

doi.org/10.34765/sp.0121.a03

STANOWISKO PAŃSTW EUROPY ŚRODKOWEJ WOBEC INICJATYWY TRÓJMORZA

Streszczenie: Powstanie Inicjatywy Trójmorza (TSI) w 2016 r., zapoczątkowało procesy integracyjne wokół koncepcji zbudowania nowego podmiotu geopolitycznego w Europie Środkowo-Wschodniej. Sama TSI powstała jako efekt reakcji ze strony grupy państw należących do Unii Europejskiej na wzrost zagrożenia ze strony Federacji Rosyjskiej, po jej ataku na tereny Ukrainy i aneksji Krymu. Państwa regionu zauważyły nie tylko wzrost zagrożenia bezpieczeństwa militarnego, ale i rosnącej zależności energetycznej (Gazprom) od Federacji Rosyjskiej. Cała koncepcja TSI stopniowego uniezależnienia energetycznego regionu spotkała się z negatywną reakcją innych krajów UE (głównie Francja i Niemcy) i samej Federacji Rosyjskiej. Pozytywnie do Inicjatywy zaczęły odnosić się Stany Zjednoczone. Poza krajami TSI sama koncepcja oparta na inwestycjach transportowych, informatycznych i energetycznych, spotkała się z zainteresowaniem innych państw UE oraz krajów znajdujących się poza Wspólnotą, dla których stwarza ona wiele nowych możliwości rozwoju. Prezentowany artykuł ma charakter badawczy. Jego celem jest prezentacja stanowiska państw Europy Środkowej wobec koncepcji TSI. Autor stawia pytania dotyczące wpływu zagrożenia ze strony Federacji Rosyjskiej na rozwój Inicjatywy, korzyści płynących dla państw członkowskich z udziału w Inicjatywie, roli Stanów Zjednoczonych i UE w koncepcji Trójmorza oraz wzrostu zainteresowania państw spoza TSI współpracą z państwami tego regionu.

Słowa kluczowe: Inicjatywa Trójmorza, Europa Środkowo-Wschodnia, Unia Europejska, Stany Zjednoczone, bezpieczeństwo międzynarodowe.

Kody JEL: F52, F53, O19

THE POSITION OF CENTRAL EUROPEAN COUNTRIES TOWARDS THE THREE SEAS INITIATIVE

Abstract: The establishment of the Three Seas Initiative (TSI) in 2016 initiated the integration processes around the concept of building a new geopolitical entity in Central Europe. The TSI itself was created as a result of a reaction from a group of countries belonging to the European Union to the increased threat from the Russian Federation after its attack on Ukraine and the annexation of Crimea. The countries of the region not only noticed the growing threat to military security, but also the growing energy dependence (Gazprom) on the Russian Federation. The whole concept of the TSI for the region's energy independence from the region met with a negative reaction from other EU countries (mainly France and Germany) and the Russian Federation itself. Gradually, the United States began to be positive about the Initiative. Apart from TSI countries, the very concept based on transport, IT and energy investments has met with the interest of other EU countries and countries outside the Community, for which it creates many new development opportunities.

Keywords: Three Seas Initiative, Central and Eastern Europe, European Union, United States, international security.

JEL codes: F52, F53, O19

Wprowadzenie

Pojawienie się w przestrzeni geopolitycznej Inicjatywy Trójmorza (Three Seas Initiative, TSI) – nowego podmiotu politycznego w stosunkach międzynarodowych, jest następstwem m.in. polityki Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy (aneksja Krymu i pobudzanie separatyzmów prorosyjskich w rejonie Donbasu – Donieckiej i Ługańskiej Republiki Ludowej). Bez wątpienia sama Inicjatywa nie jest przyjmowana z entuzjazmem przez niektóre kraje Unii Europejskiej (szczególnie Niemcy i Francję) oraz samą Federację Rosyjską. Według krytyków TSI podjęte działania prowadzą do osłabienia wzajemnych relacji w ramach Wspólnoty, są wyjściem naprzeciw zamiarom politycznym Stanów Zjednoczonych. Dla Niemiec – związanych umową gospodarczą dotyczącą Nord Stream 2 z Federacją Rosyjską – działania te kłócą się z kierunkiem ich polityki bezpieczeństwa energetycznego. Inicjatywa spotkała się z zainteresowaniem Chińskiej Republiki Ludowej, co

z kolei wywołało negatywne reakcje zarówno ze strony UE, jak i Stanów Zjednoczonych. Chiny realizują inicjatywę 17+1, konkurencyjną wobec TSI. Większość państw Trójmorza jest zainteresowana współpracą z Chinami. Inicjatywy chińskie budzą ograniczone zaufanie i niepokój instytucji europejskich oraz państw UE.

Ograniczenie wpływów Moskwy na kształt bezpieczeństwa (szczególnie energetycznego) państw TSI, stanowi jeden z priorytetów tej polityki, będąc spoiwem łączącym państwa o różnych celach ekonomicznych w jeden organizm ekonomiczno-polityczny, którego powstanie może stanowić ważny impuls dla przyszłego rozwoju UE. Innym elementem łączącym część polityk bezpieczeństwa państw regionu jest wspólna koncepcja bezpieczeństwa militarnego („bukareszteńska dziewiątka”) oparta na sojuszu militarnym w ramach NATO.

Cele badawcze

Celem prezentowanego artykułu jest prezentacja stanowiska państw Europy Środkowej wobec koncepcji TSI. Autor stawia pytania dotyczące wpływu zagrożenia ze strony Federacji Rosyjskiej na rozwój Inicjatywy, korzyści płynących dla państw członkowskich z udziału w Inicjatywie, roli Stanów Zjednoczonych i UE w koncepcji Trójmorza oraz wzrostu zainteresowania państw spoza TSI współpracą z państwami tego regionu. Równie istotnym problemem są obszary rozbieżności istniejące między członkami Trójmorza, uwarunkowania wynikające z doraźnych interesów poszczególnych państw, braku środków finansowych na realizację inicjatyw czy będące następstwem obaw (zwłaszcza mniejszych państw regionu) o próby zdominowania Inicjatywy przez państwa większe, np. przez Polskę.

Na temat TSI powstało już wiele opracowań i analiz, m.in. autorstwa: Bernardo Calheiroso (2019/2020), Wojciecha Gizickiego i Piotra Łosia (2019), Marka Górki (2018), Pawła Kowala i Agnieszki Orzelskiej-Stączek (2019), Macieja Mroza (2017/2018), Tomasza Stępniewskiego (2018), Krzysztofa Szczerskiego (2017), Konrada Świdra (2018), Pawła Ukielskiego (2016). Dla tematyki artykułu istotne są te z prac, które dotyczą indywidualnych polityk państw członkowskich wobec samej Inicjatywy, zasadności jej funkcjonowania oraz kierunków dalszego, przyszłego rozwoju. Na te tematy pisali m.in. Ladislav Cabada (2018), Martin Ehl (2017), Przemysław Fordymacki (2018), Mariusz Gniazdowski (2017), Oktawian

Milewski (2017), Marcin Sienkiewicz (2016), Paweł Ukielski (201) czy Bartosz Wiśniewski (2017). Powstały również ekspertyzy autorstwa: Piotra Bajdy (2020), Moniki M. Brzezińskiej (2020), Dominika Héjj (2020), Radosława Zenderowskiego i Karoliny Skobejko (2020, 2021) i inne.

Państwa Europy Środkowej

W przypadku tej części Europy, niełatwo jest mówić o regionie, który miałby wspólne innymi cechy polityczne, gospodarcze i kulturowe od czasów tworzenia pierwszych państwowości po współczesność (Stryjek 2013, s. 762). Charakterystyczną cechą dla tego obszaru było ciągle przenikanie wpływów zarówno Zachodu, jak i Wschodu, swoiste uzależnienie od następstw zmian geopolitycznych, nie zawsze oczekiwanych przez państwa i zamieszkujące je społeczności. Powinniśmy pamiętać nie tylko o oddziaływaniu chrześcijaństwa w rozumieniu religijnego dziedzictwa zachodniego czy wschodniego, ale i o wpływach bizantyńskich, a także tureckich (Kłoczkowski 2013, s. 838). Region ten był narażony na działania wielkich mocarstw, co w ostatnich stuleciach wiązało się z chęcią jego kontroli przez Niemców czy Rosjan. Po II wojnie światowej został podzielony na strefy wpływów (decyzje jałtańsko-poczdamskie) i w konsekwencji tzw. zimnej wojny, między dwa zwalczające się systemy, zdominowane przez Stany Zjednoczone i Związek Radziecki. Historyczna „płynność” przynależności regionu Europy Środkowej w dużej mierze uległa zmianie po 1945 r. Większość państw tego obszaru – z wyjątkiem Austrii – znalazła się za tzw. żelazną kurtyną. W ostatnich trzech dekadach region ten, po upadku systemu komunistycznego, uzyskał możliwość ponownego określenia swej podmiotowości. Zmiany polityczne pozwoliły państwom Europy Środkowej na wybór swojej wizji bezpieczeństwa, która zazwyczaj wiązała się ze świadomym określeniem przynależności do Unii Europejskiej i NATO.

Wspólne losy, wpływy sowieckie oraz blisko półwiecze życia w ustroju komunistycznym, stworzyły podobne mechanizmy odreagowania, polegające na szukaniu związków z Zachodem. Nie oznacza to jednak zatarcia różnic gospodarczych, kulturowych czy politycznych. Państwa należące do Grupy Wyszehradzkiej (Polska, Czechy, Węgry, Słowacja) (*Deklaracja o współpracy...* 1991) czy należące także do Unii Europejskiej republiki postsowieckie (Litwa, Łotwa i Estonia), różnią się nie tylko między sobą, ale także w stosunku do

państw obszaru Bałkanów (Rumunia, Bułgaria czy państw byłej Jugosławii) oraz sąsiednich terenów pozaunijnych (Białoruś, Ukraina czy Mołdawia). Przemiany w tym regionie nie są ostateczne, nie oznaczają przyjęcia zachodniego (liberalnego) modelu rozwoju demokracji, prowadzą często do politycznych zmian w kierunku modelu miękkiego autorytaryzmu (Remet, Wagner 2012, s. 42).

Termin Europa Środkowa w kontekście Trójmorza nie jest określeniem uniwersalnym, obok tego używane są także określenia Europa Środkowa i Wschodnia, Europa Wschodnia, a nawet Europa Środkowa i Europa Środkowo-Wschodnia (Kowal, Orzelska-Stączek 2019, s. 52). W ostatnich latach w stosunku do tej części kontynentu najczęściej używano terminu Europa Środkowa. Obszar ten możemy podzielić na „subregiony: 1) środkowo-zachodni (państwa Grupy Wyszehradzkiej), 2) środkowo-północny (państwa bałtyckie), 3) środkowo-południowy (państwa bałkańskie), 4) środkowo-wschodni (Ukraina, Białoruś, Mołdawia)” (Baluk 2019, s. 8).

Inicjatywa Trójmorza

Sama idea powstania TSI ma swój rodowód w inicjatywie z okresu międzywojennego, wywodzącej się z polskiej myśli i praktyki politycznej, tzw. koncepcji „Międzymorza”, która opierała się na dobrowolności i współpracy państw członkowskich w celu wspólnej obrony suwerenności i budowy podmiotowości oraz realizacji wspólnych interesów. Cała koncepcja miała bogaty rodowód historyczny sięgający idei jagiellońskiej. Inicjatywa oparta była na koncepcji solidarności państw Europy Środkowej. „Międzymorze” miało obejmować państwa między Bałtykiem, Adriatykiem i Morzem Czarnym – stąd często stosowany skrót od pierwszych liter nazw mórz – ABC (Okulewicz 2001, s. 14–17; Larulle, Rivera 2019, s. 4–5). Jak uważa prezydent minister Krzysztof Szczerski, koncepcja zakończyła się niepowodzeniem: „ponieważ państwa regionu były skłócone i miały sprzeczne interesy; ponieważ Polska była za mało atrakcyjnym liderem: w sferze gospodarczej i militarnej była zbyt słaba w porównaniu z Rosją oraz (zwłaszcza) z Niemcami; ponieważ większość krajów regionu uważała Polskę za jeden z wielu krajów środkowej Europy, a nie naturalnego przywódcę regionu i sądziła, że projekt służy głównie budowie polskiej mocarstwowej pozycji, w czym nie chciała brać udziału” (Leszczyński 2017).

Współczesna wersja koncepcji ABC została podjęta z inicjatywy Polski. Po wyborach prezydenckich w 2015 r. podczas pierwszej wizyty zagranicznej prezydenta Andrzeja Dudy w Tallinie, przedstawiono pierwsze plany budowy nowej inicjatywy politycznej mającej zwiększyć poczucie bezpieczeństwa (w tym militarnego) w tej części Europy. Prezydent Duda podkreślał brak obojętności Polski na wzrost zagrożenia wojną hybrydową ze strony Federacji Rosyjskiej, szczególnie wobec państw bałtyckich (Mróz 2018, s. 15)¹. Bardzo owocną okazała się wizyta prezydenta Andrzeja Dudy w Rumunii (listopad 2015 r.), podczas której w rozmowach z prezydentem Klausem Iohanniseem i premierem Victorem Ponta podjęto szeroko rozumiane problemy bezpieczeństwa: od militarnego (co łączono z obecnością NATO w regionie) czy dotyczące bezpieczeństwa energetycznego – szczególnie wzrost uzależnienia państw od Federacji Rosyjskiej, wynikający z budowy gazociągu Nord Stream 2. Rumunia miała stać się głównym partnerem strategicznym Polski w regionie (Jabłoński 2016; Ukielski 2018, s. 51).

Inicjatywa Trójmorza została powołana do życia w Dubrowniku (25–26 sierpnia 2016 r.) dzięki współpracy prezydentów Chorwacji, Kolindy Grabar-Kitarović i prezydenta RP, Andrzeja Dudy. Inicjatywa Trójmorza to projekt autorski, autonomiczny, prezydent Kolindy Grabar-Kitarović, którego treść i format nie był narzucony czy sugerowany przez zewnętrznych aktorów. Można jednak dostrzec wsparcie ze strony środowiska skupionego wokół amerykańskiego *think tanku* – Atlantic Council (Bajda 2020, s. 4; Zenderowski, Skobejko 2020, s. 5). W skład inicjatywy Trójmorza weszły: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry². We wspólnej deklaracji ze szczytu w Dubrowniku zakładano utworzenie TSI, jako nieformalnej platformy służącej „do pozyskiwania politycznego poparcia oraz organizowania zdecydowanych działań dotyczących określonych projektów transgranicznych i makroregionalnych, o strategicznym znaczeniu dla państw zaangażowanych w sektory energii, transportu, komunikacji cyfrowej i gospodarki w Europie Środkowej i Wschodniej” (*Wspólna deklaracja* 2016; Ukielski 2018, s. 46).

¹ Według Macieja Mroza część polskich polityków pravicowych w wyraźny sposób nawiązuje do amerykańskiej strategii powstrzymywania Georga F. Kennana.

² Państwa TSI stanowią 22% powierzchni UE, 22% jej ludności, ale jedynie 10% PKB.

Państwa członkowskie TSI i ich cele w polityce międzynarodowej

Stanowisko państw członkowskich wobec przyszłości TSI jest bardzo zróżnicowane. Dla części z nich Inicjatywa Trójmorza jest szansą na stworzenie podstaw do budowy niezależności – szczególnie energetycznej, innym umożliwia inwestycje w newralgiczne dla rozwoju gospodarki obszary transportowo-komunikacyjne. Wszystkie zdają sobie sprawę ze znaczenia rozbudowy infrastruktury cyfrowej (tabela 1).

Tabela 1. Udział państw TSI w inicjowaniu i realizacji wielostronnych projektów rozwojowych w regionie Europy Środkowej

Państwa TSI	Inicjatywy wielostronne*						Udział w projektach ogółem	
	1	u	2	u	3	u	i	u
Austria	-	2	-	5	-	2	-	9
Bułgaria	-	2	-	5	-	3	-	10
Chorwacja	2	-	-	5	1	2	3	7
Republika Czeska	-	-	-	4	1	2	1	6
Estonia	1	1	-	3	2	-	3	4
Litwa	2	-	-	3	3	1	5	4
Łotwa	1	1	-	3	-	2	1	6
Polska	2	1	3	4	3	5	8	10
Rumunia	1	2	3	1	1	3	5	6
Słowacja	2	1	-	5	-	6	2	12
Słowenia	-	-	-	5	-	3	-	8
Węgry	1	2	2	4	2	3	5	9
Inicjatywa UE	-	-	-	-	13	-	-	-

Uwaga: 1 – inwestycje energetyczne, 2 – inwestycje w infrastrukturze cyfrowej, 3 – inwestycje transportowo-komunikacyjne, i – inicjowanie projektu, u – udział w projekcie nieinicjowanym przez inne państwo, * w grupie uczestników uwzględniono współpartnerów projektu z UE.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *List of Priority...* (2020).

Dla grupy państw tworzących TSI inicjatywa ta jest szansą na poprawę pozycji międzynarodowej przez utworzenie regionalnej siły politycznej w Europie Środkowej, sprzyjającej upodmiotowieniu tej części kontynentu (Cabada, Waisová 2018, s. 15).

Wybór trzech wiodących obszarów rozwoju jest związany z koniecznością zniwelowania różnic między tzw. starymi i nowymi krajami Unii Europejskiej. Problemy transportowe wiążą się z historycznym uwarunkowaniem rozwoju państw tego obszaru głównie na osi Wschód-Zachód, a nie – co jest obecnie istotne – Północ-Południe, co zrodziło wielorakie konsekwencje odczuwalne do dziś (Mróz 2018, s. 18). Bartosz Wiśniewski podkreśla, że: „Inicjatywa Trójmorza (...), stawia sobie za cel ściślejszą integrację państw położonych na osi północ-południe poprzez rozbudowę połączeń infrastrukturalnych – energetycznych, transportowych, telekomunikacyjnych. (...) Gęstsze połączenia będą sprzyjały urzeczywistnieniu jednolitego rynku UE, co uczyni TSI przedsięwzięciem na wskroś europejskim, integracyjnym. Jeśli zaś brać pod uwagę deficyty infrastrukturalne, np. między Polską a Słowacją czy między Bułgarią a Rumunią, stanie się ona również projektem modernizacyjnym, mającym służyć wyrównywaniu szans rozwojowych poszczególnych regionów UE” (Wiśniewski 2017, s. 28).

Na szczycie TSI w Bukareszcie w 48 projektach określono potrzeby inwestycyjne Trójmorza. Inicjatywy te zostały podzielone na wielostronne, dwustronne i narodowe (*The Three Seas Initiative* 17–18.09.2018) – 27 z nich ma wielostronny charakter, a 21 dwustronny i krajowy (Wolak 2019, s. 41–44).

Państwa Europy Środkowo-Zachodniej

Od lat 90. XX w. stanowią jeden z najbardziej aktywnych obszarów Europy Środkowej, który kojarzy się z Grupą Wyszehradzką (V4). Od początku zmian politycznych w Europie w ostatniej dekadzie dwudziestego stulecia Polska, Czechy (do 31.12.1992 r. Czechosłowacja), Słowacja i Węgry, jako pierwsze z krajów postkomunistycznych wstąpiły na drogę budowania struktur demokratycznych opartych na zachodniej wizji (liberalnej) demokracji. Projekt wyszehradzki przyczynił się do ewolucji ocen zwłaszcza państw zachodnich w stosunku do tej części Europy, a kraje V4 były uważane za liderów przemian.

W przypadku TSI bez wątplenia państwa tej części regionu Europy Środkowej, nie do końca kierowały się podobnymi celami w stosunku do roli

i znaczenia Inicjatywy. Niepokoje były widoczne szczególnie ze strony mniejszych państw regionu, np. Czechy. Wynikały one z obawy o dominację Polski wśród państw Trójmorza. Potencjał demograficzny Polski czy powierzchnia państwa są większe od pozostałych państw V4 razem wziętych³. Pod względem dochodu PKB: w 2019 r. Polska osiągnęła 593,2 mld USD, Węgry 172,8 mld USD, Republika Czeska 276,9 mld USD, a Słowacja 103,9 mld USD. Z kolei największy dochód w skali roku na jednego mieszkańca jest w Republice Czeskiej (ponad 26 tys. USD), na Węgrzech 17,7 tys. USD, na Słowacji 17,4 tys. USD, a w Polsce 15,6 tys. USD (*International Monetary Fund*, 2018).

Do rozbieżności między państwami Grupy Wyszehradzkiej dochodziło już w pierwszej dekadzie XXI w. Pierwszym większym sprawdzianem dla V4 (w latach 2007–2009) była kwestia ratyfikacji Traktatu Lizbońskiego oraz sceptyczne stanowisko Polski i Czech. Kolejnym elementem próby budowania odrębności grupy było głosowanie nad przyjęciem uchodźców (imigrantów) z Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej w 2014 r. Niemieckiej koncepcji dylokacji migrantów w państwach UE przeciwstawiła się Polska, którą poparły pozostałe kraje Grupy V4 oraz Rumunia (Jabłoński 2016). Poważnym sygnałem braku jednolitości V4 stała się inicjatywa tzw. trójkąta sławkowskiego. W dniu 29.01.2015 r. przedstawiciele Austrii, Czech i Słowacji, z inicjatywy Bohuslava Sobotki (socjaldemokratycznego premiera Czech) z poparciem premiera Słowacji Roberta Fico oraz kanclerza Austrii Wernera Faymanna, przyjęli tzw. deklarację sławkowską (*Declaration Austerlitz*), którą podpisano w morawskiej wsi Sławków pod Brnem (historyczne Austerlitz). Ustalenia grupy w wyraźny sposób osłabiały pozycje Grupy Wyszehradzkiej na rzecz rodzącego się „North Trilateral”. Tworząc „Format Austerlitz”, Czesi i Słowacy wykazali swoje niezadowolenie głównie z polityki Polski, która nie uwzględniała potrzeb pozostałych państw regionu. W artykule 2 wspomnianej deklaracji zakładano: „Nawiązując taką współpracę, Republika Czeska, Republika Austrii i Republika Słowacka przyczynią się do zwiększenia świadomości społecznej na temat wspólnego zainteresowania i rosnące zaufanie do współpracy regionalnej i europejskich projektów integracyjnych, w szczególności poprzez poprawę kontaktów międzyludzkich w regionie”, (*Declartion Austerlitz*).

³ Polska liczy ponad 38 mln mieszkańców, a pozostałe kraje razem około 26 mln (Republika Czeska – 10,6 mln, Węgry – 9,8 mln, a Słowacja – blisko 5,5 mln). Powierzchnia Polski 312 692 km², zaś pozostałe kraje regionu (razem) 220 931 km².

Pojawienie się koncepcji powołania TSI nie zmniejszyło wzajemnych obaw, a państwa należące do V4 nie wykazują jednoznacznego wspólnego stanowiska w sprawach polityki zagranicznej Inicjatywy. Na szczycie TSI w Warszawie (lipiec 2017 r.) można było zaobserwować różnice wśród państw regionu, zarówno w sferach gospodarczej, bezpieczeństwa, jak i politycznej, wynikające ze złego klimatu wokół konfliktu rządu RP z Komisją Europejską, ze względu na politykę wewnętrzną polskich władz (PiS); interesów ekonomicznych, np. Węgier (elektrownia jądrowa „Paks 2”) czy Słowacji z Federacją Rosyjską⁴ (Héjj 2020, s. 10); słabej pozycji politycznej, gospodarczej i militarnej Polski, np. w porównaniu z Rosją i Niemcami; zarzutów wobec mocarstwowych ambicji Polski, a nawet zarzutów dotyczących polskiego kompleksu wyższości, np. w relacjach z UE (Czechy). Przed szczytem wewnątrz samej Inicjatywy doszło do kontrowersji. Część państw (szczególnie Czechy) zakładało nawet wycofanie się ze współczesnej wersji ABC, uważając że sama Inicjatywa nie jest poważnie traktowana przez stronę amerykańską (Mróz 2018, s. 24–25). Na kolejnym szczycie TSI w Lublanie (5–6.06.2019 r.) podkreślono znaczenie ekonomicznej obecności w regionie Stanów Zjednoczonych oraz rozwoju Funduszu Trójmorza (Three Seas Initiative Investment Fund, TSIIF). Ze względu na zagrożenie epidemiczne SARS-CoV-2 następny szczyt w 2020 r. w Tallinie miał hybrydowy charakter. Zorganizowano sesję na poziomie ministerialnym. W ten sposób zaangażowanie organów wykonawczych zaczęło uzupełniać format prezydencki. Podkreślając poparcie dla Inicjatywy Trójmorza Amerykanie zapowiedzieli wsparcie budżetu TSIIF w wysokości 1 mld USD (Bajda 2020, s. 12–13). W przypadku tworzenia inicjatyw projektowych w ramach TSI⁵, w grupie państw należących do V4 Polska zaproponowała osiem projektów wielostronnych.

Dwie inicjatywy energetyczne:

- gazowe połączenie międzysystemowe Polski i Litwy (GIPL) w celu integracji odizolowanych rynków gazu państw bałtyckich (i Republiki Finlandii) z rynkami gazu polskiego i UE (wspólna inicjatywa z Litwą);

⁴ W przypadku Węgier trudno jest doszukiwać się alternatywnych rozwiązań. Wynika to z nieukończenia inwestycji energetycznych przez Rumunię i Chorwację i utrudnionych możliwości w pozyskiwaniu alternatywnych źródeł energii. Problemem są także relacje polsko-węgierskie tworzące pozory współdziałania, nie oznaczają jednolitych poglądów w polityce zagranicznej obu państw. Węgrzy zaangażowali się w inicjatywę „otwarcia na Wschód”, podejmując współpracę z Federacją Rosyjską.

⁵ Porównaj dane z tabeli 1 w tekście artykułu.

- projekt Baltic Pipe, który połączy systemy przesyłowe gazu Rzeczypospolitej Polskiej, Danii i Norwegii, aby umożliwić transport norweskiego gazu do Polski i dalej do krajów bałtyckich i Europy Środkowej.

Trzy wielostronne inwestycje w infrastrukturę cyfrową:

- Środkowoeuropejski Demonstrator Dronów (CEDD) – głównym celem jest stworzenie środowiska umożliwiającego funkcjonowanie dronów (*U-space*) w przestrzeni powietrznej państw TSI. Usługi byłyby prowadzone we wszystkich środowiskach, w tym na obszarach miejskich. Mapowanie, inspekcje infrastruktury, rolnictwo precyzyjne, dostawa towarów i handel elektroniczny to tylko niektóre z usług możliwych do wykonania za pomocą dronów;
- Cyfrowa autostrada TSI – połączenia państw Trójmorza bezpieczną siecią światłowodową i oparcia transferu danych na technologiach mobilnych piątej generacji (5G), czy uruchomienia cyfrowego, działającego w czasie rzeczywistym monitoringu stanu wód śródlądowych;
- Rynek TSI (*Marketplace*) – głównym celem projektu jest m.in. wspieranie powiązań handlowych w regionie TSI, przez stworzenie cyfrowej platformy importowo-eksportowej ułatwiającej proces znalezienia odpowiedniego partnera biznesowego, towarów i rynków, aby wyposażyć producentów TSI w odpowiednią wiedzę na temat możliwego tworzenia łańcuchów powiązań w regionie TSI.

Również w obszarze komunikacyjno-transportowym Polska zgłosiła trzy newralgiczne projekty:

- Via Carpatia – połączenie drogowe od Kłajpedy na Litwie do Salonik w Grecji z odnogami do rumuńskiej Konstancy i bułgarskiego Swilengradu;
- Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie – korytarz energetyczny biegnący ze Świnoujścia i Trójmiasta do Włoch (Bodewig 2016; Mróz 2018, s. 23);
- Rail Baltica – linia kolejowa z Berlina, przez Warszawę, Białystok, Kowno, Rygę do Tallina, z przeprawą promową do Helsinek (wspólna inicjatywa z Estonią i Litwą).

Czesi wystąpili (wspólnie z Polską) tylko z jedną wielostronną inicjatywą transportową, dotyczącą połączenia wodnego śródlądowego: Dunaj-Odra-Łaba na terytorium Polski, Czech i Słowacji (w ciągu drogi wodnej E-30). Działania czeskie podyktowane są obawami o dezintegrującą rolę TSI wobec

UE, co może przynieść odwrotne od oczekiwanych rezultaty i pogłębić różnice między Wschodem i Zachodem Europy. Praga odrzuca głoszone przez polityków rządzących w Polsce oceny, porównujące UE z ZSRR.

Z kolei Słowacja wystąpiła z pięcioma inicjatywami, w tym dwoma wielostronnymi inicjatywami energetycznymi: Eastring – projekt nowego gazociągu przesyłowego, łączącego istniejący punkt połączenia międzysystemowego Velké Kapušany na granicy Słowacja-Ukraina z rurociągiem tranzytowym Ukraina/Węgry – Rumunia – Bułgaria oraz udział we wspomnianym projekcie Projekt Baltic Pipe.

Inicjatywy Węgier w obszarze inwestycji wielostronnych koncentrują się na utworzeniu rumuńsko-węgiersko-słowackiego korytarza przesyłu gazu. Głównym celem projektu jest ustanowienie i zwiększenie zdolności dwukierunkowej przesyłu gazu między Rumunią a Węgrami i między Węgrami a Słowacją. Węgrzy wystąpili także z dwiema inicjatywami dotyczącymi inwestycji w projekty informatyczno-komunikacyjne UE:

- Forum Smart City w regionie CEE (partnerstwo Chorwacji) – działania w zakresie tworzenia inteligentnych miast, mające na celu przyspieszenie inwestycji i tempa innowacji w miastach europejskich na rzecz rozwiązań społecznych, gospodarczych i środowiskowych. Rozwój inteligentnych miast jest jednym z flagowych elementów programu „Horyzont 2020”, poświęconego wspieraniu rozwoju nauki, tworzeniu wiodącej pozycji przemysłu i stawianiu czoła wyzwaniom społecznym w całej Europie;
- stworzenie toru testowego pojazdów w Zalaegerszeg-Zala ZONE Proving Ground, który zapewnia nie tylko testy dynamiczne dla pojazdów konwencjonalnych, ale także pozwala na testy walidacyjne dla pojazdów autonomicznych i elektrycznych (ZalaZone 2020).

Państwa Europy Środkowo-Północnej (państwa bałtyckie)

Zaangażowanie państw bałtyckich w TSI jest związane z działaniami w obszarze bezpieczeństwa (szczególnie) militarnego oraz z minimalizacji zagrożeń dominacji energetycznej Federacji Rosyjskiej. Łączy się to z obawami przed rosyjską agresją. Konsekwencją wspomnianych działań jest poparcie wspólnej z Polską inicjatywy energetycznej – gazowego połączenia międzysystemowego Polski i Litwy (GIPL), a dalej – pozostałych państw bałtyckich i Finlandii.

Ważnym elementem tej inicjatywy jest integracja i synchronizacja systemu elektroenergetycznego państw bałtyckich z sieciami europejskimi. Głównym celem projektu jest pełnoprawna integracja rynków energii elektrycznej trzech państw bałtyckich z europejską siecią kontynentalną opartą na synchronicznej pracy systemów elektroenergetycznych. Z kolei w obszarze komunikacyjno-transportowym państwa bałtyckie wspierają duże inicjatywy, jak *Via Baltica*, *Vikin Train* czy *Rail Baltica* (*List of Priority Interconnection* 2018). Kraje te, znajdując się w strefie euro, stawiają również na silne wsparcie w ramach rozwiązań wynikających z polityki UE (Górka 2018, s. 70). Państwa bałtyckie to nieco ponad 6 mln mieszkańców na obszarze byłych republik radzieckich. Dochód PKB wynosił w 2017 r. 46,7 mld USD, na Łotwie 30,3 mld USD, a w Estonii 30,8 mld USD. Przy czym w przeliczeniu na jednego mieszkańca w Estonii był on najwyższy i wynosił 23 610 USD (*International Monetary Fund* 2018).

Państwa Europy Środkowo-Południowej (państwa bałkańskie)

W przypadku państw tego subregionu w TSI znajdują się cztery z nich: Bułgaria, Rumunia, Słowenia i Chorwacja. Pod względem demograficznym najliczniejszym państwem jest ponad 19-milionowa Rumunia, a najmniejszym licząca nieco powyżej 2 mln obywateli Słowenia. PKB Rumunii (2017 r.) wynosiło blisko 205 mld USD, co dawało 10 372 USD dochodu na mieszkańca. Najwyższy dochód na mieszkańca miała Słowenia – 27 536 USD, a najbiedniejsza była Bułgaria – 8064 USD na mieszkańca (*International Monetary Fund* 2018).

Flagowymi projektami w ramach Trójmorza w tym regionie stały się połączenia gazowe: korytarz energetyczny Północ-Południe z pływającym terminalem „Adria” (LNG) na chorwackiej wyspie Krk oraz szlak transportowy *Via Carpatia* z Kłajpedy do Salonik. Docelowo zakładano połączenie terminalów ciekłego gazu ziemnego w Polsce i Chorwacji. Scalenie tego systemu, biegnącego przez Czechy, Słowację i Węgry z gazociągiem *Baltic Pipe* dostarczającym gaz norweski oraz zwiększenie dostaw LNG z państw trzecich (np. Stanów Zjednoczonych), ma się przyczynić do zwiększenia niezależności regionu od monopolisty rosyjskiego. Właśnie Chorwacja – obok Polski – była głównym zwolennikiem rozwoju Inicjatywy Trójmorza. Po przegranych wyborach prezydenckich przez Kolindę Grabar-Kitarović z socjaldemokratą Zoranem Milanovićem, stanowisko Chorwacji wobec istnienia TSI ulega

zmianie. Nowy prezydent stawia na najbliższych sąsiadów Chorwacji, Austrię i Słowenię, krytykując Trójmorze (*Prezydentura Milanovicia* 2020)⁶.

Ważnym elementem wpływającym na rozwój TSI było zaangażowanie inwestycyjne Rumunii. Jednym z wyraźnych elementów związanych z tym zaangażowaniem w obszarze energetycznym stał się BRUA-Projekt, polegający na opracowaniu na terytorium Rumunii krajowego systemu przesyłowego gazu wzdłuż korytarza Bułgaria-Rumunia-Węgry-Austria. Celem projektu jest rozwój zdolności przesyłowych gazu między połączeniami rumuńskiego systemu przesyłowego gazu NTS z podobnym bułgarskim oraz węgierskim. Z kolei w obszarze infrastruktury informacyjno-komunikacyjnej Rumuni zaproponowali projekt giełdy transportowej w regionie TSI. Głównym celem projektu jest stworzenie inteligentnej platformy cyfrowej do transakcji usług transportowych i logistycznych w regionie Trójmorza. Inna z koncepcji dotyczy stworzenia platformy cyfrowej do monitorowania baz hydrograficznych w regionie TSI. Głównym celem tego projektu jest stworzenie inteligentnej platformy cyfrowej do monitorowania wody w czasie rzeczywistym z basenów hydrograficznych, cyfrowego modelowania zanieczyszczeń, zrzutu wody, analizy ryzyka, obliczania i monitorowania prądów wodnych oraz monitorowania parametrów jakości wody. Rumunia opowiada się także za stworzeniem inteligentnej platformy cyfrowej w dziedzinie magazynowania energii (energii elektrycznej i gazu ziemnego) w regionie TSI. Koncepcje rumuńskie dotyczą również rozwoju infrastruktury transportowo-komunikacyjnej i zainwestowania w FAIRway Dunaj – projekt obejmujący kraje naddunajskie, dotyczący modernizacji systemu bezpieczeństwa żeglugi oraz w modernizację i rozwój linii kolejowej Gdańsk – Konstanca (Rail-2-Sea) (*List of Priority* 2018). W przypadku Bukaresztu dużym zainteresowaniem cieszą się działania i inwestycje w dziedzinie bezpieczeństwa oraz na rzecz zwiększenia roli Morza Czarnego w koncepcjach obronnych (NATO) i gospodarczych (UE) (Popescu 2017, s. 37). Politycy rumuńscy opowiadają się za strukturalną rozbudową TSI, odrzucając koncepcje luźnego związku państw. Wyraźnie poparcie dla idei Trójmorza jest łączone z wykorzystaniem możliwości działania w ramach silnej UE (Mróz 2018, s. 31–32, Milewski 2017, s. 59). Poparcie Bukaresztu dla idei Trójmorza będzie zależeć „od

⁶ Prezydent Milanović wyraził się bardzo krytycznie o TSI: „Grupa Wyszehradzka nie jest naszym partnerem. Niektóre kraje mają tam poważne problemy z praworządnością”. Podobnie jak o samej idei Trójmorza: „Ta idea jest niepotrzebna i zbyteczna, skupia dużą liczbę państw zjednoczonych bez żadnych kryteriów. Od Estonii po Bułgarię, co to ma być?”.

partnerów strategicznych, z którymi oficjalnie Bukareszt chętnie budowałby specjalne stosunki. Szczególnie Waszyngton i Berlin – a tuż za nimi Bruksela – zasadniczo wpłyną one na sposób, w jaki Bukareszt będzie prowadził swój dyskurs i działania” (Milewski 2017, s. 64). W przypadku Bułgarii najważniejszym partnerem z obszaru państw należących do TSI jest Rumunia, co szczególnie wyraźnie widać w obszarze bezpieczeństwa (wschodnia flank NATO) oraz poparciu ze strony Sofii dla priorytetowych celów inwestycyjnych subregionu, np. Via Carpatia (Czernicka 2018, s. 152).

W bałkańskiej przestrzeni regionalnej w 2017 r. pojawiła się inicjatywa tzw. „Czwórki Warneńskiej” (Bułgaria, Grecja, Rumunia, Serbia), wzorowanej na V4. To swego rodzaju forum konsultacyjne dotyczące koordynacji transgranicznych projektów infrastrukturalnych i energetycznych. Koncepcja jest na etapie kształtowania się i nie przynosi jeszcze wymiernych rezultatów (Zenderowski, Skobejko 2021, s. 14).

Zaangażowanie państw europejskich spoza TSI

Wśród partnerów, którzy dotychczas zgłosili chęć współpracy w ramach projektów TSI, sześć państw to członkowie UE (Dania, Finlandia, Grecja, Niemcy, Szwecja i Włochy). Przy czym Grecja i Włochy zainteresowane są jedynie inwestycjami związanymi z rozwojem sieci transportowej.

Wśród dwunastu państw europejskich, niebędących członkami Unii Europejskiej (Albania, Azerbejdżan, Bośnia i Hercegowina, Białoruś, Czarnogóra, Gruzja, Macedonia, Mołdawia, Norwegia, Serbia, Turcja i Ukraina) największym zainteresowaniem cieszą się inwestycje w obszarze rozwoju technologii cyfrowej – głównie ze strony Mołdawii, Serbii, Turcji i Ukrainy. Serbowie balansują między polityką nastawioną na członkostwo w Unii Europejskiej, współpracą z USA a aktywną polityką zacieśniania współpracy z Rosją, Chinami i Turcją. W stosunku do TSI władze w Belgradzie wykazują formułując oceny. Przyczyn takiej postawy jest kilka: przynależność do TSI państw należących do byłej Jugosławii, z którymi Belgrad jest w konflikcie; poparcie Serbów dla idei rozbudowy sieci gazowej z Rosji przez Turcję do Serbii (TurkStream), co wywołuje negatywny stosunek wobec powstania terminali LNG w Świnoujściu i na wyspie Krk; budowa korytarza drogowego Via Carpatia omijającego Serbię od wschodu. Do tego Inicjatywa Trójmorza

ma antyrosyjski charakter, a większość państw członkowskich (z wyjątkiem Austrii) należy do NATO (Zenderowski, Skobejko 2021, s. 8–9).

Wśród tych państw znalazły się trzy Europy Środkowej: Białoruś, Mołdawia i Ukraina, które nie są członkami UE. Ukraina jest zainteresowana rozszerzeniem projektu w ramach Baltic Pipe o połączenia transgraniczne m.in. z Polską, które lepiej zintegrują rynki gazu w regionie TSI oraz zwiększą bezpieczeństwo i dywersyfikację dostaw gazu w regionie. Ważnym dla Ukrainy projektem, podobnie jak i dla Białorusi, jest inicjatywa litewska Viking Train – połączenie kolejowe z Litwy, przez Białoruś do ukraińskiego Czarnomorska.

W ostatnim okresie można zauważyć wzrost zainteresowania Niemiec rozwojem współpracy z państwami TSI (Brzezińska 2020, s. 5). W budżecie UE na lata 2021–2027 oraz funduszu Next Generation UE, uwzględniono potrzeby państw regionu. Niemcy inwestują np. w przemysł samochodowy na Węgrzech, w Polsce, Czechach, Słowacji i Rumunii, tworząc tam tzw. „klaster środkowoeuropejskiego łańcucha dostaw” (Brzezińska 2020, s. 10). Państwa TSI poszukują również innych możliwości rozwoju, np. współpraca z Federacją Rosyjską i Chinami przez rozwój szlaków transportowych (Belt and Road oraz One Belt, One Road) czy w obszarze nowoczesnych technologii oraz bezpieczeństwa energetycznego (Brzezińska 2020, s. 15). Chińska inicjatywa 17+1 dotyczy wszystkich krajów TSI (z wyjątkiem Austrii) oraz Albanii, Czarnogóry, Bośni i Hercegowiny, Grecji, Macedonii oraz Serbii. Chińczycy chętnie udzielają pożyczek na projekty infrastrukturalne, które mogą prowadzić do wzrostu zadłużenia biedniejszych krajów. Podejmując działania dwustronne strona chińska faworyzuje kraje Europy Środkowo-Wschodniej, nie starając się o szerszą współpracę z UE.

Bezpieczeństwo militarne. Inicjatywa „Bukareszteńska dziewiątka” (B9)

Sama koncepcja wzmocnienia tzw. wschodniej flanki NATO była zainicjowana przez Bronisława Komorowskiego przed szczytem Paktu Północnoatlantyckiego w Walii (w Newport, 4–5.09.2014 r.) (*Konflikt Rosja-Ukraina* 2014). Przełomowym momentem dla tej inicjatywy było spotkanie głów państw i szefów rządów „dziewiątki”, które odbyło się 4.11.2015 r. w Bukareszcie (miniszczyt

NATO)⁷. Do spotkania doszło ze wspólnej inicjatywy Polski i Rumunii. Rozmowy przywódców państw B9 zakończyły się przyjęciem wspólnej deklaracji. W dokumencie przywódcy krajów wschodniej flanki NATO wyrazili głębokie zaniepokojenie trwającą agresywną postawą Rosji, podkreślając że kraj ten musi wrócić na drogę przestrzegania prawa międzynarodowego. Podkreślając zdecydowane zaangażowanie w rozwój bezpieczeństwa międzynarodowego (*Deklaracja Bukaresztańska 2015*).

Podczas Szczytu w Warszawie (6–7.07.2016 r.) ustalono m.in. ustanowienie stałej obecności wojsk Sojuszu na wschodniej flance NATO. Najważniejsze decyzje dotyczyły wzmocnienia polityki odstraszenia i obrony Sojuszu (*strengthening defence and deterrence*) oraz kształtowania stabilnego otoczenia Sojuszu (*projecting stability*). Zdecydowano, że na początku 2017 r. do Polski, Łotwy, Litwy i Estonii trafią cztery batalionowe grupy bojowe. Międzynarodowe oddziały (1000–1200 żołnierzy każdy) będą rotacyjnie stacjonowały na wschodniej flance NATO. Za ich sformowanie i dowodzenie będą odpowiedzialne Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Niemcy i Kanada (*W Warszawie o przyszłości NATO 2016*).

Ważnym elementem wpływającym na zwiększenie współpracy państw grupy B9 było zbliżenie w relacjach NATO-UE. Podczas szczytu w Brukseli (10.07.2018 r.), Przewodniczący Rady Europejskiej Donald Tusk, Przewodniczący Komisji Europejskiej Jean-Claude Juncker i Sekretarz Generalny NATO Jens Stoltenberg podpisali deklarację współpracy, podkreślając że UE i NATO skoncentrują współpracę na: mobilności wojsk, zwalczaniu terroryzmu; wzmocnieniu odporności na zagrożenia chemiczne, biologiczne, radiologiczne i nuklearne oraz promocji roli kobiet w zapewnianiu pokoju i bezpieczeństwa. Przyjęto również koncepcję 4x30. Założono, że w perspektywie 2020 r. państwa Sojuszu będą utrzymywać na wysokim poziomie gotowości 30 batalionów zmechanizowanych, 30 eskadr powietrznych oraz 30 okrętów bojowych, gotowych do działania w czasie nie dłuższym niż 30 dni. NATO podkreślało, że europejskie państwa sojuszu powinny rozwijać zdolność do przerzucania sił lądowych i sił pancernych na duże odległości.

Dotychczasowe spotkania „Bukareszteńskiej dziewiątki” odbywają się na różnych szczeblach (prezydentów, ministrów spraw zagranicznych i obrony).

⁷ W spotkaniu wzięli udział także prezydenci: Bułgarii – Rosen Plewnelijew, Estonii – Toomas Hendrik Ilves, Łotwy – Raimonds Vējonis, Litwy – Dalia Grybauskaitė, Słowacji – Andrej Kiska, Węgier – János Áder oraz przewodniczący izby niższej parlamentu Czech – Jan Hamacek. Na zaproszenie organizatorów w obradach uczestniczył także przedstawiciel NATO – zastępca sekretarza generalnego Sojuszu, Alexander Vershbow.

Aktywność B9 koncentruje się na sprawach związanych z zagrożeniami dla wschodniej flanki NATO, sposobach ich ograniczania i poszukiwaniem możliwości współpracy państw regionu. Ważnym elementem tych działań jest także wspólna ocena sytuacji bezpieczeństwa w regionie, w tym zwiększenia regionalnych zdolności obrony i odstraszania przez rozszerzenie obecności wojsk amerykańskich na flance wschodniej NATO.

Podsumowanie

Idea Trójmorza stała się ważnym elementem polityki dla państw Europy Środkowej. Blisko pięć lat funkcjonowania tej Inicjatywy pokazało, że w grupie państw należących do TSI nie ma jedności poglądów w zakresie przyszłych kierunków działań, a szczególnie relacji międzynarodowych wobec UE, Federacji Rosyjskiej, ChRL czy (w mniejszym zakresie) Stanów Zjednoczonych. Głównym inicjatorem działań w ramach Trójmorza była Polska. Dla części państw regionu sama idea jest próbą wzmocnienia podmiotowości Polski politycznej Warszawy i działaniem na rzecz osiągnięcia pozycji regionalnego lidera, co zwiększałoby możliwości w relacjach z Francją i Niemcami, także w perspektywie decydowania o przyszłości rozwoju UE.

Inicjatywa Trójmorza jest często nazywana Planem „B” lub działaniem konkurencyjnym wobec Niemiec, które po sukcesie inwestycji Nord Stream 1 zdecydowały się na rozszerzenie koncepcji (Nord Stream 2). Zwiększenie integracji w ramach TSI według jednych może pogłębić podziały w ramach UE, zdaniem drugich celem jest zniesienie linii podziału w ramach Wspólnoty, szczególnie wynikających z różnic ekonomicznych.

W swej działalności TSI koncentruje się na tworzeniu koncepcji rozwojowych o charakterze energetycznym, dotyczącym infrastruktury informatyczno- i transportowo-komunikacyjnej. Nie można jednak nie zauważyć, że istotą tych działań jest stworzenie jak najszerszego bezpieczeństwa w Europie Środkowej. Idea bezpieczeństwa ma polegać na uwolnieniu się od zależności energetycznej wobec Federacji Rosyjskiej, a także na stworzeniu rozwiązań dotyczących komunikacji i transportu na linii Północ – Południe czy cyberbezpieczeństwa i informatyzacji. Kraje regionu starają się także podejmować działania na rzecz bezpieczeństwa militarnego. „Inicjatywa Bukareszteńska” (B9) jest wspólnym sygnałem dziewięciu państw NATO (bez Turcji), należących do Wschodniej Flanki Sojuszu. Sama Inicjatywa wpisuje się w podniesienie

zdolności bojowej na wschodnich granicach w Europie, co jest widoczne po szczytach NATO w Newport i Warszawie.

O ile w obszarze zwiększania bezpieczeństwa militarnego i obecności NATO możemy raczej mówić o zbliżeniu poglądów i wspólnych interesach, o tyle obszar działań TSI napotyka na różnego rodzaju różnice głoszonych poglądów i interesów. Państwa regionu w prowadzeniu swej polityki muszą liczyć się z rozwiązaniami i mogą oczekiwać wsparcia ze strony Brukseli. Z drugiej strony zapowiedzi inwestycyjne ze strony administracji byłego prezydenta Stanów Zjednoczonych Donalda Trumpa – kierowane do państw TSI – pokazują próbę wzmocnienia państw regionu ze względu na nieregularność wpłat do budżetu NATO przez inne kraje należące do Paktu Północnoatlantyckiego (głównie Niemcy).

W przypadku TSI możemy wyodrębnić dwa obszary działania: europejski i amerykański. Te dwa wymiary wpływają na założenia polityki państw należących do Inicjatywy: bezpieczeństwo (głównie militarne), współpraca w ramach NATO i UE oraz współpraca w obszarze infrastrukturalnym: komunikacyjnym (drogi kołowe i kolejowe) i energetycznym (terminale portowe, gazo- i ropociągi, interkonektory, magazyny gazu itp.) (*Prof. Żurawski vel Grajewski 2017*). W przypadku pierwszego wymiaru dominują działania podejmowane przez kraje bliskiego kontaktu, zagrożone przez Federację Rosyjską: Polska, Rumunia i państwa bałtyckie. Po zmianie politycznej w Stanach Zjednoczonych i zwycięstwie wyborczym Joe Bidena, należy spodziewać się dalszego amerykańskiego poparcia dla TSI, a preferowana przez poprzednią administrację amerykańską retoryka przeciwstawiania państw regionu Europie Zachodniej, zostanie zaniechana. Obecna administracja amerykańska będzie stawiać na inne akcenty w działalności Inicjatywy, np. działania proekologiczne czy rozwój przemysłu zbrojeniowego bądź lotniczego (*Bajda 2020, s. 35*).

W drugim podstawową rolę odgrywają państwa grupy V4. W przypadku Polski inicjatywa Trójmorza ma stanowić trzeci filar bezpieczeństwa, po NATO i UE. Dla innych państw stanowi jednak wyraźne osłabienie samej UE. Głośne artykułowanie interesów narodowych może być korzystne w prowadzeniu polityki wewnętrznej. Nie sprzyja rozwojowi współpracy międzynarodowej, a konsekwencją takich postaw może być izolacja w relacjach międzynarodowych. Rację ma Oana Popescu twierdząc: „Europa wydaje się zmierzać w kierunku wyboru trzeciego scenariusza zakładającego, że ci, którzy chcą więcej, robią więcej, staje się oczywiste, że region (TSI – przyp. aut.) będzie pozostawał w tyle – chyba że zaczną mówić jednym głosem” (*Popescu 2017, s. 38*).

Bibliografia

- Bajda P. (2020), *Inicjatywa Trójomorza 2016-2020 in statu nascendi*, „BAROMETER”, cz. 1
- Baluk W. (2019), *Europa Wschodnia umarła niech żyje Europa Środkowo-Wschodnia, czy Europa Środkowa?*, „Komentarze/Polityka”, nr 20, <https://phavi.umcs.pl/at/attachments/2019/0603/125832-cew-komentarz-nr20.pdf> [dostęp: 20.06.2021].
- Brzezińska M.M. (2020), *Inicjatywa Trójomorza w niemieckiej percepcji polityki i strategii budowania wpływu*, „Seria wydawnicza ALERT”, cz. 1.
- Cabada L., Waisová Š. (2018), *The Visegrad Group as an Ambitious Actor of (Central-European Foreign and Security Policy, “Politics in Central Europe”*, Vol. 14, No. 2.
- Cabada L. (2018), *Visegrad Group in the Context of Other Central European Cooperation Formats*, „Politics in Central Europe”, No. 13(2).
- Calheiros B. (November 2019-April 2020), *The 3 Seas Initiative: geopolitics and infrastructure*, *JANUS NET e- journal of International Relations*. „Observare. Universidade Autónoma de Lisboa”, Vol. 10, No. 2.
- Chcemy, by szczyt zmienił gwarancje bezpieczeństwa w konkrety* (2020), <https://www.prezydent.pl/archiwum-bronislawa-komorowskiego/aktualnosci/wydarzenia/art,3010, chcemy-by-szczyt-zmienil-gwarancje-bezpieczenstwa-w-konkrety.html> [dostęp: 28.04.2020].
- Czernicka M. (2018), *Trójomorze w bułgarskiej polityce bezpieczeństwa*, „Przegląd Geopolityczny”, nr 26.
- Declaration Austerlitz* (2021), <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Austerlitz-Declaration.pdf> [dostęp: 20.06.2021].
- Deklaracja Bukaresztańska* (2015), <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wydarzenia/art,1031,wspolna-deklaracja-glow-panstw-bukaresztanskiej-dziewiatki.html> [dostęp: 22.04.2020].
- Deklaracja o współpracy Czeskiej i Słowackiej Republiki Federacyjnej, Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Węgierskiej w dążeniu do integracji europejskiej* (1991), Wyszehrad.
- Ehl M. (2017), *Opinie. Trojmorze – nowy instrument w polskiej polityce zagranicznej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny”, nr 4(71).
- Fordymacki P. (2018), *Strategia rozwoju państw Europy Środkowo-Wschodniej*, „Chorzowskie Studia Polityczne”, nr 15.
- Gizicki W., Łoś P. (2019), *Geopolityka Trójomorza*, „Przestrzeń Społeczna (Social Space)”.

- Gniazdowski M. (2017), *Opinie. Trójmorze – nowy instrument w polskiej polityce zagranicznej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny”, nr 4.
- Górka M. (2018), *The Three Seas Initiative as a Political Challenge for the Countries of Central and Eastern Europe*, „Politics in Central Europe”, No. 14(3).
- Héjj D. (2017), *Opinie. Trójmorze – nowy instrument w polskiej polityce zagranicznej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny”, nr 4.
- Héjj D. (2020), *Węgry wobec Inicjatywy Trójmorza*, Warszawa. „Seria wydawnicza ALERT”, cz. 3.
- ZalaZone (2020), *Wprowadzenie*, <https://zalazone.hu/en/introduction/> [dostęp: 22.05.2020].
- International Monetary Fund (2018), *World Economic Outlook Database*.
- Jabłoński M. (2016), *Czy koncepcja „miedzymorza” jest dzisiaj aktualna?*, <http://wgospodarce.pl/opinie/22584-czy-koncepcja-miedzymorza-jest-dzisiaj-aktualna> [dostęp: 22.04.2020].
- Kłockowski J. (2013), *Europa Środkowo-Wschodnia jako przedmiot badań*, „Kwartalnik Historyczny”, nr 4.
- Konflikt Rosja-Ukraina to najważniejsze wyzwanie dla bezpieczeństwa* (2020), prezydent.pl, <http://www.prezydent.pl/archiwum-bronislawa-komorowskiego/aktualnosci/wydarzenia/art,2981,konflikt-rosja-ukraina-to-najwazniejsze-wyzwanie-dla-bezpieczenstwa.html> [dostęp: 27.04.2020].
- Kowal P., Orzelska -Stączek A. (red.) (2019), *Inicjatywa Trójmorza: geneza, cele i funkcjonowanie*, Wschód Zachodu 3, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa.
- Laruelle M., Rivera E. (2019), *Imagined Geographies of Central and Eastern Europe: The Concept of Intermarium*. „Occasional Papers. Transnational History of the Far Right Series” (IERES), No. 1.
- Leszczyński A. (2020), *Szczerski: „Trójmorze to napęd Europy”. Wraca idea Trójmorza i Miedzymorza, fantazja o polskim mocarstwie*, <https://oko.press/szczerski-trojmorze-naped-europy-wraca-idea-trojmorza-miedzymorza-fantazja-o-polskim-mocarstwie/> [dostęp: 20.02.2020].
- List of Priority Interconnection Projects* (2020), <https://www.three.si/projects> [dostęp: 23.03.2020].
- Milewski O. (2017), *Romania and the Three Seas Initiative: Bucharest, 2018 Summit Host*, „The Polish Quarterly of International Affairs”, No. 26.
- Milewski O. (2017), *Opinie Trójmorze – nowy instrument w polskiej polityce zagranicznej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny”, nr 4.
- Mróz M. (2017/2018), *Wielki projekt małych krajów. Od Miedzymorza do Trójmorza w polityce zagranicznej Polski w dobie drugiego rządu Prawa i Sprawiedliwości*,

- (w:) Mróz M., Drzewicki A. (red.), *Polityka zagraniczna Polski wobec państw, regionów i organizacji*, „Dyplomacja i Bezpieczeństwo”, nr 1(5), Instytut Studiów Międzynarodowych Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Okulewicz P. (2001), *Koncepcja Międzymorza w myśli i praktyce politycznej obozu J. Piłsudskiego w latach 1918–1926*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- Popescu O. (2017), *Opinie. Trójmorze – nowy instrument w polskiej polityce zagranicznej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny”, nr 4.
- Prezydent w Bukareszcie: Pokazaliśmy jedność i decyzyjność* (2020), <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/art,26,spotkanie-szefow-panstw-wschodniej-flanki-nato.html> [dostęp: 23.05.2020].
- Prezydentura Milanovicia jest złą wiadomością dla Trójmorza. Mówi o „strasznym” pomysle, „irytującym Moskwę i Berlin”* (2020), <https://wpolityce.pl/swiat/482831-prezydentura-milanovicia-jest-zla-wiadomoscia-dla-trojmorza> [dostęp: 23.03.2020].
- Prof. Żurawski vel Grajewski: Trójmorze – kontekst europejski i atlantycki* (2017), <https://jagiellonia.org/lektura-na-nowy-tydzien-trojmorze-kontekst-europejski-atlantycki/> [dostęp: 10.02.2020].
- Remet S.P., Wagner F.P. (2012), *Modele rządów w Europie Środkowej i Południowo-Wschodniej po upadku komunizmu*, (w:) Ramet S.P. (red.), *Polityka Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej po 1989 roku*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Sienkiewicz M. (2016), *Koncepcja Trójmorza w polityce w polityce zagranicznej Polski po 2015 r.*, (w:) Mróz M. (red.), *Między wojną i dyplomacją. Polityka zagraniczna Polski w świetle wyzwań na arenie międzynarodowej*, „Dyplomacja i Bezpieczeństwo”, nr 1 (4), Instytut Studiów Międzynarodowych Uniwersytetu Wrocławskiego Wrocław,
- Stępniewski T. (2018), *Inicjatywa Trójmorza: uwarunkowania geopolityczne i nowy model regionalnej współpracy*, „Studia Europejskie”, nr 2.
- Stryjek T. (2013), *Europa Środkowa (Środkowo -Wschodnia), czyli o pochwalę różnorodności i komparatystyki*, „Kwartalnik Historyczny”, nr 4.
- Szczerski K. (2017), *Utopia Europejska. Kryzys integracji i polska inicjatywa naprawy*, Biały Kruk, Kraków.
- Świder K. (2018), *Europa Środkowa jako obszar projektowania geopolitycznego*, „Studia Europejskie”, nr 2.
- The Three Seas Initiative - Priority Interconnection Projects. 3 Seas Initiativ. Summit* (2018), Bucharest 17-18.09., <http://three-seas.eu/wp-content/uploads/2018/09/LIST-OF-PRIORITY-INTERCONNECTION-PROJECTS-2018.pdf> [dostęp:12.03.2020].

- Three Seas Initiative* (2019), Slovenia 5-6 June, Priority Interconnection Projects 2019 Status Report, <https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-online.pdf> [dostęp: 22.03.2020].
- Wolak M. (2019), *Transport i logistyka jako strategiczna branża dla polskiej gospodarki*, Polski Instytut Transportu drogowego, file:///C:/Users/pwojt/Desktop/PITD-Transport-i-Logistyka-jako-strategiczna-branża-dla-polskiej-gospodarki.pdf [dostęp: 20.06.2021].
- Ukielski P. (2016), *Mapa Trójmorza. Przegląd punktów wspólnych i rozbieżności w polityce 12 państw regionu*, „Raport Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego”, nr 3.
- Ukielski P. (2018), *Inicjatywa Trójmorza w polskiej polityce zagranicznej*, „Studia Europejskie”, nr 2.
- W Warszawie o przyszłości NATO* (2016), „Polska Zbrojna”, <http://www.polskazbrojna.pl/home/articleshow/19952?t=W-Warszawie-o-przyszlosci-NATO> [dostęp: 02.08.2019].
- Wiśniewski B. (2017), *Opinie. Trójmorze – nowy instrument w polskiej polityce zagranicznej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny”, nr 4(71).
- Wspólna deklaracja w sprawie Inicjatywy Trójmorza* (2016), <http://www.prezydent.pl/aktualności/wizyty-zagraniczne/art,105,wspolna-deklaracja-w-sprawie-inicjatywytrójmorza.html> [dostęp: 08.03.2020].
- Zenderowski R., Skobejko K. (2020), *Chorwacja wobec Inicjatywy Trójmorza*, Warszawa, „Seria wydawnicza ALERT”, cz. 2.
- Zenderowski R., Skobejko K. (2021), *Serbia wobec Inicjatywy Trójmorza*, Warszawa, „Seria wydawnicza ALERT”, cz. 1.

Afiliacja: dr hab. Andrzej Wojtaszak

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Nauk o Polityce i Bezpieczeństwie
ul. Krakowska 71-79
70-003 Szczecin
e-mail: andrzej.wojtaszak@usz.edu.pl