2000 kW mocy ładowania co 60 km do końca 2025 r., 5000 kW do końca 2030 r. dla sieci bazowej TEN-T
- Sieć rozszerzona TEN-T Co najmniej 2000 kW mocy ładowania co 100 km do końca 2030 r., 5000 kW do końca 2035 r. dla kompleksowej sieci TEN-T

Podwyższono cel minimalnej mocy publicznie dostępnych stacji ładowania w przeliczeniu na liczbę zarejestrowanych samochodów elektrycznych. Przy udziale samochodów elektrycznych poniżej 1% we flocie pojazdów na każdy pojazd ma przypadać 3 kW mocy (poprzednio 1 kW na każdy zarejestrowany samochód elektryczny), przy udziale samochodów elektrycznych na poziomie od 2 do 5% - 2 kW, przy udziale 7,5% i powyżej to moc publicznie dostępnych stacji ma osiągnąć 1 kW na każdy zarejestrowany samochód elektryczny.

Parlament Europejski dodał również mechanizm gwarantujący budowę infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych we wszystkich krajach członkowskich. Do końca 2027 r. w każdym Państwie Członkowskim ma powstać infrastruktura do ładowania odpowiadająca 3% floty samochodów elektrycznych w ogólnej liczbie rejestracji i 5% do 2030 r.

Również w ramach Pakietu Fit for 55 został zaproponowany nowy cel redukcji emisji dla pojazdów osobowych i lekkich dostawczych. Obecne regulacje mówią o celu redukcji na poziomie:

- **-15% do 2025 roku**
- **- 31% do 2030 roku**

27 października 2022 roku został zakończony trilog w sprawie redukcji norm emisji z samochodów osobowych i dostawczych, zostały przyjęte regulacje, które zastrzegają normy:

- **-55% do 2025 roku – samochody osobowe (względem roku 2021)**
- **-50% do 2030 roku – samochody dostawcze (względem roku 2021)**
- **-100% do 2035 roku**

Co oznacza, że od roku 2035 większość nowych pojazdów sprzedawanych na terenie UE będzie zeroemisyjnych (elektrycznych lub wodorowych). Nie zamyka to furty dla sprzedaży samochodów spalinowych, lecz nowe będą obłożone wysokimi opłatami za nie wypełnienie norm emisji, ponadto będą istniały wyłączenia dla małych producentów pojazdów oraz dla e-paliw z przeznaczeniem do pojazdów specjalnych (wozy strażackie, karetki).

Do przepisów przygotowują się już koncerny motoryzacyjne przez rewizję swoich planów strategicznych i wdrażania pojazdów głównie elektrycznych do ofert (Volkswagen – 70% sprzedaży w EU do 2030 mają być 100% elektryczne BEV – Battery Electric Vehicle, 100% sprzedaży BEV do 2040 r., Ford – 1/3 sprzedaży nowych pojazdów w UE to BEV do 2026 r., 100% do 2030 roku, Volvo – 100% sprzedaży BEV do 2030 r.). Większość producentów już teraz ma w swoim portfolio kilka modeli pojazdów.

Również w obszarze samochodów ciężarowych istnieją regulacje i obejmują one cele redukcji emisji na poziomie:

- **-15% do 2025 roku**
- **- 30% do 2030 roku**

Komisja Europejska rozpoczęła już prace nad nową propozycją i do połowy 2023 roku powinna zostać opublikowana propozycja, która również może zawierać cel redukcji emisji -100% do roku 2035 lub 2040.

Mając na uwadze powyższe, nasuwa się wniosek, że kluczowym w najbliższych latach jest wsparcie i działania mające na celu dynamiczny rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych osobowych i ciężarowych.

Ostatnim elementem jest Regulacja bateryjna, która dotyczyć będzie wszystkich rodzajów baterii – samochodów elektrycznych, przemysłowych, przenośnych, rowerowych. Prawo stanowić będzie, aby baterie do pojazdów elektrycznych były poddawane recyklingowi i ustalono odzysk surowców na poziomie 90% dla kobaltu i niklu do 2027 r. i 95% do 2031 r., oraz 50% dla litu do 2027 r. i 80% do 2031 r. Ponadto efekt wdrożenia regulacji stanowczo ma zmniejszyć negatywny wpływ na środowisko poprzez weryfikację źródła surowców oraz zadbać m.in. o prawa pracowników w ramach *due dilligence rules*.

Elektryfikacja Via Carpatia - szans rozwoju zeroemisyjnego transportu ciężkiego

Trasa Via Carpatia docelowo połączy polskie i litewskie porty nadbałtyckie z portami Morza Czarnego, Egejskiego i Adriatyku. Budowy korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk musi zostać integralnie połączona z myślą o elektryfikacji tej infrastruktury w kierunku ultraszybkiego ładowania. Droga ma połączyć siedem krajów: Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Grecję i jest ważnym elementem transportu międzynarodowego, także tego ciężkiego.

Od około 100 lat paliwa płynne – diesel i benzyna - stanowią podstawę sektora transportu. Silniki spalinowe stanowią dalej podstawę w przewozach towarowych, wg danych PZPM Park samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5T w Polsce, wg stanu na 31.12.2020 stanowił:

- 97,9% pojazdy z silnikiem wysokoprężnym
- 0,5% pojazdy z silnikiem benzynowym
- 1,6% pozostałe – pojazdy zasilane LPG, LNG, CNG, elektryczne.

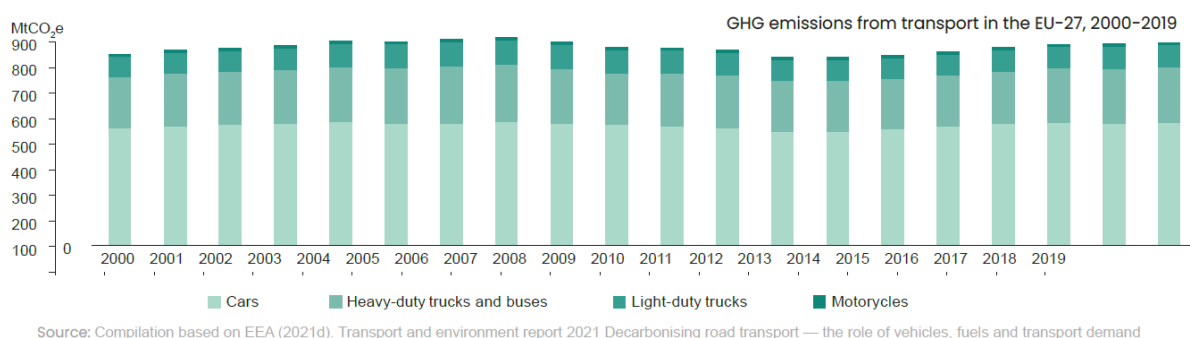
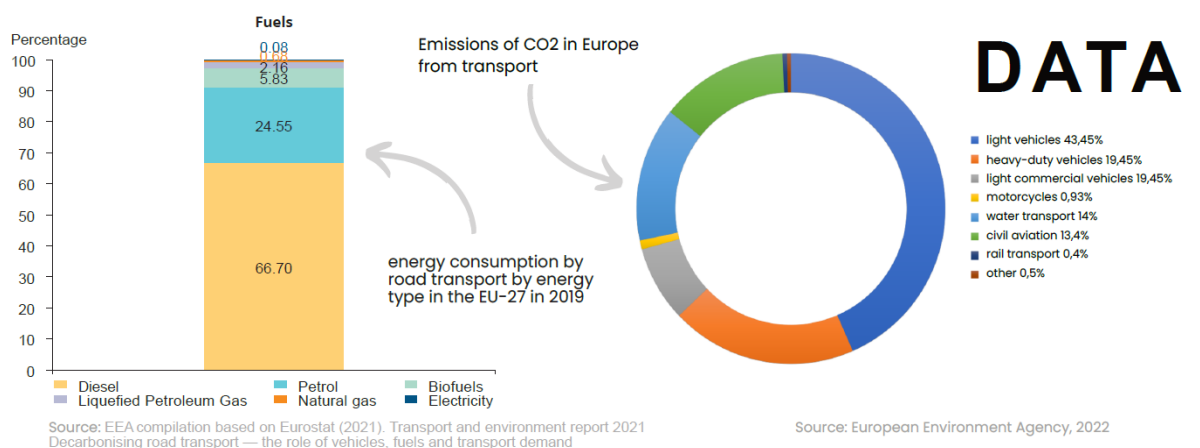
Pomimo dominacji na rynku pojazdy spalinowe mają one zasadnicze wady:

- Niska sprawność silnika spalinowego
- Bariera technologiczna w dalszym obniżaniu emisyjności silnika
- Emisyjność (CO₂, tlenki azotu, tlenki siarki itp.).

Paliwa kopalne zdobyły popularność ze względu na wiele czynników, które to umożliwiły np. szerokie występowanie, łatwy transport, poznane technologie przerobu ropy, rozwinięta sieć dystrybucji. Ropa stała się przez lata jednym z najważniejszych surowców strategicznych, lecz przez to jest obarczona podatnością na czynniki geopolityczne. Największe złoża ropy znajdują się w krajach bliskiego wschodu, które są niestabilne, czy też Rosji, która po ataku na Ukrainę została objęta sankcjami, które m.in. uderzają w handel ropą. Ponadto czynnikami, które powodują realne zagrożenie są decyzje grupy OPEC (mechanizm ograniczania wydobycia i dostępności ropy na rynku), konflikty zbrojne, decyzje polityczne w regionach wydobycia, problemy z transportem (np. wypadki tankowców, uszkodzenia sieci przesyłowych, korytarze transportowe przebiegają również przez obszary niestabilne politycznie).

Przez ostatnie 40 lat trwały prace nad wdrożeniem innych alternatyw dla produktów ropopochodnych. Swoją szansę na rynku dostał również gaz – w pojazdach osobowych i lekkich dostawczych głównie LPG, zaś w pojazdach ciężarowych CNG i LNG.

Od kilku lat, na kształt polityki stosowania paliw kopalnych mają wpływ również zmiany klimatu. Coraz częstsze susze, nagłe powodzie, huragany i inne niebezpieczne zjawiska pogodowe są efektem działalności człowieka w obszarze przemysłu, transportu i produkcji energii przy masowym spalaniu węgla, gazu oraz paliw płynnych. Od roku 2015, czyli od czasu podpisania Porozumienia Paryskiego podczas COP15 w Paryżu nowe polityki krajów, regionów czy Unii Europejskiej jak **European Green Deal** w sposób szczególny stawiają na szybkie odejście od spalania paliw kopalnych ze względu na ich emisyjność.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie EEA, T&E, 2021

Obecnie kraje członkowskie Unii Europejskiej z uwagi na czynniki klimatyczne oraz na konieczność zapewnienia dostępu do energii oraz surowców energetycznych podejmuje szereg działań, które dają możliwość zbudowania niezależności energetycznej.

Takie priorytety wspiera elektryfikacja transportu poprzez stworzenie nowych źródeł generowania czystej energii oraz spożytkowanie jej m.in. przez sektor transportu.

Korytarze drogowe sieci TEN-T, poprzez realizację nowych założeń AFIR, będą dostosowane do użytkowania elektrycznych (baterijnych i wodorowych) pojazdów ciężkich, poprzez implementację stacji ładowania i stacji tankowania wodorem. Mając również na uwadze prace nad nowymi celami redukcji emisji dla pojazdów ciężarowych trzeba szczególnie przemyśleć rolę pojazdów gazowych, które to miały pełnić rolę przejściową.

Inicjatywa Trójmorza wspiera budowanie niezależności energetycznej, a także przez inwestycje infrastrukturalne - zwiększenie przepływu towarów – rozwój potencjału gospodarczego regionu. Jednym z projektów flagowych jest Via Carpatia, która połączy wschodnią część Europy z północy na południe. Będzie to trasa o znaczeniu strategicznym dla rozwoju gospodarki, zwłaszcza w sektorach takich jak automotive, spożywczej, przemysłu ciężkiego, poprzez szybki i sprawny transport towarów. Będzie to trasa również o kluczowym znaczeniu dla obronności wschodniej flanki NATO. Połączy także kluczowe porty, a w kontekście odbudowy Ukrainy będzie stanowić główną oś komunikacyjną północ – południe z potencjałem rozbudowy o odnogi w kierunku wschodnim. To tu istnieje największy potencjał do implementacji nowych technologii, które będą stanowić o przewadze konkurencyjnej regionu względem krajów starej Unii, a ograniczenie śladu węglowego niewątpliwie taki czynnik stanowić będzie.

Działania należy podejmować już dzisiaj, ponieważ nowe regulacje Unijne w zakresie implementacji infrastruktury paliw alternatywnych nałożą obowiązki na kraje członkowskie, aby pojawiła się odpowiednia infrastruktura. Dzięki ostatniej aktualizacji planu rozwoju sieci TEN-T (grudzień 2022) o polskie odcinki drogi ekspresowej S19, powstał kompletny trójmorski szlak z Tallinna/Helsinki aż do Limassol na Cyprze, a jego kluczowym elementem jest biegnący wzdłuż wschodniej granicy UE szlak Via Carpatia. Wymogi AFIR dla sieci bazowej będą wdrażane w pierwszej kolejności, odcinki sieci kompleksowej w dalszej perspektywie roku 2035, dlatego warto poddać dokładnym analizom wcześniejszą i bardziej ambitną implementację infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności dla osobowych i ciężarowych pojazdów elektrycznych.

Wdrażanie stacji ładowania w postaci hubów, przez Operatorów staje się elementem krytycznym infrastruktury energetycznej i wymaga szczególnej uwagi i wsparcia. Sektor ten

może być atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym dla Funduszu Trójmorza, który w swoich priorytetach stawia na rozwój transportu oraz sektora energetyki. Dobre warunki do korzystania z pojazdów ułatwi przedsiębiorcom decyzje o korzystaniu z pojazdów elektrycznych. Budując niezależność energetyczną, również w obszarze transportu, z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych realizujemy podstawowe cele jakie stawiają sobie kraje członkowskie Inicjatywy Trójmorza.

Źródła:

<https://biznesalert.pl/gaz-transport-trojmorze-analiza/>

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rozmowy-o-transportcie-w-krajach-trojmorza>

<https://intermodalnews.pl/2021/03/10/trojmorze-na-nowym-jedwabnym-szlaku-potencjal-ktorego-nie-mozna-zmarnowac/>

<https://pitd.org.pl/news/inicjatywa-trojmorza-jako-inicjatywa-rozwoju-infrastrukturalnego/>

<https://www.pwc.pl/en/publikacje/2017/the-road-ahead-cee-transport-infrastructure-dynamics.html>

<https://www.pwc.com/gx/en/industries/assets/the-road-ahead.pdf>

<https://market-insights.upply.com/en/european-road-transport-2021-in-5nbspinfographics>

<https://raporty.spotdata.pl/trojmorze>

<https://spotdata.pl/research/download/73>

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-drog-krajowych-do-2030-r-z-akceptacja-rady-ministrow>

Anne Elisabet Jensen Baltic Adriatic, Fifth Work Plan of the, European Coordinator 2022

IEA – Global Electric Vehicle Outlook 2022

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych:

<https://fppe.pl/parlament-europejski-przyjal-ambitne-stanowisko-w-sprawie-afir/>

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4b5d88a6-3ad8-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_1&format=PDF

<https://www.consilium.europa.eu/pl/infographics/battery-value-chain/>

https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/batteries_en

<https://www.gov.pl/web/gddkia-lublin/podsumowanie-2022-roku-na-drogach-woj.-lubelskiego>

<https://www.gov.pl/web/gddkia/via-carpatia---stan-realizacji>

<https://www.gov.pl/web/gddkia-lublin/dwa-kolejne-odcinki-szlaku-via-carpatia-w-realizacji>

<https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/podsumowanie-2022-roku-na-drogach-krajowych-podkarpacia>

<https://projects.3seas.eu/projects/not-active-viking-train-submitted-by-lithuania>

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/contributing/corridors/baltic-adriatic-corridor_en

<https://projects.3seas.eu/projects/baltic-adriatic-ten-t-core-network-corridor>

<https://projects.3seas.eu/projects/rail-baltica-submitted-by-poland>

<https://www.rail-baltica.pl/o-inwestycji/>



„Trójmorze na drodze cyfryzacji”

Łukasz Antkiewicz



Wstęp

Komponent cyfrowy stanowi kluczowy motor napędowy gospodarek na całym świecie. Potencjał technologii cyfrowych wdrażanych dziś w każdej gałęzi sektora prywatnego i publicznego i przenikających wszystkie sfery życia społecznego, pragną wykorzystać również państwa Europy Środkowo-Wschodniej, zrzeszone w ramach inicjatywy Trójmorza, które w ostatnich latach wyróżniają się tempem rozwoju gospodarki cyfrowej na tle pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej. Choć transformacja cyfrowa Trójmorza przebiega w budzącym optymizm tempie, to zdecydowana większość krajów regionu wciąż nie dorównuje pod względem wskaźników poziomu cyfryzacji gospodarki i społeczeństwa partnerom z Europy Zachodniej i Północnej.

Wśród kluczowych wyzwań na drodze ku cyfryzacji Trójmorza znajdują się zagwarantowanie cyberbezpieczeństwa administracji publicznej i sektora prywatnego, rozwój kompetencji cyfrowych wśród obywateli i wyszkolenie niezbędnych do implementacji utrzymania i rozwoju nowoczesnych rozwiązań cyfrowych kadr ekspertów, ale także zagwarantowanie powszechnego dostępu do sieci i wsparcie dla wdrożeń rozwiązań z zakresu sztucznej inteligencji, czy technologii chmurowych.

O tym, czy Trójmorze zdoła dogonić cyfrową stawkę Europy i świata oraz w pełni wykorzystać, zadecyduje m.in. obrany przez UE kierunek prowadzenia relacji transatlantyckich, losy wojny na Ukrainie oraz zaangażowanie polityczne i gospodarcze państw regionu w prowadzenie wspólnych, międzynarodowych projektów cyfrowych.

Cyfryzacja jako filar Inicjatywy Trójmorza

Od momentu zawiązania międzynarodowej platformy Inicjatywy Trójmorza w 2015 r., współpraca gospodarczo-polityczna w jej ramach skupiona była na trzech filarach: transporcie, energetyce, ale także na sferze cyfrowej. To w tych obszarach rozwijane są dziś projekty wspierane przez Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza i prowadzona jest spójna polityka regionalna. Choć przez pierwsze lata funkcjonowania Inicjatywy kwestie cyfryzacji ustępowały miejsca energetyce i transportowi, dziś gospodarka cyfrowa i transformacja społeczeństwa stanowią prawdziwy priorytet i uchodzą za strategiczny element polityki i współpracy biznesowej w Europie Środkowo-Wschodniej.

Cyfrowa gospodarka, czyli?

Jednoznaczne określenie wartości cyfrowej gospodarki nie jest łatwym zadaniem. Nie istnieje także uniwersalnie przyjęty standard dla jej pomiaru. Najobszerniejsze analizy tego zagadnienia w kontekście Europy Środkowo-Wschodniej w ostatnich lat prowadzone były przez firmę doradczą McKinsey & Company. Wg. analiz publikowanych od 2018 r. na wartość gospodarki cyfrowej składają się:

Wartość sektora ICT (ang. information and communication technology, inaczej sektor teleinformatyczny)

- Wartość sektora sprzedaży online (e-commerce)
- Wydatki konsumentów na sprzęt cyfrowy.

Wedle tej metodologii największe gospodarki cyfrowe Europy to kolejno Dania, Estonia (jedyne państwo reprezentujące Inicjatywę Trójmorza w czołówce cyfrowych gospodarek), Finlandia, Irlandia, Luksemburg i Holandia. Należy jednak wskazać, że przyjęta metodologia nie uwzględnia wykorzystania technologii cyfrowych w sektorach gospodarki innych niż ICT, podczas, gdy transformacja cyfrowa jest dziś zjawiskiem przekrojowym i innowacyjne rozwiązania cyfrowe wykorzystywane są coraz częściej także w gałęziach, których tradycyjnie nie wiąże się z nowoczesnymi technologiami. Również w Państwach Inicjatywy Trójmorza sztuczna inteligencja, technologie chmurowe, czy analiza danych przenikają do sektorów takich jak rolnictwo, ochrona zdrowia, czy przemysłu wytwórczego. W istocie każdy sektor gospodarki i każda sfera życia społecznego wykorzystują dziś zdobycze cyfryzacji, a powstające analizy dot. gospodarki cyfrowej z pewnością w coraz większym stopniu uwzględniać będą udział i wpływ cyfryzacji w sposób przekrojowy.

Znaczenie cyfryzacji gospodarki

Rozumiana w zaproponowany przez McKinsey & Company sposób gospodarka cyfrowa może wnieść do PKB państw Europy Środkowo-Wschodniej (Bułgarii, Chorwacji, Czechach, Łotwie, Litwie, Węgrzech, Polsce, Rumunii, Słowacji i Słowenii) ponad 200 mld € do 2030 r.

To właśnie cyfrowa gałąź gospodarki stanowiła jeden z najważniejszych napędów ogólnego wzrostu ekonomicznego ostatnich pięciu lat w państwach regionu. W latach 2017-2021, cyfrowa gospodarka tych krajów Inicjatywy Trójmorza wzrosła połowę swojej dotychczasowej wartości, czyli o 42 mld €, osiągając tempo wzrostu od 9 do 13% rocznie. W istocie, cyfrowa gospodarka tych państw Europy Środkowo-Wschodniej wzrosła w latach 2017-2021 średnio o blisko 11%, podczas, gdy jej wzrost w krajach takich jak Belgia, Dania, czy Finlandia wynosił średnio 7%. Jeśli trend ten utrzyma się, gospodarki cyfrowe regionu Trójmorza mają szansę dorównać europejskim liderom.

Korzyści płynące z transformacji wszystkich sektorów gospodarki i rozwoju jej cyfrowego komponentu wykraczają jednak daleko poza rozumiane wprost zyski. Rosnącą uwagę przywiązuje się w ostatnich latach do związku cyfryzacji z odpornością przedsiębiorstw na kryzysy gospodarcze i nagłe zaburzenia na rynku. W istocie, analizy McKinsey wskazują, że w sytuacjach kryzysowych przedsiębiorstwa o wyższym poziomie odporności zasilanej cyfryzacją osiągają lepsze wyniki finansowe od rynkowych konkurentów, którzy nie poczynili stosownym inwestycji w sferze transformacji cyfrowej. Tak rozumiana odporność (ang. resilience) jest istotna nie tylko dla sektora prywatnego, ale także dla administracji publicznej i podmiotów z sektora publicznego. W istocie efekt odporności widoczny jest nie tylko na poziomie indywidualnych przedsiębiorstw, ale również w skali potencjału ogółu gospodarek państw. Spowolnienie gospodarcze wywołane pierwszymi falami pandemii COVID-19 w mniejszym stopniu dotknęło kraje o wyższym poziomie cyfryzacji. Dania, Estonia, Finlandia, Irlandia, Luksemburg i Holandia odczuły w tym okresie średni spadek przyrostu PKB w wysokości 2,3% w porównaniu z blisko 4% średnim spadkiem tempa wzrostu gospodarczego wśród państw Trójmorza. Przedsiębiorstwa i rządy mogą zatem unikać negatywnych skutków gospodarczych, inwestując w łączność cyfrową, narzędzia i rozwiązania z zakresu analizy danych, ale także w rozwój kompetencji cyfrowych swoich kadr i obywateli.

Współpraca na rzecz cyfryzacji w Trójmorzu

Priorytetowe dziedziny współpracy w ramach polityczno-gospodarczej platformy Trójmorza wyznaczone zostały podczas pierwszego Szczytu Inicjatywy Trójmorza 25 sierpnia 2016 r. w Dubrowniku. Jako kluczowe obszary kooperacji obok energetyki już wtedy wskazano komunikację cyfrową. Rezultatem trzeciego z kolei szczytu Trójmorza w 2018 r. było natomiast opracowanie listy priorytetowych projektów w obszarach transportu, energetyki i infrastruktury cyfrowej państw inicjatywy. Lista powstała w Bukareszcie składała się z 48 projektów. Wspieraniu realizacji tych projektów i zacieśnianiu współpracy gospodarczej w Trójmorzu, służyć ma zawiązany w 2019 r. na mocy postanowień szczytu w Bukareszcie Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza (Three Seas Initiative Investment Fund - 3SIIF). Fundusz mający na celu finansowanie istotnych projektów infrastrukturalnych w regionie, wspiera działania w trzech głównych obszarach (filarach) – transporcie, energetyce i infrastrukturze cyfrowej. Według szacunków 3SIIF, zapotrzebowanie inwestycyjne w tych sferach do 2030 r. wyniesie nawet 600 mld €. Według sprawozdania Funduszu za 2022 r., liczba zgłoszonych priorytetowych projektów wzrosła z 48 w roku 2018 do 91, a ich łączny budżet oszacowano 168,4 mld €.

Zasadne jest jednak pytanie o stopień w jakim polityczna wola współpracy w obszarze cyfryzacji przekłada się na stosowne inwestycje i międzynarodowe projekty cyfrowe w Trójmorzu. Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza wskazał motywy przewodnie, do których odnosić się powinny wspierane finansowo projekty z obszaru cyfrowej infrastruktury. Należą do nich:

- Istotny wzrost wykorzystania i przepływu danych cyfrowych w gospodarstwach domowych, przemyśle i jednostkach administracji publicznej
- Fakt, że wiele państw Inicjatywy zajmuje niskie pozycje w rankingu DESI (Digital Economy and Society Index) względem innych państw członkowskich UE
- Paląca potrzeba inwestycji w infrastrukturę niezbędną do odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie na usługi i produkty cyfrowe

Aktualne zapotrzebowanie na inwestycje w cyfryzację i technologie informacyjne w Trójmorzu oceniane jest przez Fundusz na ok 122 mld €, podczas gdy łączny budżet zgromadzony przez Fundusz na inwestycje we wszystkich trzech filarach współpracy wynosi ok. 168,4 mld €. Co więcej, zaledwie 14% zgłoszonych do Funduszu projektów dotyczy filara cyfrowego (48% projektów dotyczy natomiast transportu, a 38% energetyki). Należy jednak wskazać, że choć już dziś w Trójmorzu realizowane są projekty cyfrowe, którym nie brakuje ambicji, takie jak

prowadzony przez Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię projekt „Transgraniczne korytarze transportowe 5G dla mobilności połączonej i zautomatyzowanej (CAM) w państwach bałtyckich”, to Trójmorze wciąż boryka się z wyzwaniem znacznego niedoboru międzynarodowych projektów i inwestycji w sferze cyfrowej.

Aby wspierać wydajny postęp cyfryzacji regionu, w październiku 2022 r. nieformalna koalicja organizacji branży cyfrowej z państw Europy Środkowo-Wschodniej “CEE Digital Coalition” wezwała władze Inicjatywy Trójmorza do opracowania dokumentu, określającego wspólne priorytety regionu z zakresu cyfryzacji, aby na jego bazie realizować międzynarodowe projekty gospodarcze i prowadzić spójną politykę cyfrową oraz regularnie monitorować efekty działań w Trójmorzu. W liście otwartym powołano się na przykład podobnej inicjatywy podjętej wspólnie przez państwa Grupy Wyszehradzkiej (V4) - Czechy, Polskę, Słowację i Węgry (należące oczywiście również do Inicjatywy Trójmorza), czyli *“Wspólną deklarację Grupy Wyszehradzkiej o wzajemnej współpracy przy projektach cyfrowych”* podpisaną przez premierów państw V4 i przedstawioną 17 lutego 2021 r. W dokumencie władze państw Grupy zadeklarowały wzajemną dobrą wolę budowania, rozwijania i wzmacniania dwustronnej i wielostronnej współpracy w ramach grupy V4 w dziesięciu obszarach. Wśród nich znalazły się m.in.:

- Budowa wspólnych ram współpracy w sprawach cyfrowych i ustanowienie mechanizmu konsultacji w sprawach cyfrowych na poziomie roboczym
- Zabezpieczenie funduszy UE na transformację cyfrową, a w szczególności na wspólne projekty cyfrowe V4
- Nawiązanie trwałej współpracy B+R+I
- Podnoszenie świadomości wśród przedsiębiorców krajów V4 w zakresie tworzenia zachęt do nawiązywania współpracy transgranicznej
- Koordynowanie działań mających na celu poprawę konkurencyjności i potencjału innowacyjnego krajów V4 w kwestiach cyfrowych
- Współpraca przy przygotowywaniu odpowiednich aktów prawnych na poziomie UE
- Wymiana najlepszych praktyk i wzajemne promowanie osiągnięć V4 w zakresie cyfryzacji

Jako dziedziny, w których wyrażać miałyby się współpraca badawczo-rozwojowa, gospodarcza i spójna aktywność regulacyjna wskazano m. in. infrastrukturę obliczeniową, big data, przemysł 4.0, sieci chmurowe i brzegowe, obliczenia o wysokiej wydajności, sztuczną

inteligencję, robotykę, blockchain, czy internet rzeczy (IoT), cyberbezpieczeństwo oraz inteligentne i cyfrowe umiejętności i kompetencje. Obszary te w znacznej mierze pokrywają się z najważniejszymi kierunkami rozwoju cyfryzacji w Europie i na świecie i znajdują pokrycie m.in. w planach inwestycyjnych państw V4 i szerzej, Inicjatywy Trójmorza wyrażonych w złożonych do Komisji Europejskiej wnioskach o pożyczki i dotacje w ramach europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility – RRF).

Kolejnym krokiem na rzecz realizacji założeń współpracy w sferze cyfrowej w Grupie Wyszehradzkiej, który zaadaptowany może zostać w skali Inicjatywy Trójmorza, było powołanie z polskiej inicjatywy Wirtualnego Sekretariatu ds. Projektów Cyfrowych V4, który po raz pierwszy spotkał się w maju 2021 r.

Stopień cyfryzacji gospodarki i społeczeństwa państw Trójmorza

Uznanie cyfryzacji za jeden z filarów Trójmorskiej współpracy w połowie minionej dekady i rozpoczęcie pracy nad projektami cyfrowymi w regionie nie wystarczyły jednak, by zupełnie zredukować różnice w stopniu cyfryzacji gospodarek i społeczeństw państw Europy Środkowo-Wschodniej względem państw członkowskich UE z Europy Zachodniej i Północnej.

Aby ocenić cyfrowy rozwój państw członkowskich UE Komisja Europejska od 2014 r. korzysta z indeksu gospodarki cyfrowej i społeczeństwa cyfrowego (Digital Economy and Society Index; DESI). Wskaźnik ten podsumowuje dane dotyczące wyników cyfrowych Europy i śledzi postępy krajów UE w obszarach tematycznych takich jak kapitał ludzki, łączność, integracja technologii cyfrowych oraz cyfrowe usługi publiczne. W latach 2019-2022 pośród krajów Inicjatywy Trójmorza jedynie Austria i Estonia zajmowały lokaty w pierwszej dziesiątce państw członkowskich UE. Większość państw Inicjatywy Trójmorza uzyskuje w rankingu wyniki poniżej średniej Unijnej.

W istocie, państwa Inicjatywy Trójmorza w rankingu DESI w latach 2019-2022 zajmowały średnio 19 lokatę. Należy też podkreślić, że większość państw osiągających wyniki poniżej średniej unijnej (a zatem liczne kraje Europy Środkowo-Wschodniej), nie poczyniła w ostatnich latach znacznych postępów na polu cyfryzacji gospodarki i społeczeństwa wg. wskaźnika KE. Wśród nich znalazły się m.in. Rumunia i Bułgaria, należące do Inicjatywy Trójmorza, które konsekwentnie zamykają unijną stawkę pod względem wartości wskaźnika DESI.

Wybrane wyzwania ery cyfrowej i kluczowe obszary cyfryzacji gospodarek Trójmorza

O tym, które obszary cyfryzacji stanowią największe wyzwanie na drodze transformacji gospodarek i społeczeństwa państw Trójmorza można wnioskować z planów reform i inwestycji, które rządy regionu zadeklarowały we wnioskach złożonych do Komisji Europejskiej w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility; RRF), który został zainicjowany, by zwalczać gospodarcze skutki pandemii COVID-19.

Projektując Instrument i wyznaczając cele dla tego narzędzia, Komisja Europejska określiła obszary (filary) reform i inwestycji, na które powinny zostać przeznaczone środki pozyskiwane przez państwa członkowskie UE. Jako jeden z filarów wskazano szeroko pojętą transformację cyfrową. Implementując RRF Komisja Europejska zobowiązała tym samym państwa ubiegające się o wsparcie z Instrumentu do przeznaczenia co najmniej 20% uzyskanych środków na tzw. filar cyfrowy.

Reformy i inwestycje związane z transformacją cyfrową dotyczyć powinny wg. KE technologii, infrastruktury i procesów cyfrowych ze względu na ich kluczowe znaczenie dla budowania odporności gospodarek UE i potencjału innowacyjnego Europy. Komisja rozumie przez to budowę wysokowydajnych sieci, cyfryzację usług publicznych i procedur administracyjnych, cyfryzację sektora prywatnego (ze szczególnym naciskiem na małe i średnie przedsiębiorstwa), a także rozwój podstawowych i zaawansowanych kompetencji cyfrowych oraz związaną z cyfryzacją działalność badawczo-rozwojową. Wyznaczono zatem następujące obszary:

- E-administracja, cyfrowe usługi publiczne oraz rozwój lokalnego ekosystemu cyfrowego
- Cyfryzacja przedsiębiorstw
- Kapitał ludzki dla cyfryzacji
- Łączność
- Potencjał cyfrowy i wdrożenia zaawansowanych technologii
- Postęp cyfrowy poprzez badania, rozwój oraz innowacje

Wszystkie państwa członkowskie UE zaplanowały przeznaczenie średnio 26% środków przydzielonych na transformację cyfrową w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Wszystkie Państwa Inicjatywy Trójmorza sprostają oczywiście wymaganiom Komisji Europejskiej w sferze planowania inwestycji. Środki przeznaczone na transformację cyfrową wg. złożonych do KE przez rządy państw Trójmorza miały stanowić od

ok. 20,4% w przypadku Chorwacji, przez 25,8% w przypadku Bułgarii aż do 53% środków, o które ubiegała się Austria. Średnio, państwa Inicjatywy Trójmorza na filar cyfrowy chcą przeznaczyć 28% środków uzyskanych z RRF.

Upowszechnienie dostępu do sieci, poprawa łączności, walka z tzw. białymi plamami, czyli obszarami pozbawionymi dostępu do sieci radiowej, oraz rozwój technologii 5G stanowią zbiorczo jeden z najważniejszych obszarów reform i inwestycji w planach państw Trójmorza. Niemal każdy kraj regionu zaplanował reformy i inwestycje w tym zakresie, sięgające nawet 4,9 mld € w przypadku Polski. To uzasadniony kierunek rozwoju. Wg. komponentu wskaźnika DESI, jakim jest “infrastruktura cyfrowa”, który obejmuje również łączność, w 2022 r. Polska zajmowała 25 pozycję w UE.

Sztuczna inteligencja

Technologie oparte o rozwiązania z zakresu sztucznej inteligencji mają dziś strategiczne znaczenie gospodarcze i stanowią jeden z kluczowych napędów rozwoju na całym świecie. Wg. Eurostatu, który badał powszechność wdrożeń z zakresu Sztucznej Inteligencji w sektorze prywatnym, W 2020 r. zaledwie 7% przedsiębiorstw w UE, zatrudniających co najmniej 10 osób wykorzystywało sztuczną inteligencję. Przyglądając się temu zagadnieniu Eurostat brał pod uwagę implementację rozwiązań takich jak uczenie maszynowe na potrzeby analizy zbiorów danych typu big data, technologie analizy i przetwarzania języka i rozpoznawania mowy, wykorzystanie chatbotów, czy wdrożenia robotów wykazujących dowolny stopień autonomii dzięki wykorzystaniu sztucznej inteligencji.

Najniższy odsetek rozwiązań opartych o sztuczną inteligencję odnotowano w przedsiębiorstwach państw Inicjatywy Trójmorza: na Łotwie (2% firm), w Słowenii i na Węgrzech (po 3% firm) oraz w Polsce (4%). Dla porównania, liderami w badaniu Eurostatu były Irlandia, Malta i Finlandia, gdzie z powyższych zastosowań SI korzystało kolejno 23, 19 i 12% przedsiębiorstw.

Nie ma zatem wątpliwości, że jednym z istotnych wyzwań na drodze rozwoju cyfrowej gospodarki w Trójmorzu będzie upowszechnienie technologii SI, szczególnie wśród mniejszych przedsiębiorstw oraz poza sektorem ICT.

Cyberbezpieczeństwo

Choć niedostateczny stopień implementacji technologii opartych o sztuczną inteligencję i rozwiązań chmurowych oraz braki w kompetencjach cyfrowych ograniczają możliwości Autorzy raportu “Three Seas United in Cyber Power” z Instytutu Kościuszki w 2022 r. postulowali, że w obliczu rosnących cyberzagrożeń i samego postępu cyfryzacji, współpracy w regionie Trójmorza należy nadać nowy impuls zorientowany na bezpieczeństwo cyfrowe. To stwierdzenie szczególnie zasadne w obliczu rosnącej liczby ataków i incydentów cyfrowych dotyczących w ostatnich latach podmiotów sektora publicznego i prywatnego w regionie.

Według izraelskiej agencji Check Point Research w 2021 r. nastąpił nagły wzrost liczby cyberataków na cele w państwach Europy Środkowo-Wschodniej. [Instytut Kościuszki informował, że w Polsce ich liczba zwiększyła się nawet o 73% względem poprzedniego roku.](#)

W marcu 2022 r. władze Rumunii mówiły o "spektakularnym wzroście" liczby ataków cyfrowych na obiekty infrastruktury w następstwie rosyjskiej agresji wobec Ukrainy. Służby odpowiedzialne za cyberbezpieczeństwo w Rumunii donosiły o nawet stukrotnie częstszych incydentach. O kilkukrotnym wzroście liczby ataków na cele publiczne i prywatne względem poprzedniego roku, mówiono także w pierwszym półroczu 2022 r. na Łotwie. W istocie, niemal cały region Trójmorza boryka się z niespotykaną dotąd falą ataków cyfrowych.

O znaczeniu zagrożenia atakami cyfrowymi świadczyć może fakt, że w minionym roku polskie władze zalecały, aby obywatele przygotowali się na ewentualność krótkotrwałych przerw w dostępności cyfrowych usług administracyjnych. Udaremnione ataki na polskie, rządowe serwisy online trwały np. w czasie wizyty prezydenta Stanów Zjednoczonych w Polsce w marcu 2022 r. Choć to właśnie administracja publiczna stanowi w ostatnich latach główny cel ataków w państwach Inicjatywy Trójmorza, to podmioty prywatne również coraz częściej padają ofiarą cyberprzestępców.

Ataki cyfrowe na cele w Europie Środkowo-Wschodniej wywodzą się dziś przede wszystkim z Rosji i nasiliły się od momentu wybuchu wojny na Ukrainie. Od tego czasu rośnie też udział celów rządowych wśród ofiar ataków rosyjskich operacji w krajach Trójmorza. Prawie 40% obserwowanych incydentów wywodzących się z Rosji w 2021 r. za cel obrało podmioty rządowe. Wg. izraelskiej agencji Check Point liczba ataków na instytucje rządowe i militarne wzrosła na świecie w 2021 r. o 47% względem poprzedniego roku, ustępując pod tym względem jedynie sektorowi edukacji i badań, który borykał się z aż 75% wzrostem liczby incydentów.

Najważniejsze cyberzagrożenia w ujęciu ogólnoeuropejskim, dotyczące również państw Trójmorza identyfikuje Agencja Unii Europejskiej ds. Cyberbezpieczeństwa (ENISA). W swoim raporcie “ENISA Threat Landscape (ETL)” z października 2022 r., w którym przedstawiono wnioski i dane dla okresu od kwietnia 2021 do lipca 2022 r. jako kluczowe typy ataków i incydentów wymieniono przede wszystkim ataki typu ransomware, czyli wymuszenia okupu w zamian za przywrócenie danych, do których dostęp został uniemożliwiony, lub ciągłości działania zaatakowanej usługi. Równie istotne dla bezpieczeństwa w regionie pozostają ataki phishingowe (oraz inne typy ataków z wykorzystaniem inżynierii społecznej. Choć ataki mające na celu blokadę usługi (ang. Denial of Service, DDoS) poprzez sztucznie generowany nadmierny ruch w sieci i wykorzystanie dostępnych zasobów uchodzą za stosunkowo starą i nie wyrafinowaną metodę, to wciąż okazują się istotnym zagrożeniem cyfrowym w Europie Środkowo-Wschodniej. W istocie dwa największe zarejestrowane w historii ataki tego typu miały miejsce właśnie w Europie Wschodniej w lipcu i wrześniu 2022 r. W państwach Inicjatywy Trójmorza od czasu wybuchu wojny na Ukrainie coraz większą uwagę przykładana jest do zagrożeń z zakresu dezinformacji i manipulacji opinią publiczną kanałami cyfrowymi. W czasie drugiej tury ostatnich wyborów prezydenckich w Czechach na skrzynki mailowe mediów oraz internautów trafiła fałszywa informacja o śmierci jednego z kandydatów na prezydenta (a później zwycięzcy wyborów) Petra Pavela w noc poprzedzającą głosowanie. Szczególne ryzyko w nadchodzących latach stanowią będą materiały generowane z wykorzystaniem dynamicznie rozwijanych narzędzi opartych o sztuczną inteligencję (tzw. deepfake). Rośnie także znaczenie pośrednich ataków cyfrowych. Liczba cyberataków wymierzonych w dostawców, czy podwykonawców zaangażowanych w łańcuch dostaw właściwego celu ataku stanowiła wg. ENISA aż 17% incydentów w 2021 r. w porównaniu z niespełna 1 % w roku 2020. Jednym z elementów odpowiedzi na prawdziwą falę ataków cyfrowych w przypadku Polski było powołanie Dowództwa Komponentu Wojsk Obrony Cyberprzestrzeni, ogłoszone przez Mariusza Błaszczaka, ministra obrony narodowej, podczas konferencji, która odbyła się 8 lutego 2022 r. Również w pozostałych państwach Inicjatywy Trójmorza funkcjonują formacje i struktury militarne odpowiedzialne za obronę cyberprzestrzeni oraz instytucje cywilne odpowiedzialne za reagowanie na incydenty i zagrożenia w sferze pozamilitarnej. Listę tych podmiotów w państwach Trójmorza przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1. Organy militarne i inne instytucje publiczne odpowiedzialne za cyberbezpieczeństwo w państwach Inicjatywy Trójmorza

| Państwo | Podmioty odpowiedzialne za cyberbezpieczeństwo |
|----------------|---|
| Austria | Information Communications Technologies and Cybersecurity Center (Informations-Kommunikations-Technologie und Cybersicherheitszentrum) |
| Estonia | Cyber Command (Kübertõuejuhatus) Defence League Cyberdefense Unit (Kaitseliidu Küberkaitse Üksus) |
| Bułgaria | Stationary Communication Information System (Стационарна Комуникационна Информационна Система - Stacionarna Komunikatsionna Informatsionna Sistema) |
| Chorwacja | Cybernetic Domain Command of the General Staff (Zapovjedništvo za Kibernetički Prostor Generalštaba) |
| Czechy | National Cyber Operations Centre (Národní Centrum Kybernetických Operací) |
| Łotwa | National Guard Cyberdefense Unit (Zemessardzes Kiberaizsardzības Vienība) |
| Litwa | Army Cyber Incidents Rapid Response Command (Kariuomenės Greitojo Reagavimo Į Kibernetinius Incidentus Komanda) |
| Polska | Zespoły Reagowania na Incydenty Bezpieczeństwa Komputerowego (CSIRT NASK, CSIRT GOV, CSIRT MON) Dowództwo Komponentu Wojsk Obrony Cyberprzestrzeni |
| Rumunia | Cybernetic Defense Command (Comandamentul Apărării Cibernetice) Informatic Technology Agency (Agenția de Tehnologie Informației) Cybernetic Defense Agency (Agenția de Apărare Cibernetică) |
| Słowacja | Military Intelligence Cybernetic Defense Center (Centrum pre Kybernetickú Obranu - Vojenského Spravodajstva) |
| Słowenia | Communication and Information Systems Unit (Enota za Komunikacijske in Informacijske Sisteme) Cyber Defence Centre (Center za Kibernetisko Obrambo) Threat Research Centre (Center za Raziskovanje Groženj) |
| Węgry | Cyber Defense Center - Military National Security Service (Kibervédelmi Központ - Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat) |

Perspektywy

O kierunku, tempie i specyfice rozwoju gospodarki cyfrowej Trójmorza zdecydują m.in. wspierane przez Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza projekty, efektywność wykorzystania środków z Europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności, a także kierunek rozwoju europejskich regulacji i relacji UE ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki i losy konfliktu zbrojnego na Ukrainie. O priorytetach państw Trójmorza na najbliższe miesiące i lata dowiemy zakresu cyfryzacji dowiemy się również więcej w czasie nadchodzącego Szczytu Inicjatywy Trójmorza 2023 w Bukareszcie.

Wybrane wskaźniki ekonomiczne dotyczące gospodarki cyfrowej regionu budzą jednak optymizm. Region Trójmorza doświadczył skoku tempa wzrostu wartości sektora ICT w czasie pandemii COVID-19. Średni roczny wzrost tego sektora wynosił w państwach Europy Środkowo-Wschodniej ok. 4,6% w latach 2017–2019, by w okresie 2019-2021 notować wzrost rzędu 6,7% r-r. W latach 2017-2021 jego wartość wzrosła łącznie o ok 10 mld €. Sektor e-commerce zyskał z kolei w państwach Europy Środkowo-Wschodniej ponad 21 mld € w latach 2019–21 r. i odpowiadał za znaczną część łącznego rozwoju gospodarki cyfrowej regionu.

Projekty Funduszu Inwestycyjnego Inicjatywy Trójmorza

Podobnie jak obecny stopień cyfryzacji gospodarki i społeczeństwa, tak i zaangażowanie poszczególnych państw Inicjatywy w rozwijane dopiero przedsięwzięcia Funduszu Trójmorza nie jest równe. Bułgaria i Rumunia, które wg. unijnego wskaźnika DESI zamykają europejską stawkę stopnia cyfryzacji, to zaangażowane są kolejno w zaledwie 4 i 7 projektów współfinansowanych przez Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza. Najwięcej projektów z wspieranych ze środków 3SIIF realizowanych będzie w najbliższych latach w Chorwacji i na Węgrzech (po 17 projektów) oraz w Polsce (12 projektów), a także na Litwie i Łotwie (po 11 projektów).

Warto zaznaczyć jednak, że choć państwa Inicjatywy Trójmorza uchodzące za najmniej rozwinięte cyfrowo, zaangażowane są jednocześnie w najmniej liczne projekty Funduszu (Bułgaria i Rumunia), to podejmowane są istotne przedsięwzięcia, mogące poprawić kondycję gospodarki cyfrowej tych krajów. Stolica Rumunii została wybrana w na siedzibę Europejskiego Centrum Cyberbezpieczeństwa w Przemśle, Technologii i Badaniach Naukowych. Centrum w Bukareszcie współpracować będzie z siecią narodowych centrów koordynacyjnych w państwach członkowskich, by wzmacniać potencjał cyberbezpieczeństwa UE, przyspieszać postęp badań i rozwijać konkurencyjność unijnej branży bezpieczeństwa

cyfrowego. Lokalizacja Centrum w jednym z państw Inicjatywy Trójmorza może stanowić istotny impuls dla promocji tutejszej branży cyberbezpieczeństwa na arenie unijnej oraz okazję, by w pełni wykorzystywać na rzecz regionu potencjał unijnych źródeł finansowania projektów cyfrowych dot. bezpieczeństwa cyfrowego.

Współpraca transatlantycka

Od momentu zawiązania Inicjatywy Trójmorza, współpraca w jej ramach opierała się w znacznej mierze o bliskie relacje z partnerami zewnętrznymi, a w szczególności ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki. W istocie pierwsze spotkanie Inicjatywy, poprzedzające pierwszy formalny szczyt Trójmorza miało miejsce 29 września 2015 r. w Nowym Jorku. O znaczeniu współpracy na linii Trójmorze-USA świadczyć może też obecność najwyższych rangą amerykańskich oficjeli podczas wszystkich dotychczasowych szczytów Inicjatywy Trójmorza. Udział w nich wzięli w minionych latach m.in. były prezydent Stanów Zjednoczonych Donald Trump, czy ówczesny sekretarz stanu Mike Pompeo. Relacje te owocują od lat znacznymi nakładami inwestycyjnymi ze strony USA w państwach regionu Trójmorza, szczególnie w sferze cyfrowej. To w Europie Środkowo-Wschodniej lokowane są m.in. centra danych oraz ośrodki badawczo-rozwojowe największych globalnych przedsiębiorstw sektora cyfrowego ze Stanów Zjednoczonych.

W tym kontekście, kluczowy dla rozwoju gospodarki cyfrowej i transformacji społeczeństwa Trójmorza będzie finalny kształt powstającego porozumienia “EU-U.S. Data Privacy Framework”, dotyczącego transatlantyckiego przepływu danych i ich stosownej ochrony. Jasno określone ramy prawne gwarantujące ochronę danych osobowych płynących z UE do USA, zasady ich przetwarzania, wymagania wobec podmiotów sektora prywatnego oraz ograniczenia dostępu instytucji publicznych USA do tych danych stanowiąc będą podstawę dla dalszego kreowania relacji biznesowych pomiędzy przedsiębiorstwami sektora cyfrowego z Trójmorza i ich amerykańskich partnerów. Partnerstwo to będzie istotnym czynnikiem, decydującym o potencjale wciąż rozwijającej się Trójmorskiej gospodarki cyfrowej, która nadal w znacznej mierze czerpie z relacji transatlantyckich.

Odpowiedzi na powyższe wyzwania oraz kierunki współpracy politycznej i gospodarczej w ramach cyfrowego filaru Inicjatywy Trójmorza zrewidowane zostaną podczas nadchodzącego Szczytu Inicjatywy Trójmorza i Forum Biznesu w Bukareszcie we wrześniu 2023 r. Szczyt stanowić będzie okazję do oceny dotychczasowego postępu i dyskusji na temat przyszłości cyfrowej gospodarki regionu i transformacji społeczeństwa Inicjatywy Trójmorza.

POLSKA WIELKI PROJEKT

