

ANALIZY PRAWNE, GOSPODARCZE I SPOŁECZNE OAC

POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE

# VIA CARPATIA - SZLAK KOMUNIKACYJNY PÓŁNOC-POŁUDNIE

KONRAD BONISŁAWSKI



**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego

**VIA CARPATIA  
- SZLAK KOMUNIKACYJNY  
PÓŁNOC-POŁUDNIE**

**POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE**

**III OAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



[WWW.OSRODEKANALIZ.PL](http://WWW.OSRODEKANALIZ.PL)

[WWW.ORDOIURIS.PL](http://WWW.ORDOIURIS.PL)

**VIA CARPATIA  
- SZLAK KOMUNIKACYJNY  
PÓŁNOC-POŁUDNIE**

**POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE**

KONRAD BONISŁAWSKI

OŚRODEK ANALIZ PRAWNYCH, GOSPODARCZYCH  
I SPOŁECZNYCH IM. HIPOLITA CEGIELSKIEGO

INSTYTUT NA RZECZ KULTURY PRAWNEJ ORDO IURIS

WARSZAWA 2024



**Redaktor naukowy serii**

Łukasz Bernaciński

**Autor**

Konrad Bonisławski

**Redakcja językowa**

Agnieszka Bernacińska

**Opracowanie graficzne, skład i łamanie**

Ursines – Agencja Kreatywna. Błażej Zych [www.ursines.pl](http://www.ursines.pl)

**Wydawcy**

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych  
im. Hipolita Cegielskiego

Aleja Zjednoczenia 50/U1 | 01-801 Warszawa

[www.osrodekanaliz.pl](http://www.osrodekanaliz.pl)

Fundacja Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39 | 00-108 Warszawa

[www.ordoiuris.pl](http://www.ordoiuris.pl)

**ISBN 978-83-970518-8-1**

**CIP – Biblioteka Narodowa**

Bonisławski, Konrad

Unijne strategie polityczne zmierzające do federalizacji  
na przykładzie powstania unii bankowej :

patriotyzm gospodarczy / Głowacki Piotr. -

Warszawa : Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych

i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego :

Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris,

2024. - (Analizy Prawne, Gospodarcze

i Społeczne OAC)

© Copyright 2024 by Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego & Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

# SPIS TREŚCI

Główne tezy .....	7
Wprowadzenie .....	8
Trójmorze .....	9
Podwójne przeznaczenie drogi .....	10
Historyczny i gospodarczy kontekst szlaku .....	11
Połączenia na osi Północ-Południe .....	13
Opóźnienia .....	14
Podsumowanie .....	15
Bibliografia .....	17
Biogram .....	18

## GŁÓWNE TEZY

- Projekt szlaku Via Carpatia, który łączy: Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Grecję wpisuje się w inicjatywę Trójmorza jako jej sztandarowa inwestycja infrastrukturalna.
- Trójmorze za pomocą współpracy gospodarczej państw regionu ma uniezależnić owe kraje od dominacji Europy Zachodniej, w tym Niemiec.
- To może być pierwsza udana próba połączenia Wschodniej Europy trasą, która ze względów zarówno historycznych, politycznych, jak i geograficznych nigdy w takiej skali nie powstała.
- Obniżenie priorytetu utworzenia Via Carpatii w latach rządów koalicji PO-PSL (2007–2015 r.) oraz zbyt późne włączenie jej do grona kluczowych inicjatyw infrastrukturalnych UE nakazuje bacznie przyglądać się dalszym etapom tej inwestycji.

## WPROWADZENIE

Inicjatywa powstania szlaku Via Carpatia została zaprezentowana w październiku 2006 r. w Łańcucie. Początkowo droga ta miała przebiegać na osi Północ-Południe przez cztery państwa: Litwę, Polskę, Słowację i Węgry. W 2010 r. do projektu przystąpiły: Bułgaria, Rumunia i Grecja i tym samym nabral on ostatecznego kształtu – paneuropejskiego szlaku z Kłajpedy i Kowna przez wschodnią Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię z jedną odnogą prowadzącą do portu w rumuńskiej Konstancy, a drugą do greckich Salonik.

*Via Carpatia to paneuropejski szlak biegnący z Kłajpedy i Kowna przez wschodnią Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię z jedną odnogą prowadzącą do portu w rumuńskiej Konstancy, a drugą do greckich Salonik.*



Zdjęcie: Greatnews.ro, <https://greatnews.ro/europa-de-est-isi-face-autostrada-via-carpattia-va-trece-si-prin-romania/>, dostęp: 3 maja 2024 r.

# TRÓJMORZE

Projekt wpisuje się również w szerszą inicjatywę – Trójmorza (ang. *Three Seas Initiative*), jako jej sztandarowa inwestycja infrastrukturalna, aczkolwiek został zapoczątkowany na długo przed rozpoczęciem tego formatu współpracy. Inicjatywa Trójmorza została podjęta przez prezydentów Polski i Chorwacji w 2015 r. i skupia obecnie 13 państw w celu m.in. wzmocnienia pozycji Europy Środkowej na arenie europejskiej. Trójmorze bowiem (w tym roku odbył się kolejny jego zjazd, tym razem w Wilnie) miało również dzięki współpracy gospodarczej państw regionu uniezależnić stopniowo owe kraje od Europy Zachodniej, w tym od Niemiec. Choć z czasem ten ostatni kraj otrzymał status obserwatora, a także nawiązano współpracę z instytucjami<sup>1</sup> takimi jak: Komisja Europejska, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju czy Europejski Bank Inwestycyjny. Jednak pomimo nawet takich gestów jak wsparcie prezydenta Donalda Trumpa dla idei Trójmorza, które miało miejsce na drugim szczycie w Warszawie w 2017 r., to nie wiązały się z takimi gestami duże, realne działania; a skromne ramy finansowe Funduszu Trójmorza nie pozwalają póki co na samodzielne finansowanie wielkich projektów inwestycyjnych<sup>2</sup>. Budowa Via Carpatii jest jak dotąd jednym z najbardziej widocznych efektów współpracy między państwami Trójmorza<sup>3</sup>.

**Inicjatywa Trójmorza została podjęta przez prezydentów Polski i Chorwacji w 2015 r. i skupia obecnie 13 państw w celu m.in. wzmocnienia pozycji Europy Środkowej na arenie europejskiej.**

- 1 Do Trójmorza należą w sposób pełnoprawny jedynie kraje UE. Od przystąpienia Grecji w 2023 r. to łącznie 13 krajów Europy Środkowej: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Grecja, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry. Kraje spoza UE, jak Ukraina i Mołdawia mają status partnerów stowarzyszonych, natomiast Niemcy i USA – obserwatorów. Przy czym to Rumunia, czyli drugi największy kraj Trójmorza, optowała za dołączeniem Niemiec, a sceptyczna wobec przyznania im nawet statusu obserwatora była Polska; J. Pieńkowski, *Rumunia wobec inicjatywy Trójmorza*, „3 Seas Initiative Insight Alert”, nr 4 (2021), [https://interethnicum.pl/wp-content/uploads/2022/01/Alert\\_Rumunia\\_4\\_2021\\_final.pdf](https://interethnicum.pl/wp-content/uploads/2022/01/Alert_Rumunia_4_2021_final.pdf), dostęp: 13 maja 2024 r., s. 16.
- 2 P. Musiałek, *Apel do Sikorskiego i Tuska: zeuropeizujcie Trójmorze!*, <https://klubjagiellonski.pl/2024/04/16/apel-do-sikorskiego-i-tuska-zeuropeizujcie-trojmorze/>, dostęp: 9 maja 2024 r.
- 3 Analogiczna inicjatywa do drogowej – Rail2Sea – magistrali kolejowej łączącej Gdańsk z Konstancą na większości odcinków nie wykroczyła na razie poza fazę przygotowawczą.

## PODWÓJNE PRZEZNACZENIE DROGI

Poza gospodarczym wymiarem, polegającym na zwiększeniu wymiany handlowej między państwami członkowskimi, Via Carpatia posiada również znaczenie obronne, gdyż zwiększa mobilność wojskową na wschodniej flance NATO.

*Poza gospodarczym wymiarem, polegającym na zwiększeniu wymiany handlowej między państwami członkowskimi, Via Carpatia posiada również znaczenie obronne, gdyż zwiększa mobilność wojskową na wschodniej flance NATO.*

Szczególnym zainteresowaniem aspekt militarny cieszy się w Rumunii. Odgańlenie szlaku w rumuńskiej Timișoarze ma prowadzić do portu w Konstancy, co może być szczególnie istotne w przypadku militarnej agresji – w razie zablokowania dostępu do Morza Czarnego. Jeszcze przed rozpoczęciem pełnoskalowej wojny na Ukrainie w 2022 r. przedstawiciele Stanów Zjednoczonych zapewniali, że zagwarantują wsparcie dla projektów infrastrukturalnych w tym kraju<sup>4</sup>. Zwiększającą się obecność wojskową USA na Ukrainie, przez którą przebiega również węzeł transportowy na Bliski Wschód, dotyka problem związany ze słabo rozwiniętą infrastrukturą transportową. Rumuni nie od dziś wpisują więc przedsięwzięcie Via Carpatia w oś współpracy Rumunia–USA<sup>5</sup>.

Projekt Via Carpatia został także, choć dopiero na początku grudnia 2022 roku, wpisany do sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, której celem jest stworzenie spójnej sieci transportowej w Unii Europejskiej. Jest to zresztą sukces Polski, która zaangażowała 11 europejskich państw, m.in. Bułgarię, Chorwację, Litwę, Rumunię, Słowację, Turcję, Węgry oraz Ukrainę (szlak ma istotne znaczenie geopolityczne i gospodarcze również dla tego ostatniego kraju), by podpisały wspólny wniosek do Komisji Europejskiej o uznanie Via Carpatii za szlak bazowy sieci komunikacyjnej Unii Europejskiej i włączenie go do TEN-T.

4 K. Całus, *Rumunia-USA: przedwyborcza intensyfikacja współpracy*, Ośrodek Studiów Wschodnich, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2020-10-23/rumunia-usa-przedwyborcza-intensyfikacja-wspolpracy>, dostęp: 13 maja 2024 r.

5 Ibidem.

# HISTORYCZNY I GOSPODARCZY KONTEKST SZLAKU

Via Carpatia porównywana jest do otwartej w 1926 r. amerykańskiej Route 66 łączącej Chicago z Los Angeles, a więc wschodnie i zachodnie wybrzeże USA. W przeszłości krainy, przez które przebiegać ma Via Carpatia nie były dobrze ze sobą skomunikowane ze względu na ich położenie, tj. górzysty teren Karpat, ale również niesprzyjające integracji uwarunkowania polityczne.

Via Carpatia porównywana jest do otwartej w 1926 r. amerykańskiej Route 66 łączącej Chicago z Los Angeles, a więc wschodnie i zachodnie wybrzeże USA.

Polska także u szczytu swej potęgi była aktywna głównie w ramach Międzymorza, czyli między Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym, a więc na równinach położonych na północ i wschód od Karpat<sup>6</sup>. Przedstawione powyżej czynniki utrudniały rozwój gospodarczy regionu, przez co od zarania dziejów rozwijał się on znacznie wolniej niż kraje Europy Zachodniej. Wschodnie tereny Polski (jak choćby Galicja), ale też wschód Słowacji czy Węgier od wieków odstawały pod względem gospodarczym od zachodnich części tych krajów. Skutkowało to w przypadku wschodniej Polski tym, że skazana była on na uleganie wpływom ze wschodu (m.in. z Rosji), a w najgorszym wypadku – była po prostu pozostawiona bez wsparcia władz centralnych.

Po I wojnie światowej zaczęto rozpatrywać projekty infrastrukturalne integrujące pod względem obronnym tereny północne Europy Środkowej z południowymi.

Po I wojnie światowej zaczęto rozpatrywać projekty infrastrukturalne integrujące pod względem obronnym tereny północne Europy Środkowej z południowymi.

Już w trakcie rokowań pokojowych w Wersalu, po zakończeniu I wojny światowej, Francuzi wskazywali na konieczność stworzenia połączenia kolejowego (takie

6 K. Wojczal, *Via Carpatia i przekop na Mierzei Wiślanej – szkodliwe dla Polski?*, <https://www.krzysztofwojczal.pl/geopolityka/europa-centralna/polska-europa-centralna/via-carpatia-i-przekop-na-mierzei-wislanej-szkodliwe-dla-polski/>, dostęp: 13 maja 2024 r.

było wówczas najnowocześniejsze) pomiędzy półwyspem Bałkańskim a Rumunią, Czechosłowacją i Polską oraz rekomendowali, aby linia kolejowa Saloniki-Belgrad-Timișoara-Satu Mare-Lwów znalazła się z przyczyn obronnych pod kontrolą państw sojusznicznych Ententy<sup>7</sup>.

Obecnie takie trójmorskie projekty jak Via Carpatia mogą pomóc w stworzeniu bloku państw, które będą w stanie współpracować niezależnie od osi Paryż-Berlin. Dzięki Via Carpatia dotychczasowa sieć polskich autostrad wschód-zachód, wpisująca się w promienisty układ autostrad niemieckich, zostanie zrównoważona osią Północ-Południe.

Obecnie takie trójmorskie projekty jak Via Carpatia mogą pomóc w stworzeniu bloku państw, które będą w stanie współpracować niezależnie od osi Paryż-Berlin. Dzięki Via Carpatia dotychczasowa sieć polskich autostrad wschód-zachód, wpisująca się w promienisty układ autostrad niemieckich, zostanie zrównoważona osią Północ-Południe.

Od dawna zresztą proponowano w literaturze silniejsze powiązanie sieci transportowej np. na linii Białystok-Republiki Bałtyckie. Natomiast dotychczasowy układ transportowy wschód-zachód, czyli Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa był ilustracją powiązań politycznych i gospodarczych Europy Zachodniej z Rosją, które po 2022 roku straciły na znaczeniu. Polsce nigdy one nie służyły w takim stopniu jak np. Niemcom, gdyż czyniły z niej jedynie poddostawcę i kraj tranzytowy. Co więcej, niektórzy badacze wysuwają tezę, że jedną z przyczyn budowy w pierwszej kolejności niektórych odcinków autostrad w Polsce było zapewnienie niemieckim producentom dobrego dostępu do rynku zbytu i połączeń z głównymi centrami dystrybucyjnymi (np. z Łodzią), podczas gdy firmy położone w innych częściach Polski zastanawiały się, jak efektywnie przetransportować wyprodukowane towary po innych liniach, wówczas jeszcze bardzo zaniedbanych<sup>8</sup>. Sieć dróg, z przyczyn również historycznych (jeszcze 80 lat temu około jedna trzecia terenu współczesnej Polski przynależała do Niemiec), począwszy od stolicy Niemiec układa się w promieniste szlaki mające

7 M. Willaume, *Rumunia*, Warszawa 2004, s. 90.

8 P. Śleszyński, *Polska średnich miast. Założenia i koncepcja aglomeracji w Polsce. Raporty*, Klub Jagielloński, <https://klubjagiellonski.pl/publikacje/polska-srednich-miast-zalozenia-i-koncepcja-deglomeracji-w-polsce/>, dostęp: 13 maja 2024 r., s. 114–115.



naturalne przedłużenie w polskich drogach prowadzących do takich miast jak: Szczecin, Poznań, Wrocław, Łódź, Warszawa, Katowice, Kraków i Rzeszów<sup>9</sup>. Via Carpatia może przełamać również w tym względzie wielowiekową hegemonię niemiecką w Europie Środkowej. Staje się także niezbędnym filarem współpracy logistyczno-transportowej państw Trójmorza, a ponadto wpływa na zacieśnienie wspólnej polityki bezpieczeństwa całego regionu.

*Via Carpatia staje się również niezbędnym filarem współpracy logistyczno-transportowej państw Trójmorza, a także wpływa na zacieśnienie wspólnej polityki bezpieczeństwa całego regionu.*

## POŁĄCZENIA NA OSI PÓŁNOC-POŁUDNIE

Inna odnoga Via Carpatia, również o strategicznym znaczeniu w ramach współpracy Polska-Rumunia-USA, ma prowadzić do portu w Gdańsku, choć to porty w Kłajpedzie i Salonikach mają być głównymi beneficjentami tego połączenia. We wrześniu 2023 r. podpisano stosowne porozumienie pomiędzy przedstawicielami Portu Gdańskiego i ich odpowiednikami w Salonikach. Dołączenie przez Grecję do Inicjatywy Międzymorza pozwolić ma na budowę połączeń biznesowych i politycznych pomiędzy krajami<sup>10</sup>. Jak zgodnie podkreślają obie strony, droga do integracji gospodarczej regionu wiodła przez projekty infrastrukturalne. Włączenie do inicjatyw Trójmorza takich krajów jak Bułgaria czy Grecja spełnić może bowiem ważną rolę w integracji tych państw z zachodem Europy na osi Północ-Południe, z przyczyn historycznych i kulturowych uległym wpływom Rosji.

Podobną inicjatywą do Via Carpatii, częściowo ją uzupełniającą, jest szlak Via Baltica, łączący Polskę z krajami bałtyckimi i Finlandią (poprzez połączenie promowe Tallin-Helsinki). Projekt ten z kolei przez lata borykał się z problemami, gdyż zastrzeżenia wobec niego zgłaszały instytucje unijne ze względu na zagrożenie dla środowiska

9 Ibidem, s. 115.

10 PortalMorski.pl, *Port Gdańsk bliżej szlaku Via Carpatia*, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/54598-port-gdansk-blizej-szlaku-via-carpatia>, dostęp: 13 maja 2024 r.

naturalnego<sup>11</sup>. Oczywiście Via Carpatia również oddziałuje na takie obszary wrażliwe środowiskowo jak Biebrzański Park Narodowy czy Bieszczady.

Podobną inicjatywą do Via Carpatii, częściowo ją uzupełniającą, jest szlak Via Baltica, łączący Polskę z krajami bałtyckimi i Finlandią.

## OPÓŹNIENIA

W Polsce budowa trasy mającej około 700 kilometrów doznała już długoletniego opóźnienia. Początkowo, w latach 2007–2015 projekt został nieco odłożony w czasie, choć w Planie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do roku 2025) zabezpieczone zostały fundusze na cały projekt. Niemniej jednak nabrał on nowej dynamiki po ponownym przejściu władzy przez PiS w 2015 r. Z uwagi na długotrwałe procedury przetargowe nadrobienie zaległości opóźniło się. Obecnie szacuje się, że cała trasa ma zostać ukończona w swoim głównym kształcie do 2030 roku, a razem ze wszystkimi odnogami – do roku 2040.

Obecnie szacuje się, że cała trasa ma zostać ukończona w swoim głównym kształcie do 2030 roku, a razem ze wszystkimi odnogami – do roku 2040.

Jednak, jak to bywa w przypadku dużych inwestycji infrastrukturalnych, szczególnie mających charakter transgraniczny, wiele czynników i zdarzeń politycznych może zdecydować o wyhamowaniu lub zaniechaniu tej inwestycji.

Abstrahując nawet od aspektu międzynarodowego połączenia, idea Trójmorza może mieć też istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego Polski wschodniej dzięki utworzeniu szybkich połączeń pomiędzy miastami znajdującymi się w biedniejszej części kraju – oczywiście również dzięki zwiększeniu możliwości eksportu towarów z tej części Polski przy pomocy tego szlaku.

11 Sprawozdanie w sprawie misji informacyjnej w Polsce „Via Baltica” (Warszawa-Białystok-Augustów), Komisja Petycji Parlamentu Europejskiego, 16.07.2007 r., [https://pracownia.org.pl/upload/filemanager/pracownia.org.pl/Rospuda/sprawozdanie-komisji-petycji-pe\\_ws\\_via\\_baltica-2007.pdf](https://pracownia.org.pl/upload/filemanager/pracownia.org.pl/Rospuda/sprawozdanie-komisji-petycji-pe_ws_via_baltica-2007.pdf), dostęp: 13 maja 2024 r.

Idea Trójmorza może mieć istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego Polski wschodniej dzięki utworzeniu szybkich połączeń pomiędzy miastami znajdującymi się w biedniejszej części kraju.

Ponadto nabiorą znaczenia nowe węzły komunikacyjne: przecięcie drogowe na wysokości Rzeszowa z autostradą A4; na wysokości Lublina z S17 prowadzącą do Warszawy, Łodzi, Poznania, a także w Ełku z przyszłą S16 w kierunku Olsztyna.

Dzięki Via Carpatii nabiorą znaczenia nowe węzły komunikacyjne:

- przecięcie drogowe na wysokości Rzeszowa z autostradą A4,
- przecięcie drogowe na wysokości Lublina z S17 prowadzącą do Warszawy, Łodzi, Poznania;
- przecięcie drogowe w Ełku z przyszłą S16 w kierunku Olsztyna.

## PODSUMOWANIE

Warto przyglądać się temu, czy Via Carpatia będzie priorytetem inwestycyjnym dla nowego rządu w programie budowy dróg krajowych oraz czy na przykład zapewnione będzie finansowanie tego projektu ze środków Unii Europejskiej, np. z instrumentu finansowego CEF – „Łącząc Europę”, który wspiera rozwój trzech obszarów: sieci transportowej, energetycznej oraz telekomunikacyjnej. Obniżenie priorytetu tej trasy w latach rządów PO-PSL (2007–2015 r.) oraz zbyt późne włączenie jej do wyżej wymienionych inicjatyw UE nakazuje bacznie przyglądać się rozwojowi tej inwestycji.

Osobnym problemem pozostaje jednak kwestia, jak potencjał tego szlaku zostanie wykorzystany przez władze Polski, Litwy, Słowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii i Grecji do rozwoju wymiany handlowej, polityki regionalnej wobec bardziej zaniedbanych części danego państwa, a także do zacieśnienia integracji tej części Europy w uniezależnieniu zarówno od wschodu, jak i zachodu.

Projekt połączenia drogowego między trzema morzami (Bałtyckim, Czarnym i Śródziemnym) oraz – wliczając Gdańsk – aż czterema portami w Kłajpedzie, Konstancy i Salonikach to bezprecedensowa inwestycja stwarzająca wiele szans dla całego regionu Europy Środkowej.

Projekt połączenia drogowego między trzema morzami (Bałtyckim, Czarnym i Śródziemnym) oraz – wliczając Gdańsk – aż czterema portami w Kłajpedzie, Konstancy i Salonikach to bezprecedensowa inwestycja stwarzająca wiele szans dla całego regionu Europy Środkowej. Via Carpatia bowiem to projekt strategiczny dla rozwoju gospodarczego regionu Europy Środkowo-Wschodniej, dla jej integracji, przełamania hegemonii Zachodu i wciągnięcia państw granicznych w obszar oddziaływania rdzenia nowego Trójmorza. Koniec końców zaś, to szlak istotny również z militarne punktu widzenia.

Via Carpatia to projekt strategiczny dla rozwoju gospodarczego regionu Europy Środkowo-Wschodniej, dla jej integracji, przełamania hegemonii Zachodu i wciągnięcia państw granicznych w obszar oddziaływania rdzenia nowego Trójmorza, a także szczególnie istotny również z militarne punktu widzenia.

## BIBLIOGRAFIA

- » Całus K., *Rumunia-USA: przedwyborcza intensyfikacja współpracy*, Ośrodek Studiów Wschodnich, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2020-10-23/rumunia-usa-przedwyborcza-intensyfikacja-wspolpracy>, dostęp: 13 maja 2024 r.
- » Musiałek P., *Apel do Sikorskiego i Tuska: zeuropeizujcie Trójmorze!*, <https://klubjagiellonski.pl/2024/04/16/apel-do-sikorskiego-i-tuska-zeuropeizujcie-trojmorze/>, dostęp: 9 maja 2024 r.
- » Pieńkowski J., *Rumunia wobec inicjatywy Trójmorza*, „3 Seas Initiative Insight Alert”, nr 4 (2021), [https://interethnicum.pl/wp-content/uploads/2022/01/Alert\\_Rumunia\\_4\\_2021\\_final.pdf](https://interethnicum.pl/wp-content/uploads/2022/01/Alert_Rumunia_4_2021_final.pdf), dostęp: 14 maja 2024 r.
- » PortalMorski.pl, *Port Gdańsk bliżej szlaku Via Carpatia*, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/54598-port-gdansk-blizej-szlaku-via-carpatia>, dostęp: 13 maja 2024 r.
- » Sprawozdanie w sprawie misji informacyjnej w Polsce „Via Baltica” (Warszawa-Białystok-Augustów), Komisja Petycji Parlamentu Europejskiego, 16.07.2007 r., [https://pracownia.org.pl/upload/filemanager/pracownia.org.pl/Rospuda/sprawozdanie-komisji-petycji-pe\\_ws\\_via\\_baltica-2007.pdf](https://pracownia.org.pl/upload/filemanager/pracownia.org.pl/Rospuda/sprawozdanie-komisji-petycji-pe_ws_via_baltica-2007.pdf), dostęp: 13 maja 2024 r.
- » Śleszyński P., *Polska średnich miast. Założenia i koncepcja deglomeracji w Polsce. Raporty*, Klub Jagielloński, <https://klubjagiellonski.pl/publikacje/polska-srednich-miast-zalozenia-i-koncepcja-deglomeracji-w-polsce/>, dostęp: 13 maja 2024 r.
- » Willaume M., *Rumunia*, Warszawa 2004.
- » Wojczal K., *Via Carpatia i przekop na Mierzei Wiślanej – szkodliwe dla Polski?*, <https://www.krzysztofwojczal.pl/geopolityka/europa-centralna/polska-europa-centralna/via-carpatia-i-przekop-na-mierzei-wislanej-szkodliwe-dla-polski/>, dostęp: 13 maja 2024 r.

## BIOGRAM



### KONRAD BONISŁAWSKI

Radca prawny, audytor wewnętrzny w jednostkach sektora finansów publicznych, specjalista prawa gospodarczego i finansowego, publicysta. Studiował prawo na Uniwersytecie Warszawskim, a także m.in. prawo brytyjskie i europejskie w Szkole Prawa Brytyjskiego, fundusze strukturalne UE na UKSW, prawo konkurencji w PAN oraz proces inwestycyjny w SGH. Ekspert Centrum Myśli Gospodarczej, publicysta i komentator portalu Nowy Ład (nlad.pl). Autor publikacji, raportów i analiz m.in. z zakresu myśli politycznej i ekonomicznej, prawa administracyjnego, gospodarczego, europejskiego, audytu i kontroli.

# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego





# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego





# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego









## Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

powstał, by bronić osoby i środowiska zagrożone społeczną marginalizacją bądź wykluczone ze względu na przywiązanie do naturalnego ładu społecznego i tradycyjnych wartości poświadczonych w Konstytucji RP. Działamy na rzecz prawnej ochrony człowieka na każdym etapie życia, tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, autonomii rodziny, wolności religijnej oraz prawa do prowadzenia działalności gospodarczej w zgodzie z własnym sumieniem.

### Eksperci z Centrum Badań i Analiz Ordo Iuris:

- analizują i opiniują projekty ustaw,
- docierają z prawną argumentacją do polityków w kraju i w instytucjach europejskich,
  - biorą udział w pracach komisji parlamentarnych,
  - przedstawiają opinie w sądach (tzw. *amici curiae*),
  - monitorują działania administracji publicznej.

### Prawnicy z Centrum Interwencji Procesowej Ordo Iuris:

- występują w obronie rodzin zagrożonych rozbitciem z powodu nieuzasadnionej ingerencji państwa,
- reprezentują przedstawicieli zawodów medycznych i innych grup zawodowych doświadczających trudności w profesjonalnym wykonywaniu zawodu zgodnie z osądem własnego sumienia,
  - występują jako rzecznicy słowa i zgromadzeń, szczególnie w interesie obrońców życia,
  - biorą udział w postępowaniach przed Trybunałem Konstytucyjnym na rzecz spójności obowiązującego prawa z porządkiem konstytucyjnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Instytut Ordo Iuris jest fundacją i zakres naszej aktywności jest ściśle uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową. Ceniąc sobie niezależność, nie korzystamy ze środków publicznych i grantów, których pozyskanie mogłoby ją ograniczać. Naszą działalność prowadzimy tylko dzięki hojności naszych Darczyńców, zwłaszcza tych, którzy wspierają nas regularnie co miesiąc w ramach Kręgu Przyjaciół (więcej o nas na stronie [www.przyjaciele.ordoiuris.pl](http://www.przyjaciele.ordoiuris.pl)).

## RAZEM MOŻEMY REALNIE WPŁYWAĆ NA RZECZYWISTOŚĆ!

Darowiznę można przekazać na konto:

**34 1020 1026 0000 1502 0301 0469**

Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39, 00-108 Warszawa

oraz za pomocą przelewów internetowych Tpay i PayPal

(szczegóły na stronie [www.ordoiuris.pl](http://www.ordoiuris.pl))



[ordoiuris.pl](http://ordoiuris.pl)



[/ordoiuris](https://www.facebook.com/ordoiuris)



[/ordoiuris](https://www.youtube.com/ordoiuris)



[/ordoiuris](https://www.instagram.com/ordoiuris)



[@ordoiuris](https://twitter.com/ordoiuris)

