

# Inicjatywa Trójmorza

## Grupa Przyjaciół Trójmorza EKR



**EUROPEJSCY  
KONSERWATYŚCI  
I REFORMATORZY**

## Spis treści

1. O EKR
2. Wstęp
3. Prezentacja autorów
4. Unia Europejska i Trójmorze - dr Jan Parys
5. Preliminary Identification of Potential Main Transport Corridors in The Three Seas Initiative Area - dr Łukasz Zaborowski
6. Cooperation in the energy sector in the framework of the Three Seas Initiative. Current state and challenges. - dr hab. Robert Zajdler



Zdjęcie: [three-seas.eu](http://three-seas.eu)



## O EKR

Od powstania Grupy EKR w 2009 roku ciężko pracujemy na rzecz UE, która wróci do podstaw i zapewni zdroworozsądkowe rozwiązania. Uważamy, że w centrum każdej decyzji podejmowanej przez UE powinno być rozważenie, czy stanowi ona wartość dodaną dla ciężko pracujących podatników w całej Unii. Aby to osiągnąć, posłowie z EKR nadal koncentrują swoje wysiłki na decentralizacji, łączeniu ludzi i biznesu, promowaniu sprawiedliwego i wolnego handlu oraz wspieraniu bezpiecznej Europy, a także wielu innych celach.

Nasze wysiłki przyniosły rezultaty, poprawiając życie obywateli w całej UE każdego dnia i będziemy nadal promować szerszy program długoterminowej, ogólnoeuropejskiej reformy eurorealistycznej. Będziemy również kontynuować naszą ciężką pracę w celu zapewnienia bardziej elastycznej, otwartej i dynamicznej gospodarki UE, która zapewni obywatelom i podatnikom wymierne korzyści.

Dzięki Waszemu wsparciu i ciągłym wysiłkom naszych posłów do PE uważamy, że UE szanująca życzenia swoich obywateli, odpowiedzialnie wydająca pieniądze podatników i wspierająca suwerenność swoich rządów krajowych to UE, która może zbudować silniejszą przyszłość, jest lepsza i sumiennie służy swoim obywatelom.

[ecrgroup.eu](http://ecrgroup.eu)



Zdjęcie: three-seas.eu



## Słowo wstępne

### *Drogi Czytelniku,*

Z wielką przyjemnością prezentuję inauguracyjną pracę zbiorową przygotowaną dla Grupy Przyjaciół Inicjatywy Trójmorza Grupy Europejskich Konserwatystów i Reformatorów w Parlamencie Europejskim. Niniejsza publikacja skupiona jest na dwóch głównych aspektach współpracy 12 państw naszego regionu. Dr Łukasz Zaborowski z Instytutu Sobieskiego zaprezentuje meandry połączeń komunikacyjnych sięgających od Finlandii na północy, aż po Grecję na południu. Reprezentujący tę samą instytucję dr Robert Zajdler opíše z kolei kwestie dostaw energii. Oba tematy mają przełomowy wymiar geopolityczny i zazębiają się ze sobą, tworząc siatkę połączeń wzmacniającą bezpieczeństwo i pozycję państw Europy Środkowo-Wschodniej. Swego rodzaju ideowym podsumowaniem jest praca dra Jana Parysa, w której Autor przedstawia historyczne i kulturowe podstawy, których znaczenie dla powodzenia inicjatywy Trójmorza jest nie mniejsze od kwestii ekonomicznych i infrastrukturalnych.

Zebrane w niniejszej publikacji analizy powstawały w niezwykle ciekawych czasach, kiedy Amerykanie wybierali prezydenta. W dyskursie publicznym pojawiło się wiele pytań co do przyszłości współpracy na linii Warszawa - Waszyngton w przypadku przegranej bardzo przychylnego Polsce Donalda Trumpa. Zaprezentowane przez autorów argumenty świadczące o daleko idącej wspólnocie interesów łączącej naszą część Europy ze Stanami Zjednoczonymi powinny przekonać największych nawet sceptyków, że będziemy mogli liczyć na wsparcie Białego Domu niezależnie od tego, którą opcję polityczną reprezentować będzie jego lokator.

Kończąc tym pozytywnym akcentem, życzę udanej lektury!

*Witold Waszczykowski*

Poseł do Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący Grupy Przyjaciół Trójmorza EKR w PE

## Prezentacja Autorów



**dr Jan Parys** - Pracownik naukowy i polityk.

Ukończył Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego w 1973 roku, gdzie także uzyskał stopień doktora. Po ukończeniu studiów pracował w Polskiej Akademii Nauk. Od 1985 współpracował z ośrodkiem sowietologicznym J.M. Bocheńskiego we Fryburgu w Szwajcarii gdzie opublikował książkę pod tytułem: „Entre la religion et la foi”.

W rządzie premiera Jana Olszewskiego pełnił funkcję pierwszego polskiego cywilnego ministra obrony narodowej, jako szef MON zainicjował prozachodnią politykę obronną Rzeczypospolitej.

Po odejściu z MON pracował między innymi przy pisaniu Obywatelskiego Projektu Konstytucji NSZZ Solidarność. Następnie przez szereg lat był doradcą w dużych spółkach akcyjnych. W okresie 2008 – 2015r. pełnił funkcję rektora w Kolegium Jagiellońskim w Toruniu, gdzie wykładał bezpieczeństwo międzynarodowe.

Od listopada 2015 do kwietnia 2018 roku pracował w MSZ.



**dr Łukasz Zaborowski** - Geograf, planista, regionalista.

Ekspert Instytutu Sobieskiego, wykładowca Akademii "Ignatianum" w Krakowie, do niedawna główny specjalista Biura Planowania Regionalnego w Radomiu. Prezes Radomskiego Towarzystwa Naukowego. Badawczo zajmuje się strukturą przestrzenną kraju w ujęciach historyczno-kulturowym, osadniczym i administracyjnym; jest autorem koncepcji korekty podziału terytorialnego na szczeblu województw.

Jako ekspert działa w dziedzinach rozwoju regionalnego, polityki przestrzennej i planowania transportu publicznego.

W ramach pracy społecznej tworzy kompendium wiedzy do edukacji regionalnej dla regionu radomskiego.





dr hab. Robert Zajdler, radca prawny.

Specjalizuje się w zagadnieniach rynku energii, ochrony klimatu i konkurencji. Jest ekspertem ds. energetycznych w Instytucie Sobieskiego. Jest adiunktem na Wydziale Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej.

Prowadzi również kancelarię prawną świadczącą usługi dla sektora energetycznego Zajdler Energy Lawyers & Consultants. Wcześniej, pracując dla Prokuratury Generalnej Skarbu Państwa był m.in. pełnomocnikiem Polski w postępowaniach arbitrażowych, w tym opartych na Traktacie Karty Energetycznej oraz regułach FIDIC.

Pracując dla Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej zajmował się negocjacjami akcesyjnymi Polski do Unii Europejskiej oraz dostosowaniem prawa polskiego do wymogów prawa Unii Europejskiej.

Pracował również dla Komisji Europejskiej. Szerzej: [orcid.org/0000-0002-4258-8979](https://orcid.org/0000-0002-4258-8979)



Zdjęcia: three-seas.eu

## Unia Europejska i Trójmorze

Obserwujemy dziś pewien paradoks, bo chociaż region Trójmorza leży w Europie, to jest więcej osób, które dziś wiedzą, czym jest Unia Europejska, niż tych którzy wiedzą czym jest Trójmorze.

### Czym zatem jest Trójmorze?

Dziś Trójmorze nie jest tylko ideą czy planem, to jest dziś fakt. Bo faktem jest współpraca 12 państw UE, które leżą między Bałtykiem, Adriatykiem i Morzem Czarnym. Ta współpraca dotyczy głównie kooperacji przy budowie wspólnej infrastruktury, jest także nakierowana na budowę połączeń międzynarodowych na linii północ- południe w Europie.

Do Trójmorza należą: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry. W sumie te kraje liczą prawie 130 mln obywateli, czyli ponad 22 % populacji UE, zajmują 1 218 tysięcy km<sup>2</sup>, czyli blisko 30 % powierzchni UE. Kraje te mają od lat wyższą dynamikę wzrostu PKB niż kraje starej UE. Trójmorze dziś to nie tylko pojęcie geograficzne. Region nabrał znaczenia polityczno gospodarczego, kiedy pojawiła się trwała współpraca między krajami regionu.



Kraje Trójmorza w Europie

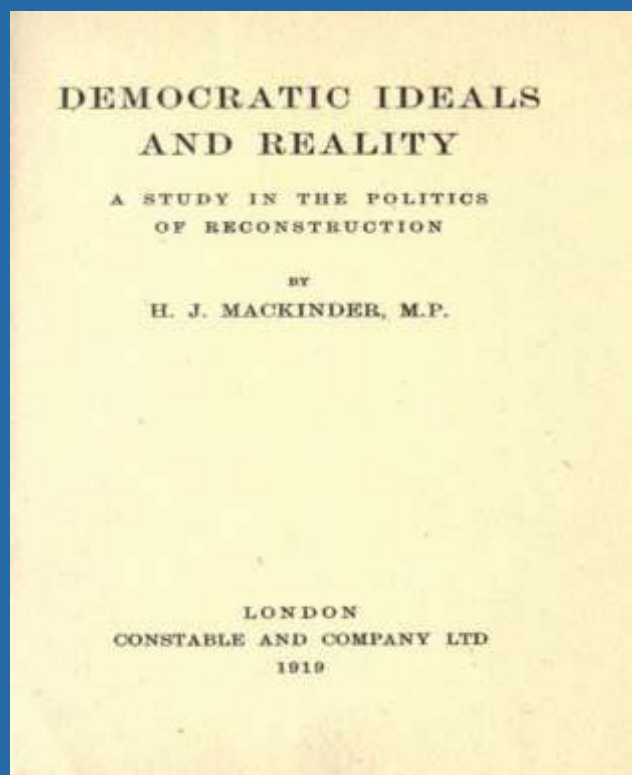
## Skąd się wzięło Trójmorze?

Można powiedzieć, że to stary pomysł.

W roku 1904 Halford John Mackinder w czasopiśmie „Royal Geographical Society” opublikował artykuł pt. „Geograficzna oś historii”. Tam po raz pierwszy sformułował swoją koncepcję serca Eurazji, czyli Heartlandu. Podczas pierwszej wojny światowej Mackinder dyskutował w 1919 roku z głównymi polskimi politykami, Józefem Piłsudskim i Romanem Dmowskim o sposobach zapewnienia pokoju w Europie poprzez budowę równowagi geopolitycznej na kontynencie. Po tych rozmowach opublikował dzieło pt. „Democratic Ideals and Reality”. Tam przedstawił pomysł, według którego ten, kto panuje w środkowo-wschodniej Europie, panuje nad sercem Eurazji. Od tej chwili ze względu na położenie między europejskimi mocarstwami znaczenie regionu zaczęło być doceniane przez polityków.



H. J. Mackinder





Dziełem, które w sposób pełny pokazuje znaczenie teorii Mackindera dla współczesnej polityki jest książka jego ucznia, Raymonda Leslie Buella opublikowana w 1939 roku w Londynie pt. „Poland key to Europe”.

W 1915 roku w Niemczech Friedrich Naumann, niejako w odpowiedzi na tezy Mackindera z 1904 roku opublikował książkę pt. „Mitteleuropa” proponując budowę niemieckiej strefy wpływów w Europie Centralnej.

W Polsce po zakończeniu I wojny światowej Józef Piłsudski i Józef Beck uważali, że kraje z naszej części Europy powinny tworzyć blok zwany Międzymorzem. Stąd silny sojusz ówczesnej II RP z Węgrami i Rumunią. Celem sojuszu miało być budowanie bloku, który by równoważył wpływy Niemiec i Rosji. Słabością tej koncepcji w okresie międzywojennym był brak poparcia ze strony któregośkolwiek silnego państwa zachodniego.



Równocześnie Prezydent Czechosłowacji Tomasz Masaryk proponował, aby małe kraje leżące między Niemcami a Rosją, związały się politycznie i gospodarczo, lecz w porozumieniu z Rosją i Francją. Francja była gotowa się zaangażować w popieranie tego bloku, o ile ten zacznie współpracować z Rosją. Zawarty w 1935 roku pakt czechosłowacko-rosyjski o wzajemnej pomocy przekreślił szanse bliskiej współpracy między Pragą a Warszawą i tym samym szanse Międzymorza.

Podczas II wojny światowej zwolennikiem federacji polsko-czeskiej był generał Władysław Sikorski. Plany te zostały wstrzymane pod wpływem nacisków rosyjskich na władze Czechosłowacji przebywające na emigracji w Londynie.

Po drugiej wojnie światowej znany belgijski historyk Jacques Pirenne (1891-1972) opublikował w 1947 roku dzieło pt. „Les grands courants de L'histoire universelle”. Przyjmuje on m.in. że kultura państw morskich takich jak np. państw Trójmorza sprzyja powstawaniu ustrojów demokratycznych, a kultura państw kontynentalnych sprzyja powstawaniu ustrojów autorytarnych. Teza ta opiera się na starym przekonaniu, że morza łączą ludzi i ułatwiają transport, a kraje kontynentalne o wielkich przestrzeniach mają utrudnioną komunikację. Dziś to założenie można ze względu na postęp w transporcie lotniczym poddawać w wątpliwość, natomiast pozostaje faktem, że kraje Trójmorza mają cechy państw morskich.

Druga II wojna światowa, a konkretnie jej rezultat w postaci żelaznej kurtyny, podzielił Europę na strefę wpływów ZSRR i Zachodu. Podział ten został dokonany podczas konferencji w Teheranie i w Jałcie przez Stalina, Roosevelta i Churchilla w czasie wojny. Przez 44 lata kraje międzymorza były pozbawione suwerenności i nie mogły w sposób samodzielny kooperować. (Tylko Austrii udało się wyrwać po 10 latach spod rosyjskich wpływów). Żelazna kurtyna, o której mówił publicznie (w Fulton) po raz pierwszy Churchill, w marcu 1945 r. podzieliła Europę na długie lata. Przez kolejne ponad 40 lat kraje zachodnie były konsolidowane, nie tyle wspólnymi celami, lecz poczuciem zagrożenia za strony komunistycznej.

Po konferencji w Teheranie Henryk Tennenbaum przewodniczący polskich ugrupowań żydowskich na emigracji w Londynie ostrzegł, że przekonanie o konieczności hegemonii rosyjskiej w Europie wschodniej będzie „Monachium a la russe”. Pisał o tym w pracy pt. „Central and Eastern Europe in World Economy” wydanej w Londynie w 1944 roku. De facto, podział Europy przyjęty w Teheranie, Jałcie i Poczdamie był uznaniem status quo, jakie ustalił Ribbentrop z Mołotowem w 1939 roku.

O tym, by politycy z Europy zachodniej nie zapominali o narodach ujarzmionych ze wschodniej Europy mówił wielokrotnie Jan Paweł II podkreślając, że Europa ma dwa płuca wschodnie i zachodnie. Jan Paweł II mówił o dwóch częściach Europy, a nie o tym, że bogatsze państwa mają sobie podporządkować lub wchłonąć biedniejsze kraje. Europa wschodnia w końcu XX wieku przechodziła na stronę Zachodu, ale to nie znaczy, że w jego ręce. Kraje te pragnęły suwerenności. Zasada samostanowienia jest w krajach regionu powszechnie uznana jako priorytet polityki.

W okresie 1945 - 1989 państwa zniewolone przez ZSRR były w Europie, ale nie stanowiły same o sobie. Wróciły do samodzielnej gry międzynarodowej w 1989 roku, kiedy upadł komunizm, bo upadło sowieckie imperium. Kluczowym był rok 1991, kiedy rozwiązano Układ Warszawski i postanowiono wycofać wojska sowieckie z Europy Centralnej. W roku 1999 roku Czechy, Polska i Węgry weszły do NATO. W roku 2004 roku Czechy, Estonia, Węgry, Łotwa, Litwa, Polska, Słowacja, i Słowenia weszły do UE. Wkrótce do NATO i UE weszły inne państwa regionu. To był moment faktycznego przekreślenia geopolitycznych rezultatów Drugiej Wojny Światowej. Kiedy po 1989 r. zagrożenie ze strony imperium sowieckiego osłabło, Europę podzielił stosunek do Rosji. Dawne kraje, które zaznały dobrodziejstwa sowieckiej okupacji, traktują nadal Rosję jako zagrożenie, a państwa zachodnie za wiarygodnego partnera, z pomocą którego można balansować wpływy USA. Dla obywateli państw Trójmorza, Rosja to nie kraj Tołstoja, lecz państwo Stalina, które narzucało tzw. doktrynę Breżniewa o ograniczonej suwerenności. Mówi się, że zachód wygrał zimną wojnę, lecz to nie oznacza, że podczas konferencji w Paryżu w 1990 roku Rosja skapitulowała. Pozostała groźnym mocarstwem nuklearnym z ambicjami, by odbudować swą strefę wpływów w Europie.

## Region jako obiekt przetargu

Region Trójmorza to dla Chin brama transportowa do Europy dla projektu handlowego „Pasa i szlaku”. Już kilka lat temu, w 2012 roku Chiny dostrzegły ważne położenie regionu Europy środkowo-wschodniej. Zaproponowały wtedy kooperację w ramach formatu 16 + 1. Postulowały dla regionu rolę pośrednika w handlu między Chinami a Europą Zachodnią. Podstawą ma być budowa połączeń kolejowych i drogowych z Chin do Europy, zwana budową Nowego Jedwabnego Szlaku.



Dla Stanów Zjednoczonych region jest istotny, jako flanką wschodnią Sojuszu Północno-atlantyckiego, czyli obszar ważny dla obrony Europy przed zagrożeniami ze strony Rosji.



Rosja traktuje kraje regionu jako utraconą strefę wpływów i drogę dla swego eksportu do Niemiec. W Niemczech wielu polityków patrzy nadal na region przez pryzmat publikacji Friedricha Naumanna o Mitteleuropie. Politycy w Berlinie chcieliby, aby region stanowił strefę wpływów niemieckich w Unii Europejskiej. Stąd bardzo niechętny stosunek w Berlinie do wszelkich prób regionalnej integracji, jak Grupa Wyszehradzka czy Trójmorze.

Dowodem na znaczenie Trójmorza w polityce międzynarodowej są wydarzenia polityczne z jesieni 2020. Po wyborach w USA szefowa CDU Annegret Kramp Karrenbauer przedstawiła wobec przyszłej administracji amerykańskiej warunki, na jakich można dokonać odnowienia współpracy transatlantyckiej. Zaoferowała, że Niemcy zwiększą nakłady na zbrojenia, przejmą odpowiedzialność za bezpieczeństwo i sytuację w Europie, USA będą koncentrować się na rywalizacji z Chinami, a w Europie pozostaną jedynie w roli parasola nuklearnego. Warunki szefowej CDU były jasne, Stany Zjednoczone mają zrezygnować z wpływów w Europie na rzecz Niemiec. Dla naszego regionu oznaczałoby to zależność od polityki Berlina. W ten sposób pomysły Naumanna sprzed stu lat wróciłyby. Region, który z trudem po latach zależności od ZSRR buduje swą tożsamość polityczną i gospodarczą korzystając ze wsparcia USA, miałby się stać niemiecką Mitteleuropą. Nas jako mieszkańców regionu władze CDU nie pytały o zdanie. Potraktowały region jako obiekt przetargów między Berlinem a Waszyngtonem.

Na szczęście po kilku dniach, 18 listopada 2020 komisja Spraw Zagranicznych Izby Reprezentantów głosami obu partii podjęła deklaracje, w której kategorycznie odrzuciła propozycje władz CDU. Kongresmeni stwierdzili między innymi że: Trójmorze zwiększa niezależność polityczną i gospodarczą regionu wobec Rosji, przez co zwiększa bezpieczeństwo Europy i USA, oraz, że należy poprzez nowe inwestycje w energetykę przełamać uzależnienie regionu od Rosji, gdyż ta dąży do podminowania instytucji demokratycznych i wolności w Europie, bo używa energii jako środka szantażu. Dlatego Izba Reprezentantów w Rezolucji 672 deklaruje wsparcie dla rozwoju Trójmorza i jednocześnie potwierdza swą negatywną opinię na temat projektu Nord Stream II. Jednym słowem Kongresmeni postrzegają rolę USA w Europie nie tylko przez pryzmat bezpieczeństwa, jakie gwarantuje Sojusz Północno-atlantycki, ale także ze względu na wzmacnianie Trójmorza. Kraje dwunastki nazwano w deklaracji sojusznikami USA o żywotnym znaczeniu ze względu na zbieżność interesów Stanów Zjednoczonych i państw regionu. Podjęcie rezolucji tej treści przez obie partie oznacza, że pozytywny stosunek USA do Trójmorza jest interesem strategicznym USA i zmiana władzy w Waszyngtonie nie zmieni podejścia do Trójmorza. Rezolucja jest jednoznacznym odrzuceniem pomysłu CDU na Europę.

Zainteresowanie znaczeniem regionu przez Chiny, USA i Niemcy to dowód, że dwanaście państw Trójmorza ma duże znaczenie w polityce międzynarodowej, a wspólne działanie regionu ma sens. Żadne z dwunastu państw w pojedynkę nie osiągnie w UE wpływów, jakie przysługują państwom zintegrowanym w struktury regionalne.



## Wspólne interesy

Będąc w UE państwa obszaru Trójmorza zorientowały się, że mają nie tylko wspólne dziedzictwo, ale i wspólne interesy. Zwłaszcza w UE liczy się umiejętność budowy koalicji i forsowanie wspólnych projektów. Zatem powołanie Trójmorza przez prezydenta Chorwacji Kolindę Grabar-Kitarović i prezydenta RP Andrzeja Dudę w 2016 roku w Dubrowniku było odpowiedzią na te wyzwania.

Trójmorze powstało więc przede wszystkim jako grupa lobbystyczna wewnątrz UE a nie jako alternatywa dla UE. Celem państw regionu jest skupienie uwagi władz UE na problemach obszaru, który przez lata był zapomniany i jest gospodarczo zaniedbany. Idzie zwłaszcza o budowę infrastruktury drogowej, kolejowej, rurociągów, portów, o dostawy energii od różnych dostawców w miejsce zależności od jednego dostawcy ze Wschodu.

W latach 2014-2020 kraje Trójmorza otrzymały z UE na rozwój ponad 155 mld euro. W perspektywie finansowej na lata 2021-2027 będzie to 376 mld euro. Trzeba dążyć, by część funduszy np. 1/4 przydzielonych poszczególnym krajom była przeznaczona na projekty ważne dla co najmniej kilku państw regionu. W 2019 roku z inicjatywy Polski i Rumunii ruszyła ważna dla regionu instytucja tj. Fundusz Inwestycyjny Trójmorza.

Główne projekty Trójmorza to korytarz gazowy północ-południe od Świnoujścia do Czech, Słowacji, na Węgry, do Chorwacji. Temu służą wieloletnie umowy na dostawy gazu podpisane przez Polskę z Katarą w 2015 roku i z USA w 2017 roku. Te dostawy są możliwe, bo w Świnoujściu zbudowano Gazoport imienia Lecha Kaczyńskiego. Budowa Baltic Pipe pozwoli także na dostawy gazu ze złóż norweskich.

Innym ważnym projektem jest Via Karpatia, czyli połączenie drogowe z Litwy przez Polskę, Słowację, Rumunię, Bułgarię aż do Grecji.

Dużym projektem infrastrukturalnym jest także Rail Baltica, czyli kolej z Helsinek przez kraje bałtyckie, Polskę do Berlina oraz szlak kolejowy East Med łączący Austrię, Czechy, Bułgarię, Węgry, Rumunię i Słowację z Niemcami i Grecją.

W tej chwili do Funduszu Inwestycyjnego Trójmorza zgłoszono już wiele poważnych projektów. Szereg z nich obejmuje kraje leżące nad Dunajem. Trwają prace nad projektami z dziedziny telekomunikacji i cyberbezpieczeństwa. Dla Funduszu ważne są obecnie trzy główne priorytety w aktywności Trójmorza: energetyka, transport, telekomunikacja.



## Międzynarodowe znaczenie Trójmorza

Ważnym etapem w rozwoju Trójmorza był szczyt w Warszawie w 2017 roku. Wtedy Prezydent USA nie tylko uczestniczył w obradach, ale także poparł inicjatywę Trójmorza, obiecał fundusze, zagwarantował dostawy surowców na wypadek rosyjskiej blokady lub szantażu. Podczas obrad podkreślano, że kraje chcą działać w porozumieniu z UE i z poparciem USA. W miarę upływu czasu zwiększono obszar współpracy o projekty z zakresu ochrony środowiska i wspieranie innowacji.

Wsparcie USA dla inicjatywy Trójmorza wynegocjowane przez polską dyplomację pod kierunkiem Witolda Waszczykowskiego skłoniło władze Niemiec i władze UE do akceptacji inicjatywy Trójmorza. Dowodem tego było wejście do Trójmorza Niemiec w charakterze partnera, na statusie podobnym do pozycji USA oraz obecność Przewodniczącego KE Junckera na szczycie 3M w Bukareszcie w 2018 roku.

Według opracowania Parlamentu Europejskiego z 2019 roku Trójmorze umożliwia przede wszystkim sprzedaż gazu amerykańskiego LNG w Europie i jednocześnie uniezależnia Europę od dostaw rosyjskich surowców energetycznych. Widać tu bardzo wąskie postrzeżenie roli regionu. Reakcje międzynarodowe na powstanie Trójmorza były różne. Najpierw wielu wątpiło, by to mogła być inicjatywa trwała. Potem zaczęto ją krytykować i wyśmiewać. Ale mimo to zaczęła funkcjonować i czeka teraz na zrozumienie i partnerską akceptację.



W tej chwili wszyscy widzą, że wspólne interesy gospodarcze stopniowo kreują nowy blok w UE, że jest to wspólnota, która umacnia nie tylko region, ale i Unię, bo pozwala na szybszy rozwój biznesu, co jest ważne dla całej Europy. Powoli zwycięża przekonanie, że im silniejszy region Trójmorza, tym silniejsza Unia Europejska. Trzeba podkreślić, że dopiero udział w UE pozwolił państwom regionu przezwyciężyć dawne spory, a możliwość wspólnego korzystania z funduszy Unii przyspieszyła integrację regionu.

O znaczeniu Trójmorza w Unii najlepiej świadczy statystyka obrotów handlu zagranicznego między główną potęgą gospodarczą Unii, czyli Niemcami a państwami Trójmorza. W roku 2019:

- ➔ niemiecki export do Rosji to 26 mld euro,
- ➔ niemiecki export do Chin to 96 mld euro,
- ➔ niemiecki export do Francji to 106 mld euro,
- ➔ niemiecki export do państw Trójmorza to 251 mld euro,
- ➔ obroty Niemiec z USA to 190 mld euro,
- ➔ obroty Niemiec z Chinami to 205 mld euro,
- ➔ obroty Niemiec z Francją to 172 mld euro,
- ➔ obroty Niemiec z Rosją to 57 mld euro,
- ➔ obroty Niemiec z regionem to 475 mld euro .

Te liczby pokazują poważne znaczenie gospodarcze regionu Trójmorza dla gospodarki niemieckiej i tym samym wpływ regionu na sytuację ekonomiczną całej Unii. Trójmorze znaczy dla gospodarki niemieckiej 10 razy więcej niż relacje z Rosją, ponad 2 razy więcej niż relacje gospodarcze z Chinami, USA czy z Francją. Siła Trójmorza jest zatem nie tylko formalna, to nie tylko 12 głosów podczas podejmowania decyzji, to już obecnie także duże obroty gospodarcze.

**Dotychczasowe postępowanie różnych zachodnich polityków wobec Polski i całego Trójmorza to często próba protekcyjnego traktowania naszego regionu. Względem znaczenia ekonomicznego państw Trójmorza w gospodarce UE powinien skłonić tych polityków do korekty dotychczasowego protekcyjnego postępowania, bo polityka, która nie uwzględnia czynnika gospodarczego, jest skazana na fiasko.**

Można powiedzieć, że od czasów Oświecenia trwa debata wśród polityków i humanistów na temat dróg rozwoju cywilizacji. Dla jednych cywilizacja to wysoki stopień rozwoju polityczno-gospodarczego poszczególnych państw na jednej drodze rozwoju, która przypomina drabinę

konieczną do przejścia dla wszystkich. Aczkolwiek to nie jest pogląd powszechnie obowiązujący. Epoka Romantyzmu w badaniach historycznych charakteryzowała się m. in. założeniem o wielości cywilizacji i kultur. Jednym słowem już w epoce romantyzmu odrzucano oświeceniowy uniwersalizm. Przykładem takiego sporu, który jest znany w Europie, była różnica poglądów w Polsce między koncepcjami Stanisława Staszica i Joachima Lelewela.

Staszic w dziele pt. „Ród ludzki” wyd. 1820 r. stwierdzał, że ludzi obowiązuje jedna droga rozwoju bez względu na szerokość geograficzną. Był to pogląd podobny do stanowiska Herdera („Myśli o filozofii dziejów” wyd. 1791). Wg. Staszica są młodsze i bardziej zaawansowane państwa w rozwoju. Czyli nie ma między narodami odrębności, lecz różnice w stopniu rozwoju. Wszelkie odrębności od wzorca rozwoju są psuciem postępu i mogą prowadzić do wojen. Lelewel („Historie de Pologne” wyd. 1844, „Dzieje Polski” wyd. 1863) natomiast opisując dzieje Słowiańszczyzny uważał, że każdy naród ma swą specyfikę, swoją koncepcję wolności, prawa, osoby, demokracji. Skoro tak, to znaczy, że odrębności między państwami po prostu, należy je szanować jako zjawisko naturalne. Na tym przykładzie widać, jak koncepcje historii mogą wpływać na bieg bieżącej polityki, mogą sprzyjać porozumieniu lub w przypadku doktryny o uniwersalnych wzorach rozwoju kreować konflikty.

Polska wbrew stereotypom przez długie wieki nie miała konfliktu z Niemcami. Po podporządkowaniu Zakonu Krzyżackiego nastąpiły wieki spokoju. Pierwszy poważny konflikt między Polakami a Niemcami w czasach nowożytnych miał miejsce w 1848 roku podczas Wiosny Ludów. Wówczas rząd Prus usiłował wcielić część Księstwa Poznańskiego do swego terytorium. Wtedy pojawiło się po raz pierwszy określenie „Drang nach Osten” tj. parcie na Wschód. Pisał o tym w 1849 roku polonista Julian Klaczko (1825-1906) w publikacji pt. „Die Deutschen Hegemonen”. W końcu XIX wieku w dziełach znanego niemieckiego historyka Karla Lamprechta (1856-1915) pojawiło się rozróżnienie niemieckich ziem macierzystych (deutsches Mutterland) jako położonych na zachód od Łaby od niemieckiego obszaru kolonialnego (deutsches Kolonialland).



## Zainwestować w wizerunek

Żaden sojusz gospodarczy nie będzie miał znaczenia, jeżeli nie zostanie wsparty przez mechanizm promocji wspólnego dziedzictwa i wspólnych interesów. Ta reguła dotyczy także Trójmorza. Dziś Trójmorze to głównie potencjał gospodarczy.

Obecnie kraje Europy są poddane presji, jaką stanowi spór między ideologią liberalną a konserwatywną. Nie jest celem regionu, by narzucać komukolwiek środkowo-europejski styl życia i myślenia. Mieszkańcom regionu idzie o to, by państwa Trójmorza zachowały swoje dziedzictwo i przetrwały przy fundamentach cywilizacji łacińskiej. Obywatele oczekują, że niezależnie od rozwoju gospodarczego i współpracy z UE będą zachowane ich tradycje i zasady ustrojowe.

Żadne państwo ani żadna organizacja międzynarodowa nie ma prawa ingerować w sprawy wewnętrzne państw. Co więcej, wszystkie cywilizowane państwa podpisały zobowiązania, które zakazują takich ingerencji, gdyż jest to poważne naruszenie suwerenności. Jak wiadomo, Karta ONZ gwarantuje każdemu państwu prawo do równouprawnienia i samostanowienia, co wyklucza ingerencje czy wywieranie nacisków na sprawy wewnętrzne. Deklaracja KBWE z sierpnia 1975 roku w części VI mówi wprost o zasadzie nieingerencji w kwestie wewnętrzne, bo to jest podstawa pokojowej kooperacji między państwami.

Traktat o UE w artykule 4 ust. 2 mówi, że Unia szanuje równość państw członkowskich, jak również ich tożsamość narodową. Są więc pełne podstawy prawno-międzynarodowe, by kraje Trójmorza broniły nie tylko swoich interesów gospodarczych, ale i swoich wartości.

1. Zgodnie z artykułem 5 wszelkie kompetencje nieprzysznane Unii w Traktatach należą do Państw Członkowskich.

2. Unia szanuje równość Państw Członkowskich wobec Traktatów, jak również ich tożsamość narodową, nierozdzielnie związaną z ich podstawowymi strukturami politycznymi i konstytucyjnymi, w tym w odniesieniu do samorządu regionalnego i lokalnego. Szanuje podstawowe funkcje państwa, zwłaszcza funkcje mające na celu zapewnienie jego integralności terytorialnej, utrzymanie porządku publicznego oraz ochronę bezpieczeństwa narodowego.

W szczególności bezpieczeństwo narodowe pozostaje w zakresie wyłącznej odpowiedzialności każdego Państwa Członkowskiego.

Prawda o regionie Trójmorza sama się nie upowszechni, trzeba być aktywnym w jej obronie i ją promować. Warto zainwestować we własny wizerunek regionu, we własną reputację. W Unii Europejskiej trwa nie tylko rywalizacja gospodarcza. Jest także konkurencja o lepszy wizerunek, bo on stanowi specjalny rodzaj ważnego kapitału, bez którego trudno utrzymać wpływy polityczne czy pozycje ekonomiczną.

Nie ma co ukrywać, że od pokoleń niektórzy politycy na zachodzie popularyzują na temat regionu Trójmorza świadomie opinie negatywne, że to obszar nie tylko zacofany gospodarczo, ale także pozbawiony dziedzictwa. Koncepcja tzw. Europy wschodniej ma służyć temu, by legitymizować ich dominującą pozycję, która uprawnia do wtrącania się w sprawy regionu i zmusza do słuchania cudzych rad. Tymczasem tożsamość Europy Zachodniej to tożsamość kolonialna wobec państw pozaeuropejskich w XIX wieku. Dziś koncepcja innego tj. zacofanego wschodu ma uzasadniać pozycję dominującą różnych biurokratów. Wśród polityków zachodnich często spotykamy postawy kulturowego rasizmu i kulturowej hegemonii, postawę wrogości i pogardy wobec każdego, kto jest ze wschodu. Multikulturalizm obowiązuje tam tylko wobec muzułmanów. Europa według różnych biurokratów to tylko kilka państw z zachodniej części kontynentu o przeszłości kolonialnej, a reszta świata to peryferie. To jest nawiązanie do politycznej koncepcji z XIX wieku, kiedy Europą rządził koncert mocarstw, czyli sojusz państw imperialnych po kongresie wiedeńskim.

Można bez przesady stwierdzić, że refleksja polityczna niektórych polityków zachodnich zatrzymała się na lekturach z roku 1989, kiedy Francis Fukuyama, profesor z John Hopkins University opublikował esej o końcu historii. Autor ten zauważył upadek imperium sowieckiego i przyjął, że po upadku komunistycznych dyktatur, cały świat będzie podążał drogą ku demokracji liberalnej i wolności gospodarczej. Fukuyama odrzucał marksizm, lecz nie zauważył, iż przejmując od marksistów przekonanie o tym, iż istnieje tylko jedna, słuszna droga rozwoju, którą mają podążać wszystkie kraje świata w miarę powszechnego postępu. Tezy Fukuyamy stały się sztandarem dla środowisk, które chcą cały świat podporządkować ideologii liberalnej. W ciągu paru lat sytuacja na świecie okazała się bardziej skomplikowana. Fukuyama pod wpływem różnych wydarzeń odrzucił własne poglądy z 1989 roku. Niestety część zachodnich elit nie chce uznać, iż jego teoria jest jedynie teorią. Narzucanie jednego systemu wartości liberalnych całemu światu nie jest realistyczne, na coś takiego nie ma akceptacji na świecie, który jest zróżnicowany pod względem wartości cywilizacyjnych. Nawet wewnątrz grupy państw demokratycznych o wolno rynkowej gospodarce mamy różne modele demokracji i kapitalizmu. A co dopiero mówić o ponad 192 krajach tworzących ONZ, z których każde ma swoją polityczną tradycję i kulturę. Próby narzucania jednego systemu wartości są postrzegane na świecie jako naruszanie suwerenności, jako ingerencje w wewnętrzne sprawy poszczególnych państw. Zwolennicy perspektywy Fukuyamy nie dają krajom Trójmorza szans na zachowanie własnego dziedzictwa i własnej ustrojowej odrębności.





Francis Fukuyama

Na szczęście nie wszyscy tworzący elity zachodnie przyjęli poglądy Fukuyamy. W 1993 roku Samuel P. Huntington, profesor Uniwersytetu Harwadzkiego opublikował w *Foreign Affairs* artykuł pt. „Zderzenie cywilizacji”. Główna teza artykułu i potem książki Huntingtona mówi, iż trzeba uszanować to, że świat jest różnorodny, wobec tego nie ma jednej drogi rozwoju, należy szanować tożsamość państw z różnych cywilizacji i kultur. Huntington postrzegał świat jako rywalizację grup państw wywodzących się z odrębnych cywilizacji. Jego zdaniem globalizacja procesów gospodarczych nie wymusza ujednoczenia systemów wartości, poza tym trudno stwierdzić, by jeden był lepszy niż inny. Każdy jest dobry skoro odpowiada poszczególnym społeczeństwom. Narzucanie różnym krajom jednolitego, uniwersalnego systemu wartości będzie skutkowało destabilizacją demokratycznie wybranych władz i będzie skutkowało narastaniem konfliktów międzynarodowych. Jeżeli chcemy pokoju i harmonii nie wystarczy hamować agresorów. Trzeba także szanować odrębność każdej kultury i suwerenność poszczególnych państw. Kraje mają prawo do własnego ustroju i własnej drogi rozwoju.



Samuel P. Huntington

Odmienne koncepcje Fukuyamy i Huntingtona znajdują odbicie w dyskusjach i postawach wśród polityków Unii Europejskiej. Można zauważyć, że perspektywa Fukuyamy i perspektywa Huntingtona znajdują także wyraz w podejściu do inicjatywy Trójmorza. Jedni patrzą na ambicje rozwojowe regionu z życzliwością, inni tożsamość regionu traktują jako rzecz niedopuszczalną. Jak twierdzą środowiska liberalno-lewicowe w Unii Europejskiej, jest miejsce tylko na jeden system wartości i jedną drogę rozwoju. Zatem przed krajami Trójmorza jest trudne zadanie przekonania środowisk liberalnych do uszanowania odmienności naszego regionu. Przekonanie, że np. Węgrzy nie wiedzą, co jest dla nich dobre i czego powinni chcieć, to stereotyp spotykany często podczas debat w Parlamencie Europejskim. Zwolennicy narzucania Polsce tzw. rozwiązań europejskich de facto uważają, że obywatele w Polsce są głupi, głosują na niewłaściwych polityków i stąd mądrzy ludzie z Brukseli muszą ich przymusić do przyjęcia rozwiązań, jakie świat postępu uznaje za słuszne tj. w kwestii migrantów, LGBT, gender, eutanazji, aborcji, wychowania młodzieży, praworządności itp. Według wielu posłów Parlamentu Europejskiego wola społeczeństwa polskiego i polskiego sejmiku nie ma znaczenia, liczy się opinia elity urzędującej w Brukseli. Wydaje się, że póki elita w Brukseli nie zrezygnuje ze swego poczucia wyższości wobec poszczególnych społeczeństw, Unia Europejska, nie będzie demokratyczna, będzie za to postrzegana jako siła obca, która poprzez mechanizm przymusu odbiera narodom wolność. Być może byłoby pożyteczne, gdyby politycy organizujący Unię Europejską przeanalizowali pewne przykłady udanych integracji z dawnych lat np. dorobek i zasady Hanzy lub historie takich państw jak Szwajcaria. Konfederacji Szwajcarska to przykład kraju, który bez konfliktów integruje cztery narody o czterech językach. Sukces Szwajcarii polega na tym, że nie kwestionuje tożsamości poszczególnych narodów ani odrębności kantonów. Każdy kanton ma swoje prawo i swoją administrację. Władza w Bernie nie walczy z patriotyzmem ani z przywiązaniem do regionalnych odrębności.



## Zasady budowy regionu

Jak wiadomo niektórzy politycy z Europy Zachodniej próbują narzucać Europie jeden model społeczno-gospodarczy i ustalać obowiązującą hierarchię dobra i zła. Za pomocą poprawności politycznej, procedur prawnych i kar finansowych chcą dyscyplinować wolne narody wedle jednej liberalnej ideologii. Tymczasem doświadczenie uczy, że jest możliwa demokracja bez doktryny liberalnej. Jest paradoksem, że głosząc wolność i liberalizm politycy z Paryża, Berlina, Rzymu, Hagi i Madrytu odmawiają prawa do wolności i tożsamości 130 milionom Europejczyków, bo ci mieszkają

na wschodzie kontynentu. Trudno o lepszy przykład na myślenie schematami neokolonialnymi, że niestety czasem także Komisja Europejska próbuje podporządkować państwa Trójmorza dlatego, że są inne, a każdy inny według biurokratów musi być gorszy. Tam, w Brukseli cenią tylko inność u Muzułmanów. Czas najwyższy uznać w UE, że nie ma jednego wzorca rozwoju, że państwa mają prawo do własnego ustroju i własnej kultury.

Los państw Trójmorza od wieków był częścią historii Europy i jej podziałów na wschód i zachód. Po raz pierwszy część wschodnia Europy została wyodrębniona, kiedy nastąpił podział Cesarstwa Rzymskiego w 395 roku na Wschodnie i Zachodnie. Podziału dokonał cesarz Teodozjusz Pierwszy ze względów administracyjnych. Podzielił on swe państwo na część, gdzie panował język grecki i część z przewagą łaciny. Paręset lat potem podział ten został utrwalony, kiedy w nieco zmienionych granicach wyodrębniono łacińskie Cesarstwo Karola Wielkiego i Cesarstwo Bizantyjskie ze stolicą w Konstantynopolu. W XI wieku podział polityczny został wzmocniony przez rozłam wewnątrz chrześcijaństwa na wschodnie i zachodnie. Polska leżała na pograniczu tych wpływów wschodu i zachodu. Dowodem na to mogą być takie fakty, jak to, że jeden z pierwszych władców Polski Mieszko II Lambert znał nie tylko łacinę i niemiecki, ale także grekę, a król Bolesław Chrobry, który w 1025 roku otrzymał koronę od cesarza niemieckiego Ottona II jednocześnie korespondował z cesarzem Bizancjum. Mimo to przez związek z katolicyzmem Polska należała do grupy państw związanych z chrześcijaństwem w wersji łacińskiej, gdyż te podlegały Papieżowi w Rzymie, a Rzym był przez parę wieków ówczesnym centrum świata. Łacina była przez kilka wieków językiem polskiej elity. Można powiedzieć, że już w wiekach średnich Polska znalazła się w kręgu państw kultury zachodniej.

To, że wskutek konferencji w Teheranie i w Jałcie region Trójmorza pozostawał w roli peryferii, nie oznacza, że to mieszkańcom regionu odpowiadało. To był rezultat zdrady Zachodu. Pozycja peryferii nie była i nie jest niczym wyborem. Niektórzy na Zachodzie chcieliby kontynuować system uzależnienia Europy wschodniej, tym razem pod hasłem postępu. Tymczasem kraje Trójmorza chcą utrzymać i odrodzić swą tożsamość zamiast przyjmować obce wzory. Nasze kraje mają problem, bo muszą nadrobić czas stracony podczas komunistycznego zniewolenia. Pierwszą rzeczą jest przywrócić to, co zniszczyła komunistyczna dyktatura. Nic zatem dziwnego, że bardzo nerwowo reagujemy teraz na próby narzucania nam obcych wzorów. Najwyższy czas zdekolonizować mentalność polityków zachodnich wobec państw Trójmorza. Tradycje demokratyczne i zasady tolerancji w naszym regionie często są starsze niż w Europie Zachodniej. Polska, Litwa czy Węgry to nie są nowe demokracje, lecz państwa o dawnej demokratycznej, parlamentarnej i konstytucyjnej

tradycji. Nie ma powodów, by region godził się z rolą wiecznych naśladowców, którzy tylko doganiają kraje uważane za postępowe. Nie wystarczy jedynie polemizować z tymi ignorantami. By się bronić, trzeba samemu coś oferować w dziedzinie idei.

Budując Trójmorze warto sięgać do dobrych wzorów współpracy międzynarodowej. Tu można przypomnieć opinie Jana Pawła II, który był i jest autorytetem, zwłaszcza w regionie. W czasie swego pontyfikatu wygłosił On 29 przemówień do korpusu dyplomatycznego. Jak mówił w Strasburgu w październiku 1988 roku w Parlamencie Europejskim, „gdyby religia i chrześcijaństwo zostało pozbawione wpływu na etykę i kształt społeczeństw, oznaczałoby to nie tylko zapomnienie dziedzictwa europejskiej przeszłości, ale i poważne zagrożenie dla godnej przyszłości”. Politykom zajmującym się sprawami międzynarodowymi Papież przy różnych okazjach wskazywał cztery ważne cele: obronę życia, pokoju, wolności oraz walkę z głodem i biedą. Zjawiska negatywne w życiu międzynarodowym według Papieża to dążenie do dominacji i wyzysku innych narodów oraz egoizm w miejsce solidarności. Proponował także jako narzędzia, dialog oraz respektowanie praw ludzi i narodów. Wskazywał, że pokój to nie jest brak konfliktów, bo to jest utopia. Lecz pokój to zdolność pokojowego rozwiązywania sporów przez sprawiedliwe postępowanie, czyli poszanowanie praw ludzi i narodów. To są zasady, na których w nawiązaniu do dorobku Jana Pawła II, warto budować Trójmorze.



## Fundusz ABC

W tej chwili koncepcji Trójmorza brakuje fundamentów ideowych, to znaczy te fundamenty w naszych krajach od wieków są, lecz trzeba je przypominać i popularyzować. Potrzebne są środki finansowe dla upowszechnienia idei Trójmorza w Europie. Czas najwyższy, by przeznaczyć chociaż 1% z funduszy na regionalne inwestycje w komunikacje między obywatelami z państw tworzących region oraz na promocje wielkiego projektu Trójmorza w Europie. Można ten fundusz nazwać ABC (to skrót od nazwy trzech mórz Adriatyku, Bałtyku i Morza Czarnego). Bez tego trudno będzie nam pozyskiwać zrozumienie, poparcie i środki finansowe. Mamy dobre przykłady owocnego współdziałania państw we wspólnych strukturach w Unii Europejskiej. Jest grupa państw Beneluksu, które koordynują swe działania od wielu lat. Także grupa państw Wyszehradu jest przykładem skutecznej kooperacji. Są więc pozytywne doświadczenia, którymi można się posłużyć budując Trójmorze.

Jak wiadomo, język traktatów i finansów, sprawy rurociągów i światłowodów nie opisują w pełni ludzkiego świata. Państwa Trójmorza nie mogą zgodzić się na rolę politycznych peryferii, na rolę dostawców podzespołów dla zachodnich fabryk i rolę rynku zbytu. Dziś niektórzy politycy na Zachodzie chcą traktować obywateli naszej części Europy jako gorszych, a nawet gorzej niż uchodźców z Afryki. W sferze gospodarczej państwa Trójmorza są zaniedbane. W sferze kultury i polityki mamy długą historię i poważne tradycje, chociaż są one słabo znane na zachodzie. Uważam, że nie mamy powodu do kompleksów. Na kraje naszego regionu nie można patrzeć jak na anomalie, lecz na odrębną drogę rozwoju. Nie musimy we wszystkim naśladować Europy Zachodniej.

Przypomnijmy, to na Zachodzie zainicjowano II wojnę światową. To tam po wojnie pojawiły się doktryny filozoficzne podważające fundamenty europejskiego myślenia, kwestionujące koncepcje prawdy wywodzącą się od Arystotelesa oraz prawa logiki. Czas powiedzieć wprost, że dziś to zwolennicy popularnych na Zachodzie ideologii boją się faktów i dlatego zajmują się niszczeniem samej prawdy jako wartości. Tymczasem nie można prawdy o świecie zastępować poprawnością polityczną czy prywatnymi narracjami. Warto bronić w naszych krajach nauczania i popularyzowania filozofii greckiej, prawa rzymskiego, historii chrześcijaństwa, dziejów całej Europy, czyli także dziejów narodów Trójmorza. Nie ukrywajmy tego, że nasze narody weszły w krąg światowej kultury, kiedy przyjęły chrześcijaństwo. Może warto wspólnym wysiłkiem opublikować po angielsku podstawowe dzieła o historii i z zakresu kultury regionu. Możemy przyjmować strategię rozwoju UE, ale pod warunkiem, że wcześniej Unia uwzględni nasz punkt widzenia.

Artykułowanie wspólnych interesów przez kraje tworzące Trójmorze na terenie UE jest konieczne i to niezależnie, czy w danym kraju rządzi lewica czy prawica, bo idzie o zachowanie samodzielności, o odrzucenie klientelizmu w życiu międzynarodowym. Dziś widać kryzys tzw. demokracji liberalnych. Globalizm, który skazywał narody na niebyt, okazał się mitem i to szkodliwym. Europa jest i pozostanie mozaiką różnych kultur i narodów. Ta **różnorodność Europy to jej wielkie bogactwo**. To z tej perspektywy trzeba patrzeć na Trójmorze.

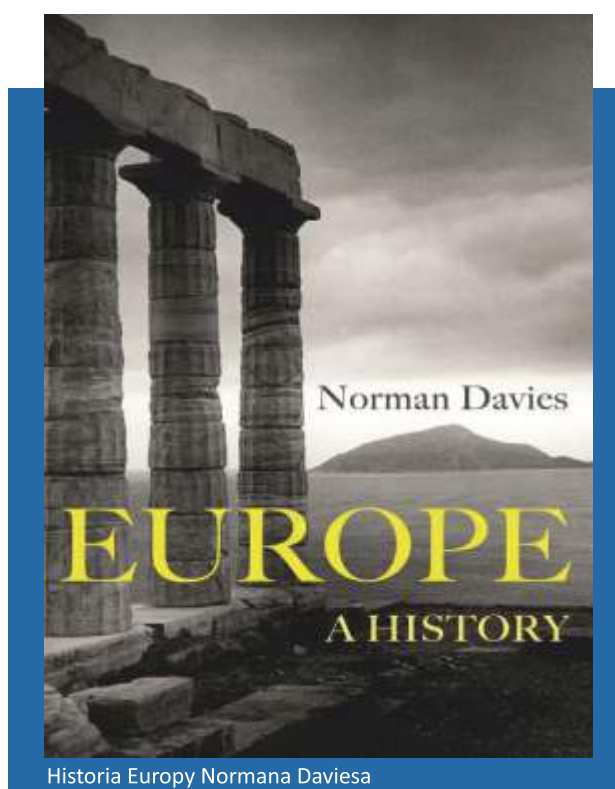
Młode pokolenie jest zawsze niecierpliwe i skłonne do kontestacji status quo. Spór między liberalizmem i konserwatyzmem rozbija Europę od strony ideowej, grozi politycznymi konfliktami i podziałem wewnątrz cywilizacji zachodniej. To mit, że tylko liberalizm gwarantuje demokrację. Państwa o ustroju republikańskim istniały w Europie środkowo-wschodniej na długo zanim pojawiła się koncepcja liberalnych demokracji. Nie ma powodu, by odrzucać te korzenie. Uprawianie polityki



według reguł wskazanych przez Jana Pawła II jest dla wielu mieszkańców regionu ważnym punktem odniesienia. Jest faktem, że wiele państw regionu preferuje pragmatyczny konserwatyzm, a nie liberalizm. A jak mówi przysłowie z faktami się nie dyskutuje.

## Kiedy życie ma sens

Młode pokolenie obywateli Europy oczekuje nie tylko poprawy stopy życiowej. **Młodym trzeba pokazać perspektywę, czyli pokazać, że nasze indywidualne życie** nie polega tylko na pracy i konsumpcji, lecz że **ma sens**. Młodzież jest teraz zafascynowana możliwościami, jakie daje dostęp do świata cyfrowego. W rezultacie czasem przez to odrywa się od rodziny i tradycji, od świata wartości innych niż doraźne. Marzy mi się, by inteligentny inżynier informatyk, który potrafi pisać programy, opracował gry komputerowe, które promują Trójmorze. Książki Bohdana Cywińskiego, Normana Davisa czy Jerzego Kłoczowskiego są dla takiego inżyniera informatyka znakomitym surowcem.



Każdego roku miliony mieszkańców Europy podróżują po krajach Trójmorza. Dlaczego nie ma aplikacji, która prowadzi turystów po najważniejszych zamkach, pałacach i sanktuariach, po najstarszych klasztorach i uniwersytetach, po zabytkach romańskich, gotyckich i barokowych, po miejscach związanych z wielkimi twórcami jak Milan Kundera, Matejko, Wyspiański, Eliade, Kopernik, Sandor Marai czy Zbigniew Herbert? Trzeba opowiedzieć świat oczami wielkich ludzi

kultury z naszych państw. Nawet największy zwolennik leżenia na plaży chce czasem coś obejrzeć, zwiedzić znane miejsca, wypić kawę w cieniu znanych miejsc. Same plaże jako program urlopu to dla wielu za mało.

Postęp w dziedzinie cyfrowej doprowadził wielu ludzi do zagubienia, do przekonania, że ich życie nie zależy od nich i wobec tego nie ma sensu. Za zamętym ideowym idzie często polityczny chaos. Jeżeli nie nauczymy młodzieży, by stawiała pytania egzystencjalne, jeżeli nie przekonamy jej, że stanowi część sztafety pokoleń, to ją stracimy. Skoncentrowanie na konsumpcji, alkohol i narkotyki to często ucieczka przed pytaniami o sens życia, o śmierć, o to czym jest dobro, jak poradzić sobie ze złem i niesprawiedliwością na świecie. **Ucieczką reaguje człowiek, którego życie ogranicza się do bieżącej konsumpcji**, który został przez kulturę masową pozbawiony tradycji, poczucia przynależności do wspólnoty, nie ma wzorów ani autorytetów, który został wykorzeniony i czuje się samotny w obcym świecie.

**Odpowiadamy za to, by młodym ludziom w Europie pokazać, że warto żyć, bo tu i teraz to my jesteśmy gospodarzami**, że nie jesteśmy jedynie pracownikami i konsumentami, że są autorytety, których warto słuchać przy korzystaniu z naszej wolności. To nie tylko wielcy wynalazcy czy bohaterowie zwycięskich bitew. To także świeccy i duchowni, ludzie kultury, którzy są zasłużeni dla naszych narodów, dlatego że szanowali Dekalog, bo potrafili odrzucić darwinowski model społeczeństwa, który proponowali Machiavelli i Hobbes.



## Młode pokolenie

Młode pokolenie w Europie chce żyć jak ludzie wolni, którzy potrafią troszczyć się o bliskich i o przyrodę w krajach, gdzie są równe szanse dla wszystkich bez względu na płeć, wiek, wyznanie i poglądy. **Aby przełamać poczucie wyobcowania u młodzieży, trzeba jej dać szansę na identyfikację z krajem w którym żyje.** To jest możliwe tylko wtedy, jeżeli w poszczególnych państwach decyzje będą podejmować ludzie z mandatem od społeczeństwa a nie zagraniczni biurokraci. Trudno obiecywać, że szybko naprawimy cały świat, ale możemy sprawić, by w naszym regionie Trójmorza obywatele czuli się dobrze. Tak będzie, jeżeli ludzie poczują, że są u siebie, bo tu mogą realizować swoje cele, dbać o rodzinę, o środowisko przyrodnicze, o to, co im najbliższe i co dla nich najważniejsze. Wtedy młodzi ludzie nabiorą przekonania, że nie są jedynie zbiorem jednostek zarządzanych przez biurokratów, lecz stanowią część większej historycznej i kulturowej wspólnoty.

Wówczas poczują, że ich życie ma sens. Demokracja jest potężną siłą. I to nie tylko jako procedura ważna dla pokojowej zmiany elity władzy. **Demokracja jest ważna, bo daje szansę, by większość obywateli zidentyfikowała się z państwem, w którym żyje, bo dopiero wtedy ludzie mogą realizować wspólne cele uznane za istotne i czują że ich życie ma sens.**

W ostatnim czasie można było obserwować niepokojące zachowania wśród pewnych osób należących do europejskiej umysłowej i finansowej elity. Niektórzy dopiero wtedy czują się ludźmi wolnymi i Europejczykami, kiedy zdezwauują swoją narodową tożsamość na rzecz systemu praw uniwersalnych. Tymczasem próba narzucenia jednego schematu myślenia obywatelom wszystkich państw przypomina najgorsze czasy tj. dyktatury z okresu nazizmu i komunizmu. Uniwersalizm w podejściu do historii i polityki jest w naszym regionie traktowany jako zagrożenie. Pogląd o jednym powszechnie obowiązującym systemie uniwersalnych wartości jest zresztą, od co najmniej stu lat kwestionowany przez badaczy z nauk społecznych. Jest pomysłem czysto ideologicznym pozbawionym naukowych podstaw. Taka postawa prowadzi także do oderwania elity od większości społeczeństwa. Po prostu trudno być jedynie Europejczykiem. Kultura europejska składa się z kultur poszczególnych narodów. Poza nimi nie istnieje. Możemy czuć się obywatelami Europy właśnie dlatego, że weszliśmy w ten krąg cywilizacji należąc wcześniej do swego państwa i narodu. Nie ma europejskości bez fundamentów, którymi są tradycje poszczególnych państw.

Wystarczy jedynie traktować własny kraj jako dobro wspólne, o które trzeba dbać wewnątrz zjednoczonej Europy. To jest między innymi misja państw tworzących Trójmorze.



**EUROPEJSCY  
KONSERWATYŚCI  
I REFORMATORY**

dr Łukasz Zaborowski

Wstępne określenie głównych ciągów transportowych  
w obszarze Inicjatywy Trójmorza.

## Zarys treści

W opracowaniu dokonano analizy przestrzeni Inicjatywy Trójmorza pod kątem potencjalnych powiązań transportowych. Wychodząc od kształtu obszaru rozpoznano główne ośrodki i układy osadnicze wewnątrz Trójmorza oraz jego otoczenia. Następnie wskazano największe porty morskie w poszczególnych regionach, uwzględniając odniesienie do portów Europy zachodniej. Na tej podstawie wyznaczono teoretyczne główne osie powiązań oraz kierunki połączeń uzupełniających w poszczególnych regionach. Przebiegi tych ciągów porównano z korytarzami transportowymi formalnie wyznaczonymi w Unii Europejskiej. Dokonano wstępnej oceny wyposażenia ciągów w infrastrukturę transportową zgodnie z wymaganiami sieci TEN-T. Zaproponowano rozszerzenie sieci korytarzy, przede wszystkim o nową oś karpacką. Wskazano odcinki sieci wymagające uzupełnienia infrastruktury.

Jak przedstawia się Trójmorze oglądane okiem geografa? Jego kształt można określić jako rozczłonkowany. Część środkowa wypada na pograniczu czterech państw Grupy Wyszehradzkiej oraz Austrii. Dwa wyróżniające się człony wysuwają się daleko na północny i południowy wschód. Pierwszy stanowią trzy kraje bałtyckie, drugi – dwa kraje czarnomorskie. Znacznie mniejszy obszar, bliższy środkowi Trójmorza, zajmują dwa kraje adriatyckie.

Z estońskiego Tallina do słoweńskiego Kopru – 1700 km. Z polskiego Świnoujścia do bułgarskiego Burgas – 1600 km.

Chciałoby się rzec, iż Trójmorze wypełnia obszar między trzema morzami. To jednak stwierdzenie mylące. Między Adriatykiem a Morzem Czarnym przestrzeń zajmują częściowo państwa nienależące do Unii Europejskiej. Obraz komplikuje fakt, iż do Chorwacji należy duża część wybrzeża Adriatyku, a zaplecze lądowe pozostaje poza jej granicą. W ten sposób Bośnia i Hercegowina oraz Serbia tworzą quasi-enklawę, sięgając daleko w głąb obszaru Trójmorza. Również na wschodniej rubieży

przebieg między krajami bałtyckimi a Rumunią zajmują częściowo Białoruś i Ukraina. Z Budapesztu do granicy Serbii jest 150 km, a Ukrainy – 250. Te fakty nie pozostają bez wpływu na możliwości budowy powiązań wewnątrz Trójmorza. Te będą się zmieniać po wejściu któregoś z wymienionych państw do Unii. Poczniemy wgląd w obszar Trójmorza rozpoznając główne ośrodki osadnicze i porty morskie.

## Główne ośrodki osadnicze

Ośrodki osadnicze będziemy rozpatrywać według wielkości funkcjonalnych obszarów miejskich (nie: miast w granicach administracyjnych)<sup>1</sup>. Uwzględniamy sieć osadniczą w obszarze Trójmorza oraz podobnej wielkości ośrodki w otoczeniu. Bo właśnie największe ośrodki, liczące po powyżej 5 mln ludności, położone są w najbliższym sąsiedztwie Trójmorza. Oddzielną kategorią wielkościową jest Sztambuł na południowym zachodzie, zaledwie 135 km w linii prostej od granicy Unii, zaś 210 km od Burgas. Z 15-milionową metropolią porównywalne są tylko największe stolice Europy – Londyn, Paryż. Na północnym wschodzie analogicznie położony – 135 km od granicy Unii – Petersburg, liczący ponad 5 mln mieszkańców. W obrębie Unii mamy podobnej wielkości ośrodki na krańcu zachodnim Trójmorza: Berlin odległy jest od granicy Polski zaledwie o 60 km, a 125 km od portowego Szczecina.

W obrębie Trójmorza leży 6 ośrodków po powyżej 2 mln ludności w funkcjonalnym obszarze miejskim. Największe to Budapeszt, Warszawa i Wiedeń, liczące po około 3 mln. Budapeszt i Wiedeń położone są dość blisko siebie, odległe o 215 km. Warszawę od obu tych miast dzieli po 550 km. Jest najbardziej wysunięta na północ. Niewiele mniejsze są Bukareszt, Praga oraz konurbacja śląsko-dąbrowska z głównym miastem Katowice. Praga to najbardziej na zachód wysunięta wielka metropolia Trójmorza; odległa jest o 250 km od Wiednia, 500 km od Warszawy oraz 300 km od Berlina. Bukareszt jest wśród największych najdalej wysunięty na wschód i południe. I znacznie bardziej odosobniony – odległy o 650 km od Budapesztu i aż 950 km od Warszawy; bliżej – 450 km – od Sztambułu. Konurbacja Katowic położona jest pośrodku między największymi metropoliami Trójmorza: po około 300 km od Budapesztu, Pragi, Warszawy i Wiednia. Jednocześnie blisko geometrycznego środka Trójmorza: po około 1200 km od północno-wschodniego krańca Estonii i południowo-wschodniego krańca Bułgarii; 650 km od południowo-zachodniego krańca Słowenii i 500 km od północno-zachodniego krańca Polski.

<sup>1</sup> Eurostat, [ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb\\_lpop1/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb_lpop1/default/table?lang=en)



Ośrodkami podobnej wielkości do sześciu głównych metropolii Trójmorza, leżącymi w jego otoczeniu, są: Monachium – 300 km na południowy wschód od Pragi, 350 km na zachód od Wiednia, oraz Belgrad – 300 km na południe od Budapesztu i 450 km na zachód od Bukaresztu.

Kolejna grupa wielkościowa to ośrodki liczące 0,8-1,6 mln mieszkańców – w liczbie 8. Grupę tę otwiera Sofia, stanowiąca najdalej na południe wysunięte miasto milionowe. Dzieli ją 300 km od Bukaresztu i 500 km od Stambułu. Ze stolic państw do tej grupy należą Ryga i Zagrzeb, położone na przeciwnych krańcach Trójmorza. Ryga to największy ośrodek w północnej części układu, oddalony 550 km od Warszawy. Zagrzeb to największe miasto w południowo-zachodniej części Trójmorza, odległy o niecałe 300 km od Budapesztu i Wiednia. W tej klasie wielkościowej mieści się ponadto 5 polskich ośrodków: Gdańsk z konurbacją, Kraków, Łódź, Poznań i Wrocław. Gdańsk i Ryga to największe ośrodki Trójmorza posiadające porty morskie. W otoczeniu Trójmorza podobnej wielkości są Helsinki na północy, Drezno, Lipsk i Norymberga na zachodzie oraz Saloniki na południu.

Cztery najmniejsze stolice państw Trójmorza mieszczą się przedziale 0,5-0,8 mln ludności w funkcjonalnym obszarze miejskim. Tallin stanowi najdalej na północ wysunięty ośrodek układu, położony 300 km na północ od Rygi, zaś tylko 80 km – przez Zatokę Fińską – od Helsinek. Wilno położone jest 250 km na południe od Rygi, a 400 km na północny wschód od Warszawy. Jednocześnie jest to stolica najbliższej położona wschodniej lądowej granicy Unii – zaledwie 30 km od Białorusi. Przeciwny kraniec Trójmorza flankuje Lublana, leżąca 120 km na zachód od Zagrzebia i połowę tej odległości od granicy Włoch. Wreszcie Bratysława leży w sercu układu: między Budapesztem i Wiedniem, odpowiednio 170 i 50 km. Jej położenie dobrze oddaje słowiańska nazwa etymologicznie oznaczająca pochwałę braterstwa. Podobnej wielkości ośrodki to Brno i Ostrawa w Republice Czeskiej, Lublin w Polsce, Płowdiw w Bułgarii, zaś w bliskim otoczeniu Trójmorza – Wenecja.



## Główne układy osadnicze

Szukając „środka ciężkości” Trójmorza rozważmy jeszcze większe układy osadnicze współtworzone przez ośrodki miejskie leżące stosunkowo blisko siebie. Jako „mega-konurbację” potraktujmy zespół Krakowa i konurbacji Katowic, odległych o 70 km w linii prostej. Do tego dodamy sąsiednią Ostrawę na pograniczu czeskiego Śląska i Moraw, odległą od Katowic o 70 km, oraz dopełniającą układ Bielsko-Białą po stronie polskiej. Tak zarysowana megakonurbacja liczy ponad 5 mln ludności.



Tallin - północny kraniec North Sea - Baltic Corridor. Zdjęcie: Sebastian Pawłowski

Zważywszy jednak na różnice w gęstości zaludnienia, środka ciężkości Trójmorza należy szukać bardziej na południe. Tu z kolei jako drugie centrum jawi się układ Bratysławy i Wiednia, odległych o zaledwie 50 km, liczący wspólnie blisko 4 mln mieszkańców. Kolejna olejna metropolia – Budapeszt odległa jest o 170 km od Bratysławy. To pasmo trzech stolic oraz opisana wyżej mega-konurbacja odległe są wzajemnie o około 250 km. Przyjmijmy je za osadniczy rdzeń Trójmorza.

Stosunkowo blisko, w odległości po około 250 km od powiednio od skrajnych ośrodków rdzeniowych leżą cztery kolejne stolice: sąsiadujące Lublana i Zagrzeb na południowym zachodzie, Praga na zachodzie i Warszawa w kierunku północno-wschodnim. Całość dopełniają dwa wschodnie układy osadnicze, znacznie odległe od rdzeniowych, po co najmniej 600 km. Na północnym wschodzie to pasmo trzech stolic państw bałtyckich: Wilno, Ryga i Tallin. Na południowym wschodzie układ Bukaresztu i Sofii. W obu tych układach wzajemne odległości głównych ośrodków to także po około 250 km.

### Główne porty morskie

Drugim wyznacznikiem potencjalnych ciągów transportowych będą porty morskie. Stanowią one naturalne krańce tras lądowych. Tym bardziej w obszarze definiowanym jako Trój - czyli między-morze. Porównajmy porty Unii Europejskiej według masy brutto towarów przeladowanych ogółem

w roku 2019.<sup>2</sup> Cztery największe znajdują się nad Morzem Północnym. Bezapelacyjnie prym wiodzie Rotterdam, następnie idzie Antwerpia z wartościami odpowiednio 440 i 215 tys. ton ładunków. Kolejne to Hamburg i Amsterdam, każdy z masą ładunków powyżej 100 tys. t. Największy port w basenie Morza Śródziemnego to Algeciras z wynikiem 90 tys. t., położony w Cieśninie Gibraltarskiej, zatem przy samym Atlantyku. Dalej w Europie mamy grupę ośmiu portów o wartościach w przedziale 50-75 tys. t. Wśród nich należy zwrócić uwagę na Triest - 60 tys. t., port włoski, ale na samej granicy Słowenii.

Największe porty Trójmorza mieszczą się dopiero w następnym przedziale 25-50 tys. t. Trzy pierwsze to kolejno Gdańsk, Kłajpeda i Konstanca, z wynikami 42 - 46 tys. t. Czwartym portem jest Ryga z ładunkiem 31 tys. t. Inne wyróżniające się porty to kolejno Koper, Gdynia, Tallin, Windawa i Burgas, obsługujące po ok. 20 tys. t. w roku 2019.

Z punktu widzenia analizy przestrzeni słuszne będzie jednak rozważać niektóre węzły jako zespoły portów znajdujących się we wzajemnej niewielkiej odległości. Z punktu widzenia dostępności transportowej takie sąsiednie porty można postrzegać jako funkcjonalną całość. W ten sposób można rozważać łącznie włoski Triest i słoweński Koper, odległe w prostej linii zaledwie 10 km. Zespół ten osiąga wynik 82 tys. t., przez co znajdzie się na 6. miejscu w Unii. Oczywistym zabiegiem będzie powiązanie polskich Gdańska i Gdyni, odległych o 20 km. Zespół ten awansuje do wyższej klasy wielkościowej, by zająć 8. miejsce. Tak samo wówczas wypada traktować układ Szczecina i Świnoujścia, odległych wprawdzie o 60 km, ale funkcjonalnie związanych następstwem położenia wzdłuż ujścia Odry. Układ osiąga 26 tys. i wśród zespołów portowych Trójmorza zajmuje miejsce między Rygą a Tallinem.



### Teoretyczne osie powiązań

Kształt obszaru Trójmorza oraz rozmieszczenie głównych węzłów osadniczych narzuca przebieg dwóch głównych osi powiązań. Każda z nich sięga odpowiednio do odległych regionów wschodniego Bałtyku i Morza Czarnego. Na przeciwnych krańcach pierwsza dochodzi do regionu Adriatyku z przedłużeniem do Włoch, druga przecina lądową granicę Trójmorza w kierunku Berlina bądź Morza Północnego. Na przecięciu głównych osi znajduje się zespół miast Bratysława-Wiedeń.

---

<sup>2</sup> Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/mar\\_go\\_am\\_fr](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/mar_go_am_fr)

Oś NE–SW: (Helsinki–) Tallin–Ryga–Kowno/Wilno–Warszawa–Katowice/Kraków–  
Bratysława/Wiedeń–Lublana/Zagrzeb (–Wenecja).

Oś NW–SE: (Berlin–) Praga–Wiedeń–Bratysława–Budapeszt–Bukareszt/Sofia (–Stambuł).

Osie te są zakreślone szeroko, raczej jako pasma niż liniowe szlaki. Mimo to nie wyczerpują wszystkich ważnych potencjalnych powiązań w obrębie Trójmorza. W opisie na początku omówimy krótszą oś NW–SE, którą nazwiemy czarnomorską. Na południowym wschodzie uwzględnimy w pierwszej kolejności wariant naddunajski, do największego portu Trójmorza nad Morzem Czarnym – Konstancy. Następnie jako odgałęzienia bałkańskie omówimy szlaki zmierzające do Sofii i portowego Burgas, ponadto wyprowadzające nad Morze Egejskie.

Tu należy zwrócić uwagę, iż tradycyjne powiązanie transportowe do Bułgarii od strony rdzenia Trójmorza oraz regionu Adriatyku wiedzie przez Serbię. Pomijamy je jednak w analizie jako biegnące poza granicami Unii. Natomiast patrząc od strony północnej bałkańskie odgałęzienia osi czarnomorskiej wpisują się w koncepcyjną oś karpacką, łączącą bezpośrednio wschodnie krańce Trójmorza.

Dłuższą oś NE–SW podzielimy na trzy części: (pół)oś bałtycką i (pół)oś adriatycką – odpowiednio po obu stronach rdzenia Trójmorza, do tego ciągi rdzeniowe morawski i słowacki. Jako oś adriatycką rozważymy wariant słoweński do największego portu Koper. Odrębnie uwzględnimy połączenia ośrodków rdzeniowych z Zagrzebiem i wybrzeżem chorwackim.

W regionie Bałtyku będziemy dodatkowo rozpatrywać połączenia portów z osią biegnącą w oddaleniu od wybrzeża.

Powyższy podział ciągów jest roboczy, nie stanowi próby ustanowienia ich hierarchii. Przyjmujemy kierunek opisu ciągów z północy na południe.

## Ciągi teoretyczne a korytarze transportowe

Poniżej dokonamy odniesienia powyższych teoretycznych ciągów powiązań do korytarzy formalnie wyznaczonych w Unii Europejskiej. Będziemy w pierwszej kolejności odnosić się do korytarzy sieci bazowej TEN-T.<sup>3</sup> W przypadku ich braku w danym przebiegu sięgniemy do kolejowych korytarzy towarowych RFC,<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”

<sup>4</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

względnie innych korytarzy bazowych lub komplementarnych w sieci TEN-T.<sup>5</sup> Nie opisujemy tu wszystkich wariantów przebiegów korytarzy, lecz wybieramy te, które najlepiej wpisują się w ciągi teoretyczne. W niektórych przypadkach proponujemy uzupełnienia sieci korytarzy.

Ponadto zwrócimy uwagę na realne wyposażenie ciągów w infrastrukturę kolejową i drogową. Dla korytarzy sieci bazowej zakładane parametry to: linia kolejowa dwutorowa o prędkościach 160 i 120 km/h odpowiednio dla pociągów pasażerskich i towarowych, naciskach na oś 22,5 t., długości pociągów 740 m; droga o dostępie ograniczonym w przekroju dwu jezdni po dwa pasy ruchu. Osiągnięcie takich standardów zakładane jest do roku 2030.<sup>6</sup>



## Oś czarnomorska

Oś wiąże część zachodnią i rdzeń Trójmorza z regionem czarnomorskim. Jego przedłużenie do „starej” Unii biegnie w kierunkach Berlina i Morza Północnego. Na południowym wschodzie do osi dowiązany jest system połączeń bułgarskich. Oś pokrywa się z odcinkowo z korytarzami sieci bazowej: Orient/Wschodniośroziemnomorski oraz Czechy-Słowacja/Ren-Dunaj.

Odcinek z Niemiec przez Pragę do rdzenia Trójmorza to korytarz Orient. W sieci kolejowej główna gałąź ma przebieg: (Drezno–) Praga–Brno–Brześć–Bratysława. W Brześciu dostępne jest odgałęzienie do Wiednia, należące do korytarza Bałtyk-Adriatyk. Trasa drogową korytarza Orient od granicy niemieckiej do Bratysławy w pełni wyposażają autostrady D8–D1–D2. Odcinek Praga–Brno jest krótszy od trasy kolejowej. W Brnie trasa drogową korytarza Orient łączy się z morawską gałęzią korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Począwszy od rdzeniowego zespołu Bratysława-Wiedeń oś czarnomorską wspólnym przebiegiem obsługują korytarze Orient i Ren-Dunaj. W sieci kolejowej dwie gałęzi korytarza wybiegają oddzielnie z Bratysławy i Wiednia, by spotkać się na węgierskiej stacji Heygeshalom. Krótsza gałąź słowacka jest w istocie jednotorową łącznicą o niskich parametrach.<sup>7</sup> Gałąź austriacka biegnie w ciągu głównej linii Wiedeń–Budapeszt. W tym samym rejonie zbiegają się autostrady: austriacka A4 i słowacka D2, by jako węgierska M1 zmierzać do Budapesztu.

---

<sup>5</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”

<sup>7</sup> Rail Net Europe, <https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:24:3988580404656:::>



Na dalszym odcinku połączenie kolejowe realizuje się trasą: Budapeszt–Szolnok–Bekescaba–Arad. Węgierska część trasy wobec przebiegu przez równiny ma korzystną geometrię. Korytarz drogowy Budapeszt–Arad jest podobnej długości, acz przebiega odmienną trasą przez Segedyn. Na Węgrzech są to autostrady M5 i M43, dalej w Rumunii A1.

W węźle Arad korytarz kolejowy Ren-Dunaj rozwidla się na dwie gałęzi, spotykające się potem w Bukareszcie. Do analizy wybieramy południową. Ta bowiem pokrywa się też z korytarzem Orient prowadząc jednocześnie do Bułgarii. Tenże odcinek Arad–Timisoara–Krajowa–Bukareszt jest wąskim gardłem korytarza. Wprawdzie na większości przebiegu utrzymuje dość korzystną geometrię, jednak stan infrastruktury jest niezadowalający. Większość trasy jest jednotorowa. Modernizacja korytarza odbywa się w ramach projektu Rail-2-Sea. Dla całego odcinka Arad–Krajowa studia wykonalności mają być gotowe w roku 2021.<sup>8</sup>

W korytarzu Ren-Dunaj dostępne są też dwie rumuńskie gałęzi drogowe zmierzające do Bukaresztu. W Timisoarze autostrada A1 zmienia bieg na równoleżnikowy. Brak na niej odcinka transkarpackiego Sybin–Pitesti długości 150 km. Ukończenie budowy całej trasy planowane jest na rok 2025.<sup>9</sup> Gotowa jest infrastruktura kolejowa i drogową na ostatnim odcinku osi czarnomorskiej Bukareszt–Konstanca.



## Odgałęzienia bałkańskie

Wszystkie rozważane tu połączenia stanowią końcowe gałęzi korytarza Orient. Trasa kolejowa do Sofii odchodzi w Krajowej, Dunaj przekracza w Widyniu. Odcinek Krajowa–Widyń jest bodaj najłabszym z całego korytarza. To linia jednotorowa, niezelektryfikowana. Niezadowalający jest stan również dalszej części trasy do Sofii. Cały opisywany odcinek posiada wydłużony przebieg. Wcześniej w kierunku nizin południowej Rumunii korytarz idzie wzdłuż Dunaju przełomem Żelaznej Bramy. Od jego wylotu trasa kolejowa Drobeta Turnu Severin–Krajowa–Sofia liczy 500 km, podczas gdy najkrótsze połączenie drogowe biegnące w granicach Unii to 320 km. Pożądanym skrótem byłaby nowa linia Drobeta Turnu Severin–Widyń, długości około 80 km, dodatkowo omijająca

---

<sup>8</sup> Three Seas, [https://projects.3seas.eu/projects/rail-2-sea-modernization-and-development-of-railway-line-gdansk\(pl\)-constantia-\(ro\)](https://projects.3seas.eu/projects/rail-2-sea-modernization-and-development-of-railway-line-gdansk(pl)-constantia-(ro))

<sup>9</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-poland>

najślabszy technicznie odcinek trasy. Korekta geometrii linii celowa byłaby również w dalszym biegu. Na razie odcinkowa modernizacja przewidziana jest w latach 2022-27.<sup>10</sup>

Proponowanym skrótem kolejowym biegnie trasa drogowa korytarza Orient, o niskim standardzie. Budowa rumuńskiej autostrady A6 do granicy pozostaje na etapie koncepcyjnym jako południowa gałąź szlaku Via Carpathia. Realizacja odcinka Drobeta–Calafat odsunięta jest za rok 2025.<sup>11</sup> Po stronie bułgarskiej droga ekspresowa I-1 Widyń–Wraca miała być projektowana w roku 2020.<sup>12</sup> Ponadto na drodze krajowej II-81, stanowiącej najkrótsze połączenie Widyń–Sofia, planowana jest budowa tunelu pod przełęczą Petrohan. Mimo niższych parametrów trasa ta będzie stanowić skrót około 100 km w stosunku do sieci dróg szybkiego ruchu, jak również – co niekorzystne – do sieci kolejowej.<sup>13</sup>

W Sofii korytarz Orient rozgałęzia się w dwóch kierunkach: na wschód do Płowdiw, następnie do Burgas bądź Sztambułu; na południe do Salonik. Trasa kolejowa Sofia–Płowdiw podlega obecnie modernizacji do parametrów sieci TEN-T.<sup>14</sup> Będą też zmiany przebiegu linii w celu poprawy geometrii. Na najtrudniejszym odcinku nieopodal Sofii powstaje najdłuższy tunel kolejowy na Bałkanach (7 km).<sup>15</sup> Projekt ma się zakończyć w roku 2023.<sup>16</sup> Mimo że linia kolejowa Płowdiw–Burgas na odcinku ponad 100 km pozostaje jednotorowa, bułgarskie ministerstwo zapowiedziało podwojenie jej przepustowości.<sup>17</sup> Znaczna jej część została już gruntownie zmodernizowana, włącznie z korektą geometrii.<sup>18</sup> Trasa ma być gotowa w roku 2023.<sup>19</sup> Co do transportu drogowego: na całości przebiegu korytarza Sofia–Burgas dostępna jest autostrada A1.

W południowej gałęzi korytarza Orient linia kolejowa Sofia–Dupnica (–Saloniki) ma być modernizowana w latach 2022-27.<sup>20</sup> Obecnie trasa ta tylko na odcinku Pernik–Radomir jest

---

<sup>10</sup> Republic of Bulgaria, Ministry of Transport, Information Technology and Communications, [https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix\\_2\\_eng.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix_2_eng.pdf)

<sup>11</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-poland>

<sup>12</sup> Republic of Bulgaria, Ministry of Transport, Information Technology and Communications, [https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix\\_2\\_eng.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix_2_eng.pdf)

<sup>13</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/tunnel-under-petrohan-pass>

<sup>14</sup> National Railway Infrastructure Company (Bulgaria), <https://www.rail-infra.bg/bg/249>

<sup>15</sup> National Railway Infrastructure Company (Bulgaria), <https://www.rail-infra.bg/bg/249>

<sup>16</sup> Republic of Bulgaria, Ministry of Transport, Information Technology and Communications, [https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix\\_2\\_eng.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix_2_eng.pdf)

<sup>17</sup> Republic of Bulgaria, Ministry of Transport, Information Technology and Communications, <https://www.mtitc.government.bg/en/category/1/povishavame-dvoyno-kapaciteta-na-zhp-liniyata-ot-plovdiv-do-burgas-za-putnici-i-tovari-0>

<sup>18</sup> Generale Costruzioni Ferroviarie, <https://www.generalecostruzioniferroviarie.com/en/gcf-news/news-2017/109-gcf-opens-the-plovdiv-burgas-line>

<sup>19</sup> ДП Национална Компания Железопътна Инфраструктура, <http://www.optransport.bg/en/page.php?c=67&d=1855>

<sup>20</sup> Study on Orient/East-Med TEN-T Core Network Corridor 2<sup>nd</sup> Phase 1 December 2017, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/oemstudy2017\\_execsummary\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/oemstudy2017_execsummary_en.pdf)

dwutorowa. Dodatkową niekorzyścią jest jej przestarzała geometria zwłaszcza w porównaniu z równoległą autostradą A2 „Struma”. Autostrada jest gotowa na większości przebiegu – brak jedynie odcinka Błagojewgrad–Kresna, o obecnej długości drogowej 35 km.<sup>21</sup> Trwające prace budowlane, włącznie z drążeniem najdłuższego w Bułgarii tunelu drogowego Źeleznica, zakończyć się mają w roku 2022.<sup>22</sup>

## Oś bałtycka

Oś bałtycka Trójmorza od Tallina do Warszawy biegnie korytarzem Morze Północne -Bałtyk. Przez kraje bałtyckie korytarz kolejowy obecnie przebiega po sieci szerokotorowej wydłużoną trasą Tallin – Dorpat–Ryga–Jegława–Szawle–Kowno (–Suwałki). Istnieje projekt powiązania regionu z europejską siecią kolejową przez budowę Rail Baltica – linii normalnotorowej przecinającej południkowo kraje bałtyckie trasą: Tallin–Parnawa–Ryga–Poniewież–Kowno (–Suwałki). Projektowana jest linia o wyjątkowo prostym przebiegu i znakomitych parametrach. Prędkości do 250 km/h, nacisk na oś do 25 t., długość pociągu do 1050 m<sup>23</sup> – to wartości przekraczające wymagania sieci TEN -T. Do zarządzania projektem została powołana spółka celowa. Rozpoczęła się przebudowa stacji Ryga Centralna, która ma stanowić główny węzeł Rail Baltica.<sup>24</sup> Całość ma zostać ukończona w roku 2026.<sup>25</sup> Specyficznego smaku projektowi Rail Baltica dodaje rozważana koncepcja przedłużenia na północ przez tunel pod Zatoką Fińską, łączący Tallin w jedną aglomerację z Helsinkami.

Tymczasem tor o standardowym rozstawie istnieje na odcinku od Kowna do granicy polskiej.<sup>26</sup> W bieżącym roku ma być gotowy projekt jego elektryfikacji.<sup>27</sup> Analogicznym do Rail Baltica przedsięwzięciem drogowym jest Via Baltica. Poza krótkim odcinkiem autostrady A1 na północ od Kowna, trasa jest na etapie planowania bądź projektowania.<sup>28</sup>

W Polsce trasa kolejowa do Warszawy ma wydłużony przebieg wykonując dwa zwroty w Ełku i Białymstoku. Linie na północ od Białegostoku stanowią wąskie gardło korytarza. Są jednotorowe,

<sup>21</sup> Republic of Bulgaria, Ministry of Transport, Information Technology and Communications, [https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix\\_2\\_eng.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/appendix_2_eng.pdf)

<sup>22</sup> Sofia News Agency,

<https://www.novinite.com/articles/200657/The+Drilling+of+the+Longest+Tunnel+in+Bulgaria+Has+Begun>

<sup>23</sup> Rail Baltica, <https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/technical-parameters>

<sup>24</sup> Rail Baltica, <https://www.railbaltica.org/the-start-of-construction-of-rail-baltica-central-hub-in-riga/>

<sup>25</sup> Rail Baltica, <https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/project-timeline>

<sup>26</sup> Public Railway Infrastructure for 2020-2021 Network Statement, Vilnius 2020

<sup>27</sup> Rail Net Europe, <https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:24:5761446449626:::>

<sup>28</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-baltica-submitted-by-estonia>, <https://projects.3seas.eu/projects/via-baltica-submitted-by-lithuania>

zaś między Oleckiem a granicą Litwy – do tego niezelektryfikowane i o niekorzystnej geometrii.<sup>29</sup> W ramach modernizacji ten odcinek zyska częściowo nowy, prostszy przebieg. Prace są na etapie tworzenia dokumentacji. Modernizacja linii Białystok – Warszawa postępuje od Warszawy.<sup>30</sup> Powyższe zabiegi nie zmieniają faktu, iż odpowiedni korytarz drogowy ma przebieg krótszy – o 60-70 km na około 300 km odległości. To ciąg dróg ekspresowych: istniejąca S8 Warszawa – Ostrów Mazowiecka oraz budowana S61 Ostrów Mazowiecka–Łomża–Ełk–Suwałki– Budzisko.

Korytarz Morze Północne-Bałtyk w rejonie Warszawy zmienia kierunek na zachodni i zmierza do Niemiec. Natomiast opisywana oś bałtycka kontynuuje bieg na południowy zachód ku rdzeniowemu zespołowi Katowice-Kraków. W przybliżeniu kierunek ten odpowiada korytarzowi Bałtyk-Adriatyk. W korytarzu tym najkrótsza trasa Warszawa–Katowice, tzw. Centralna Magistrala Kolejowa, została przeznaczona do ruchu pasażerskiego. Równoległe połączenie kolejowe towarowe w korytarzu Bałtyk-Adriatyk przebiega o około 100 km dalej na zachód. W oś bałtycką w kierunku na południe od Warszawy lepiej wpisuje się korytarz RFC Amber – Bursztynowy.<sup>31</sup> Warszawa–Radom–Kielce–Mysłowice. Tu połączenie z korytarzem Bałtyk-Adriatyk. W korytarzu Amber dostępne jest ponadto obejście węzła warszawskiego: Tłuszcz -Dębli -Radom . W opracowaniu jest studium wykonalności modernizacji jednotorowego odcinka Tłuszcz–Pilawa.<sup>32</sup>

Trasa drogowa Warszawa–Katowice – jako połączenie korytarzy Morze Północne-Bałtyk i Bałtyk-Adriatyk – to ciąg autostrad A2–A1: Warszawa–Łódź–Piotrków Trybunalski–Częstochowa–Gliwice. Oddanie ostatniego odcinka Piotrków–Częstochowa planowane jest na rok 2022.<sup>33</sup> Ponadto w sieci kompleksowej TEN-T znajduje się droga ekspresowa S8 Warszawa–Piotrków, stanowiąca korzystny skrót trasy.

---

<sup>29</sup> Polskie Linie Kolejowe, Rail Baltica, <http://www.rail-baltica.pl/>

<sup>30</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/rail-baltica-submitted-by-poland>

<sup>31</sup> Decyzja Wykonawcza Komisji UE 2017/177 z dnia 31 stycznia 2017 r. w sprawie zgodności z art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 913/2010 wspólnej propozycji utworzenia kolejowego korytarza towarowego zwanego „bursztynowym”

<sup>32</sup> Rynek Kolejowy, <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/plk-przygotuje-plan-modernizacji-ciagu-pilawa--tluszcz--ostroleka-dla-elektrowni-i-cpk-95270.html>

<sup>33</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Polska), <https://www.gddkia.gov.pl/pl/399/inwestycje-i-remonty>

## Połączenia w regionie Bałtyku

Korytarz Morze Północne-Bałtyk posiada boczne gałęzi prowadzące do portów na Litwie i Łotwie. Linie kolejowe należą do sieci szerokotorowej. Połączenie do Windawy prowadzi od węzła Jegława. Linia ma prostolinijny przebieg, lecz jest jednotorowa i niezelektryfikowana.<sup>34</sup> Połączenie drogowe biegnie z Rygi; droga również nie ma standardu TEN-T. Linia kolejowa do Kłajpedy wychodzi z węzła Szawle. Jest jednotorowa i niezelektryfikowana. Dwutorowe i zelektryfikowane jest natomiast połączenie z Kowna do Wilna.<sup>35</sup> Analogiczne połączenia drogowe zapewnia autostrada A1 Kłajpeda–Kowno–Wilno.

Polskie zespoły miast portowych są punktami początkowymi gałęzi korytarza Bałtyk-Adriatyk. Z Gdańska wychodzą dwie gałęzi – do Warszawy i do Katowic. Linia kolejowa do Warszawy ma prostolinijny przebieg, jest zmodernizowana. Równoległe połączenie drogowe stanowi droga ekspresowa S7 – gotowa w północnej połowie odcinka do Warszawy. W budowie jest prawie cały pozostały odcinek.<sup>36</sup> Korytarz kolejowy towarowy w kierunku Katowic ma również prostolinijny przebieg; w konurbacji dochodzi do Mysłowic. Brak w tej relacji korytarza kolejowego pasażerskiego. Równoległy korytarz drogowy stanowi autostrada A1, która jest gotowa do Piotrkowa Trybunalskiego. Dalszy przebieg do Katowic pokrywa się z osią bałtycką.

Korytarz kolejowy ze Szczecina biegnie przez Poznań, Wrocław i Opole. Tu następuje rozejście do Katowic i do Ostrawy. Kontynuacja rdzeniowym ciągiem morawskim. Na trasie Szczecin–Poznań trwają prace modernizacyjne; zakończenie planowane w roku 2022.<sup>37</sup> Na odcinku Poznań–Wrocław na dłuższych odcinkach występują ograniczenia prędkości.<sup>38</sup> Natomiast częściowo odmienną trasę przewiduje korytarz RFC Bałtyk-Adriatyk: linią nadodrzańską przez Zieloną Górę do Wrocławia. Jednak i tu na długich odcinkach obowiązują niskie prędkości.<sup>39</sup> Do kolei nadodrzańskiej nawiązuje przebieg drogowej trasy w korytarzu Bałtyk-Adriatyk. To wprawdzie planowana droga ekspresowa S3 przez Gorzów i Zieloną Górę do Legnicy, dalej autostrada A4 przez Wrocław do Gliwic. Drogi te są gotowe za wyjątkiem krótkiego odcinka koło Polkowic. Zakończenie budowy planowane jest w roku 2021.<sup>40</sup>

<sup>34</sup> Latvijas Dzelzceļš, Network Statement 2021, <https://www.ldz.lv/en/network-statement-2021-0>

<sup>35</sup> LTG Infra, 2020-2021 Network Statement (updated version of 13/10/2020)

<sup>36</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Polska), [https://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog\\_mazowieckie](https://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog-mazowieckie)

<sup>37</sup> Polskie Linie Kolejowe, <http://poznan-szczecin.pl/o-inwestycji>

<sup>38</sup> Polskie Linie Kolejowe, Wykaz maksymalnych prędkości, 2020

<sup>39</sup> Polskie Linie Kolejowe, Wykaz maksymalnych prędkości, 2020

<sup>40</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Polska), <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/40142/Od-Lubina-do-Polkowic-pojedziemy-nowa-jezdni-S3>



Konkurencyjność kolei mogłoby natomiast zwiększyć podniesienie znaczenia gałęzi korytarza RFC 5 Bałtyk-Adriatyk o trasie: Wrocław–Kłodzko–Ústí nad Orlicí, gdzie połączenie z korytarzem Orient. Jest to znaczny skrót drogi ze Szczecina do rdzeniowego układu Bratysława-Wiedeń. Modernizację tej na większości przebiegu jednotorowej trasy należałoby rozważyć, tym bardziej że na odcinku Wrocław–Kłodzko planowana jest droga ekspresowa S8.<sup>41</sup>

## Ciągi rdzeniowe

Wyróżnione układy rdzeniowe Katowice-Kraków i Bratysława-Wiedeń połączone są przez równoległe ciągi – morawski i słowacki, należące do korytarza Bałtyk-Adriatyk. Od ciągu słowackiego odchodzi ponadto skrótowe połączenie do Budapesztu. W sieci kolejowej ciągi rozchodzą się na stacji Czechowice-Dziedzice. Z samych Katowic dochodzi tu korytarz kolejowy pasażerski. Towarowy idzie od strony Mysłowic i wobec niskich parametrów stanowi wąskie gardło korytarza.<sup>42</sup>

W ciągu morawskim korytarz kolejowy towarowy ma przebieg: Czechowice-Dziedzice–Ostrawa–Przerów–Brześć–Wiedeń. Przebieg korytarza pasażerskiego jest odmienny na odcinku Przerów–Brno–Brześć. Na odcinku Przerów–Brno–Brześć–Wiedeń trwają prace w celu podniesienia prędkości do 200 km/h; odbyły się już jazdy testowe.<sup>43</sup> Równoległe połączenie drogowe to autostrady: w Polsce A1, w Republice Czeskiej D1 do Brna, dalej D52, jednak tylko do miejscowości Pohorelice. Od strony austriackiej autostrada A5 dochodzi prawie do granicy. Brakujące 40 km trasy przewidziane jest do uzupełnienia.

W ciągu słowackim korytarz kolejowy ma przebieg Czechowice-Dziedzice–Bielsko-Biała–Żylin–Bratysława. Wąskim gardłem jest polski odcinek na południe od Bielsko-Białej. Linia znosi nacisk tylko 20 t. na oś, prędkości poniżej 80 km/h, długość pociągu 360 m. Ponadto odcinek graniczny długości ok. 70 km jest jednotorowy. Modernizacja po polskiej stronie ma się zakończyć w roku 2023.<sup>44</sup> W ramach zleconego w tym roku studium wykonalności rozważana będzie korekta geometrii w celu uzyskania prędkości 160 km/h oraz budowa tunelu na trudny odcinku granicznym.<sup>45</sup>

<sup>41</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Polska), [https://www.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/d/docelowy-uklad-autostrad\\_6329/nowe\\_rozp\\_ais\\_2019\\_popr.pdf](https://www.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/d/docelowy-uklad-autostrad_6329/nowe_rozp_ais_2019_popr.pdf)

<sup>42</sup> Polskie Linie Kolejowe, Wykaz maksymalnych prędkości, Wykaz maksymalnych nacisków na oś, 2020

<sup>43</sup> Rynek Kolejowy, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/200-kmh-pociagiem-w-czechach-na-razie-na-testach-wideo-95090.html>

<sup>44</sup> Rail Net Europe, <https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:24:5761446449626::::>

<sup>45</sup> Rynek Kolejowy, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/plk-przygotuje-modernizacje-linii-nr-139-od-czechowic-dl-granicy-nowy-tunel-na-slowacje--95342.html>

Równoległy korytarz drogowy idzie zbliżonym śladem. Odcinek Katowice–Bielsko-Biała nie ma klasy drogi ekspresowej, lecz posiada przekrój dwujezdniowy. Dalej do granicy słowackiej na ukończeniu jest droga ekspresowa S1. Po stronie słowackiej ciąg autostrad D3–D1 ukończona jest na większości trasy. Najdłuższy brakujący odcinek to 60 km. Ukończenie modernizacji infrastruktury w korytarzu należy do priorytetów polityki transportowej Słowacji.<sup>46</sup>

Analiza przestrzeni Trójmorza wskazuje na celowość istnienia powiązania Katowice/Kraków–Budapeszt. Taki bezpośredni korytarz nie jest jednak formalnie ustanowiony. Przebiegowi przez Słowację nie sprzyja górski charakter wnętrza kraju. Wobec tego powiązanie Budapesztu z kierunkami północnymi odbywa się jako odgałęzienie opisanego ciągu słowackiego. Trasa kolejowa jest następująca: (Żylin–) Leopoldov–Galanta–Nove Zamky–Budapeszt. Stanowi ona gałąź korytarza RFC Amber. W relacji tej nie ma analogicznego skrótu autostradowego.



## Oś adriatycka

Oś adriatycka to dalszy ciąg korytarza Bałtyk-Adriatyk. Trasa kolejowa jest następująca: Wiedeń–Bruck an der Mur–Graz–Maribor–Lublana–Divača–Koper (/–Wenecja). Na odcinku austriackim to dobrej klasy infrastruktura, mimo to przewiduje się jej modernizację. Największym projektem jest głęboki tunel pod przełęczą Semmering, długości 27 km, na prędkość 230 km/h. Budowa ma się zakończyć w roku 2027. Na kolejnym odcinku Mürzzuschlag–Graz planowana jest modernizacja stacji dla pociągów długości 740 m.<sup>47</sup> Dalej na południe zaczynają się ograniczenia. Odcinek graniczny Leibnitz–Maribor, długości ok. 35 km, jest jednotorowy. Dobudowę dodatkowych torów oraz podniesienie dopuszczalnego nacisku do 22,5 t. na oś planuje się do roku 2022.<sup>48</sup>

W Słowenii począwszy od węzła Pragersko dopuszczalne prędkości nie przekraczają 80 km/h, a długości pociągów– 600 m. W roku 2022 ma się zakończyć modernizacja odcinków Pragersko–Zidani Most i Lublana–Divača.<sup>49</sup> Problematyczny jest końcowy odcinek Divača–Koper: jednotorowy i bardzo wydłużony ze względu na zejście z gór Kras na poziom morza. Budowa drugiego toru planowana jest w nowym przebiegu. Linia zostanie skrócona z 45 do 27 km, z czego 20 km w tunelach. Prędkości wzrosną do 160 km/h. Zakończenie budowy planowane jest w roku 2025.<sup>50</sup>

---

<sup>46</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/motorway-d3-cadca-bukov-svrcinovec>

<sup>47</sup> ÖBB Infra, <https://infrastruktur.oebb.at/en/projects-for-austria/railway-lines/southern-line-vienna-villach/semmering-base-tunnel>

<sup>48</sup> Rail Net Europe, <https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:24:3988580404656:::>

<sup>49</sup> Amber Rail Freight Corridor, Implementation Plan RFC 11 CID Book 5

<sup>50</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/construction-of-the-2nd-railway-track-between-koper-and-divaca>

Całość korytarza Wiedeń–Koper obsługiwana jest jednocześnie drogami w klasie autostrad: austriackie A2–A9 i słoweńska A1. Ich znacznie krótsze przebiegi pogłębiają nierównowagę gałęziową na niekorzyść kolei.

## Ciągi chorwackie

Zagrzeb i porty chorwackie należy rozpatrzyć jako oddzielny cel ruchu ze rdzenia Trójmorza. Połączenie z zespołu Bratysława-Wiedeń stanowi kontynuację kierunków bałtyckich. Do tego dochodzi relacja budapeszteńska, która na północny wschód będzie mieć przedłużenie w kierunku Ukrainy.

Trasa Budapeszt–Zagrzeb–Lublana/Rijeka wpisuje się w korytarz sieci bazowej Śródziemnomorski. Połączenie kolejowe Budapeszt–Zagrzeb to trasa: Budapeszt – Kaposvar – Gyekenyes – Zagrzeb. Na większości długości jest ona jednotorowa. W Chorwacji na całym odcinku dobudowywany jest drugi tor. Przewidziane są prędkości 160 km/h, nacisk 25 t. na oś i długość pociągu 750 m. Prace mają zakończyć się w roku 2021.<sup>51</sup> Odpowiedni korytarz drogowy biegnie inną, krótszą trasą, wzdłuż Balatonu. Całość wyposażona jest w autostrady: węgierska M7 i chorwacka A4.

Mniej oczywiste jest południkowe połączenie z kierunku Bratysławy i Wiednia. Najprostszą trasą kolejową, stanowiącą przedłużenie ciągów morawskiego i słowackiego, jest: (Bratysława–) Hegyeshalom–Csorna–Szombathely–Zalaszentivan–Gyekenyes (–Zagrzeb). Odcinek do Zalaszentivan należy do korytarza RFC Amber, kolejny – do korytarza RFC Śródziemnomorskiego.

Infrastruktura jest w większości jednotorowa, dostępna dla pociągów długości tylko 600 m.<sup>52</sup> Jeśli chodzi o równoległą trasę drogową, autostrada M86 istnieje jedynie na odcinku Csorna–Szombathely.

Trasa kolejowa Zagrzeb–Rijeka jest jednotorowa. Drugi tor na odcinku do Karlovaca ma powstać do roku 2023.<sup>53</sup> Ponadto ze względu na górską geometrię korytarz cechują niskie prędkości. Końcowy odcinek linii, otwarty w roku 1873, uznawany był za cud techniki ze względu na bardzo dużą różnicę wysokości na zejściu do nadmorskiego miasta. Na tym odcinku Rijeka–Lokve do prowadzenia składów pod górę stosowane są lokomotywy o zwiększonej mocy bądź po dwie w składzie; długość

<sup>51</sup> HŽ Infrastruktura, <https://www.hzinfra.hr/1787>, <https://www.hzinfra.hr/rekonstrukcija-postojeceg-i-izgradnja-drugog-kolosijeka-na-dionici-krizevci-koprivnica-drzavna-granica>

<sup>52</sup> Transport Market Study 2018, Amber Rail Freight Corridor

<sup>53</sup> HŽ Infrastruktura, <https://www.hzinfra.hr/rekonstrukcija-postojeceg-i-izgradnja-drugog-kolosijeka-na-dionici-hrvatski-leskovac-karlovac-na-zeljeznickoj-pruzi-m202-zagreb-gk-rijeka/>

pociągu tylko do 360 m. W związku z tym planowana jest budowa nowej linii przez Novi Vinodolski, z dojściem do Rijeki wzdłuż wybrzeża<sup>54</sup>.

W przeciwieństwie do infrastruktury kolejowej gotowe jest połączenie Zagrzeb–Rijeka w ciągu autostrad A1–A6.



Rijeka - południowy kraniec chorwackiej gałęzi Baltic - Adriatic Corridor. Zdjęcie: Łukasz Zaborowski

## Oś karpacka

Proponowana nowa oś – Warszawa – Koszyce – Debreczyn – Arad – łączy regiony bałtyckie i czarnomorski. Brak tu wyznaczonego korytarza sieci bazowej TEN-T. Poszczególne odcinki wpisują się w korytarz RFC Amber bądź w inne elementy sieci TEN-T. Na północy oś karpacka łączy się z korytarzem Morze Północne-Bałtyk – w Warszawie, względnie wcześniej na odcinku Białystok–Warszawa. Na południu dochodzi do wspólnego biegu korytarzy Orient oraz Ren-Dunaj.

<sup>54</sup> HŽ Infrastruktura, <https://www.hzinfra.hr/naslovna/odrzavanje-i-modernizacija>

Wobec niedostatków sieci kolejowej we wschodniej Polsce jako początkowy bieg osi wypada proponować korytarz RFC Amber Tenż na odcinku Tłuszcz – Dęblin – Radom – Kielce – Tunel – Mysłowice został uwzględniony w osi bałtyckiej Trójmorza. Oś karpacka odchodzi inną gałęzią korytarza Amber: Tunel – Kraków – Tarnów – Nowy Sącz – Preszów – Koszyce. Wąskim gardłem jest odcinek od Tarnowa do granicy słowackiej – wydłużony, w większości przebiegu jednotorowy, o zawiłej geometrii i prędkościach zwykle poniżej 80 km/h. Niekorzystne wydłużenie trasy powoduje też równoleżnikowy przebieg odcinka Kraków – Tarnów; w obu węzłach trasa wykonuje zwrot pod kątem prostym.

W planach rozwoju sieci przewidywane są dwa alternatywne skróty. Pierwszy to nowa linia (Kraków –) Podłęże – Piekiełko wraz z modernizacją istniejącej linii do Nowego Sącza. Budowa ma się zakończyć w roku 2027.<sup>55</sup> Drugim, większym skrótem trasy będzie nowa linia Busko-Zdrój – Tarnów – Nowy Sącz, wraz z modernizacją linii Kielce – Busko-Zdrój, planowana w ramach układu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jej budowa miałaby się zakończyć w roku 2032.<sup>56</sup>

Na Słowacji większość trasy – aż do węzła Kysak – jest również jednotorowa, jednak o lepszych właściwościach. Korytarz Amber za Koszycami odbija na południowy zachód, w kierunku Budapesztu. Natomiast potencjalny przebieg trasy w osi karpackiej wyznaczają Nyiregyhaza, dalej Debreczyn – drugie co do wielkości miasto Węgier. Brakujący tu odcinek linii można prowadzić dwojako: od węgierskiej linii Hidasnemeti – Miskolc do linii Mezözombor – Nyiregyhaza albo od słowackiej linii Koszyce – Czop bezpośrednio do Nyiregyhazy. Ta ostatnia linia należy do północnej gałęzi korytarza Ren-Dunaj. Proponowany fragment liczyłby 30-50 km. Następnie w oś wpisuje się linia Nyiregyhaza – Debreczyn, należąca do korytarza Śródziemnomorskiego.

Drugi brakujący odcinek to Debreczyn – Oradea. Jego długość to około 60 km, przy czym możliwe jest częściowe wykorzystanie istniejących linii. Dalszy przebieg trasy wpisuje się w korytarz kolejowy w sieci komplementarnej TEN-T – Oradea – Arad. Linia jest zaliczana do głównych w Rumunii, jednak niezelektryfikowana. Jest też pominięta w projekcie Rail-2-Sea, zakładającym wszakże połączenie Bałtyku i Morza Czarnego<sup>57</sup> podobnie, jak proponowana tu oś

---

<sup>55</sup> Polskie Linie Kolejowe, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/istotny-krok-do-budowy-linii-podleze-piekielko-4093/>

<sup>56</sup> Centralny Port Komunikacyjny (Polska), <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej>

<sup>57</sup> Three Seas, [https://projects.3seas.eu/projects/rail-2-sea-modernization-and-development-of-railway-line-gdansk\(pl\)-constantia-\(ro\)](https://projects.3seas.eu/projects/rail-2-sea-modernization-and-development-of-railway-line-gdansk(pl)-constantia-(ro))



karpacka. Warto byłoby rozważyć uzupełnienie tegoż projektu, zwłaszcza biorąc pod uwagę, jak znaczna część rumuńskiej sieci kolejowej została w nim uwzględniona. Linia Oradea–Arad, o korzystnym prostym przebiegu, liczy niewiele ponad 100 km.

W sieci drogowej w relację Warszawa–Arad wpisują się trasy w sieci bazowej TEN-T (nie mylić z korytarzami sieci bazowej): Warszawa – Lublin – Rzeszów i Preszów – Koszyce, oraz w sieci kompleksowej: Rzeszów–Preszów i Debreczyn–Oradea–Arad. Brak korytarza na odcinku Koszyce – Debreczyn.

Jednak w przeciwieństwie do trasy kolejowej połączenie drogowe regionów wschodniobałtyckiego i czarnomorskiego przewidziane jest w ramach koncepcji Via Carpathia, omijającej Warszawę po stronie wschodniej. Na północy koncepcyjna trasa rozpoczyna się w Kłajpedzie, by w Kownie dołączyć do litewskiego przebiegu Via Baltica, a tym samym korytarza Morze Północne- Bałtyk. Od tegoż korytarza Via Carpathia odchodzi na południe w Polsce, w Ełku, jako planowana droga ekspresowa S16, którą prowadzi do Knyszyna. Następnie Via Carpathia to planowana droga ekspresowa S19: Knyszyn–Białystok–Lublin–Rzeszów–Barwinek<sup>58</sup>

Z tego gotowy jest jedynie odcinek Sędziszów Małopolski–Rzeszów.

W budowie – Lublin–Sędziszów; w projektowaniu – Rzeszów–Barwinek. Odcinki na północ od Lublina są na etapie przetargów. Całość trasy ma być gotowa w roku 2026<sup>59</sup>.

Na Słowacji Via Carpathia to planowana droga ekspresowa R4. Na odcinku Preszów–Koszyce pokrywa się ona z istniejącą autostradą D1. Z drogi R4 gotowy jest odcinek z Koszyc do granicy węgierskiej, choć brak połączenia z autostradą D1. Brakujący odcinek od granicy polskiej do Preszowa jest ma być wybudowany do roku 2030. Na Węgrzech Via Carpathia biegnie przez Miskolc i Debreczyn w ciągu autostrad bądź dróg ekspresowych M30–M3–M35–M4.

W budowie pozostaje jedynie odcinek M30 od granicy słowackiej do Miskolca; ma być gotowy w roku 2021. W Rumunii rozważana tu oś karpacka kończy się w węźle Arad. Natomiast koncepcyjna Via Carpathia biegnie dalej do Timisoary, gdzie rozchodzi się na dwie gałęzi ku Bukaresztowi i Sofii. Przebiegi te pokrywają się z omawianymi już korytarzami Ren-Dunaj i Orient. Jednakże kluczowy tutaj odcinek Oradea–Arad przewidziany jest do realizacji dopiero po 2025 roku<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Polska), <https://www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady>

<sup>59</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Polska), <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/40071/Budujemy-i-planujemy-Na-jakim-etapie-sa-planowane-drogi-w-woj-lubelskim>, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/39994/Drogi-ekspresowe-i-obwodnica-w-woj-podlaskim-Sprawdzamy-stan-realizacji>

<sup>60</sup> Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-Carpathia-submitted-by-poland>





## Wnioski

Z przeprowadzonego porównania teoretycznych ciągów powiązań w obrębie Trójmorza z korytarzami transportowymi formalnie wyznaczonymi w Unii Europejskiej płyną następujące wnioski. Po pierwsze proponuje się rozważyć ustanowienie nowego korytarza w przebiegu osi karpackiej. Obejmowałby on połączenie kolejowe, które na odcinku od rejonu Warszawy do Koszyc stanowi jedną z gałęzi korytarza RFC Amber. Przebieg tegoż winien być jednak skrócony dzięki planowanym uzupełnieniom sieci kolejowej. Pierwszym będzie projektowana trasa Kraków–Nowy Sącz. Druga relacja – Kielce–Tarnów–Nowy Sącz – obecnie na etapie koncepcyjnym, mogłaby uzyskać wyższy priorytet w projekcie polskiego układu CPK.

Na dalszym przebiegu połączenia kolejowego potrzebne jest uzupełnienie infrastruktury na odcinkach Koszyce–Nyiregyhaza i Debreczyn–Oradea i modernizacja linii Oradea–Arad. Jako połączenie drogowe w postulowanym korytarzu mieści się projektowana Via Carpathia na odcinku Knyszyn–Białystok–Lublin–Rzeszów–Koszycy–Debreczyn–Arad. Przedłużenie osi karpackiej na południe stanowi istniejący korytarz Orient.

Ponadto należy zwrócić uwagę na obszary, gdzie ważne dla spójności Trójmorza ciągi mają przebieg łamany jako połączenie korytarzy TEN-T ustanowionych do obsługi innych kierunków. Wyróżniona dla Trójmorza oś bałtycko–adriatycka stanowi połączenie korytarzy Morze Północne–Bałtyk i Bałtyk–Adriatyk. Obecne ich skrzyżowanie nie uwzględnia optymalnego przebiegu tras kolejowej, towarowej oraz drogowej w wymienionej osi. Należy zatem rozważyć uzupełnienie sieci o odpowiednie połączenia relacji Warszawa–Katowice. Podobnie do rozważenia pozostaje, jak w układzie korytarzy europejskich winno być uwzględnione połączenie z Budapesztu w kierunku północnym.

Kolejne wnioski płyną z oceny wyposażenia w infrastrukturę istniejących korytarzy sieci bazowej TEN-T. W osi bałtyckiej głównym brakiem w sieci kolejowej pozostaje oczywiście projektowany szlak Rail Baltica. W państwach bałtyckich korytarze kolejowe wyposażone są infrastrukturę szerokotorową, niespójną z siecią europejską. Wąskim gardłem jest także północna część polskiego odcinka szlaku. Analogiczne połączenie autostradowe Via Baltica w krajach bałtyckich oraz w północno-wschodniej części Polski nie istnieje jeszcze poza krótkimi fragmentami. Trwają jednak prace zmierzające do budowy tej infrastruktury. W dalszym przebiegu powyższej osi wąskim gardłem są linie kolejowe w Polsce na pograniczu ze Słowacją. Po obu stronach granicy występują też braki infrastruktury drogowej.

Wąskie gardło stanowi infrastruktura kolejowa w regionie adriatyckim. Trwa modernizacja wybranych odcinków, jednak od odzyskania konkurencyjności przez kolej jeszcze długa droga, zważywszy iż w całym regionie gotowa jest sieć autostrad, o znacznie korzystniejszych przebiegach. W osi czarnomorskiej ograniczenia infrastrukturalne występują w Rumunii. I tu dotyczy to przede wszystkim kolei. W korytarzu drogowym jedyny większy brak stanowi odcinek trans-karpacki. Dopiero z Bukaresztu do Konstancy połączenia kolejowe i drogowe dostępne są w wysokim standardzie.

Bardzo słabym punktem powiązań w obszarze Trójmorza jest odcinek korytarza Orient z południowo-zachodniej Rumunii do Sofii. Trasa kolejowa – o bardzo wydłużonym przebiegu i przestarzałej geometrii, jednotorowa. Stąd płynie postulat jej skrócenia, przynajmniej na odcinku Drobeta-Turnu Severin–Widyń. W omawianym rejonie brak również połączenia autostradowego; planowane jest jednak ono jako południowy odcinek Via Carpathia. Znacznie lepsza jest sytuacja w odgałęzieniu korytarza z Sofii do portowego Burgas.

Powyższe porównania prowadzą do wniosku, iż problemem Trójmorza są nie tylko niedostatki infrastruktury transportowej, ale też nierównowaga międzygałęziowa. W wielu ciągach istnieją nowoczesne autostrady, podczas gdy linie kolejowe mogą pozostawać w standardzie z czasów ich budowy, sprzed półtora wieku. „Kolej musi wyjść z cienia” – głosi jedno z haseł Inicjatywy Trójmorza. By nie pozostało ono pustą deklaracją, zmiana musi nastąpić już na etapie planowania. A jednak mimo zauważanej dysproporcji na niekorzyść kolei, wciąż dalej idące są plany rozwoju sieci drogowej.

W tym wymiarze nie należy pomijać także transportu wodnego śródlądowego, który został poza zakresem niniejszego opracowania. O ile kolej jest kilkakrotnie bardziej wydajna energetycznie od transportu drogowego, tak transport wodny jest bezkonkurencyjny w stosunku do lądowego. Godnym ukoronowaniem zabiegów na rzecz spójności transportowej Trójmorza będzie otwarcie kanału łączącego dorzecza Dunaju i Odry, a tym samym zlewiska Morza Czarnego i Bałtyku.



**EUROPEJSCY  
KONSERWATYŚCI  
I REFORMATORY**



Zdjęcia: własność Inicjatywy Trójmorza

Robert ZAJDLER <sup>61</sup>

Współpraca w dziedzinie energetyki w ramach  
Inicjatywy Trójmorza. Stan obecny i wyzwania.

## Wstęp

Budowanie regionalnych form współpracy było i jest jednym z filarów rozwoju wewnętrznego rynku Unii Europejskiej. Historyczne uwarunkowania funkcjonowania sektorów energii elektrycznej i gazu ziemnego państw Europy Środkowo-Wschodniej wykreowały konieczność stworzenia ram politycznych i organizacyjnych dla stworzenia wspólnych mechanizmów rozbudowy infrastruktury i mechanizmów rynkowych zwiększających poziom bezpieczeństwa energetycznego w regionie. Inicjatywa Trójmorza<sup>62</sup> jest inicjatywą mającą na celu modernizację sektora energetycznego. Zmiana uwarunkowań rynkowych sprawia, że konieczne staje się zwiększenie zakresu tej współpracy, co jak się wydaje, zostało już zauważone przez zainteresowane państwa. Celem tego artykułu jest dokonanie analizy działań afiliowanych do Inicjatywy Trójmorza w sektorze energii elektrycznej i gazu ziemnego oraz zaproponowanie kierunków dalszego rozwoju.



Zdjęcie: Łukasz Zaborowski

---

<sup>61</sup> Autor jest doktorem habilitowanym prawa i radcą prawnym. Jest adiunktem na Wydziale Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej. Jest również ekspertem Instytutu Sobieskiego w dziedzinie energetyki. Kontakt: robert.zajdler@zajdler.eu

<sup>62</sup> Państwa członkowie Inicjatywy Trójmorza (w porządku alfabetycznym): Austria, Bułgaria, Chorwacja, Republika Czeska, Estonia, Węgry, Łotwa, Litwa, Polska, Rumunia, Słowenia i Słowacja.



## 1. Kontekst polityczny

Geneza Inicjatywy Trójmorza sięga 2014 r., kiedy zauważono potrzebę polityczną pogłębienia regionalnej współpracy w celu stopniowego eliminowania różnic w rozwoju gospodarczym, bezpieczeństwie (w tym bezpieczeństwie energetycznym), jakości infrastruktury (energetycznej, transportowej i telekomunikacyjnej) pomiędzy państwami Europy Środkowo-Wschodniej a pozostałymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

Inicjatywa Trójmorza czerpie wzorce z geopolitycznej idei „intermarium”, jak również opiera się na wypracowanych mechanizmach współpracy w ramach już istniejących regionalnych modeli w Unii Europejskiej, zwłaszcza tzw. Grupy Wyszehradzkiej (Łapaj-Kucharska, 2019; Kurečić, 2018; Gniazdowski, 2017; Przygoda, 2017). Powyższe doświadczenia budują model współpracy oparty na kooperacji w ramach wielowymiarowych oczekiwań.

Kluczowa dla nadania politycznego wymiaru Inicjatywie Trójmorza była 70. Sesja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych w 2015 r., gdzie przedstawiciele 12 państw ogłosili jej utworzenie. Kolejne spotkania dwustronne i wielostronne o charakterze politycznym ukształtowały obecny model współpracy, oparty na znaczącym wsparciu politycznym, wzmocnionej współpracy gospodarczej o charakterze dwustronnym i wielostronnym oraz sekretariacie, integrującym działania organizacyjno-finansowe (Łapaj-Kucharska, 2019; Wiśniewski, 2017; Gniazdowski, 2017).

Ważną rolę w politycznym wspieraniu takiej formy współpracy regionalnej miała wieloletnia polityka USA, w szczególności rola, jaką odegrali kolejni Prezydenci Stanów Zjednoczonych, którzy wskazywali na potrzebę budowania „*Europe whole and free and at peace*” (Zbińkowski, 2019; Kurečić, 2018, Wiśniewski, 2017; Pouliot, 2010). To właśnie całościowe podejście do modelu rozwoju Europy uwypuklone w tej polityce USA, biorąc pod uwagę zróżnicowaną gospodarczo Unię Europejską, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę, standard życia, kierunki rozwoju, stanowiło ważny bodziec do rozwoju współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza.

Cele Inicjatywy Trójmorza zostały określone we wspólnej deklaracji, przyjętej podczas szczytu w Warszawie (2017). Zgodnie z tym dokumentem, ma ona na celu poprawę komunikacji między państwami Unii Europejskiej położonymi między morzem adriatyckim, bałtyckim i Czarnym. Ukierunkowana jest ona na rozwój współpracy z biznesem, poprzez realizowanie wspólnych



projektów rozwojowych oraz wzmocnienie udziału sektora biznesu z regionu Inicjatywy Trójmorza w jednolitym rynku Unii Europejskiej. Inicjatywa Trójmorza ma dodatkowo uzupełniać działania realizowane w ramach innych inicjatyw, budując synergię. Działania te mają zmniejszać różnice w potencjale oraz rozwoju gospodarczym i społecznym pomiędzy tym regionem a pozostałymi państwami Unii Europejskiej, ułatwiając osiągnięcie rzeczywistej konwergencji a docelowo spójności w ramach Unii Europejskiej (Łapaj-Kucharska, 2019; Gniazdowski, 2017). Inicjatywa Trójmorza jest zatem przede wszystkim inicjatywą modernizacyjną dla tej części Europy (Przygoda, 2017). W jej ramach kluczowy jest rozwój współpracy w trzech sektorach strategicznych (energia, transport, telekomunikacja).

Z punktu widzenia sektora energii, kluczowym aspektem zainicjowania współpracy było zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego państw regionu. Poniżej wskazane uwarunkowania rynkowe dawały asumpt do twierdzeń co do konieczności wzmocnienia współpracy regionalnej w celu szybkiego rozwoju rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego. Podejmowane dotychczas działania, przede wszystkim w oparciu o działania w ramach NATO, stopniowo wzmocniały bezpieczeństwo państw regionu (Hamilton, 2013; Rachwald, 2011; Pouliot, 2010). Wsparte to było również działaniami w ramach Unii Europejskiej, której uregulowania w zakresie bezpieczeństwa energetycznego i bezpieczeństwa dostaw uwzględniały w coraz szerszym zakresie zdywersyfikowaną pozycję poszczególnych państw i regionów w Europie, a co za tym idzie zróżnicowane podejście do rozwoju rynków energii (Zajdler, 2019; Gałczyński et al., 2017; Zajdler et Gałczyński, 2014).

Ten aspekt współpracy wymagał od samego początku wzmocnienia infrastrukturalnego. Efektywna infrastruktura w sektorach energii zawsze miała istotne znaczenie dla dobrze połączonej i zintegrowanej Unii Europejskiej. Wzmocnienie wewnętrznych korytarzy energetycznych zmniejsza zależności od zewnętrznych dostawców paliw i energii, wzmocniając dywersyfikację źródeł i kierunków dostaw, a tym samym elastyczność rynku wewnętrznego energii. W tym kontekście strategiczne znaczenie miały od samego początku energetyczne sieci transeuropejskie (TEN-E). Nacisk polityczny i ekonomiczny położony na ich rozwój ze strony Unii Europejskiej dawał istotne wsparcie dla wzmocnienia bezpieczeństwa oraz współpracy w ramach regionu państw Europy Środkowo-Wschodniej. Finansowanie rozwoju energetycznych sieci transeuropejskich stanowiło również znaczące wsparcie dla integracji państwa Inicjatywy Trójmorza.

Postępujący rozwój infrastruktury sprawia, że kluczowe stają się inne obszary współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza. Pierwszym z nich jest sprostanie zmieniającemu się modelowi energetyki,



w kierunku systemu hybrydowego, opartego na synergii rynków gazu ziemnego i energii elektrycznej oraz postępującej digitalizacji i dekarbonizacji. Drugim jest konieczność zwiększenia inwestycji prywatnych w projektach regionalnych dotyczących sektora energii. Aby jednak lepiej zrozumieć te kierunki zmian, konieczne jest w pierwszej kolejności przyjrzenie się kluczowym parametrom rynków energii państw Inicjatywy Trójmorza.

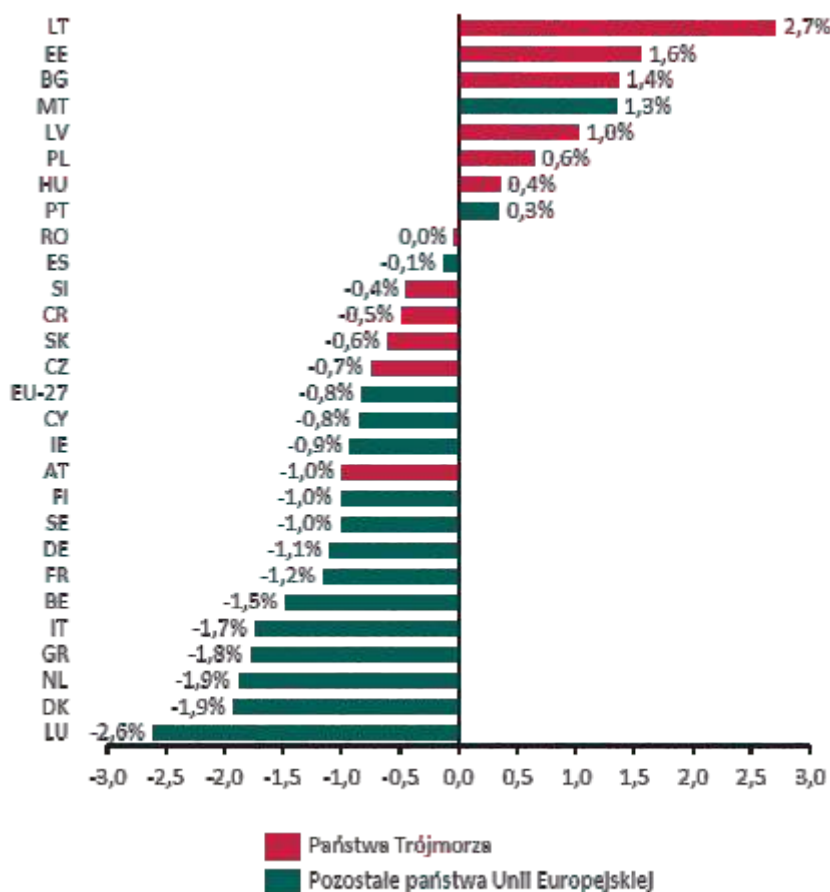
## **2. Uwarunkowania rynku energetycznego**

Państwa Inicjatywy Trójmorza cechuje duże zróżnicowanie jeśli chodzi o ich wielkość, zaludnienie, strukturę gospodarki. Powyższe znaczące rozbieżności widać również jeśli chodzi o kluczowe parametry oceny rynków energii. Poddając analizie okres 2010-2018/2019 zauważyć można dodatkowo coraz większą konwergencję rynków energii państw Inicjatywy Trójmorza z resztą Unii Europejskiej. Pomimo tych uwarunkowań, warte uwagi są poniższe zróżnicowania, które jak się wydaje dały podstawę do zainicjowania tej formy współpracy i mogą mieć znaczenie w kontekście kierunków jej rozwoju w przyszłości.

### **2.1. Konsumpcja produktów energetycznych**

Konsumpcja produktów energetycznych w państwach Inicjatywy Trójmorza (za wyjątkiem Austrii) jest niższa niż w państwach tzw. starej Unii Europejskiej (zob. Rys. 1). Wynika to w dużej mierze z uwarunkowań historycznych. Odmienny model rozwoju tych państw po II wojnie światowej skutkował niższym poziomem rozwoju gospodarczego i społecznego. Wskaźnikiem uwypuklającym tę odmienność jest właśnie konsumpcja produktów energetycznych. Znaczne ograniczenie konsumpcji produktów energetycznych w ostatniej dekadzie miało miejsce w państwach tzw. starej Unii Europejskiej, podczas gdy państwa Inicjatywy Trójmorza (z wyjątkiem Austrii) nadrabiały zaległości zwiększając konsumpcję produktów energetycznych w przeliczeniu na osobę albo tylko nieznacznie ją ograniczały.

Rys. 1. Średnioroczna zmiana konsumpcji produktów energetycznych w latach 2010-2018.



Źródło: Eurostat

W ostatnich latach zauważyć jednak można wyrównywanie poziomu konsumpcji, co wskazuje na postępujący rozwój gospodarczy i stopniowe niwelowanie opóźnień gospodarczych. Zmiany konsumpcji produktów energetycznych w latach 2010-2018 (zob. Rys. 1) uwypuklają ten podział. Wszystkie państwa Inicjatywy Trójmorza cechował, bądź wzrost konsumpcji, bądź nieznaczny spadek, natomiast średnia wskaźnika była stale powyżej średniej Unii Europejskiej (EU-27), jak również zasadniczo więcej niż w państwach członkowskich tzw. starej Unii Europejskiej. Wyjątkiem tutaj jest tylko Austria. Oznaczać to może zarówno szybszy rozwój gospodarczy, który wymaga większej konsumpcji produktów energetycznych przez przemysł, niwelowanie dystansu w rozwoju społecznym, jak również nieefektywny energetycznie przemysł, który wymaga inwestycji.

Niezależnie jednak od uwarunkowań, powyższa zmienna wskazuje na konieczność dalszych inwestycji modernizacyjnych, zarówno zmieniających strukturę gospodarki, jak i jej efektywność energetyczną. O ile można powiedzieć, że państwa Europy Zachodniej osiągnęły już swój szczyt konsumpcji produktów energetycznych, o tyle w państwach Inicjatywy Trójmorza wielokrotnie szczyt ten jeszcze nie został osiągnięty. Systemy energetyczne, infrastruktura wytwórcza

i transportowa muszą być stale rozwijane, żeby sprostać coraz to większemu zapotrzebowaniu. Kluczowa jest również ich integracja na płaszczyźnie międzynarodowej, co umożliwi uzupełnienie podaży produktów energetycznych w przypadku jej braku w danym państwie. Ponadto, połączone systemy umożliwiają rozwój konkurencji na rynkach doprowadzając do zwiększenia efektywności.



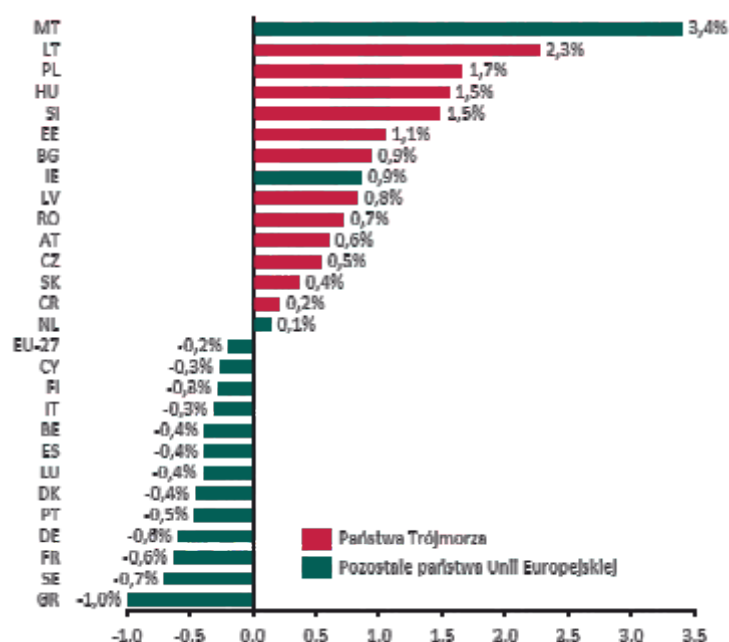
Zdjęcie: Łukasz Zaborowski

## 2.2. Konsumpcja energii elektrycznej

Kolejnym istotnym wskaźnikiem jest zmiana konsumpcji energii elektrycznej. Jest ona głównym produktem energetycznym, a postępująca elektryfikacja przemysłu, transportu czy ciepła (chłodu) sprawia, że jej znaczenie wzrasta.

Ostatnie dziesięciolecie to spadek konsumpcji energii w Unii Europejskiej (zob. Rys. 2). W państwach tzw. starej Unii Europejskiej wzrost odnotowano wyłącznie w Irlandii, Austrii i w Holandii, podczas gdy w największych państwach (Niemczech i Francji) odnotowano średniorocznie spadki wynoszące ok 0,6% w okresie 2010-2019. W tym samym czasie w każdym z państw Inicjatywy Trójmorza odnotowywano wzrosty od 0,2% średniorocznie w Chorwacji aż do 2,3% na Litwie.

Rys. 2. Skumulowany średnioroczny wzrost konsumpcji energetycznej w państwach Unii Europejskiej w okresie 2010-2019<sup>63</sup>.



Źródło: Eurostat

Wzrost zapotrzebowania na energię energetyczną należy tłumaczyć rozwojem gospodarczym i modernizacją gospodarki, co potwierdza również trend obserwowany w tych państwach. Oznacza jednak również konieczność inwestycji w nowe moce wytwórcze energii elektrycznej. Na dzień dzisiejszy energetyka oparta na rozwiązaniach hybrydowych, z udziałem energetyki odnawialnej, magazynami energii, agregująca stronę popytową rynku, przy udziale rozwiązań z zakresu digitalizacji (ICT) nie stanowi rozwiązania tego problemu, z uwagi na wciąż nierozwiązane problemy związane chociażby z bezpieczeństwem czy stabilnością dostaw. Biorąc pod uwagę kierunek rozwoju zaproponowany przez Komisję Europejskiej w regulacjach modelujących rynki energii elektrycznej i gazu ziemnego, jak również w programie horyzontalnym Green Deal, zdekarbonizowana energetyka hybrydowa jest kierunkiem rozwoju. Konieczne jest jednak podejmowanie działań w okresie przejściowym, który może potrwać nawet kilkanaście lat. Stąd inwestycje w integrację infrastruktury rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego, jak również modele łączenia tych rynków dawać mogą wymagany poziom adekwatności zasobów w aspekcie krótko i długoterminowym (resource adequacy or risk preparedness). Jak można zauważyć z proponowanych do realizacji wspólnych projektów inwestycyjnych w ramach Inicjatywy Trójmorza, ten kierunek rozwoju wydaje się dominować w przyszłości.

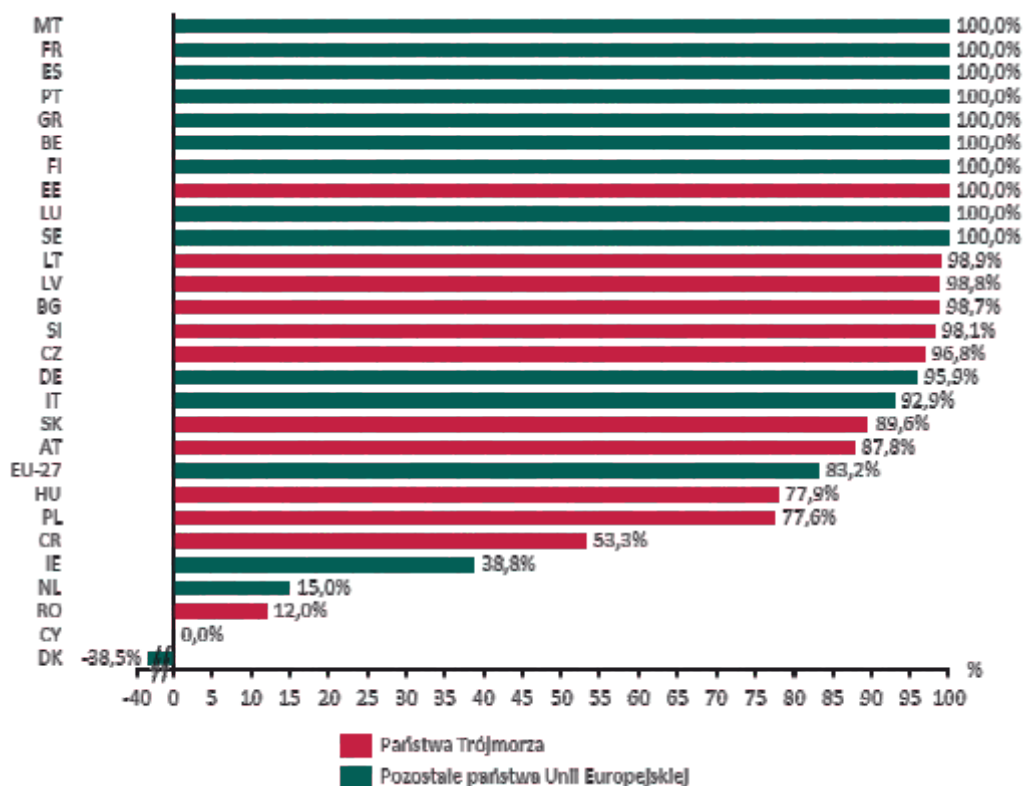
<sup>63</sup> W opracowaniu prezentowane są dane dla Unii Europejskiej z wyłączeniem Wielkiej Brytanii.

### 2.3. Zależność od importu energii

Z uwagi na zdywersyfikowaną infrastrukturę dostaw ropy naftowej i paliw ciekłych oraz istnienie globalnego rynku w tym zakresie, zależność od importu nie stanowiła istotnego problemu gospodarczego ani politycznego. Podobnie, jeśli chodzi o energię elektryczną, zapotrzebowanie na którą jest zazwyczaj realizowane w oparciu o krajowe moce wytwórcze. Kluczowym problemem państw Inicjatywy Trójomorza była zależność od importu gazu ziemnego.

Zapotrzebowanie na gaz ziemny nie tylko w państwach Inicjatywy Trójomorza, ale w prawie całej Unii Europejskiej pokrywane jest przede wszystkim z paliwa importowanego. W 2018 r. jedynym państwem eksporterem netto gazu ziemnego w Unii Europejskiej była Dania. Istotne jednak, że wśród 6 państw członkowskich, których zależność importowa jest mniejsza niż 80% aż 4 to państwa członkowskie Inicjatywy Trójomorza. Rys 3. ukazuje poziom zależności państw Unii Europejskiej od importu gazu ziemnego.

Rys. 3. Zależność importowa na rynku gazu ziemnego w państwach Unii Europejskiej w 2018 r.



Źródło: Eurostat

Pomimo, że z Rys. 3 można odnieść wrażenie, że zależność od importu gazu ziemnego państw Inicjatywy Trójmorza jest mniejsza niż innych państw członkowskich Unii Europejskiej, to jeżeli na powyższe dane nałoży się możliwość zapewnienia importu z więcej niż jednego kierunku dostaw, okazuje się, że duża część państw Inicjatywy Trójmorza jest szczególnie zależna od jednego kierunku dostaw. W świetle informacji Eurostat w 2018 r. zależność od jednego dostawcy wynosiła 95% i więcej w Estonii, Łotwie, Słowacji, Bułgarii, Czechach i na Węgrzech<sup>64</sup>. Państwa, które zainwestowały w infrastrukturę LNG – Litwa i Polska mogły już mówić o dywersyfikacji, ponieważ ich zależność od jednego podmiotu wynosiła odpowiednio 57% i 62%.

Połączenie europejskich systemów gazowych z jednej strony prowadzi do konwergencji cen gazu ziemnego i wyrównuje warunki konkurencji, z drugiej zaś zapewnia bezpieczeństwo w przypadku zakłócenia dostaw paliwa. Brak wystarczająco rozbudowanej infrastruktury na linii północ-południe w państwach Europy Środkowo-Wschodniej sprawił, że możliwości korzystania z jednolitego rynku gazu ziemnego Unii Europejskiej były dla państw Inicjatywy Trójmorza znacząco ograniczone. Dlatego też w pierwszym okresie, rozbudowa tego rodzaju infrastruktury stanowiła priorytet. Na system bezpieczeństwa gazowego składają się również terminale importowe gazu skroplonego LNG. Stanowią one istotną alternatywę dla dostaw gazu ziemnego, zarówno systemem gazociągów, jak też w formie tzw. małej dystrybucji LNG. Terminale LNG funkcjonują dzisiaj na Litwie i w Polsce, a państwa inicjatywy Trójmorza planują rozbudowę sieci terminali w Chorwacji czy Słowenii.

---

<sup>64</sup> Brak danych o Austrii

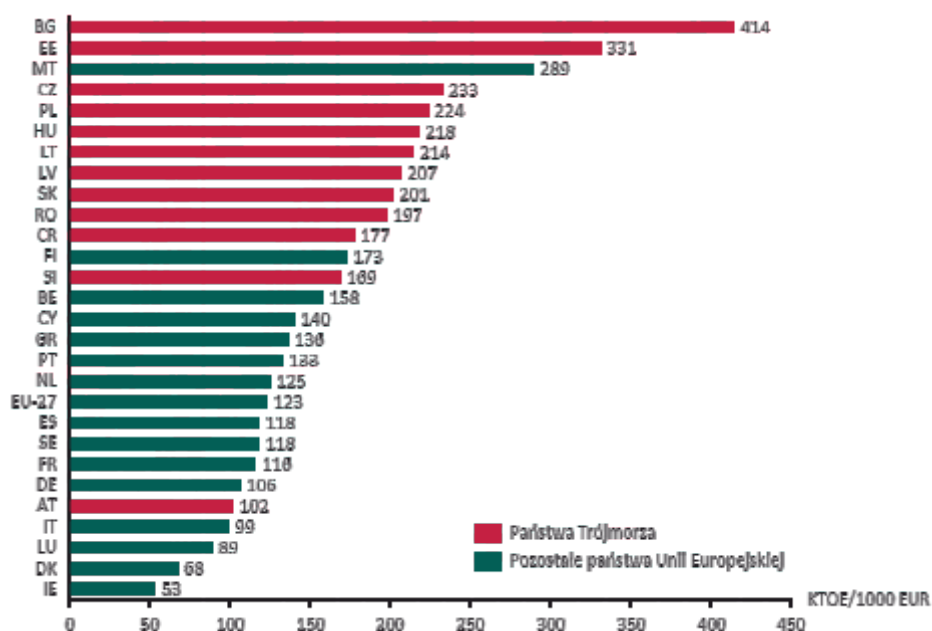


## 2.4. Energochłonność gospodarki

Ostatnim z istotnych elementów identyfikujących uwarunkowania rynków energii w państwach Inicjatywy Trójmorza jest energochłonność gospodarki. Energochłonność związana jest ze strukturą przemysłu, ale również z jego nowoczesnością. W najbardziej rozwiniętych państwach świata wzrostowi gospodarczemu nie zawsze towarzyszy wzrost konsumpcji energii elektrycznej czy innych produktów energetycznych. Wynika to przede wszystkim ze struktury gospodarki oraz gałęzi, w których wytwarzana jest największa wartość dodana.

Państwa Inicjatywy Trójmorza cechuje wysoka energochłonność przemysłu. Spośród tych państw jedynie Austria miała niski wskaźnik energochłonności. Wysoka energochłonność gospodarki znajduje swoje źródło w braku modernizacji aktywów produkcyjnych, jak również innych nieprzemysłowych energochłonnych gałęzi gospodarki. Ponadto, państwa rozwinięte doświadczają przesunięcia tworzenia wartości dodanej z energochłonnego przemysłu do mniej energochłonnych usług. Proces ten rozpoczął się już w państwach Inicjatywy Trójmorza, natomiast jest on w mniej dojrzałej fazie niż w państwach Europy Zachodniej. W sektorze przemysłu, wartość dodana jest dzisiaj wytwarzana w państwach Inicjatywy Trójmorza na wcześniejszym produkcyjnym ogniwie łańcucha wartości, podczas gdy ogniwa mniej energochłonne o wyższej wartości dodanej znajdują się wielokrotnie w państwach bardziej rozwiniętych. Wszystkie te zależności pokazują, że państwa Inicjatywy Trójmorza mają przed sobą jeszcze wiele celów do postawienia oraz projektów do finalizacji. Istotna jest przy tym dbałość o rozwój własnego doświadczenia i własności przemysłowej.

Rys. 4. Intensywność energetyczna gospodarek państw Unii Europejskiej w 2018 r.



Źródło: Eurostat

### 3. Rozwój infrastruktury

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania funkcjonowania rynków energii w państwach Inicjatywy Trójmorza, widoczne jest, że infrastruktura ma kluczowe znaczenie dla funkcjonowania konkurencyjnych rynków energii, w tym zwłaszcza energii elektrycznej i gazu ziemnego. Infrastruktura energetyczna rozwijana była zazwyczaj w granicach każdego z państw. Rozwój dzisiejszej Unii Europejskiej zapewniał stopniową integrację infrastruktury i wykorzystywanie jej wtransgranicznym obrocie energią elektryczną i gazem ziemnym. Pomimo jednak istnienia transgranicznego przepływu energii elektrycznej i gazu ziemnego w początkowym okresie funkcjonowania Unii Europejskiej, jego rola była w dużej mierze techniczna, tj. związana z zapewnieniem bezpieczeństwa systemów przesyłowych sąsiadujących państw członkowskich, aniżeli wymiany *stricte* handlowej.

Zapoczątkowana w latach 90-tych XX w. integracja wewnętrznego rynku energii elektrycznej i gazu ziemnego wymagała położenia szczególnego nacisku na rozwój infrastruktury. Szczególną rolę w tym zakresie odegrał Traktat z Maastricht (1992), który usankcjonował działalność regulacyjną Unii Europejskiej w obszarze energii, dodając do art. 3 Traktatu o Wspólnotach Europejskich (TWE), jako jeden z obszarów działalności ówczesnej Unii Europejskiej, politykę w zakresie rozwoju sieci transeuropejskich (tj. sieci elektroenergetycznych i gazowych) oraz środki w sferze energii, oprócz istniejących kwestii związanych z: budowaniem rynku wewnętrznego, zapewnieniem konkurencji na rynku wewnętrznym, zbliżaniem ustawodawstw w zakresie rynku wewnętrznego, polityką ochrony środowiska (Nowacki i Przyborowska-Klimczak, 2012; Schubert et al., 2016). Wprowadził również nowy rozdział do prawa pierwotnego Unii Europejskiej o sieciach transeuropejskich (art. 129b-129d TWE), zgodnie z którym Unia Europejska miała przyczyniać się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich m.in. w energetyce. Ten kierunek rozwoju miał zapewnić bardziej efektywne łączenie krajowych systemów elektroenergetycznych i gazowych w jednolitą w ramach Unii Europejskiej infrastrukturę oraz zapewnienie interoperacyjności łączonych sieci (Zajdler, 2019). Dalsze zmiany prawa pierwotnego (np. Traktat z Lizbony) i wtórnej Unii Europejskiej (kolejne pakiety liberalizacyjne) skutkowały coraz efektywniejszą integracją rynków krajowych. Wciąż jednak jako jedną z barier w zakresie efektywnego rozwoju rynku wewnętrznego energii elektrycznej i gazu ziemnego postrzegano niewystarczający rozwój infrastruktury transgranicznej. Powyższa kwestia miała również znaczenie dla budowania wspólnych mechanizmów bezpieczeństwa energetycznego i bezpieczeństwa dostaw.

Niewystarczający rozwój transgranicznej infrastruktury energetycznej, zwłaszcza w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, wynikał z uwarunkowań historycznych. Infrastruktura państw Europy Zachodniej zbudowana była w większym zakresie w oparciu o model wzajemnej współpracy, aniżeli infrastruktura państw Europy Środkowo-Wschodniej, która oparta była wyłącznie na relacji ze Związkiem Radzieckim, z marginalnym znaczeniem współpracy w ramach bloku państw Europy Środkowo-Wschodniej. Powyższy kierunek rozwoju infrastruktury transgranicznej nie zapewniał wymiany na osi północ-południe. Dodatkowo, jej mniej rozwinięty technologicznie model utrudniał współpracę pomiędzy państwami Europy Środkowo-Wschodniej. Inicjatywa Trójmorza, miała być jednym z elementów niwelujących te zaszłości historyczne, przy zapewnieniu wzajemnej współpracy oraz lepszego skoncentrowania funduszy inwestorów prywatnych i Unii Europejskiej. W latach 2014-2020 finansowanie unijne (European Regional Development, Fundusz Spójności) na projekty realizowane w ramach inicjatywy Trójmorza (transport, energia, cyfryzacja) wyniosło ponad 155 miliardów EUR, z czego największym beneficjentem była Polska (63 mld EUR), Czechy (18 mld EUR), Rumunia (17 mld EUR) i Węgry (16 mld EUR) (European Commission, 2018).

### 3.1. Charakterystyka pierwszych projektów infrastrukturalnych

Z analizy pierwszych projektów inwestycyjnych o charakterze infrastrukturalnym afiliowanych do Inicjatywy Trójmorza<sup>65</sup>, wynika, że szczególny nacisk położony jest na rozwój i wzajemną integrację systemów przesyłowych gazu ziemnego. Obejmowało to takie projekty, jak: połączenie systemów przesyłowych gazu ziemnego Polski z systemem przesyłowym państw bałtyckich i Finlandii (projekt GIPL), wzmocnienie infrastruktury przesyłowej w Rumunii a przez to zdolności przesyłowych z Bułgarią i Węgrami (projekt BRUA), budowa dwukierunkowego gazociągu łączącego Słowację z Bułgarią przez Węgry i Rumunię (projekt Eastring), połączenie systemu przesyłowego Chorwacji przez Czarnogórę i Albanie z systemem przesyłu gazu ziemnego TAP (Trans Adriatic Pipeline) (projekt Ionic Adriatic Pipeline - IAP), czy też utworzenie nowego dwukierunkowego połączenia gazowego, umożliwiającego lepsze zintegrowanie rynków regionu oraz integrację z rynkiem włoskim (projekt HU-SI gas interconnector). Projekty te potwierdzają, że kluczowym elementem rozwoju było wzmocnienie i rozbudowanie istniejącej infrastruktury przesyłowej gazu ziemnego a przez to zintegrowanie rynków państw sąsiednich. Niezależnie czy inwestycja realizowana była w jednym czy też w większej licznie państw członkowskich, jej znaczenie gospodarcze i geopolityczne wpływało na cały lub znaczną część regionu Inicjatywy Trójmorza. Przykładem tego jest np. budowa nowego

<sup>65</sup> Zobacz szerzej <https://projects.3seas.eu> [odsłona: 30.10.2020].

dwukierunkowego połączenia gazowego z Norwegii przez Danię do Polski, rozbudowa terminala LNG w Świnoujściu (Polska) wraz z drugim terminalem (FSRU w Polsce), rozbudowa połączeń Polska - Słowacja, Polska-Ukraina (projekt Baltic Pipe), czy też budowa "Tłoczni 1" w chorwackim systemie przesyłowym gazu ziemnego wraz z budową gazociągu konwekcyjnego, co ma zapewnić transport gazu w kierunku Węgier (projekt Compressor station 1, Chorwacja). Powyższe oznaczają, że Inicjatywą Trójmorza do 2018 r. objęte były przede wszystkim projekty zapewniające rozbudowę systemów przesyłowych na linii północ-południe w celu zapewnienia lepszej wymiany transgranicznej gazu ziemnego oraz dywersyfikację kierunków i źródeł jego dostaw. Połączenia te miały na celu wzmocnienie możliwości transgranicznego obrotu paliwami gazowymi, czy też zapewnienie dwukierunkowości tych połączeń.

Drugą istotną grupę projektów afiliowanych do Inicjatywie Trójmorza<sup>66</sup> stanowiły terminale LNG. Międzynarodowy obrót gazem ziemnym został zainaugurowany w połowie XX wieku, natomiast od lat 60. rozpoczęła się globalizacja rynku gazu. Zapoczątkowano wówczas inwestycje na szerszą skalę w dwa równoległe istniejące kanały dystrybucji tj. gazociągi i terminale LNG zarówno eksportowe, jak i importowe. Odkrywanie nowych źródeł pozyskania gazu ziemnego, często w regionach oddalonych od głównych tras dostaw gazu ziemnego gazociągami, w połączeniu z rozwojem transportu morskiego LNG, doprowadziły do dynamicznego rozwoju tego rynku. W pierwszym okresie funkcjonował on w dużej mierze w oparciu o powiązania regionalne. Z czasem jednak rozwój zależności międzynarodowych doprowadził do zbudowania globalnego rynku LNG, w oparciu o coraz bardziej zunifikowane mechanizmy jego funkcjonowania (Gałczyński et al., 2017; Zajdler, 2013). LNG będzie odgrywał wciąż istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego Unii Europejskiej, ale też zmieniając znaczenie i model wykorzystania paliwa gazowego. Istotne znaczenie ma dalsza rozbudowa infrastruktury, która poprawi łańcuch dostaw i dystrybucji gazu skroplonego, a także umożliwi państwom członkowskim Unii Europejskiej bezpośredni lub pośredni dostęp do globalnego rynku LNG. Powyższe ma znaczenie w kontekście rozwoju regionalnego rynku państw Europy Środkowo-Wschodniej. W ten kierunek rozwoju wpisują się projekty afiliowane do Inicjatywy Trójmorza, a finansowane z funduszy Unii Europejskiej w ramach TEN-E, tj. budowa terminalu LNG na wyspie Krk (Chorwacja), budowa terminalu LNG w Paldiskach (Estonia), czy też zakup terminala LNG (FSRU) w Klaipėda (Litwa).

Trzecią grupę projektów stanowią projekty związane z rynkiem energii elektrycznej. Ich celem jest integracja systemów przesyłowych, ich synchronizacja w zakresie napięć i częstotliwości, a przez to minimalizacja ograniczeń przesyłowych i lepsza integracja odnawialnych źródeł energii. (SINCRO.GRID), synchronizacja

---

<sup>66</sup> Zobacz szerzej <https://projects.3seas.eu> [odsłona: 30.10.2020].

systemów elektroenergetycznych państw bałtyckich z modelem działania Unii Europejskiej (projekt Harmony Link), czy też zbudowanie elektrowni szczytowo-pompowej umożliwiającej zwiększenie elastyczności systemu elektroenergetycznego, rozwój rynku bilansującego oraz lepszą integrację OZE (projekt PHES).<sup>67</sup>

### 3.2. Kierunki zmian zapotrzebowania na inwestycje infrastrukturalne

Dużo szerszy zakres projektowanych działań w zakresie rozwoju infrastruktury widoczny jest w kolejnych projektach zgłaszanych w ramach Inicjatywy Trójmorza.

Dekarbonizacja systemów energetycznych stanowi istotny kierunek rozwoju sektora energii w najbliższych trzech dekadach. Osiągnięcie zakładanych na poziomie Unii Europejskiej celów klimatycznych na lata 2030 i 2050 powoduje konieczność dokonania znaczących inwestycji w infrastrukturę model funkcjonowania rynków energii. Produkcja i wykorzystanie energii we wszystkich sektorach gospodarki odpowiadają za ponad 75% emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej. Dekarbonizacja wymagać będzie zwiększenia efektywności energetycznej, rozwoju sektora energetycznego w kierunku odnawialnych źródeł energii, przy szybkim wycofywaniu węgla i dekarbonizacji gazu ziemnego. Osiągnięcie tego celu musi być jednak dokonane w sposób zapewniający bezpieczeństwo energetyczne oraz przystępność cenową energii dla odbiorców. Konieczne jest tym samym zapewnienie pełnej integracji, wzajemnych połączeń i digitalizacji europejskiego rynku energii, przy jednoczesnym poszanowaniu neutralności technologicznej. Przejście do neutralności klimatycznej wymaga inteligentnej infrastruktury. Zwiększona współpraca transgraniczna i regionalna pomoże osiągnąć powyższe cele. Koncentrować się ona powinna na wdrażaniu innowacyjnych technologii i infrastruktury, takich jak inteligentne sieci, sieci wodorowe lub wychwytywanie, składowanie i wykorzystywanie dwutlenku węgla, składowanie energii. Skutkuje to koniecznością dostosowania istniejącej infrastruktury i jej modernizacji. W tym kierunku zmianie ulegną zapewne zasady finansowania inwestycji w ramach TEN-E, ale też konieczne będzie dostosowanie innych mechanizmów wsparcia.

Ten kierunek rozwoju widać już w nowych projektach zarówno o charakterze krajowym, jak i międzynarodowym zgłaszanych do realizacji w ramach Inicjatywy Trójmorza. Dotyczą one m.in.: budowy źródła wytwórczego CCGT w celu zapewnienia elastyczności systemu elektroenergetycznego, a przez to integrację OZE (projekt 500 MW CCGT Power Plant, Węgry), budowy źródeł fotowoltaicznych o mocy 130 - 260 MW (projekt Development of 130 - 260 MW PV solar power plant, Węgry),

<sup>67</sup> Zobacz szerzej <https://projects.3seas.eu> [odsłona: 30.10.2020].

budowy farmy wiatrowej z modelem elastycznego wykorzystania w systemie, w tym na potrzeby produkcji zielonego wodoru (projekt Development of a Wind Farm Project, Łotwa), stworzenie instalacji magazynowej do zapewnienia elastyczności system elektroenergetycznego (projekt Installation of electricity storage facilities (200 MW), Litwa). Część projektów nakierunkowanych jest na lepszą digitalizację energetyki, np. stworzenie rozwiązań z wykorzystaniem ICT w celu optymalizacji i zwiększenia efektywności rozwiązań systemowych (projekt Interoperability solutions for a digitized and sustainable energy sector in the 3SI area in the field of energy storage, Austria, Czechy, Bułgaria, Polska, Chorwacja, Węgry, Słowacja), czy też rozwoju sieci dystrybucyjnej w celu sprostania energetyce hybrydowej (projekt: Development of intelligent electricity networks, Węgry). Oprócz tego zauważyć można projektu mniejszej skali zwiększające efektywność energetyczną wykorzystania energii elektrycznej (projekt Development of Wood Fibre Pulp Production Facility, Łotwa, czy projekt Introduction of Smart Outdoor Lighting Technologies, Łotwa). Pojawiają się również pierwsze inicjatywy związane z wykorzystaniem wodoru w gospodarce (projekt Launching a Hungarian-American pilot project in Hungary, Węgry). Projekty te w dużej mierze dotyczą zmiany modelu systemu elektroenergetycznego w kierunku modelu hybrydowego, integrującego rozproszone źródła wytwarzania energii elektrycznej, w szczególności odnawialnych źródeł energii, z systemami magazynowania energii oraz zarządzania stroną popytową rynku. Model hybrydowy był szeroko analizowany w literaturze naukowej (zob. np.: Tina i Gagliano, 2011; Suchitra i in., 2016; Mohammad Rozali i in., 2013). Kluczowe jest jednak zapewnienie niezawodności systemów elektrycznych, zwłaszcza w okresie przejściowym (zob. np. Billinton i Allan, 1984; Mehrtash i in., 2012). Powyższe projekty, jeżeli zostaną zrealizowane mogą stanowić źródło wiedzy i doświadczenia do replikowania w innych jurysdykcjach.

Wśród projektów nowych, widać mniejsze zainteresowanie projektami związanymi z gazem ziemnym. Zgłoszone projekty dotyczą rozbudowy połączeń gazowych (projekt North-South Gas Corridor – Expansion of existing capacity between Hungary and Slovakia, projekt ROHU – Second Phase, czy też projekt HUSIIT (Hungary-Slovenia-Italy natural gas corridor). Dotyczą też budowy terminala LNG (projekt Construction of a coastal LNG terminal Skulte Latvia), czy poszukiwania nowych źródeł gazu (projekt Extraction of unconventional gas). Powyższe projekty uzupełniają główny kierunek rozwoju wskazany powyżej. Można je uznać również za element umożliwiający bardziej efektywne łączenie rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego.



#### 4. Kierunki rozwoju rynku energii państw Inicjatywy Trójmorza

Powyższe kierunki rozwoju infrastruktury w zakresie rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego dają potencjał do integracji w ramach rynku regionalnego oraz rozwoju nowych towarów i usług. Wraz z postępującym procesem liberalizacji unijnych rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego, współpraca regionalna stała się niezbędnym elementem do budowy konkurencyjnego i sprawnego rynku wewnętrznego. Z jednej strony tworzenie rozwiązań na poziomie całej Unii Europejskiej, z drugiej strony budowanie mechanizmów współpracy sąsiadujących ze sobą państw członkowskich, jest elementem służącym lepszemu integracji rynków energii państw członkowskich.

Regulacje prawa Unii Europejskiej wspierają ten kierunek rozwoju poprzez tworzenie mechanizmów współpracy różnych uczestników rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego poprzez istniejące ramy organizacyjne (European Union Agency for the Cooperation of Energy Regulators, ACER; European Network of Transmission System Operators in electricity and natural gas, ENTSO-E/ENTSO-G), ale również nowo powstałe dla rynku energii elektrycznej (Association for the European Distribution System Operators, EU-DSO; Regional Coordination Centre, RCC), co nie wyklucza również innych inicjatyw w tym zakresie.

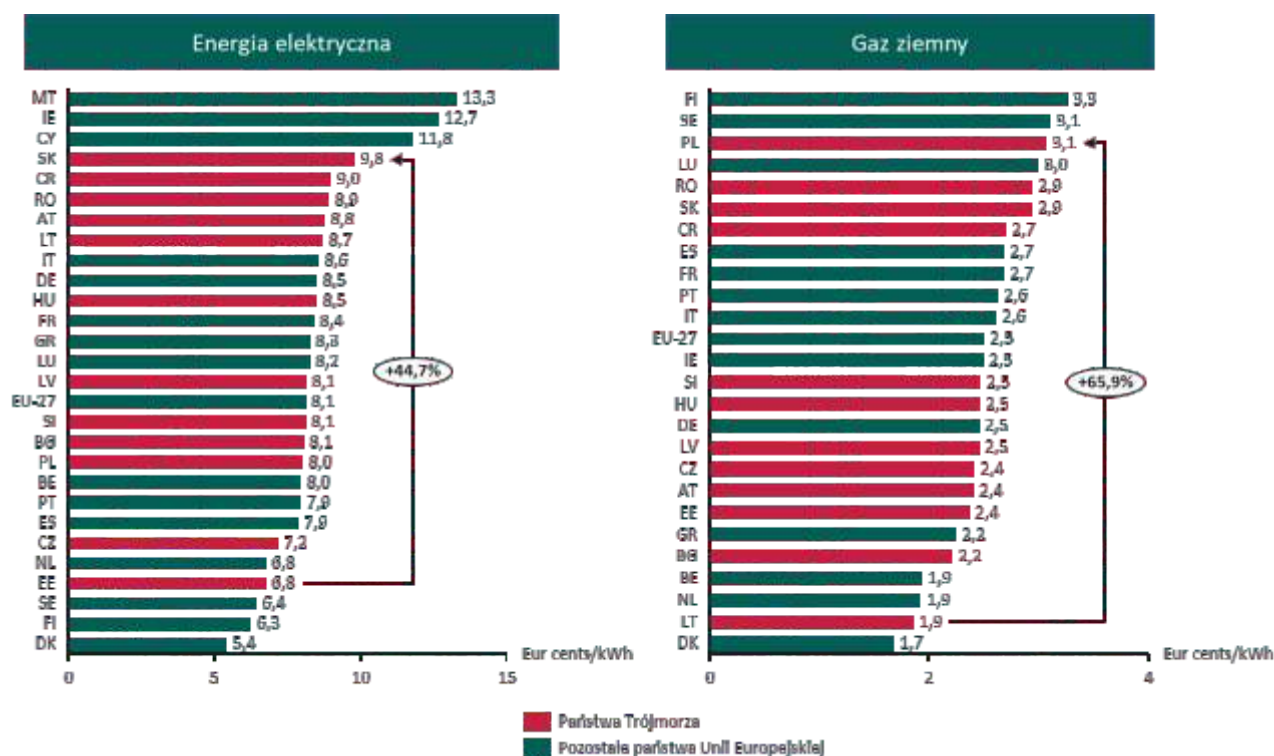
##### 4.1. Zróżnicowane ceny energii elektrycznej i gazu ziemnego dla przedsiębiorstw

Za pewnego rodzaju barierę można uznawać wciąż zróżnicowane ceny energii elektrycznej i gazu ziemnego dla przedsiębiorstw w tym regionie. Integracja energetyczna to bowiem nie tylko bezpieczeństwo energetyczne i bezpieczeństwo dostaw, ale także stymulant rozwoju gospodarczego. Różnorodność systemów elektroenergetycznych, różne źródła pozyskania produktów energetycznych, jak również różny stopień zaawansowania w tworzeniu konkurencyjnych rynków energetycznych wpływa na zróżnicowanie cen produktów energetycznych. Jak pokazuje Rys. 5 poniżej, dysproporcje wśród państw Inicjatywy Trójmorza sięgają prawie 45% dla energii elektrycznej i prawie 66% dla gazu ziemnego. Tak duże różnice prowadzą do nierównowagi konkurencyjnej w regionie.

Celem Unii Europejskiej jest zaś konwergencja cen produktów energetycznych, która jest umożliwiona w przypadku istnienia połączeń transgranicznych. Połączenia te są bowiem jednym z elementów tworzenia płynnych rynków produktów energetycznych oraz przyczyniają się do rozwoju konkurencyjnych rynków. Nierównowaga w cenach produktów energetycznych w gospodarce Unii Europejskiej prowadzi do uprzywilejowania jednych państw względem drugich.

Rys. 5. Ceny energii elektrycznej i gazu ziemnego dla przedsiębiorców w 1H2020

68



Źródło: Eurostat

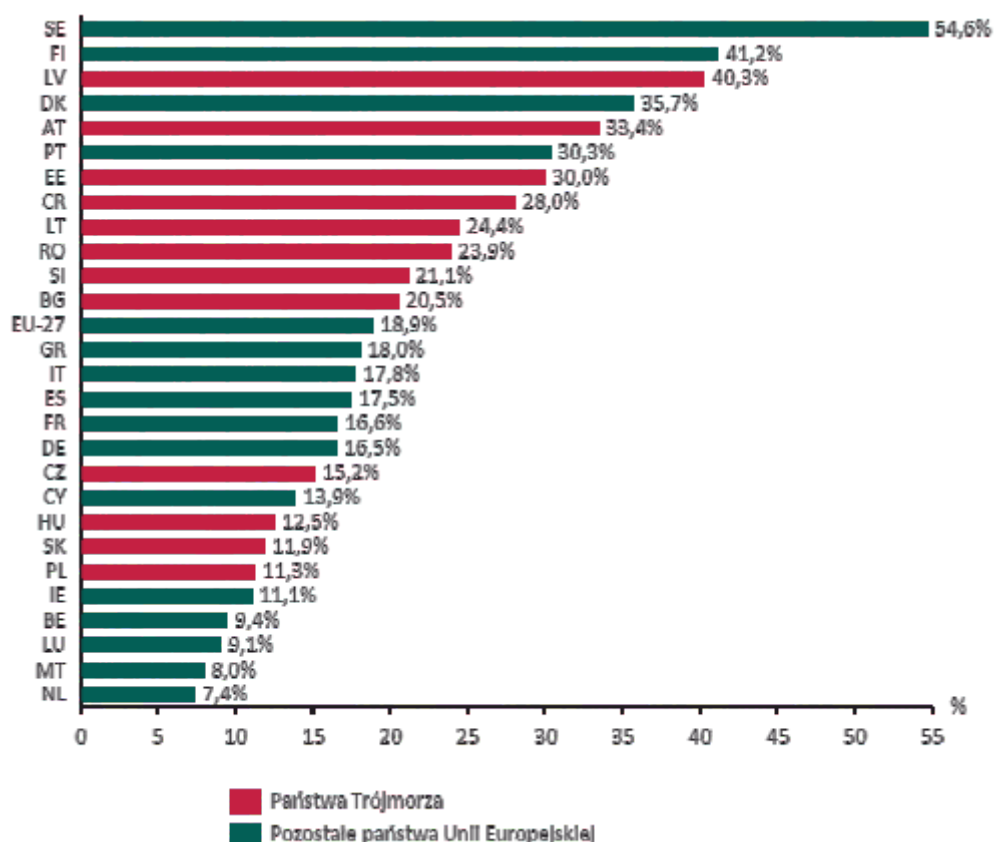
Jak pokazuje powyższy Rys. 5 konwergencja cen w ramach państw Inicjatywy Trójmorza wciąż nie ma miejsca. Sąsiadujące ze sobą państwa mają znaczące rozbieżności w cenach energii elektrycznej i gazu ziemnego. Może to wynikać zarówno ze zróżnicowania polityk krajowych, jak i z wciąż niewystarczającego poziomu dostępnej dla obrotu hurtowego przepustowości transgranicznych połączeń elektroenergetycznych i gazowych. Wzmocnienie infrastruktury w tym zakresie a w szczególności zwiększenie efektywności mechanizmów korzystania z niej na potrzeby handlowe budować może synergii potrzebną dla rozwoju przemysłu, w tym w nowych obszarach, takich jak gospodarka wodorowa czy elektromobilność.

<sup>68</sup> Cena energii elektrycznej dla przedsiębiorców zużywających 500-2 000MWh rocznie. Ceny gazu ziemnego dla przedsiębiorców zużywających 10 000-100 000 GJ rocznie.

## 4.2. Specjalizacja w zakresie technologii odnawialnych źródeł energii

W państwach Inicjatywy Trójmorza istnieje duża różnorodność systemów elektroenergetycznych. Od państw bazujących przede wszystkim na paliwach węglowych, przez państwa wykorzystujące energetykę jądrową, po takie, w których przeważają odnawialne źródła energii, czy też państwa bazujące w dużej części na imporcie energii elektrycznej. Specjalnością państw Inicjatywy Trójmorza może być wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. Dzisiaj 6 spośród 10 państw o największym udziale energii odnawialnej w konsumpcji energii elektrycznej należy do Inicjatywy Trójmorza. Wielość systemów i doświadczenia państw pozwalają na wykorzystanie ich doświadczeń nie tylko w kierunku wyboru najbardziej efektywnych systemów, ale także w kierunku rozwoju gałęzi przemysłu energetycznego zgodnie z nowymi trendami. Oczywistym aspektem jest konieczność inwestycji w zdolności transgraniczne, natomiast potencjał państw Inicjatywy Trójmorza sięga dalej niż tylko wymiana towarów energetycznych.

Rys. 6. Udział energii odnawialnej w konsumpcji w 2018 r.



Źródło: Eurostat

Różne doświadczenia tych państw pozwalają na ich wykorzystanie i zbudowanie w oparciu o to nowoczesnych rozwiązań integrujących różne systemy w model hybrydowy, bazujący na rozwiązaniach cyfrowych, ale odpowiadający na potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego (resource adequacy czy też risk preparedness), zwłaszcza w okresie przejściowym do gospodarki zdekarbonizowanej.

### **4.3. Potencjał kapitału ludzkiego w digitalizacji energetyki**

Jednym z kierunków rozwoju gospodarczego Unii Europejskiej jest budowa nowoczesnych systemów energetycznych, które wykorzystywać będą odnawialne źródła energii oraz nowoczesne cyfrowe rozwiązania technologiczne skutkujące budową hybrydowych rozwiązań. Zapewnić to ma stworzenie konkurencyjnej gospodarki bez emisji gazów cieplarnianych netto w 2050 r. oraz zapewniającej rozsądne gospodarowanie zasobami, jak również podniesienie poziomu bezpieczeństwa energetycznego nie tylko w skali całej Unii Europejskiej, ale również na poziomie regionalnym i lokalnym. Celem jest brak emisji gazów cieplarnianych netto w 2050 r.

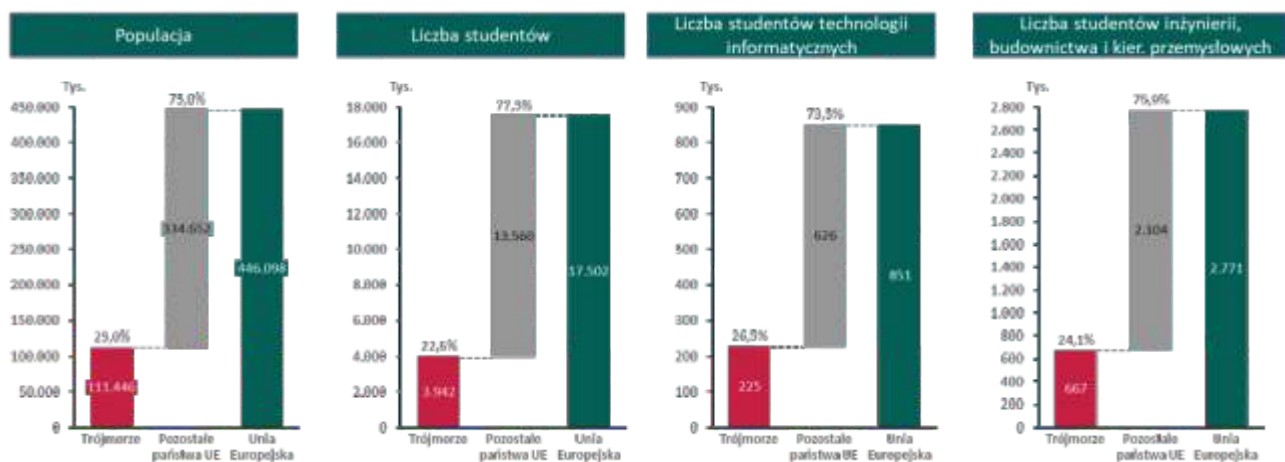
Większa stopień cyfryzacji obecnych gałęzi przemysłu w Europie Środkowej i Wschodniej, w tym w państwach Inicjatywy Trójmorza może wesprzeć ich rozwój. Postępująca cyfryzacja szeregu dziedzin gospodarki wywołana przez nowe gałęzie przemysłu oparte na internecie rzeczy (Internet of Things, IoT), wykorzystaniu dużej ilości danych (Big Data), czy sztucznej inteligencji (Artificial Intelligence, AI) może zmienić może strukturę gospodarki państw regionu w kierunku bardziej zaawansowanej technologicznie i przynoszącej większą wartość dodaną przy niższej konsumpcji energii. Te innowacyjne dziedziny stanowią istotną szansę gospodarczą, wykraczającą obecnie poza znane modele wykorzystania sektora energii w państwach Inicjatywy Trójmorza. W zdecydowanej większości przypadków dodatkowa wartość generowana przez te rozwiązania wynika z wykorzystania danych w celu usprawnienia i zautomatyzowania procesu decyzyjnego, innowacji w zakresie produktów i usług oraz wymiany informacji, co prowadzi do zwiększenia efektywności energetycznej. Digitalizacja może umożliwić większą integrację w ramach międzynarodowego łańcuchami wartości, na przykład poprzez tworzenie zachęt do inwestowania w przemysł 4.0, co zwiększy również możliwości w zakresie finansowania projektów w ramach Inicjatywy Trójmorza.

Za potencjał w tym zakresie można upatrywać wykwalifikowane kadry w regionie Inicjatywy Trójmorza. Rozwój oparty o nowe technologie wymaga nie tylko kapitału na ich sfinansowanie, ale również wykwalifikowanego kapitału ludzkiego. W wielu przypadkach branże innowacyjnych technologii mających zastosowanie w energetyce są na dość wczesnym etapie rozwoju,

umożliwiającym wejście nowym podmiotom. Budowanie specjalizacji w branżach przyszłości na bazie współpracy regionalnej w ramach Inicjatywy Trójmorza wydaje się jednym z pożądanych kierunków rozwoju. Już dzisiaj łatwo zidentyfikować przewagi konkurencyjne państw tego regionu. Mimo bowiem zapóźnienia gospodarczego w porównaniu z państwami Europy Zachodniej, udział studentów w społeczeństwie jest tylko nieznacznie niższy niż udział państw Inicjatywy Trójmorza w populacji całej Unii Europejskiej. Oznacza to brak istnienia negatywnych uwarunkowań w tym zakresie, które skutkowałyby potrzebą nadrabiania dystansu.

Dodatkowo, kierunki związane z branżą informatyczną i telekomunikacyjną (ICT) w świecie zmierzającym do cyfryzacji cieszą się w państwach Inicjatywy Trójmorza większym zainteresowaniem niż w pozostałych państwach Unii Europejskiej (zob. Rys. 7). Budowany jest zatem już dzisiaj kapitał do rozwoju cyfrowej energetyki w oparciu o własne zasoby ludzkie. Obok studentów technologii informacyjnych i telekomunikacji (ICT) kształceni są inżynierowie w liczbie prawie identycznej jak w innych państwach Unii Europejskiej, licząc w odniesieniu do całości populacji. Analiza liczby studentów pozwala twierdzić, że państwa Inicjatywy Trójmorza są gotowe dzisiaj do podejmowania własnych innowacyjnych działań w oparciu o rozwój wiedzy i doświadczenia zdobytego na 12 różnorodnych rynkach państw Inicjatywy Trójmorza.

Rys. 7. Udział studentów w społeczeństwie na tle udziału populacji państw Trójmorza w 2018 r.

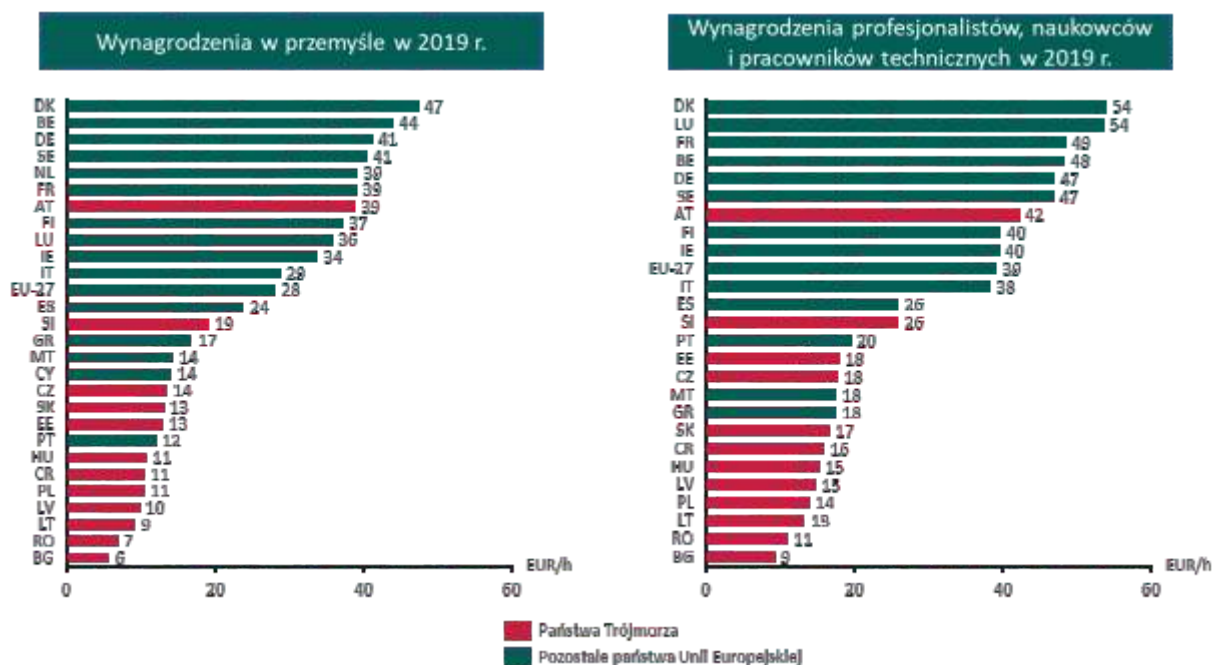


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.



Wykwalifikowana kadra w regionie, której wiedza i doświadczenie budowane są na rynkach państw Inicjatywy Trójmorza o różnym profilu, jeśli chodzi o model funkcjonowania sektora energetyki można postrzegać jako przewagę konkurencyjną, jeżeli zostanie ona odpowiednio zidentyfikowana i zaadresowana. Za przewagę państw Inicjatywy Trójmorza można uznać znacząco niższe wynagrodzenia zarówno w przemyśle, jak i wśród wykwalifikowanych pracowników (zob. Rys. 8). Pracownicy w państwach Inicjatywy Trójmorza niejednokrotnie kosztują dwu-, trzy- a nawet czterokrotnie mniej niż pracownicy z państw tzw. starej Unii Europejskiej. O ile specjaliści z wąską specjalizacją „kosztują” podobnie w całej Unii Europejskiej o tyle kadra wspierająca będzie znacznie tańsza, zatem realizacja projektu wymaga niższych nakładów finansowych inwestora lub instytucji finansującej.

Rys. 8. Porównanie wynagrodzeń w państwach członkowskich Unii Europejskiej w 2019 r.<sup>69</sup>



Źródło: Eurostat

Powyzsze może mieć istotne znaczenie szczególnie dla tych pracowników, których wiedza może być wykorzystana w sposób zdalny lub tych, których cechuje większa mobilność. Dotyczy to zatem tych specjalności, które są istotne dla rozwoju technologii digitalizujących energetykę. Zadaniem rządów państw Inicjatywy Trójmorza powinno być stworzenie takiego otoczenia biznesowego, które utrudni drenaż intelektualny, umożliwi rozwój wykwalifikowanej kadrze w kraju lub regionie, a tym samym kreowanie wysokiej wartości dodanej w oparciu o innowacje w gospodarce, w tym przypadku w sektorze energetycznym. Zmiany jakie następują w modelu funkcjonowania gospodarki w wyniku COVID-19 kreują szansę w tym zakresie.

<sup>69</sup> Wynagrodzenie z podatkami minus subwencje.

## Podsumowanie

Inicjatywa Trójmorza jest przykładem jak potrzeba modernizacji i rozwoju gospodarki krajowej w kluczowych jej sektorach (energia, transport, telekomunikacja) buduje regionalne powiązania, pomimo zróżnicowanej charakterystyki tych państw.

Konieczność modernizacji infrastruktury energetycznej na osi północ-południe w regionie Europy Środkowo-Wschodniej w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i rozwoju mechanizmów rynkowych doprowadziła do inwestycji w kluczowe elementy infrastruktury elektroenergetycznej i gazowej. Połączone rynki krajowe państw Inicjatywy Trójmorza dają możliwość lepszego zaadresowania adekwatności zasobów energetycznych dające podstawy do rozwijania mechanizmów obrotu w ramach rynków hurtowych energii elektrycznej i gazu ziemnego, z korzyścią dla odbiorców.

Polityka Unii Europejskiej zmierzająca do budowy zdekarbonizowanego modelu hybrydowego systemów elektroenergetycznych ze ścisłym powiązaniem z wykorzystaniem zdekarbonizowanego gazu ziemnego stanowi nowe wyzwanie dla państw Europy Środkowo-Wschodniej, w tym państw Inicjatywy Trójmorza. Stanowi to wyzwanie dla efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury, jak i wskazanie kierunków dla rozwoju nowej. Istniejący potencjał ludzki oraz możliwości pozyskania kapitału prywatnego do inwestycji skutkować mogą rozwijaniem inicjatyw w kierunku digitalizacji energetyki przy wykorzystaniu rozwiązań technologii informacyjno-telekomunikacyjnych (ICT), w tym sztucznej inteligencji (AI). Zbudowanie jednak ekonomii skali wymaga współpracy wykraczającej poza granicę jednego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Stanowić to może kierunek rozwoju energetyki w ramach Inicjatywy Trójmorza.



**EUROPEJSCY  
KONSERWATYŚCI  
I REFORMATORZY**

## Literatura

- Billinton, R., Allan, R. N., 1984. Reliability Evaluation of Power Systems, New York.
- European Commission, The Three Seas Initiative Summit: European Commission Investments in Connectivity Projects, Bukarest, Romania 17 - 18 September 2018 [na:] [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/the\\_three\\_seas\\_initiative\\_summit\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/the_three_seas_initiative_summit_en.pdf) (odstona: 4.11.2020).
- Gańczyński M, Ruszel M., Turowski P., Zajdler R., Zawisza A., 2017. Global LNG Market, Rzeszów-Warszawa.
- Gniazdowski, M., 2017: Comments on the Structure of the Three Seas Initiative and the Warsaw Summit, The Polish Quarterly of International Affairs; Warsaw 26(2)105-108.
- Hamilton, D., 2013: The changing nature of the transatlantic link: U.S. approaches and implications for Central and Eastern Europe, Communist and Post-Communist Studies 46, 303-313, DOI: 10.1016/j.postcomstud.2013.06.001
- Kurečić, P., 2018: The three seas initiative: Geographical determinants, geopolitical foundations, and prospective challenges, Hrvatski Geografski Glasnik, 80(1)99-124.
- Łapaj-Kucharska, Justyna 2019. Common Interests and the Most Important Areas of Political Cooperation between Poland and Romania in the Context of the European Union, Romanian Journal of European Affairs, Dec 2019, Vol.19(2), pp.63-86
- Mehrtash A., Wang P. and Goel L., 2012. Reliability Evaluation of Power Systems Considering Restructuring and Renewable Generators. *IEEE Transactions on Power Systems*, 27(1), 243-250.
- Mohammad Rozali, N.E., Wan Alwi, S. R., Manan, A. Z., Klemeš, J. J., Hassan, M. Y., 2013. Process integration of hybrid power systems with energy losses considerations. *Energy* 55, 38-45.
- Nowacki M., Przyborowska-Klimczak A., Tytuł XX Środowisko [w:] Wróbel A. (red.), *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*, K. Kowalik-Bańczyk, M. Szwarc-Kuczer (red.), *Komentarz*, t. II, Warszawa 2012.
- Pouliot, V., 2010: International Security in Practice: The Politics of NATO -Russia Diplomacy, Cambridge University Press, Cambridge.
- Przygoda, M. 2017. The Three Seas Initiative as a new important factor in the integration of Central and Eastern Europe, Economic and Social Development: Book of Proceedings, Dec 8/Dec 9, pp.657-673.
- Rachwald, A. R., 2011: A 'reset' of NATO– Russia relations: real or imaginary? *European Security* 20 (1), 117-126, DOI: 10.1080/09662839.2011.557366.
- Schubert S. R., Pollak J., Kreutler M., 2016. *Energy Policy of the European Union*, London.
- Spotdata, 2019. Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu. Raport specjalny, Warszawa.
- Suchitra D., Jegatheesan, R., Deepika T.J., 2016. Optimal design of hybrid power generation system and its integration in the distribution network. *International Journal of Electrical Power & Energy Systems*, Vol 82, 136-149.
- Tina G. M., Gagliano S., 2011. Probabilistic modelling of hybrid solar/wind power system with solar tracking system. *Renewable Energy*, Vol. 36(6), 1719 -1727.
- Wiśniewski, B., 2017. The Three Seas Initiative after the Warsaw Summit: What Next?, The Polish Quarterly of International Affairs, 2017, Vol.26(2), pp.55-64
- Zajdler R., 2013. *Uwarunkowania rozwoju zintegrowanego regionalnego rynku gazu ziemnego państw Europy Środkowo-Wschodniej*, Nowa Europa. Przegląd Natoliński, (14) 255-2801.
- Zajdler R., Gańczyński M., 2014. Model wspólnego systemu bezpieczeństwa dostaw gazu ziemnego w Unii Europejskiej. *Postulaty de lege ferenda, Polityka i Społeczeństwo*, (12)35-484.
- Zajdler, R., 2019. Kodeksy sieci rynków energii elektrycznej i gazu ziemnego w porządku prawnym postlizbońskiej Unii Europejskiej, Warszawa.
- Zbińkowski, G., 2019: The Three Seas Initiative and its Economic and Geopolitical Effect on the European Union and Central and Eastern Europe, *Comparative Economic Research*, 22(2)105-119.



Energetyka 1. Linia wysokiego napięcia z Elektrowni 'Kozienic  
Zdjęcie: Łukasz Zaborowski

Przygotowanie druku i druk:  
**StudioRED** Alina Rachowska



Bruksela, Grudzień 2020



Zdjęcie: LNG port im. Lecha Kaczyńskiego



**EUROPEJSCY  
KONSERWATYŚC  
I REFORMATORZ**