

Grzegorz BAZIUR
PWSZ w Oświęcimiu

TRÓJMORZE JAKO KONCEPCJA BEZPIECZEŃSTWA I ROZWOJU EKONOMICZNEGO EUROPY WSCHODNIEJ

Abstrakt:

Artykuł dotyczy Inicjatywy Państw Trójmorza (IPT), zaproponowanej przez Polskę i Chorwację w sierpniu 2016 r. na i Szczyście IPT w Dubrowniku. Autor skupił się na rezultatach II Szczytu Inicjatywy, który odbył się 6-7 lipca 2017 r. w Warszawie. Wyjaśniono genezę IPT oraz jej główne cele. W przekonaniu Autora oscylują one wokół kwestii społeczno-ekonomicznych, zwłaszcza rozwoju sieci transportowej, która pozytywnie może wpłynąć na rozwój powiązań handlowych oraz bezpieczeństwa, a zwłaszcza na dywersyfikację dostaw gazu ziemnego i ropy naftowej. Wspomniana dywersyfikacja jest warunkiem bezpieczeństwa ekonomicznego, a w dalszej perspektywie również suwerenności gospodarczej i politycznej krajów IPT. Ma to szczególne znaczenie w okolicznościach agresywnej polityki Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy i zagrożenia terrorystycznego w państwach Europy Zachodniej, którego źródeł należy szukać w konfliktach zbrojnych na Bliskim Wschodzie, oraz wywołanym przez nie kryzysie migracyjnym. W tym też kontekście należy zauważyć konieczność współpracy krajów IPT w zakresie bezpieczeństwa i zwalczania terroryzmu.

Słowa kluczowe: Trójmorze, Europa Wschodnia, bezpieczeństwo międzynarodowe, dywersyfikacja surowców energetycznych, sieć transportowa.

Geneza i istota idei Trójmorza

W 2015 r., z inicjatywy prezydentów Polski i Chorwacji została powołana Grupa Inicjatywna Państw Trójmorza, a jej pierwszy szczyt odbył się w dniach 25-26 sierpnia 2016 r. w chorwackim Dubrowniku. Obecni na nim przywódcy państw Europy Wschodniej przyjęli deklarację, w której wskazali cele współpracy w dziedzinie energetyki (zwłaszcza dywersyfikacji dostaw gazu), transportu i komunikacji cyfrowej. Wyrazili oni również przekonanie, że Europa Wschodnia stanie się dzięki realizacji podjętych zadań bardziej bezpieczna i konkurencyjna, co przyczyni się do wzmocnienia Unii Europejskiej jako

Bazior, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.*

całości.¹ W maju 2017 r. prezydent RP, Andrzej Duda oświadczył podczas wizyty w Bratysławie, że postanowił uczynić inicjatywę Trójmorza „jednym z priorytetów swojej prezydentury”. W dniach 5-6 lipca 2017 r. w Warszawie odbył się II Szczyt Państw Trójmorza, w którym uczestniczył także prezydent USA, Donald Trump.

Idea powołania IPT czasem jest łączona z koncepcją Międzymorza, lansowaną w latach 1918-1921 przez polityczne otoczenie Józefa Piłsudskiego i polską dyplomację w okresie międzywojennym. Po upadku systemu jałtańskiego i rozpadzie ZSRR, a zatem w okresie lat 1989-1991 istniały nadzieje na stworzenie bloku, lub nawet federacji państw leżących na obszarze między Bałtykiem, Adriatykiem i Morzem Czarnym, na czele którego miała stać Polska, a jego przewodnią myślą było przeciwstawienie się potęgom Niemiec i Rosji. Jednakże w realiach geopolitycznych okresu pojałtańskiego projekt ten nie miał szansy na realizację. Po włączeniu w latach 2004-2007 większości państw b. bloku sowieckiego do Unii Europejskiej pojawiły się możliwości rozszerzenia ich współpracy, czego wyrazem jest idea Trójmorza (Ukielski 2016; Siudak 2017). Przeszkodą w rozwoju Inicjatywy są uzasadnione historycznie różnice i konflikty. Dość wspomnieć konflikty etniczne lub graniczne z całkiem nieodległej przeszłości: polsko-czesko-słowacki konflikt graniczny na Śląsku Cieszyńskim, Spiszu i Orawie, węgiersko-słowacki konflikt językowy, węgiersko-rumuński spór o Siedmiogród, nie wspominając już o całym ciągu konfliktów graniczno-religijno-językowych na obszarze Bałkanów Zachodnich, jak: serbsko-słoweńsko-chorwacki, rumuńsko-bułgarski i bułgarsko-grecki. Czynnikiem stymulującym rozwój współpracy są natomiast narastające zagrożenia. Wynikają one z kryzysu tożsamości Europy Zachodniej, kryzysu migracyjnego generującego akty terroryzmu w wielu państwach Europy Zachodniej (Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Hiszpania, Szwecja), z neoimperialnej geopolityki Federacji Rosyjskiej (aneksja Krymu, wojna hybrydowa w ukraińskim Donbasie), a także z ujawniających się separatyzmów w państwach Unii Europejskiej (Szczerski 2017).

W sytuacji realnych zagrożeń, rządy państw Europy Wschodniej, bez względu na historyczne animozje i ewentualne sprzeczności bieżących interesów, muszą myśleć o zapewnieniu bezpieczeństwa własnym obywatelom, w tym również bezpieczeństwa ekonomicznego. Z tych powodów znaczenie ideologicznych i religijno-narodowościowych konfliktów w kształtowaniu stosunków politycznych będzie ulegało redukcji na rzecz wzajemnie korzystnej współpracy. Jej sygnałem jest propozycja prezydenta RP dotycząca rozszerzenia

¹ Szczyt Trójmorza z udziałem prezydenta USA PL/ENG, portal PREZYDENT.PL [online] - <http://www.prezydent.pl/aktualnosci/wydarzenia/art,664,szczyt-trojmorza-z-udzialem-prezydenta-usa.html>, 7.11.2017; zob. też: Europa Środkowa powołała Inicjatywę Trójmorza pod patronatem Chin i USA – portal Racjonalista.pl [online] - [file:///C:/Users/Nowy/Downloads/racjonalista_10032%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Nowy/Downloads/racjonalista_10032%20(2).pdf), 19.11.2017.

Bazior, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej*, *Przegląd Geopolityczny*, 23, s. 24-38.

istniejącego już wspólnego rynku oraz poprawy regionalnego bezpieczeństwa w Europie Wschodniej.

Według oficjalnych deklaracji rządu polskiego, idei Trójmorza nie należy łączyć z dawnymi koncepcjami, gdyż w przeciwieństwie do Międzymorza nie ma ona charakteru geopolitycznego, a jej cele są czysto pragmatyczne. Inicjatywa Trójmorza była określana, jako „... *nieformalna platforma służąca do pozyskiwania politycznego poparcia oraz organizowania zdecydowanych działań dotyczących określonych transgranicznych i makroregionalnych projektów, o strategicznym znaczeniu dla państw zaangażowanych w sektory energii, transportu, komunikacji cyfrowej i gospodarki w Europie Środkowej i Wschodniej*.² Czy jednak współpraca gospodarcza, której celem jest przyspieszenie rozwoju i rozbudowa infrastruktury istotnej z punktu widzenia kluczowych gałęzi gospodarki oraz bezpieczeństwa mogą być rozpatrywane jako niezależne od geopolityki? Bez względu na deklaracje polityków przyczynią się one niewątpliwie do wzmocnienia pozycji państw Europy Wschodniej i zwiększenia ich potencjału, wpływając bezpośrednio na układ sił ekonomicznych i politycznych w naszej części świata. W przyjętej w Warszawie deklaracji państwa wyraziły wspólną wolę rozwoju i zacieśnienia połączeń infrastrukturalnych i gospodarczych, biegnących z północy na południe regionu. Mają one być uzupełnieniem budowy wspólnego rynku europejskiego, który od chwili powstania Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali w 1952 r., przez Europejską Wspólnotę Gospodarczą lat 1957-1991, aż do powstania Unii Europejskiej w 1991 r. rozwijał się głównie na kierunku równoleżnikowym.

W koncepcji Trójmorza największe znaczenie mają takie segmenty gospodarki, jak: transport, energetyka, cyfryzacja i wymiana handlowa, a celem inicjatywy państw jest ożywienie wspólnoty regionalnej i zwiększenie konkurencyjności regionu, bez tworzenia struktur alternatywnych wobec istniejących w Unii Europejskiej, a nawet jej wzmocnienie. Każde państwo członkowskie IPT ma własne interesy, dlatego też prezydent RP, Andrzej Duda podkreślił, że jest to projekt przede wszystkim infrastrukturalno-gospodarczy, a nie polityczny. Jednak jego szef gabinetu politycznego, Krzysztof Szczerski sugerował w połowie czerwca 2017 r., że Europa Wschodnia powinna być jeszcze bardziej zintegrowaną częścią zjednoczonej Europy, zaś inicjatywa Trójmorza miała być „*politycznym parasolem ze strony prezydentów, zachętą wobec rządów i biznesu, żeby postrzegali siebie nawzajem, jako potencjalnych partnerów*”.³ z kolei Bartosz Wiśniewski z Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych zwrócił uwagę na jeszcze jeden aspekt planowanego w Warszawie w lipcu 2017 r. szczytu Państw Inicjatywy Trójmorza: wysłanie mocnego sygnału politycznego,

² *Rozpoczyna się szczyt Trójmorza w Warszawie. Do stolicy Polski przylatuje nie tylko Trump* [online] - <http://telewizjarepublika.pl/rozpoczyna-sie-szczyt-trojmorza-w-warszawie-do-stolicy-polski-przylatuje-nie-tylko-trump,50920.html>, 16.11.2017.

³ *Prezydent Duda z wizytą w Chorwacji. Głównym tematem rozmów będzie szczyt Trójmorza* – portal wPolityce.pl [online] - <https://wpolityce.pl/polityka/344051-prezydent-duda-z-wizyta-w-chorwacji-glownym-tematem-rozmow-bedzie-szczyt-trojmorza>, 16.11.2017.

Baziur, G., 2018, Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.

a zarazem impulsu poparcia dla sektorowej współpracy, której ostatecznym celem jest wzmocnienie jednolitego rynku Unii Europejskiej. Jeszcze inaczej sprawę Trójmorza widział Kamil Zajączkowski z Uniwersytetu Warszawskiego, konstatując z dezaprobatą: „Obecny rząd koncentruje się, by pokazać, że to jest sukces polityczny. Chce tworzyć wrażenie, że stworzymy koalicję na kontrze do tego, co rząd określa europejskim mainstreamem.”⁴

Inwestycje drogowe i kolejowe

Bez względu na kontrowersje dotyczące istoty idei Trójmorza, jej podstawą jest obecnie współpraca gospodarcza. W jej ramach rząd polski lansuje kilka ważnych projektów inwestycyjnych. Najważniejszym z nich jest stworzenie korytarza energetycznego Północ-Południe, łączącego istniejący terminal gazu skroplonego w Swinoujściu z chorwackim wybrzeżem, na którym miałby powstać podobny „gazoport”. Celem tej inicjatywy jest poprawa konkurencyjności rynku gazu w regionie oraz bezpieczeństwo ich dostaw. Ponadto w realizację celów inicjatywy wpisuje się rozwój korytarzy do polskich portów, trasy Via Baltica i Via Carpatia, które mają połączyć wybrzeże Bałtyku z Balkanami. Inwestycje tego rodzaju służyć mają rozwojowi państw Trójmorza, ale leżą także w interesie zachodnioeuropejskiego biznesu, przyczyniając się do wzrostu atrakcyjności obszaru z punktu widzenia inwestorów zewnętrznych. Prezydenci i ich przedstawiciele zgromadzeni na Drugim Szczycie Trójmorza, reprezentujący 12 państw członkowskich UE położonych między Morzem Adriatyckim, Bałtyckim i Czarnym podkreślili konieczność ulepszenia infrastruktury, a zwłaszcza łączności państw wzdłuż osi północ-południe i wschód-zachód, mając świadomość, że leży ona w interesie wszystkich uczestników Trójmorza i Unii Europejskiej. Wskazali oni także znaczenie i wagę wyzwań wynikających z różnic w transporcie, energetyce i telekomunikacji w regionie Trójmorza, które ograniczają dynamiczny wzrost relacji gospodarczych między krajami. W związku z tym A. Duda postulował ich rozwój dzięki wykorzystaniu możliwości, które daje członkostwo państw w Unii Europejskiej. Dalej prezydenci i ich przedstawiciele podkreślili, że IPT stanowi „... elastyczne Forum Prezydenckie, które zapewnia polityczne wsparcie na rzecz skuteczniejszej współpracy rządów, podmiotów biznesowych i organizacji pozarządowych zainteresowanych pogłębianiem więzi w regionie, a jednocześnie jest świadome, że osiągnięcie konkretnych rezultatów w ramach tej inicjatywy wymaga czynnego zaangażowania rządów oraz roboczych kontaktów między przedstawicielstwami Prezydentów”⁵

⁴ Wielki plan małych państw. Jak Trójmorze wzmocni lub podzieli Unię [online] - <https://www.tvn24.pl/magazyn-tvn24/wielki-plan-malych-panstw-jak-trojmorze-wzmocni-lub-podzieli-unie,106,1968>, 16.11.2017.

⁵ Wspólna deklaracja Szczytu Trójmorza. 12 państw, które obronią wzajemne interesy [online] - <http://niezalezna.pl/101794-wspolna-deklaracja-szczytu-trojmorza-12-panstw-ktore-obronia-wzajemne-interesy>, 16.11.2017.

Bazior, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.*

Za główne priorytety koncepcyjne Trójmorza prezydenci 12 państw uznali: poprawę połączeń transportowych w regionie w celu ich rozwijania i dalszego integrowania z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T), realizację postulatów unijnej polityki energetycznej, promowanie biznesowego charakteru wspólnych projektów gospodarczych, oraz pełną synergię z politykami UE. Autorzy stwierdzili we wspomnianej deklaracji, iż: „... *zgodzają się, że Trójmorze to przydatna platforma przyczyniająca się do efektywności i jedności Unii Europejskiej. Rozwój współpracy między państwami Trójmorza przyczynia się do rozwoju całej Unii Europejskiej, która dzięki temu jako całość pozostanie ambitna, zjednoczona i żywotna*”⁶.

W kontekście założeń i konstituowania się Inicjatywy Państw Trójmorza należy zwrócić uwagę na pomostowy układ obszaru Europy Środkowej. Istotną rolę pełnią tu zwłaszcza trzy pomosty: bałtycko-czarnomorski, znany jako pas *polsko-litewsko-ukraiński*, który powstał w zwięźeniu lądowym, tworząc główny szlak dyfuzji kultury europejskiej na wschód, pomost bałtycko-adriatycki i adriatycko-czarnomorski. Pomosty te powinny być wykorzystane podczas realizacji projektów transportowych IPT.

W powyższym kontekście istotne jest terytorium Polski, na którym kończy się zasięg cywilizacji zachodniej (łacińskiej). Dalej na wschodzie położone są kraje zaliczane do cywilizacji wschodniej (rusko-prawosławnej), o stosunkowo silnych wpływach rosyjskich, wynikających zarówno z kultury i dziedzictwa Rusi Kijowskiej, Rosji carskiej i sowieckiej, jak i współczesnej Federacji Rosyjskiej. Od strony zachodniej Polska graniczy z Niemcami, państwem germańskim, ekspansywnym przez wiele wieków, jednak będącym w orbicie cywilizacji zachodniej. Z racji położenia Polski jest ona naturalnym pomostem między cywilizacjami, co wiele razy odbijało się niekorzystnie na jej dziejach, zwłaszcza w okresie wojen, kiedy to przez ziemie polskie przetaczały się wrogie armie (Moczulski 2010, s. 59; Roszkowski 1991, s. 22-41, 50-57, 296-314, 427-473).

Z punktu widzenia Trójmorza najistotniejsze są pomosty leżące w układzie południkowym: bałtycko-czarnomorski, liczący 1200 km, usytuowany pomiędzy ujściem Odry, Wisły i Niemna do Bałtyku, a ujściem Dunaju, Dniestru i Dniepru do Morza Czarnego, oraz pomost bałtycko-adriatycki, leżący wzdłuż osi Szczecin-Triest o długości 900 km. Na tym obszarze Unia Europejska rozwija inwestycje transportowe w ramach Europejskiego Systemu Transportu (TEN-T), a na osi bałtycko-adriatyckiej również następuje rozwój połączeń kolejowych.

Już 12 października 2006 r. ministrowie transportu z Polski, Czech, Słowacji, Włoch i Austrii podpisali list intencyjny dotyczący Osi Bałtyk-Adriatyk, a 6 października 2009 r. przedstawiciele 14 regionów tych państw podpisali Deklarację Regionów, ukierunkowaną na spójne i szybkie

⁶ Ibidem.

Bazliur, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.*

uprawomocnienie Korytarza Bałtyk-Adriatyk między Gdańskiem a Bolonią, w celu poprawy infrastruktury drogowej, jako podstawy rozwoju gospodarczego, jak również bezpieczeństwa transportu i złączenia nowej Europy. Oś Bałtyk-Adriatyk złożona jest z sieci Transeuropejskiego Transportu (TEN-T) i kolejowego projektu priorytetowego nr 23, czyli magistrali kolejowej: Gdańsk-Warszawa-Katowice-Brno i Żilina-Bratysława-Wiedeń, wraz z jego rozszerzeniem na Wiedeń-Graz-Klagenfurt i Villach-Udine-Triest-Wenecja-Bolonia-Ravenna (*Baltic-Adriatic...*, 2010, s. 4-5). Jest to oś transportowa, która łączy regiony Unii Europejskiej o wysokim potencjale ekonomicznym, umożliwiając im wykorzystania ich potencjału gospodarczego na arenie międzynarodowej, wspierając rynek wewnętrzny, handel międzynarodowy i wzmacniając ich konkurencyjność na poziomie globalnym UE.

Jak już wspomniano, polsko-chorwacka koncepcja Trójmorza wpisuje się w plany Unii Europejskiej, dotyczące zarówno rozwoju sieci transportowej, jak i ogólnie gospodarki państw leżących na obszarach pomostowych Europy Wschodniej. W przeszłości *pomost bałtycko-czarnomorski i bałtycko-adriatycki* stanowiły ważny szlak handlowy, jako „bursztynowy szlak” (Akwileja-Truso, Truso-Olbia). Obecnie przebiegają tam tranzytowe drogi (w tym np. autostrady) i linie kolejowe. Ożywienie ruchu na tych starych szlakach zależeć będzie od realizacji połączeń drogowych *Via Baltica*, oraz *Via Carpatia*.

Fragmentem drogi międzynarodowej E 67 jest już częściowo wybudowana droga ekspresowa z Warszawy do Tallinna przez Litwę i Łotwę. Jest ona najważniejszym połączeniem drogowym krajów bałtyckich. Jednocześnie trwa modernizacja głównej trasy kolejowej, przebiegającej przez kraje bałtyckie, a od 2017 r. została poddana rewitalizacji trasa kolejowa Warszawa-Białystok-Sokółka, co po połączeniu z Rail Baltica będzie elementem transeuropejskiego korytarza transportowego z północy na południe Europy. Wspomniane połączenia drogowe i kolejowe - przy odpowiednich prędkościach pociągów - mogą być wykorzystywane do przewozu osób i towarów, co może wpłynąć na rozwój handlu i przemysłu (Szwankowska, Szwankowski 2004, s. 1-8).

Ponieważ główną częścią IPT są państwa Grupy Wyszehradzkiej (V4) – zarówno te kraje, jak i formaty im towarzyszące, np. V4+, tj. cztery państwa wyszehradzkie plus jeden partner zewnętrzny, zwykle Ukraina, Rumunia lub Chorwacja i V4+NB8 (czwórka wyszehradzka plus pięć państw nordyckich i trzy bałtyckie) mają znaczny potencjał współpracy w ramach projektów dwustronnych i regionalnych. Współpraca ta dotyczy transportu i komunikacji, gdyż drogi są w układzie południkowym, jak np. planowana *Via Carpatia* z Salonik do Kłajpedy, z odnogami do Istanbুলu i do Konstancy, lub też ewentualne bilateralne projekty polsko-czeskie w Sudetach, oraz energetyczne w postaci wzajemnego ubezpieczenia dostaw ciekłego gazu LNG między terminalami w Świnoujściu i na chorwackiej wyspie Krk. W ramach współpracy jest przewidziana budowa interkonektorów w celu zabezpieczenia interesów V4,

Bazliur, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.*

głównie Polski i Słowacji, jako najważniejszego szlaku tranzytowego rosyjskich surowców energetycznych do państw Unii Europejskiej.

Ideę trasy *Via Carpatia*, zapoczątkowali w 2006 r. W Łańcucie ministrowie transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier pod patronatem Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego. W 2010 r. do inicjatywy dołączyła Rumunia, Bułgaria i Grecja. Obecnie tylko część szlaku jest uwzględniona w europejskiej sieci transportowej TEN-T. Polski odcinek tej drogi ma przebiegać przez wschodnie województwa po śladzie drogi ekspresowej S61, S16 i S19, a jego długość to około 680 km. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, z perspektywą do 2025 r., obok dokończenia sieci autostrad, wskazuje budowę sieci dróg ekspresowych jako priorytet inwestycyjny.

Pod koniec 2016 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poczyniła kolejny krok w kierunku budowy drogi i wskazała wykonawcę koncepcji programowej odcinka drogi S19 od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica, jako liczący ponad 10 km odcinek przyszłej *Via Carpatia* na południe od Rzeszowa. W połowie grudnia 2016 r. pojawiła się informacja, że rząd przeznaczy blisko 67 mln zł na prace przygotowawcze dla trasy *Via Carpatia* na odcinku z Rzeszowa do Barwinka (Drewienko 2017). Taki przebieg wspomnianej drogi umożliwi budowę odnóg na Ukrainę przez Rzeszów-Przemyśl-Lwów oraz Zamość-Włodzimierz Wołyński-Łuck i Lublin-Chelm-Kowel. Droga może być również rozszerzona na całą Europę Wschodnią wzdłuż ukraińskich granic biegnących równolegle do drogi *Via Carpatia*, uzupełniona dalej w kierunku południowym, na Słowację i Węgry trasami Mukaczewo-Użhorod-Koszyce i Mukaczewo-Debreczyn. O takiej możliwości świadczy już sukces uruchomionego przez Koleje Ukrainie w grudniu 2016 r. połączenia kolejowego Kijów-Lwów-Przemyśl, które od razu wykorzystali obywatele Ukrainy, pracujący w Polsce. Po tym sukcesie warto zatem pomyśleć o połączeniach z Wrocławia do Kijowa i z Warszawy do Kijowa. Należałoby też rozważyć uruchomienie kolejowych połączeń transgranicznych o charakterze lokalnym na trasach Lublin-Chelm-Kowel-Równe-Żytomierz i Przemyśl-Lwów-Iwano-Frankiwnsk (b. Stanisławów), a dalej do Czerniowiec, co rozładowałoby ogromne korki na przejściach drogowych.

Jako wspólnota, kraje V4 stanowią także poważną siłę ekonomiczną, co może wygenerować rozwój handlu. Warto pamiętać, że z perspektywy Niemiec rynek polski jest większy, niż rosyjski, a rynek V4 większy niż francuski. Czechy były od lat drugim po RFN rynkiem zbytu dla polskiego eksportu, np. w 2014 r. było to 10,7 mld euro (6,5 proc.), a Rosja 7 mld euro (4,2 proc.) i dopiero w 2015 r. nieznacznie wyprzedziła je Wielka Brytania. Rynek czeski jest dla polskiego eksportu bardziej chłonny od rynku rosyjskiego, a eksport z Polski na Węgry w 2015 r. wyniósł ok. 4,8 mld euro (2,7 proc.) i minimalnie jedynie ustąpił kierowanemu do Rosji, który wyniósł 5,1 mld euro (2,9 proc.). Ponadto kraje Trójmorza oferują sobie wzajemnie stabilne warunki handlowe, w tym

Bazior, G., 2018, Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.

niskie ryzyko polityczne, bezpieczeństwo prawne i fizyczne swoich przedsiębiorców i ich pracowników, bliskość geograficzną oraz klientów o relatywnie wysokiej sile nabywczej, którzy nie są rozproszeni na wielkich przestrzeniach, a także niską skalę korupcji, wciąż wymagającą zwalczania, ale jakościowo inną od rosyjskiej.

Polskie władze zwracają uwagę na proeksportowy charakter gospodarek wielu państw regionu, czyli korzyści handlowe z rozwijania łączącej je infrastruktury. Jak twierdzi Kamil Zajączkowski: „*Choć największym partnerem gospodarczym większości państw Trójmorza są Niemcy i nic nie stoi na przeszkodzie, aby ta sytuacja się utrzymała, jest to wszak największą gospodarką unijną, to wymiana handlowa z innymi państwami Trójmorza odgrywa bardzo istotną rolę*”⁷. Z jego analizą zgadza się też Bartosz Wiśniewski, który zauważa, że: „*W przypadku Polski chodzi o 20 procent całego eksportu, dla Łotwy jest to nawet 40 procent, dla Chorwacji niemal 30 procent. To zaś oznacza, że zagęszczenie połączeń infrastrukturalnych pozwoli na bardziej efektywną, czyli tańszą wymianę*”⁸. Kamil Zajączkowski zauważa trafnie, że inicjatywa Trójmorza może mieć dla Polski szczególne znaczenie z powodu mniejszej ilości pieniędzy, które otrzyma z nowego unijnego budżetu: „*Ta inicjatywa może być doskonałą okazją, by zahamowanie napływu pieniędzy z Unii Europejskiej nie było gwałtowne, spodziewając się, że na nowym unijnym budżecie najprawdopodobniej skorzystają głównie państwa Bałkanów Zachodnich. I to będzie można wykorzystać za pomocą Inicjatywy Trójmorza*”⁹. Z raportu przygotowanego przez firmę doradcą PwC i Altantic Council pt.: „*Droga przyszłości - rozwój infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej*” wynika, że Trójmorze stanowi 28 proc. terytorium Unii Europejskiej, ale jedynie 10 proc. unijnego PKB. Infrastruktura transportowa w tych krajach znacząco się poprawiła w ostatnim czasie poprzez wybudowanie 5,6 tys. km autostrad za ok. 210 mld euro, z tego 150 mld euro z budżetu UE w ramach dotacji i kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego, jednak dalszy rozwój będzie wymagał dodatkowych 615 mld euro.

Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego

Jedną z najważniejszych kwestii dla Inicjatywy Państw Trójmorza jest dywersyfikacja surowców energetycznych, co może stopniowo uniezależnić je od dostaw z jednego źródła, w tym wypadku głównie rosyjskiego. Jak słusznie zauważył Bartosz Bielszczuk (2017) „...*ze względu na brak zdywersyfikowanych połączeń gazowych kraje regionu przez lata były i nadal w dużym stopniu są uzależnione od jednego eksporterera. Dominacja Rosji naraża je na praktyki monopolistyczne, zakłócenia dostaw i nacisk polityczny. Potwierdzeniem tego było postępowanie antymonopolowe Komisji*

⁷ Wielki plan małych państw. Jak Trójmorze wzmocni lub podzieli Unię [online] - <https://www.tvn24.pl/magazyn-tvn24/wielki-plan-malych-panstw-jak-trojmorze-wzmocni-lub-podzieli-unie,106,1968>, 16.11.2017.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

Bazior, G., 2018, Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.

Europejskiej przeciw Gazpromowi”. Stopień uzależnienia państw od dostaw rosyjskich prezentuje poniższe zestawienie (Tab. 1).

Tab. 1. Uzależnienie państw Trójmorza od Rosji w 2014 r.

	Zużycie w mld m ³	Import w mld m ³	Import z Rosji w mld m ³	Udział Rosji w imporcie w %	Praktyki monopolistyczne stwierdzone przez KE
UE	410	278,7	113,6	40	-
Austria	7,7	7,6	3,9	51	Zakaz reeksportu (zniesiony pod naciskiem KE w 2005 r.)
Bulgaria	2,5	2,2	2,2	100	Zakaz reeksportu, nierynkowe ceny, „warunkowe” dostawy gazu
Chorwacja	2,4	0,7	0	0	-
Czechy	7,2	7,1	4,8	67	Zakaz reeksportu
Estonia	0,5	0,5	0,5	100	Zakaz reeksportu, nierynkowe ceny
Litwa	2,5	2,4	2,4	100	Zakaz reeksportu, nierynkowe ceny
Łotwa	1,2	1,2	1,2	100	Zakaz reeksportu, nierynkowe ceny
Polska	16	11,5	8,8	76	Zakaz reeksportu, nierynkowe ceny, „warunkowe” dostawy gazu
Rumunia	11,8	0,9	0,9	100	-
Słowacja	4,3	4,6	4,3	95	Zakaz reeksportu
Słowenia	0,6	0,7	0,4	66	-
Węgry	8,5	9,4	9,4	100	Zakaz reeksportu

Źródło: Wg B. Beliszczuk (2017) na podstawie *Eurogas Statistical Report*.

Szansą na odcięcie się w większym stopniu od dostaw gazu płynącego z Rosji bezpośrednio lub poprzez rewers gazociągami z zachodu ma być tzw. korytarz północ-południe, który ma on połączyć terminal LNG w Świnoujściu oraz gazociąg Baltic Pipe z terminalem LNG w Chorwacji. Jego trasa ma przebiegać przez terytorium Polski, Czech, Słowacji, Węgier i Chorwacji, co umożliwi zwiększenie dostaw gazu norweskiego do tej części Europy. W październiku 2013 r. Komisja Europejska przyznała inwestycji status „Projekt o znaczeniu wspólnotowym”. Do zalet tego projektu zalicza się możliwość budowy w regionie jednolitego rynku gazu, niewrażliwego na "nadużycia" rosyjskiej polityki, prowadzenia transgranicznego handlu gazem w Europie Wschodniej, oraz większą możliwość pozyskiwania dostawców. Korytarza ma być gotowy w 2022 roku, ale Polsce zależy na przyspieszeniu tego procesu, by móc przesyłać więcej gazu z terminalu LNG i później z gazociągu norweskiego Baltic Pipe. Środki unijne mają posłużyć na realizowanie właśnie tych inwestycji (Ogórek 2017). Istotne jest też to, że idea IPT zyskała poparcie Stanów Zjednoczonych. Prezydent Trump uznał tę inicjatywę za ważną i potrzebną w kontekście bezpieczeństwa. Podkreślił on w czasie swojej wizyty w Polsce rolę amerykańsko-polskiej współpracy gazowej, co jest ważne w kontekście podziału w Unii Europejskiej dotyczącego rozbudowy gazociągu Nord Stream II. Donald Trump zadeklarował w Warszawie, że Ameryka jest gotowa pomóc Polsce i innym krajom Europy w dywersyfikacji dostawców energii.

Trójmorze a Niemcy, Rosja i Unia Europejska

Integracja państw Europy Wschodniej rodzi pytania o ich przyszłe relacje z Niemcami i Rosją. IPT wywołała zaniepokojenie wyrażane wielokrotnie niemieckiej prasie. Niemcy wiążą Inicjatywę z koncepcją Międzymorza, rozumianego jako przeciwagę Niemiec, niemieckiej *Mittleuropcy*, lub też zdominowanej torzy niemieccy wskazują na niebezpieczeństwo odrodzenia się na obszarze odtworzonego Międzymorza autorytaryzmu, nacjonalizmu i izolacjonizmu (Śniarowski 2017). W odpowiedzi na te obawy, publicyści polscy przedstawiają Trójmorze jako ideę, która nie może osłabić znaczenia współpracy polsko-niemieckiej, i ma być jej uzupełnieniem, a nie alternatywą. Według polskich komentatorów obawy dotyczące antyniemieckości IPT wynikają głównie z dyskusji na temat rozbudowy Nord Stream 2, jak i poparcia prezydenta Donalda Trumpa dla Inicjatywy Państw Trójmorza. W tym kontekście, część niemieckich elit politycznych obawia się, że wizyta prezydenta USA w Warszawie pogłębi polityczny rozdźwięk i podziały w Unii Europejskiej, gdy tymczasem przyczyną rozdźwięku w Unii nie jest zaangażowanie Stanów Zjednoczonych, ale forsowany przez Niemcy od dawna projekt Nord Stream II. O ile Trójmorze nie jest ideą antyeuropejską (i antyniemiecką), o tyle powodzenie tej inicjatywy nie będzie na rękę władzom rosyjskim, które korzystają na braku współpracy między państwami Unii. Przy braku odpowiednich połączeń gazowych, Rosjanie mogli wywoływać poważne problemy, zatrzymując dostawy surowców do wybranych partnerów w Europie. Idea Trójmorza w istotny sposób wzmocni odporność Europy na kryzysy gazowe, prowadząc do erozji pozycji Rosji jako dominującego dostawcy energii. Pojawia się jednak obawa: czy nowa inicjatywa, ograniczona do przede wszystkim nowych państw członkowskich UE, nie grozi pogłębieniem rozdźwięku pomiędzy tak zwaną starą Unią i jej nowymi członkami, aby nie doprowadzić de facto do powstania unii „wielu prędkości”, co może oznaczać rozpad wspólnoty. Teza, że Trójmorze sprzyja powstaniu „Europy dwóch prędkości” nie wydaje się uzasadnione. Dążenie państw Europy Wschodniej do rozwoju infrastruktury może doprowadzić jedynie do osiągnięcia poziomu rozwoju i wzajemnych powiązań, który w Europie Zachodniej istnieje już od dawna. W tym kontekście, IPT jako wielki projekt modernizacyjny sprzyja jednolitemu rynkowi Unii Europejskiej i może być skutecznym środkiem niwelowania dysproporcji rozwojowych i „różnych prędkości”.

Perspektywy na przyszłość

Rozwój IPT leży niewątpliwie w interesie Polski i zapewne także Chorwacji, która chciałaby w większym stopniu wykorzystać swoje nadmorskie położenie, i dla której kraje Trójmorza stanowią bezpośrednie zaplecze. Postawa pozostałych 10 państw oscyluje jednak między umiarkowanym entuzjazmem

Bazlur, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.*

a wyczekiwaniem, co wyraża m.in. nieobecność prezydentów Austrii i Czech podczas warszawskiego szczytu. W rozwoju inicjatywy nie pomagają chłodne stosunki Chorwacji z krajami byłej Jugosławii, albo Polski z Litwą, a także porozumienie zawarte przez Węgry w przeddzień warszawskiego szczytu z Gazpromem w sprawie dostaw rosyjskiego gazu rurociągiem po dnie Morza Czarnego.

Mimo, że 12 państw Inicjatywy Trójmorza łączy głównie cele ekonomiczne, nie mogą one uciec od kwestii politycznych, które generują: sprawa Brexitu, kryzys migracyjny i zagrożenia płynące po pojawieniu się w Europie ogromnej rzeszy uchodźców, a wśród nich terrorystów, oraz rosyjska wojna hybrydowa na wschodniej Ukrainie, poprzedzona aneksją Krymu. Państwa Trójmorza postanowiły zacieśnić współpracę wojskową i wywiadowczą, które stanowią trzon ich polityki bezpieczeństwa (Ukielski 2016, s. 1. 25-28; Szpala 2015). Początkiem ściślejszej integracji w dziedzinie bezpieczeństwa państw regionu był miniszczyt NATO, zwołany z inicjatywy Polski i Rumunii w Bukareszcie w dniach 4-5 listopada 2015 r. W jego wyniku powstała bukareszteńska „9”, skupiająca Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Rumunię, Czechy, Węgry, Słowację i Bułgarię, które to państwa – w kontekście rosyjskiej agresji na Ukrainę – wystąpiły do NATO z postulatem wzmocnienia wschodniej flanki Sojuszu. Prośbę o wojskową obecność oddziałów sojuszniczych na swoim terytorium przedstawiły państwa mające lądową lub morską granicę z Rosją – kraje bałtyckie, Polska, Rumunia i Bułgaria, zaś państwa jej nieposiadające: Czechy, Węgry i Słowacja solidarnie poparły ten postulat, który został przyjęty (poza Bułgarią) przez warszawski Szczyt NATO w lipcu 2016 r. i jest realizowany. Co prawda, głównymi państwami Trójmorza są Polska, Rumunia i państwa bałtyckie, niemniej jednak ważnym czynnikiem jest również Skandynawia – zarówno państwa nordyckie, należące do NATO, jak Dania i Norwegia, jak i te, które są poza Sojuszem – Szwecja i Finlandia (Berg, 2016).

Postrzeganie zagrożenia rosyjskiego przez kraje skandynawskie jest takie samo jak przez Polskę czy kraje bałtyckie, a przynależność państw nordyckich do „starego Zachodu” powoduje, że ich głos jest uważnie słuchany zarówno w UE, jak i w NATO, zaś jego współbrzmienie z przekazem idącym z Polski, państw bałtyckich i Rumunii go wzmacnia, łamiąc rosyjską propagandę o „histerycznej rusofobii” Polski, Litwy czy Estonii. Jakość administracji państwowej krajów skandynawskich wzbogaca potencjał Trójmorza o tzw. „zasoby sieciowe”, w postaci lojalnych wobec swoich krajów urzędników z państw nordyckich pracujących na newralgicznych stanowiskach w UE i NATO. Potencjał gospodarczy Skandynawii i wysoki poziom technologiczny jej przemysłów zbrojeniowych to kolejny powód nakazujący rozwijanie współpracy z państwami nordyckimi przez zbrojących się Polaków, Baltów i Rumunów. Współpraca przemysłu zbrojeniowego Polski i Finlandii trwa również wiele lat, a jej symbolem jest transporter kołowy Rosomak oparty na

Baziur, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej*, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.

fińskiej konstrukcji firmy Patria. Z kolei współpraca polsko-norweska w tej samej dziedzinie została zainaugurowana 24 maja 2016 r. W czasie wizyty prezydenta A. Dudy w Oslo, kiedy Polska Grupa Zbrojeniowa SA i Kongsberg Defence & Aerospace AS podpisały list intencyjny. W ramach tej współpracy Polska chce kupić od Norwegii elementy systemu obrony przestrzeni powietrznej NASAMS. Podobnie atrakcyjny jest szwedzki przemysł zbrojeniowy, a także fińskie doświadczenia w budowie obrony terytorialnej (Żurawski vel Grajewski 2016).

Państwa skandynawskie, podobnie, jak Europa Środkowa, potrzebują wojskowego wsparcia ze strony USA, dlatego stoją po ich stronie. Współpraca państw Trójmorza w dziedzinie bezpieczeństwa, obejmując północną i wschodnią flankę NATO i UE (z „twardym rdzeniem” złożonym z państw nordyckich, bałtyckich, Polski i Rumunii, oraz ze współdziałaniem Grupy Wyszehradzkiej i natowskich państw Bałkanów Zachodnich, oraz z uwzględnieniem potencjału współpracy z Ukrainą) może doprowadzić do utworzenia grupy państw – nowej kotwicy USA w Europie. Kluczowe znaczenie ma tu Polska, jako jej zwornik oraz państwo o największym potencjale demograficznym i wojskowym, Rumunia, jako drugi co do potencjału kraj w tej grupie, Skandynawia z jej technologią wojskową i znaczeniem politycznym oraz położeniem geostrategicznym (kontrola szlaków morskich na Atlantyku z baz w Norwegii, kontrola Cieśnin Duńskich i północno-zachodniego Bałtyku) oraz kraje bałtyckie, jako obszar potencjalnego testowania przez Rosję spoistości NATO.

Współpraca w ramach Trójmorza w ramach Unii Europejskiej dotyczy obecnie dwóch zasadniczych kwestii: kryzysu imigracyjnego oraz przeciwdziałania groźbie marginalizacji państw Europy Wschodniej ze strony rdzenia UE, głównie Niemiec i Francji. Niewątpliwie kryzys imigracyjny skonsolidował na nowo Grupę Wyszehradzką, a Polska i Słowacja, leżące poza głównymi szlakami nielegalnej imigracji z południa oraz Czechy z powodu braku granic zewnętrznych obszaru Schengen nie są krajami frontowymi, zmuszonymi do bezpośredniego stawiania czoła temu wyzwaniu. Jednak problem uderzył w Węgry, Chorwację i Słowenię, a w dalszej kolejności zagrożone są nim Rumunia i Bułgaria. W tej kwestii kraje regionu łączy solidarność, dlatego też rządy V4 odrzucają jakiegokolwiek próby narzucenia przymusowych kwot imigracyjnych przez władze Unii Europejskiej, wśród których dziś dominuje zębna dla Unii marksistowska zasada multikulturanizmu i politycznej poprawności.

Ze względu na obronę swojej tożsamości narodowej i europejskiej, opartej na fundamencie judeochrześcijańskiej tradycji, religii i kultury, a także wierność swojej historii, państwa Trójmorza są traktowane, jako kraje „II kategorii” i wypychane z gremiów decyzyjnych UE. Pod naciskiem Francji, w 2012 r. Polska, Szwecja, Dania, Rumunia, Czechy, Węgry, Chorwacja i Bułgaria, które są poza Unią Gospodarczą i Walutową (UGW), nie mają prawa

Bazior, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.*

uczestnictwa w szczytach Eurogrupy, choćby na prawach stałego obserwatora. Polska chciałaby przelamać wypychanie państw, które nie należą do UGW z europejskich gremiów decyzyjnych, licząc na współpracę w tym zakresie ze strony państw znajdujących się w podobnej sytuacji. Przesuwanie procesów decyzyjnych Unii Europejskiej z jej ciał traktatowych do gremiów nieformalnych lub formatów specjalnych, jak np. „UE wielu prędkości” kraje V4 odbierają jako zmierzające do dezintegracji Unii Europejskiej. W tym celu gremia kierownicze UE dążą do podziału jej państw na dyrektoriat złożony z państw-decydentów i państwa, które mu podlegają, od których oczekuje się milczącej akceptacji jego koncepcji, czego przykładem jest uchwalona przez Parlament Europejski 15 listopada 2017 r. „rezolucja w sprawie Polski”, którą „kierownicze gremia” unii oskarżyły o rzekomy brak praworządności. Podobny charakter mają też dwie opinie Komisji Weneckiej, przekazane rządowi RP 8 grudnia 2017 r., w których stwierdzono, że proponowane zmiany stanowią „poważne zagrożenie” dla polskiego sądownictwa. Mimo zarzutów, stawianych Polsce, zarówno rząd RP, jak i inne państwa V4 nie wyrażą zgody na status kraju drugiej kategorii. Można zatem stwierdzić w powyższym kontekście, że koncepcja Trójmorza jest formą zapewnienia sobie bezpieczeństwa w naszym regionie Europy (Ukielski, 2016, s. 15-17).

Idea Trójmorza jest dziś koncepcją rozwojową, a zatem trudno jest jeszcze wyrokować o jej pełnym sukcesie. Jednak ma ona szanse dużego powodzenia, pod warunkiem zgodnego współdziałania zainteresowanych nią państw. Dzisiaj – w warunkach zagrożenia zarówno hegemonią gospodarczą – w zakresie dostaw gazu – ze strony Rosji, jak i wszechobecną polityczną poprawnością w wielu krajach Europy Zachodniej, zalewanej przez migrantów, a wśród nich terrorystów z rozbitego ISIS, właściwą strategią państw i elit Europy Wschodniej jest wzajemnie korzystna współpraca gospodarcza. Aby tak się jednak stało, zarówno rządy, jak i same społeczeństwa państw zainteresowanych koncepcją Trójmorza muszą bezwzględnie odrzucić dawne spory historyczne, ideologiczne, religijne, językowe i terytorialne, aby na fundamentach kultury antycznej i judeochrześcijańskiej budować Europę Narodów, dającą narodom możliwość rozwoju, stabilizację życia w pokoju i bezpieczeństwie.

Literatura

- Baltic-Adriatic Transport Cooperation. Standardowa prezentacja projektu*, 2010, - http://www.baltic-adriatic.eu/upload/file/BATCo_Overall_Presentation_PL.pdf.
- Beliszczuk, B., *Trójmorze: współpraca na rzecz unijnego i regionalnego rynku gazu*, „Biuletyn PISM” nr 63 [1505].
- Berg, K., 2016, *Polska ofensywa dyplomatyczna przed szczytem NATO w Warszawie*, portal Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego – <https://pulaski.pl/polska-ofensywa-dyplomatyczna-przed-szczytem-nato-w-warszawie/>.

Baziur, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej*, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.

- Domagała, M., 2011, *Geopolityczny wymiar Europejskiej Polityki Sąsiedztwa. Inwazja unijnego świata na peryferie i inne systemy-swiaty*, Przegląd Geopolityczny, 3, s. 77-98.
- Domke, R., 2010, *Położenie geopolityczne Rzeczypospolitej w latach 1918-1939 oraz 1989-2009. Próba porównania*, Przegląd Geopolityczny, 2, s. 143-152.
- Drewienko, E., 2017, *GDDKiA: Przebieg Via Carpatia pozostaje bez zmian* [online] - <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi/gddkia-przebieg-via-carpatia-pozostaje-bez-zmian-57810.html>.
- Falkowski, M., Pytel, M., 2014, *Analiza geopolityczna aktualnego stanu sieci kolejowej w Polsce*, Przegląd Geopolityczny, 9, s. 71-96.
- Ištók, R., Plavčanová, D., Wilczyński, P. L., 2016, *Sytuacja geopolityczna Słowacji*, Przegląd Geopolityczny, 16, s. 109-119.
- Leszczyński, T. Z., 2014, *Energetyka na Bałkanach – między Unią Europejską a Federacją Rosyjską*, Przegląd Geopolityczny, 9, s. 97-118.
- Moczulski, L., 2010, *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Warszawa.
- Ogórek, S., 2017, *Polski gazociąg już w 2022 roku? Rząd ma ambitny plan*, Money.pl, <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/arttykul/gazociag,175,0,2373551>.
- Roszkowski, W. (A. Albert), 1991, *Historia Polski 1918-1980*, Londyn.
- Siudak, M., 2017, *Trójmorze*, <http://geopolityka.net/michal-siudak-trojmorze>.
- Szczerski, K., 2017, *Utopia europejska. Kryzys integracji i polska inicjatywa naprawy*, Kraków.
- Szpała, M., 2015, *Państwa tranzytowe bezradne wobec migracji*, „Analizy OSW”.
- Szul, R., 2016, *Partnerstwo rosyjsko-niemieckie w geopolitycznej architekturze Europy początków XXI wieku. Zarys problematyki*, Przegląd Geopolityczny, 15, s. 7-22.
- Szwankowska, S., Szwankowski, B., 2004, *Porty morskie Gdańsk i Gdynia w korytarzu VI TINA*, <https://www.portalmorski.pl/referaty/2004/19.pdf>.
- Śniarowski, T., 2017, „Sueddeutsche Zeitung”: *Miedzymorze to byłby koniec dominacji Niemiec w Europie* - <http://wolnosc24.pl/2017/06/29/sueddeutsche-zeitung-miedzymorze-to-byly-koniec-dominacji-niemiec-w-europie/>.
- Trubalska, J., 2017, *Wielowymiarowe zarządzanie granicami zewnętrznymi Unii Europejskiej*, Przegląd Geopolityczny, 19, s. 104-113.
- Ukielski, P., 2016, *Mapa Trójmorza Przegląd punktów wspólnych i rozbieżności w polityce 12 państw regionu*, Raport, nr 3, Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, Kraków.
- Wasiuta, S., 2016, *Rola NATO w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego*, Przegląd Geopolityczny, 16, s. 87-108.
- Wilczyński, P. L., 2015, *Wydobycie bogactw mineralnych w krajach NATO i w obszarze postsowieckim*, Przegląd Geopolityczny, 12, s. 109-132.

Baziur, G., 2018, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej*, Przegląd Geopolityczny, 23, s. 24-38.

Żurawski vel Grajewski, P., 2016, *Trójmorze – kontekst europejski i atlantycki (1)* – portal niezależna.pl - <http://m.niezalezna.pl/101954-trojmorze-kontekst-europejski-i-atlantycki-1>.

The Three Seas Initiative as a concept of security and economic development of Eastern Europe

The article concerns the Three Seas Initiative, proposed by Poland and Croatia in August 2016 at the i Summit in Dubrovnik. The author focused on the results of the Second Summit of the Initiative, which took place on July 6-7, 2017 in Warsaw. The origin of Three Seas Initiative and its main goals are explained. In the Author's conviction, they oscillate around socio-economic issues, especially the development of the transport network, which may positively affect the development of economic and trade links and security - in this context it mainly focused on the diversification of energy resources, especially natural gas and oil supplies. The mentioned diversification is a condition of economic security, and in the long run also of economic and political sovereignty of IPT countries. This is particularly important in the circumstances of the aggressive policy of the Russian Federation towards Ukraine and the terrorist threat in Western European countries, whose sources should be sought in the armed conflicts in the Middle East and the migration crisis that they caused. In this context, it should be noted that the IPT countries must cooperate in the field of security and counter-terrorism.

Key words: Three Seas Initiative, Eastern Europe, international security, diversification of energy resources, transport network.