



**KONRAD POPŁAWSKI**

Ośrodek Studiów Wschodnich  
ORCID 0000-0002-4124-1519  
e-mail: Konrad.Poplawski@osw.waw.pl

**JAKUB JAKÓBOWSKI**

Ośrodek Studiów Wschodnich  
ORCID 0000-0002-4356-4151  
e-mail: Jakub.Jakobowski@osw.waw.pl

## Trójmorze jako odpowiedź Europy Środkowej na globalne i unijne wyzwania

The Three Seas Initiative as a response  
of Central Europe to global and European Union's  
challenges

**Słowa kluczowe:**

Inicjatywa Trójmorza,  
CEE, rozwój gospodarczy,  
connectivity, integracja  
regionalna

**Keywords:**

Three Seas Initiative, CEE,  
economic development,  
connectivity, regional  
integration

## **The Three Seas Initiative as a response of Central Europe to global and European Union's challenges**

The Three Seas Initiative brings together countries that share a number of similarities in their economic structure, demography and place in the global and European division of labour. The intensifying rivalry between China and the United States and the transformation within the European Union (EU) create a need for greater regional coordination. A suitable use of the opportunities in the emerging new geopolitical context may contribute to eliminating the main development barriers in the region, as well as escaping from the peripheral position within the global economy. This can be achieved by strengthening economic connections within the region and between regional and non-European markets. This will require funds for significant investment in infrastructure. The Three Seas Initiative has the potential to be a platform not only to coordinate the region's activities, but also to use the advantages of its geographic location to maintain its position as a driving force for EU development.

Przez wiele lat wzorcem myślenia na temat państw, które przystąpiły do UE od 2004 r., była kategoria „nowych państw UE”. Z perspektywy Europy Zachodniej w pojęciu tym obok pewnej żywotności i witalności pobrzmiwało też postrzeganie Europy Środkowej jako junior partnerów – państw, których rolą powinno być akceptowanie agendy unijnej proponowanej przez państwa płatników do unijnego budżetu, a nie jej współkształtowanie. W zasadzie dopiero Inicjatywa Trójmorza pozwala spojrzeć na państwa Europy Środkowej należące do UE jako na pewien subregion o zbliżonych uwarunkowaniach geograficznych i ekonomicznych oraz połączonych ze sobą pewną wspólnotą losów, w szczególności w ostatnich kilku dekadach. W tym kontekście Inicjatywa Trójmorza staje się szansą na stworzenie wspólnej platformy dialogu między państwami do niej przynależącymi, a także między nimi a graczami globalnymi. Jej celem powinno być wykorzystanie rosnącej rywalizacji w polityce rozwojowej między mocarstwami globalnymi w celu uczynienia z regionu jednego najważniejszych silników rozwojowych UE.

W literaturze na temat Inicjatywy Trójmorza szeroko omówione zostały jej aspekty geopolityczne<sup>1</sup> i związane z bezpieczeństwem<sup>2</sup>. Powstało również wiele opracowań omawiających trzy główne wymiary rozwoju *connectivity* w ramach Trójmorza: energetycznej<sup>3</sup>, transportowej<sup>4</sup> i cyfrowej<sup>5</sup>. Niniejszy artykuł ma na celu zbadanie i zmapowanie

- 1 P.-E. Thomann, *The Three Seas Initiative, a New Project at the Heart of European and Global Geopolitical Rivalries*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej” 2019, t. 17, z. 3, s. 31–63; A. Bieńczyk-Missala, *Od Międzymorza do Trójmorza – meandry polityki zagranicznej Polski w Europie Środkowej*, „Stosunki Międzynarodowe” 2018, nr 1, s. 95–115.
- 2 G. Baziur, *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej*, „Przegląd Geopolityczny” 2018, nr 23, s. 24–38.
- 3 B. Bieliszczyk, *Trójmorze: współpraca na rzecz unijnego i regionalnego rynku gazu*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, 30 VI 2017 (Biuletyn PISM, nr 63).
- 4 *The Road Ahead. CEE Transport Infrastructure Dynamics*, ed. A. Gajewska, R. Abadie, PriceWaterCoopers, Atlantic Council Polska, dostępny w internecie [dostęp: 3 X 2020]: <<https://www.pwc.pl/en/publikacje/2017/the-road-ahead-cee-transport-infrastructure-dynamics.html>>.
- 5 I. Albrycht et. al., *The Digital 3 Seas Initiative. Mapping the challenges to overcome*, Instytut Kościuszki, Kraków 2018, dostępny w internecie [dostęp: 4 X 2020]: <[https://digital3seas.eu/wp-content/uploads/2019/12/digital3seas\\_initiative\\_road-map\\_report\\_2018.pdf](https://digital3seas.eu/wp-content/uploads/2019/12/digital3seas_initiative_road-map_report_2018.pdf)>.

wspólnych interesów gospodarczych państw Trójmorza z perspektywy szerszych wyzwań rozwojowych regionu, a także wpływu rozbudowy wzajemnych powiązań Trójmorza na jego ogólną strukturę gospodarczą i model uczestnictwa w gospodarce globalnej. Artykuł w pierwszej kolejności przedstawia uwarunkowania geograficzne i ekonomiczne, na bazie których można poszukiwać wspólnoty interesów państw Trójmorza. Następnie na bazie tych rozważań analizuje, w jaki sposób format ten może zostać wykorzystany do współkształtowania agendy ekonomicznej UE, do wzmacniania konkurencyjności ekonomicznej Europy Środkowej, a także mobilizacji nowych środków na rozwój *connectivity* w regionie i koordynacji stanowisk państw regionu w stosunku do państw spoza UE. Intencją autorów jest próba znalezienia odpowiedzi na dwa zasadnicze pytania. Jakie kroki należy podjąć w obszarze połączeń infrastrukturalnych w Europie Środkowej, aby wytworzyć silniejszą wspólnotę interesów ekonomicznych regionu? W jaki sposób Inicjatywa Trójmorza może się stać forum dialogu konsolidujących stanowisko Europy Środkowej w debacie dotyczącej przyszłego modelu ekonomicznego UE, a także w dyskusjach z mocarstwami pozaeuropejskimi?

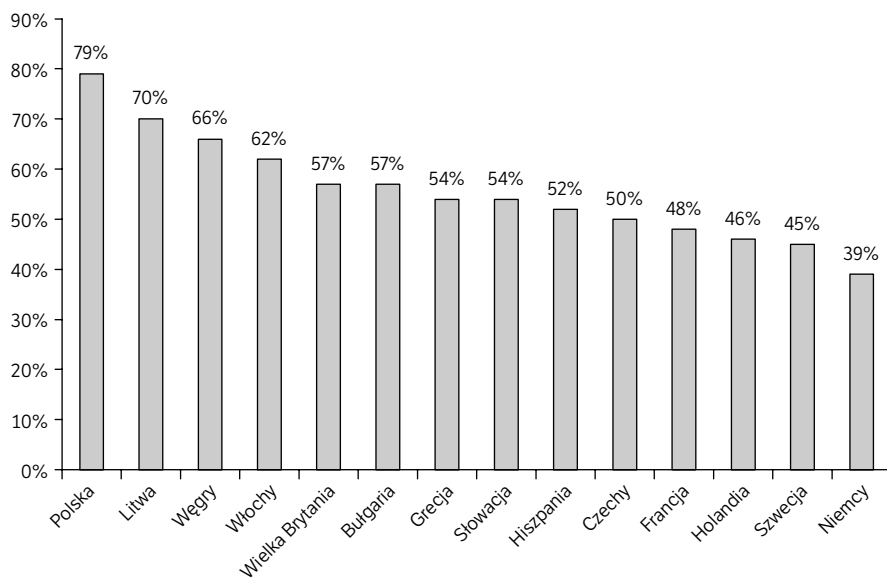
### Wspólne interesy państw Trójmorza

Państwa Trójmorza łączy wiele uwarunkowań, które odpowiednio wykorzystane mogą się stać płaszczyznami do stworzenia sieci wspólnych interesów. Kluczowe do tego jest właściwe ich rozpoznanie oraz wykorzystanie istniejącego w nich potencjału. Dwie najważniejsze płaszczyzny, na podstawie których warto rozwijać współpracę, to uwarunkowania geograficzne i ekonomiczne. Co więcej, zacieśnienie współpracy między państwami regionu wydaje się nieodzowne, jeśli chcą one czerpać korzyści ekonomiczne z położenia geograficznego, a jednocześnie mieć na tyle silne gospodarki, aby zabezpieczyć się przed wyzwaniami geopolitycznymi. Państwa Europy Środkowej są częścią wschodniej flanki NATO, dlatego na nich spoczywa największe brzemie odpowiedzi na agresywną politykę Rosji w ich sąsiedztwie<sup>6</sup>.

6 M. Menkiszak, *Strategiczna kontynuacja, taktyczna zmiana. Polityka bezpieczeństwa europejskiego Rosji*, Ośrodek Studiów Wschodnich, 8 XI 2019 (Punkt Widzenia OSW), dostępny w internecie [dostęp: 6 X 2020]: <<https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/punkt-widzenia/2019-11-08/strategiczna-kontynuacja-taktyczna-zmiana>>.

Kraje regionu stały też w ostatnich latach na pierwszej linii zmagania z kryzysem migracyjnym UE z 2015 r.<sup>7</sup>

Geografia, a także wynikające z tego konsekwencje geopolityczne mogą się stać elementem spajającym państwa Trójmorza. Ich peryferyjne położenie w stosunku do Europy Zachodniej, a także bliskie sąsiedztwo z Rosją uwrażliwiają większość tych państw na kwestie związane z bezpieczeństwem. Być może jest to jedna z głównych przyczyn, dla czego dominująca część państw Europy Środkowej charakteryzuje się silnym przywiązaniem do relacji transatlantyckich.



**Wykres 1. Odsetek respondentów z danego kraju postrzegających wizerunek USA jako pozytywny**

Źródło: R. Wike, *Trump Ratings Remain Low Around Globe, While Views of U. S. Stay Mostly Favorable* Trump foreign policies receive little support, Pew Research Center, Washington DC 2020.

Z ankiety przeprowadzonej przez Pew Research Center<sup>8</sup> wynika, że państwa Trójmorza wyróżniają się pozytywnym stosunkiem do USA.

- 7 M. Dahl, A. Dziudzik, *Państwa Unii Europejskiej wobec kryzysu imigracyjnego z 2015 roku*, Unia Europejska.pl, nr 3 (244), Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2017.
- 8 R. Wike, *Trump Ratings Remain Low Around Globe, While Views of U. S. Stay Mostly Favorable* Trump foreign policies receive little support, Pew Research Center, Washington DC 2020.

Polska (79 proc. respondentów wyrażało pozytywną opinię), Litwa (70 proc.), Węgry (66 proc.) i Bułgaria (57 proc.) są w grupie pięciu państw UE, charakteryzujących się najlepszą percepcją USA. W żadnym z państw Trójmorza przeciwnicy pozytywnego widzenia USA nie górują nad zwolennikami, podczas gdy taka opinia nie jest rzadkością w Europie Zachodniej. Przeważa w Niemczech (39 proc. ankietowanych widzi USA pozytywnie i aż 57 proc. negatywnie), w Szwecji (45 proc. vs. 51 proc.) i w Holandii (46 proc. vs. 52 proc.). We Francji liczba zwolenników i przeciwników pozytywnego widzenia USA jest równa (48 proc.).

Państwa Trójmorza odpowiadają też za zabezpieczanie znacznej części granicy lądowej UE, co w obecnych coraz mniej stabilnych uwarunkowaniach międzynarodowych staje się istotnym wyzwaniem. Znalazło to odzwierciedlenie w wydarzeniach z ostatnich lat, gdy to na państwach flanki wschodniej ciążyła presja trudnego sąsiedztwa z Rosją, natomiast państwa Europy Południowo-Wschodniej były na pierwszej linii frontu w zmaganiach z problemem masowego napływu migrantów do UE. Świadomość tej odpowiedzialności jest widoczna w wydatkach na obronność. Spośród 12 państw Trójmorza połowa (Bułgaria, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska i Rumunia) spełnia cel NATO 2 proc. PKB wydawanych na obronność, a kolejne dwa (Chorwacja i Estonia) nie są odległe od zrealizowania tego celu<sup>9</sup>. Słabiej pod tym względem prezentują się pozostałe państwa Trójmorza – Węgry, Czechy i Słowenia, których wydatki na tę dziedzinę przekraczają niewiele poziom 1 proc. PKB.

Jeszcze istotniejszą płaszczyzną współpracy może być gospodarka. W ostatnich latach coraz bardziej widoczne są zbliżone bariery rozwojowe państw Europy Środkowej, które trudno będzie pokonać samodzielnie. Jednym z najważniejszych bieżących wyzwań jest utrzymanie tempa realnej konwergencji – wydobywania się Europy Środkowej z pewnego rodzaju peryferyjności w stosunku do Europy Zachodniej. Sukcesem państw Trójmorza (z wyjątkiem Austrii należącej już do grona najwyższej rozwiniętych państw) była zdolność podtrzymania wysokiego wzrostu gospodarczego mimo zawirowań w gospodarce światowej, takich jak globalny kryzys finansowy czy groźba rozpadu strefy euro. W ostatnich

9 Defence Expenditure of NATO Countries (2013–2019), COMMUNIQUE PR/CP(2019)123, NATO [online], 29 XI 2019 [dostęp: 6 X 2020], dostępny w internecie: <[https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/pdf\\_2019\\_11/20191129\\_pr-2019-123-en.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2019_11/20191129_pr-2019-123-en.pdf)>.

15 latach gospodarki tych krajów należały do najdynamiczniej rozwijających się w Unii Europejskiej. Wszystkie z wyjątkiem Chorwacji rozwijały się wyraźnie szybciej niż średnia dla UE (bez uwzględnienia Wielkiej Brytanii). Według danych Eurostatu PKB trzech państw Trójmorza – Polski (5,3 proc.), Słowacji (4,8 proc.) i Rumunii (4,7 proc.) – rosło we wskazanym okresie przynajmniej trzy razy szybciej, niż wynosiła średnia UE (1,5 proc.)<sup>10</sup>. Dobre wyniki gospodarcze państw Trójmorza systematycznie poprawiały ich pozycję w UE. O ile w roku rozszerzenia Unii o 10 członków (2004) państwa w obszarze Trójmorza generowały tylko 15,2 proc. PKB wspólnoty (nie licząc Wielkiej Brytanii), o tyle w 2018 r. przypadający na nie odsetek unijnego PKB wzrósł do 19,1 proc.<sup>11</sup>

Wydaje się jednak, że dalsza pogoń za najsilniejszymi gospodarkami będzie dużo trudniejsza. We wszystkich państwach Trójmorza kończą się proste rezerwy w postaci znacznych zasobów pracowników i niskich kosztów pracy. Wysoki wzrost gospodarczy dominującej części państw Trójmorza przyniósł poprawę ich dobrobytu, ale nie zagwarantował rozwiązania problemów demograficznych. Od 2004 r. ludność państw Trójmorza zmniejszyła się o niemal 3 proc., natomiast w pozostałych państwach UE wzrosła o 5,5 proc. Dotychczasowy model rozwojowy regionu – uzyskanie roli kluczowego poddostawcy dla najważniejszych koncernów świata, szczególnie z branży motoryzacyjnej – zaczyna się wyczerpywać. Po pierwsze, zbyt ni wzrost kosztów pracy może szybko doprowadzić do przeniesienia miejsc pracy do innych tańszych krajów. Po drugie, w państwach Trójmorza zlokalizowana jest duża część produkcji przemysłowej UE (m.in. wiele fabryk samochodów spalinowych i części do nich). W tych krajach średni udział wartości dodanej generowanej przez produkcję przemysłową do PKB wynosi 16,7 proc., podczas gdy analogiczny wskaźnik dla pozostałych państw UE – 13 proc. – jest niemal o 1/4 niższy<sup>12</sup>. Polityka klimatyczna UE wymuszająca na koncer-

10 Baza danych Eurostatu, 2020, dostępny w internecie [dostęp: 6 X 2020]: <<https://ec.europa.eu/eurostat/>>.

11 Wyliczenia własne na podstawie bazy danych Eurostatu, dostępny w internecie: <<https://ec.europa.eu/eurostat/>>.

12 K. Popławski, J. Jakóbowski, *W kierunku budowy bliższych powiązań. Trójmorze jako obszar gospodarczy*, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa 2020, dostępny w internecie [dostęp: 7 X 2020]: <[https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2020/08/PIE-Trojmorze\\_raport.pdf](https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2020/08/PIE-Trojmorze_raport.pdf)>.

nach ograniczanie emisji CO<sub>2</sub> może uderzyć w fundamenty wzrostu gospodarek Europy Środkowej<sup>13</sup>. Na przykład transformacja branży motoryzacyjnej, bolesna także dla wielu małych i średnich przedsiębiorstw z Niemiec czy Francji, będzie generować naciski na koncerny wywodzące się z tych krajów do inwestowania w nowe przyjazne klimatowi technologie, chociażby w produkcję samochodów elektrycznych w rodzimych zakładach.

Problem, przed którym stoją państwa regionu, dobrze naświetla koncepcja pułapki średniego dochodu<sup>14</sup>. Wiele państw jest w stanie rozwijać się do średniego poziomu, natomiast jedynie nielicznym udaje się awans do grona najwyższej rozwiniętych państw. Główną barierą na tej drodze jest niezdolność do wytworzenia narodowego systemu generowania innowacji, umożliwiającego rozwijanie własnych specjalizacji oraz sprzedawanie produktów i usług opartych na wiedzy. W kontekście tej koncepcji zwraca uwagę niski zakres współpracy między przedsiębiorstwami z państw Trójmorza w zakresie oferowania wspólnych bardziej złożonych produktów i usług. Obecnie siła przetargowa poddostawców z Europy Środkowej nie jest zbyt mocna. Globalne koncerny nieraz rozgrywają poddostawców między sobą w celu otrzymania jak najlepszych ofert na produkcję potrzebnych komponentów, a także ściśle kontrolują poziom innowacyjności spółek zależnych zlokalizowanych w regionie.

Przykładem tego jest Škoda, która przez wiele lat zyskiwała akceptację koncernu matki Volkswagena w kwestii podwyższania jakości produkowanych samochodów. Jednak w ciągu ostatniego roku zapadła decyzja władz niemieckiego koncernu o zdegradowaniu Škody w strukturze firmy i powierzeniu jej produkcji jedynie najtańszych modeli<sup>15</sup>. Przykład ten jest potwierdzeniem tezy, że pozycja między koncernem a poddostawcą nigdy

- 13 K. Popławski, *Na zakręcie. Kryzys niemieckiej branży motoryzacyjnej*, Ośrodek Studiów Wschodnich, v 2020 (Punkt Widzenia OSW, 79), dostępny w internecie: [dostęp: 7 X 2020]: <[https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/PW\\_79\\_Na-zakrecie\\_net.pdf](https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/PW_79_Na-zakrecie_net.pdf)>.
- 14 F. Gabriel, D. Rosenblatt, *Middle-Income Traps. A conceptual and Empirical Survey*, Policy Research Working Paper, Nr 6594, Bank Światowy, 2013, dostępny w internecie [dostęp: 7 X 2020]: <<http://documents1.worldbank.org/curated/en/969991468339571076/pdf/WPS6594.pdf>>.
- 15 J. Attwood, *Skoda boss Bernhard Maier to leave firm*, Autocar, 9 VII 2020, dostępny w internecie [dostęp: 7 X 2020]: <<https://www.autocar.co.uk/car-news/industry/skoda-boss-bernhard-maier-leave-firm>>.



nie będzie relacją partnerską, umożliwiającą swobodny rozwój tego drugiego na miarę jego potencjału. Oznacza to też, że w rozwoju przemysłowym państw Trójmorza może istnieć szklany sufit, granica awansu technologicznego w ramach łańcuchów wartości.

W wielu branżach państwa Europy Środkowej dysponują już – jako poddostawcy – zaawansowanymi technologiami i kapitałem ludzkim, umożliwiającymi tworzenie określonych elementów produktów finalnych. Rolę integratora tych umiejętności, a także największego beneficjenta zysków z ich sprzedaży, odgrywają jednak najczęściej koncerny zachodnioeuropejskie. Bez współpracy technologicznej między poddostawcami w celu tworzenia wspólnych bardziej złożonych produktów i usług (a nawet być może tworzenia środkowoeuropejskich koncernów) trudno będzie państwom regionu osiągnąć pozycję na rynku globalnym, umożliwiającą osiąganie wysokich dochodów na sprzedaży innowacji. Nasuwa się zatem zasadnicze pytanie: jak stworzyć warunki do łączenia kompetencji przedsiębiorstw z regionu Trójmorza.

### **Trójmorze w dyskusjach o przyszłości UE**

Na sygnały wyczerpywania się dotychczasowych źródeł wzrostu państw Trójmorza nakładają się nowe, fundamentalne przemiany w globalnej gospodarce, wpływające na kształt Unii Europejskiej. Technologiczny wzrost Chin, a także nasilająca się rywalizacja chińsko-amerykańska stawiają UE przed koniecznością zredefiniowania relacji gospodarczych zarówno wewnątrz wspólnoty, jak i między nią a światem zewnętrznym. Dotyczy to kontaktów zewnętrznych – dostępu do europejskiego rynku dla zagranicznego kapitału, towarów, technologii, szczególnie w odniesieniu do Chin – ale i konstrukcji wewnętrznego rynku oraz polityki przemysłowej UE. Wzrost poziomu globalnego protekcjonizmu popycha europejską debatę w stronę koncepcji europejskiej „suwerenności cyfrowej” mającej przynieść autonomię technologiczną od Chin i USA, idei tworzenia europejskich czempionów przemysłowych czy pomysłów relokacji produkcji kluczowych towarów z powrotem do UE. Nasilająca się globalna konkurencja z mocarstwami globalnymi wykorzystywana już dziś jako argument do zmian reguł funkcjonowania rynku UE, co było widoczne m.in. przy planach fuzji kolejowych oddziałów niemieckiego koncernu Siemens

i francuskiego Alstomu<sup>16</sup>. Ministrowie gospodarki Niemiec i Francji krytykowali brak zgody KE na tę fuzję, argumentując, że presja ze strony azjatyckich konkurentów wymaga rozluźnienia przepisów antymonopolowych w UE<sup>17</sup>. Toczące się w ostatnich latach batalie o utrzymanie dostępu do rynku usług części państw UE, m.in. w sprawie tzw. Pakietu Mobilności<sup>18</sup> czy regulacji zasad wysyłania pracowników delegowanych, wskazują również na niekorzystny dla państw Trójmorza proces modyfikacji reguł wewnętrznego rynku UE. W Europie Zachodniej narasta bowiem protekcjonizm wobec ekspansji przedsiębiorstw z Europy Środkowej, szczególnie w obszarze usług, a wygodnym argumentem do hamowania konkurencji staje się mało precyzyjny termin dumpingu socjalnego.

Przez niemal dwie dekady po przystąpieniu do UE państwa Trójmorza nie były zmuszone do zbytnej aktywności w kwestiach unijnych. Wydawało się, że zawierający silne mechanizmy redystrybucyjne model UE jest optymalnie skalibrowany do niwelowania różnic rozwojowych między państwami. Wystarczyło się skupić na obronie obfitych funduszy na politykę spójności i wspólną politykę rolną, aby zagwarantować konwergencję do poziomu dochodów najbogatszych państw. W ostatnich latach zresztą przekonanie o autonomicznych mechanizmach wbudowanych w integrację europejską, gwarantujących niwelowanie różnic rozwojowych zaczęło się chwiać za sprawą kryzysu strefy euro, który uwidocznił podział na bogatszą północ i uboższe południe.

Wraz z brexitem, pozbawiającym UE silnego głosu Wielkiej Brytanii w kwestii utrzymania otwartości rynku UE, dyskusje na temat przyszłego

16 R. Toplensky, *Alstom-Siemens tie-up hangs on EU approach to China threat*, „Financial Times” [online], 11 VI 2019 [dostęp: 3 X 2020], dostępny w internecie: <<https://www.ft.com/content/d1ed2fd0-1315-11e9-a581-4ff78404524e>>.

17 K. Popławski, *Czy Niemcy, Francja i Polska zreformują politykę przemysłową UE?*, Klub Jagielloński [online], 12 VIII 2019 [dostęp: 3 X 2020], dostępny w internecie: <<https://klubjagiellonski.pl/2019/08/12/czy-niemcy-francja-i-polska-zreformuja-polityke-przemyslowa-ue/>>.

18 Por. P. Klaus, *Pakiet mobilności I: wpływ na europejski system transportu drogowego*, Transport i Logistyka Polska, Warszawa 2019, dostępny w internecie [dostęp: 3 X 2020]: <[https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/tlp\\_raport\\_pl.pdf](https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/tlp_raport_pl.pdf)>; B. Suproń, *Influence of the Mobility Package on the Functioning of the Polish Road Transport Of Goods Sector*, Research Papers of Wrocław University of Economics and Business, Nr 3 (64), Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wrocław 2020.

gospodarczego kształtu UE coraz silniej koncentrują się wokół tandemu niemiecko-francuskiego. Dla Francji są one środkiem do osiągnięcia szerszej globalnej „strategicznej autonomii” UE. Ale również w Niemczech pojawiają się propozycje wykorzystania tego tandemu do realizacji nowej polityki przemysłowej UE w celu wzmocnienia konkurencyjności niemieckiego przemysłu. Choć polityczna i gospodarcza siła obu państw czyni je nieodłącznym elementem wszelkich dyskusji europejskich, wśród pozostałych krajów UE pojawiają się obawy o konsekwencje niemiecko-francuskiej dominacji i miejsce innych unijnych państw w nowej gospodarczej układance. Nie tylko na wschodzie Europy, ale i we Włoszech, w Hiszpanii czy Holandii coraz częściej wyraża się obawy, czy nowe sposoby na subsydiowanie unijnych technologii m.in. w ramach takich inicjatyw jak Gaia-X czy Important Projects of Common European Interests (IPCEI)<sup>19</sup> nie staną się w istocie sposobem na wspieranie jedynie niemieckich i francuskich koncernów<sup>20</sup>. Na przykład we wspieranym ze środków unijnych projekcie IPCEI rozwijania fabryk produkujących baterie do pojazdów elektrycznych uczestniczą konsorcja, w których dominują przedsiębiorstwa z Francji i Niemiec. Z kolei w celem inicjatywy Gaia-X<sup>21</sup>, która formalnie ma status stowarzyszenia 11 firm z Niemiec i 11 firm z Francji, jest stworzenie europejskiej chmury danych, stanowiącej podwaliny pod budowę europejskiego ekosystemu technologicznego. Projekt w przyszłości będzie zapewne mógł liczyć na wsparcie instytucji UE, co już jest widoczne w komunikatach instytucji UE<sup>22</sup>.

Skala nadchodzących przemian w funkcjonowaniu UE tworzy jednak silną potrzebę zdefiniowania stanowiska państw Trójmorza – dzielących

19 *Strengthening Strategic Value Chains for a Future Ready EU industry. Report of the Strategic Forum for Important Projects of Common European Interests*, European Commission, 2020, dostępny w internecie [dostęp: 3 X 2020]: <<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/37824/attachments/2/translations/en/renditions/native>>.

20 *Gaia-X: A Federated Data Infrastructure for Europe*, dostępny w internecie [dostęp: 10 X 2020]: <<https://www.data-infrastructure.eu/GAIAX/Navigation/EN/Home/home.html>>.

21 Tamże.

22 *European industry and the advance in digital technology: from innovation via strategic projects towards strengthened competitiveness*, Notatka Nr 12093/20, Council of the European Union, Brussels, [online] 22 X 2020 [dostęp: 10 X 2020], dostępny w internecie: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12093-2020-INIT/en/pdf>>.

wiele wspólnych dylematów i aspiracji rozwojowych – wobec kluczowych wyzwań: globalnego wzrostu protekcjonizmu, nowej europejskiej polityki przemysłowej i technologicznej czy zawężenia perspektywy rozwoju części środkowoeuropejskich firm na rynku UE. Dotychczasowy rozwój gospodarczy państw obszaru Trójmorza opierał się na intensywnym rozwoju wymiany handlowej i kapitałowej z resztą UE, a europejski rynek pozostaje też priorytetowym obszarem rozwoju firm środkowoeuropejskich. Czyni to więc Europę Środkową naturalnym orędownikiem zachowania otwartości wewnętrznego rynku unijnego, w ten sposób dąży się do zastąpienia pod tym względem w UE Wielkiej Brytanii. Dla dominujących w Europie Środkowej małych i średnich przedsiębiorstw rynek europejski przez długi czas będzie generował znaczącą część obrotów ze względu na ich mniejsze możliwości finansowe i organizacyjne dynamicznej ekspansji na rynkach pozaeuropejskich. Zarysowane wcześniej tendencje do modyfikacji reguł konkurencji na rynku unijnym, a także wykuwania zasad nowej polityki przemysłowej UE z kolei mogą stawiać w uprzywilejowanej pozycji duże koncerny z Europy Zachodniej.

Państwa Trójmorza powinny też szukać okazji rozwojowych w nowej dynamice globalnej konkurencji gospodarczej, biorąc udział w procesie tworzenia nowej polityki przemysłowej UE – zarówno negocjując bardziej podmiotową pozycję w ramach zachodnioeuropejskich łańcuchów wartości, jak i zabiegając o tworzenie własnych globalnych podmiotów. Koniunktura międzynarodowa do działań tego typu wydaje się sprzyjająca. Wobec globalnego wzrostu protekcjonizmów, deglobalizacji i skracania łańcuchów dostaw z Azji baza przemysłowa, kapitał ludzki i wciąż konkurencyjne koszty pracy państw Trójmorza czynią ten region kluczowym z punktu widzenia przyszłej konkurencyjności UE.

### **Instrument integracji ekonomicznej regionu**

Możliwość wspólnej odpowiedzi państw Trójmorza na nowe wyzwania zależna jest w dużej mierze od poziomu wzajemnych powiązań gospodarczych wewnątrz regionu, wynikających ze stanu infrastruktury transportowej, energetycznej czy cyfrowej. Rozwój *connectivity* Trójmorza będzie wpływać zarówno na możliwości realizacji wspólnych inicjatyw przemysłowych i technologicznych, jak i na konkurencyjność w walce o awans

w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw. Rozwój infrastruktury daje także możliwość uzyskania przez region Trójmorza pozycji regionalnego hubu, istotnego pośrednika w globalnych przepływach transportowych, energetycznych czy cyfrowych. W tym wymiarze Inicjatywa Trójmorza – z nową siecią instytucji nakierowanych na rozwój *connectivity* – jawi się jako istotne uzupełnienie środków płynących z UE. Skala niezbędnych wydatków na infrastrukturę jest ogromna, każąc poszukiwać zewnętrznych źródeł finansowania. Według wyliczeń Międzynarodowego Funduszu Walutowego w celu zmniejszenia o połowę dystansu w rozwoju infrastruktury względem Europy Zachodniej, państwa Trójmorza powinny inwestować przez kolejną dekadę aż ok. 1,7–2,9 proc. PKB rocznie, co odpowiada wartości ok. 280–470 mld dol.<sup>23</sup>

Bariery w infrastrukturze transgranicznej były w ostatnich latach przyczyną relatywnie niskiego tempa gospodarczej integracji obszaru Trójmorza. Choć po wstąpieniu do UE wewnątrzregionalny handel znacznie wzrósł, po kryzysie 2008 r. dokonywało się to wyraźnie wolniej niż wymiana z resztą UE<sup>24</sup>. O ile więc liczone łącznie państwa Trójmorza generowały najwyższy wzrost gospodarczy w całej UE (zwiększając swój udział w PKB Unii z 15 proc. do 19 proc.), poszczególne państwa korzystały nawzajem z własnego wzrostu jedynie w ograniczonym stopniu. Relatywnie niski poziom rozwoju infrastruktury pomiędzy państwami Trójmorza tworzy również bariery wzrostowe o bardziej strukturalnym charakterze. Niekompletna infrastruktura drogowa, brak wzajemnie skomunikowanej sieci centrów logistycznych czy nisko rozwinięta infrastruktura cyfrowa są też przeszkodą w tworzeniu bardziej zaawansowanych, regionalnych form współpracy biznesowej: powiązań w ramach złożonych łańcuchów dostaw, rozwoju handlu wewnątrzgałęziowego, wypracowania regionalnych specjalizacji, a nawet tworzenia środkowoeuropejskich koncernów.

23 A. Ari et. al., *Infrastructure in Central, Eastern, and Southeastern Europe: Benchmarking, Macroeconomic Impact, and Policy Issues*, International Monetary Fund [online], 28 IX 2020 [dostęp: 10 X 2020], dostępny w internecie: <<https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2020/09/25/Infrastructure-in-Central-Eastern-and-Southeastern-Europe-Benchmarking-Macroeconomic-Impact-49580>>.

24 K. Popławski, J. Jakóbski, *W kierunku budowy...*

Przykładem skutecznej realizacji agendy *connectivity* obszaru Trójmorza jest rozwój połączeń energetycznych na linii północ-południe. Rozwój infrastruktury nie tylko stopniowo zapewnia dopływ do regionu gazu spoza Rosji, ale też sukcesywnie pozwala na tworzenie środkowoeuropejskiego rynku gazowego, a więc zapewnienia niższych cen i większej stabilności dostaw. Budowa podobnej regionalnej agendy w zakresie infrastruktury transportowo-logistycznej wydaje się kolejnym niezbędnym krokiem. Zależy od niej nie tylko ogólna konkurencyjność regionu w obliczu napędzanej deglobalizacją nowej fali inwestycji w UE, ale i możliwość lukratywnego pośredniczenia w handlu między Europą i Azją, coraz częściej realizowanego poprzez porty morskie i kolejowe terminale kontenerowe. Pandemia udowodniła również, jak wrażliwe na wprowadzanie obostrzeń na granicach stają się łańcuchy wartości, co wzmagą potrzebę dywersyfikacji szlaków dostaw – szczególnie dla państw regionu niemających dostępu do morza. *Connectivity* cyfrowe – które jest obecnie kluczowe nie tylko dla ogólnego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności regionu, ale również z punktu widzenia rozwoju innych powiązań regionalnych. W nieodległej przyszłości od poziomu wzajemnych powiązań cyfrowych będą zależeć konkurencyjność transportu autonomicznego, optymalizacja logistyki i przesyłu energii oraz konkurencyjność centrów finansowych. Powiązania cyfrowe są również kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa regionu, jako infrastruktura krytyczna.

Fundusz Nowe Pokolenie UE<sup>25</sup> o środkach rzędu 750 mld euro wydaje się idealnym źródłem finansowania integracji transportowo-logistycznej państw Trójmorza. Środki z funduszu muszą zostać wydane 2026 r. i mają jednocześnie wspierać m.in. zazielenienie gospodarki oraz digitalizację. Z perspektywy krajów Trójmorza fundusze te mogą zostać wykorzystane na rozbudowę połączeń kolejowych i cyfrowych, które w pełni wpisują się w założenia funduszu. Dla wielu państw Europy Środkowej dodatkową motywacją uruchamiania inwestycji transgranicznych może być fakt niskich możliwości absorpcji środków w infrastrukturę krajową. O tym, że środki z funduszu mogą wydatnie wpłynąć na kształt szlaków komunikacyjnych w UE na kolejnych dekadach,

25 Por. *Recovery plan for Europe*, European Commission, 2020, dostępny w internecie [dostęp: 10 X 2020]: <[https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_en)>; J.C. Ferrer, *Reading between the lines of Council agreement on the MFF and Next Generation EU*, Policy Insights, Nr 2020-18, CEPS, 2020, dostępny w internecie [dostęp: 10 X 2020]: <[https://www.ceps.eu/wp-content/uploads/2020/07/PI2020-18\\_MFF-Council-agreement.pdf](https://www.ceps.eu/wp-content/uploads/2020/07/PI2020-18_MFF-Council-agreement.pdf)>.

może świadczyć propozycja austriackiego think tanku<sup>26</sup> – Wiedeńskiego Instytutu Międzynarodowych Badań Ekonomicznych. W czerwcu 2020 r. instytut zaproponował wykorzystanie środków z nowego funduszu na budowę transeuropejskiej sieci szybkich kolei, której trasy mają się krzyżować w trzech miejscach: Paryżu, Berlinie i Wiedniu, co *de facto* będzie konserwowało peryferyjne położenie Europy Środkowej, a jednocześnie lewarowało już obecnie silną pozycję dotychczasowych centrów ekonomicznych UE.

Finansowanie *connectivity* ze środków unijnych jest najważniejszym instrumentem rozwojowym dla państw Trójmorza, odpowiadającym za napływ ok. 80 mld euro na rozwój powiązań cyfrowych, transportowych i energetycznych do regionu w latach 2014–2020<sup>27</sup>. Mimo to w regionie wciąż istnieje duża luka w finansowaniu infrastruktury wewnątrzregionalnej. Wynika to z niskiej absorpcji środków unijnych części państw (powyżej 1000 euro *per capita* w Polsce czy na Łotwie, przy poziomie poniżej 600 euro dla Chorwacji czy Rumunii) czy nieoptymalnej strukturze korytarzy TEN-T<sup>28</sup>. Finansowanie z Unii Europejskiej pozostanie podstawowym narzędziem rozwoju *connectivity* Trójmorza w nadchodzących latach. Wielkość i struktura finansowania w następnych wieloletnich ramach finansowych UE na lata 2021–2027 wskazuje, że dostępna

- 26 *How to Spend it: A Proposal for a European Covid-19 Recovery Programme*, Policy Notes and Reports, Nr 38, Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche [online], VI 2020 [dostęp: 10 X 2020], dostępny w internecie: <<https://wiiw.ac.at/how-to-spend-it-a-proposal-for-a-european-covid-19-recovery-programme-dlp-5352.pdf>>.
- 27 Obliczenia własne na podstawie danych Komisji Europejskiej. Wszystkie podane wartości co do wykorzystania funduszy unijnych odnoszą się do realnego wykorzystania (pozytywna decyzja projektowa) środków z kopert narodowych perspektywy 2014–2020, a także projekty zaakceptowane w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz European Fund for Strategic Investments. Dane za luty 2020 r. Źródło: *European Structural and Investment Funds*, European Commission, dostępny w internecie [dostęp: 10 X 2020]: <<https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/PL>>; *The Connecting Europe Facility. Five years supporting the EU infrastructure*, European Commission [online], VII 2019 [dostęp: 10 X 2020], dostępny w internecie: <[https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/cef\\_implementation\\_brochure\\_2019.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/cef_implementation_brochure_2019.pdf)>; *EFSD Project List*, European Investment Bank, dostępny w internecie [dostęp: 4 X 2020]: <<https://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/>>.
- 28 Obliczenia własne na podstawie obliczeń sumy pozyskanej środków (zob.: przyp. 22) w odniesieniu do liczby ludności państw UE w 2019 r., za bazą danych Eurostat, dostępny w internecie [dostęp: 4 X 2020]: <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/data/database>>.

pula finansowania dla państw Trójmorza w tym obszarze może być zbliżona do środków pozyskanych w latach 2014–2020. Wynika to z ogólnego wzrostu znaczenia rozwoju *connectivity* w polityce UE, o czym świadczy m.in. wydzielenie oddzielnego instrumentu „Łącząc Europę” w 2013 r. czy wyznaczenie rozwoju *connectivity* jako jednego z priorytetów Funduszu Nowe Pokolenie UE<sup>29</sup>. Wzmacnianie tych trendów powinno być jednym z głównych celów państw Trójmorza na forum UE. Wskazana wyżej skala potrzeb inwestycji infrastrukturalnych regionu wykracza jednak znacznie poza wielkość środków napływających z UE, region Trójmorza potrzebuje więc inicjatyw zapewniających dodatkowe źródła finansowania. Powołany w 2019 r. Fundusz Trójmorza, sukcesywnie zasilany funduszami państw członkowskich Inicjatywy<sup>30</sup>, czy nabierająca dynamiki współpraca giełd państw regionu mają na celu przyciągnięcie dodatkowego kapitału prywatnego, nakierowanego na inwestycje w infrastrukturę.

### Format ustanawiania agendy w stosunku do graczy spoza UE

Rozwój Inicjatywy Trójmorza przypada na okres fundamentalnych zmian w globalnej dynamice rozwoju *connectivity*. Strategiczne inwestycje w infrastrukturę, kształtujące regionalne powiązania gospodarczo-polityczne, stają się w coraz większym stopniu przedmiotem polityki mocarstw. Oznacza to częściowe odejście od dotychczasowego paradygmatu pomocy rozwojowej, realizowanego w ostatnich dekadach przez UE, USA czy Japonię, w którym finansowanie infrastruktury miało na celu przede wszystkim zasypywanie luk rozwojowych, a także zwiększanie efektywności międzynarodowej wymiany gospodarczej. Wraz z wejściem Chin na globalną scenę rozwoju *connectivity*, dokonany w ramach chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku,

29 *Europés moment: Repair and prepare for the next generation*, European Commission, dostępny w internecie [dostęp: 4 X 2020]: <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_940](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_940)>.

30 Według stanu na październik 2020 r. do Funduszu Trójmorza weszły instytucje z Polski, Rumunii, Estonii i Łotwy. Oficjalne deklaracje przystąpienia do funduszu złożyły USA, Chorwacja i Słowenia. W trakcie procedury przystąpienia były Węgry, Bułgaria i Litwa. Por. *Prezes BGK: Fundusz Trójmorza do końca roku powinien dysponować 1 mld EUR*, Puls Biznesu, dostępny w internecie [dostęp: 4 X 2020]: <<https://www.pb.pl/prezes-bgk-fundusz-trojmorza-do-konca-roku-powinien-dysponowac-1-mld-eur-1006062>>.



inwestycje w infrastrukturę – a także idące za nimi finansowe, technologiczne i gospodarcze powiązania – w coraz większym stopniu postrzegane są jako element rozgrywki geopolitycznej. Stawia to państwa Trójmorza przed nowymi szansami związanymi z mobilizacją dodatkowego kapitału, ale i znaczącymi wyzwaniem – potrzebą sprawnego nawigowania w globalnej mocarstwowej rozgrywce<sup>31</sup>.

Geopolityczne motywacje coraz silniej widoczne są w zaangażowaniu USA w rozwój Inicjatywy Trójmorza. Za jej pośrednictwem USA realizują własną regionalną agendę *connectivity* energetycznego, polegającą w dużej mierze na wspieraniu dywersyfikacji wobec dostaw energii z Rosji i rozwoju dostaw LNG z USA. Wraz z nasilaniem się amerykańsko-chińskiej wojny technologicznej Waszyngton usiłuje wykorzystywać forum Inicjatywy Trójmorza do promowania własnej agendy *connectivity* cyfrowego – polegającej na usuwaniu chińskich dostawców z regionalnej infrastruktury cyfrowej, m.in. w ramach tzw. programu Clean Networks<sup>32</sup>. Kwestie te są silnie związane z kwestiami bezpieczeństwa, funkcjonowaniem Wschodniej Flanki NATO, a także bilateralnych kontaktów USA z państwami regionu. Agenda USA ma być realizowana przede wszystkim poprzez mobilizację zagranicznego (w tym amerykańskiego) kapitału prywatnego w obszarze Trójmorza. Przyczynić się do tego miała zapowiedź przekazania 1 mld dol. na rozwój Funduszu Trójmorza, zadeklarowanego przez sekretarza Mike'a Pompeo w 2020 r.<sup>33</sup> W czasie szczytu Trójmorza w Tallinnie w 2020 r. wicesekretarz stanu Keith Krach przedstawił szczegóły amerykańskiego zaangażowania – ma ono wynieść 30 proc. dotychczasowego wkładu państw Trójmorza (w momencie złożenia odpowiadało to 300 mln amerykańskiego wsparcia) i może osiągnąć maksymalnie pułap 1 mld dol.

Wyraźnie antychiński wydźwięk amerykańskiego wsparcia dla Trójmorza przejawia się w dyplomatycznych sygnałach Waszyngtonu wysyłanych do państw Bałkanów Zachodnich, nawołujących do wystąpienia

31 Por. P. E. Thomann, *The Three Seas Initiative, a New Project at the Heart of European and Global Geopolitical Rivalries*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej” 2019, t. 17, z. 3, s. 31–63, DOI: 10.36874/RIESW.2019.3.3.

32 *The Clean Network*, U.S. Department of State, dostępny w internecie [dostęp: 4 X 2020]: <<https://www.state.gov/the-clean-network/>>.

33 Por. *Undersecretary Keith Krach: U.S. will invest up to \$1 billion in 3SI, Three Seas*, dostępny w internecie [dostęp: 4 X 2020]: <<https://3seas.eu/media/news/undersecretary-keith-krach-u-s-will-invest-up-to-eur1-billion-in-3si>>.

z chińskiego formatu 17+1<sup>34</sup>. Utworzony w 2012 r. chiński format (wówczas jako 16+1, przed dołączeniem Grecji) nakierowany był w zamyśle Pekinu na rozwój powiązań gospodarczych regionu z Chinami, głównie poprzez chińskie pożyczki finansujące infrastrukturę transportową, logistyczną i energetyczną. Zaoferowany przez Pekin model finansowania okazał się jednak mało atrakcyjny komercyjnie dla państw Trójmorza, a także sprzeczny z regułami UE. W rezultacie chińskie pożyczki skierowały się głównie do leżących poza UE Bałkanów Zachodnich, finansując rozwój korytarzy transportowych biegnących z portów Adriatyku, a także dzierżawionego przez chińskie COSCO greckiego Pireusu. Po 2018 r., zabiegając o względy UE, a także odpowiadając na rosnące amerykańskie zaangażowanie w Trójmorze, Pekin zaczął oferować państwom 17+1 (m.in. Węgrom, Bułgarii, Chorwacji czy Rumunii) nowe mechanizmy finansowania, które wedle zapowiedzi mają być zgodne z regulacjami UE.

Inicjatywa Trójmorza, oprócz platformy definiowania własnych interesów w nowej dynamice UE, powinna również służyć do dyskusji na temat odpowiedzi na globalne inicjatywy *connectivity* głównych graczy. Obok zaostrzającej się rywalizacji USA i Chin w regionie potencjalnym partnerem mogą być również inni aktywni w regionie gracze z Azji, jak Japonia i Korea Południowa. Inicjatywa Trójmorza może się również stać platformą wpływu na zewnętrzną politykę *connectivity* Unii Europejskiej. Wraz z opublikowaniem w 2019 r. europejskiej strategii „Łącząc Europę i Azję”, odczytywanej jako odpowiedź na chińską Inicjatywę Pasa i Szlaku, w UE rozpoczęła się debata o bardziej strategicznym podejściu do finansowania infrastruktury za granicą. Tworzy to unikatową szansę na skierowanie środków rozwojowych do państw sąsiedztwa UE – państw Bałkanów Zachodnich czy Partnerstwa Wschodniego – w wymiarach transportowym, energetycznym czy cyfrowym, funkcjonalnie powiązanych z obszarem Trójmorza.

### Rekomendacje dla dialogu

Dyskusja o rozwoju Inicjatywy Trójmorza powinna wykraczać poza budowę „twardej” infrastruktury transportowej, energetycznej czy cyfrowej. Jej rozwój

34 Por. G. Erebara, *Albania Rejects Call to Move Israel Embassy to Jerusalem*, BalkanInsight [online], 2 X 2020 [dostęp: 4 X 2020], dostępny w internecie: <<https://balkaninsight.com/2020/10/02/albania-will-follow-eu-lead-on-jerusalem-for-now-rama-said/>>.

powinien być przede wszystkim traktowany jako środek do osiągnięcia bardziej dalekosiężnych celów: gospodarczej integracji wewnątrzregionalnej, stworzenia głębszych powiązań między środowiskami biznesowymi i społeczeństwami, a także zmiany pozycji regionu w globalnych przepływach transportowych, energetycznych i cyfrowych. Zasypanie luk w infrastrukturze, otwierające drogę do głębszych powiązań gospodarczych, otworzy pole do realizacji bardziej ambitnych celów w UE: wspólnej odpowiedzi na przemiany w wewnętrznym rynku i polityki przemysłowej, poszukiwania dróg awansu obszaru Trójmorza w globalnych łańcuchach wartości czy zabiegania o nową falę inwestycji związanych z procesami deglobalizacji. Państwa Inicjatywy Trójmorza mogą się stać istotnym głosem wewnątrz UE, zabiegającym o swobodę przepływów wewnątrzspółnotowych i wypracowanie nowych mechanizmów realnej konwergencji.

Inicjatywa Trójmorza jawi się też jako platforma nowego typu, zdolna do działań w coraz bardziej konkurencyjnym modelu myślenia o rozwoju *connectivity*. Aby skutecznie nawigować w nasilającej się konkurencji mocarstw, Inicjatywa Trójmorza powinna również stać się narzędziem regionalnych dyskusji o wspólnej odpowiedzi na działania USA, tworząc platformę dialogu UE-USA w obszarze *connectivity*. Dyskusje powinny jednak również obejmować kontakty z innymi partnerami, być realizowane często w oddzielnych platformach, ale dotyczyć także rozwoju *connectivity* – w tym w odniesieniu do Chin, ale i Japonii czy Korei. Inicjatywa ta może się stać też adwokatem bardziej zdecydowanego wsparcia dla budowy infrastrukturalnych powiązań między Unią Europejską a państwami Partnerstwa Wschodniego czy Bałkanów Zachodnich, wspierających realną integrację gospodarczą z UE w obliczu zahamowania perspektyw rozszerzenia unijnych struktur.

## Bibliografia

- Albrycht I. et. al., *The Digital 3 Seas Initiative. Mapping the challenges to overcome*, Instytut Kościuszki, Kraków 2018, dostępny w internecie: <[https://digital3seas.eu/wp-content/uploads/2019/12/digital3seas\\_initiative\\_roadmap\\_report\\_2018.pdf](https://digital3seas.eu/wp-content/uploads/2019/12/digital3seas_initiative_roadmap_report_2018.pdf)>.
- Ari A. et al., *Infrastructure in Central, Eastern, and Southeastern Europe: Benchmarking, Macroeconomic Impact, and Policy Issues*, International Monetary Fund, 28 IX 2020, dostępny w internecie: <<https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2020/09/25/Infrastructure-in-Central-Eastern-and-Southeastern-Europe-Benchmarking-Macroeconomic-Impact-49580>>.

- Attwood J., *Skoda boss Bernhard Maier to leave firm*, Autocar, 9 VII 2020, dostępny w internecie: <<https://www.autocar.co.uk/car-news/industry/skoda-boss-bernhard-maier-leave-firm>>.
- Baza danych Eurostatu, 2020, dostępny w internecie: <<https://ec.europa.eu/eurostat/>>.
- Baziur G., *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej*, „Przegląd Geopolityczny” 2018, nr 23.
- Bieliszczuk B., *Trójmorze: współpraca na rzecz unijnego i regionalnego rynku gazu*, Polski Instytut Stosunków Międzynarodowych, 30 VI 2017 (Biuletyn PISM, 63).
- Bieńczyk-Missala A., *Od Międzymorza do Trójmorza – meandry polityki zagranicznej Polski w Europie Środkowej*, „Stosunki Międzynarodowe” 2018, nr 1, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2018.
- Dahl M., Dziudzik A., *Państwa Unii Europejskiej wobec kryzysu migracyjnego z 2015 roku*, Unia Europejska.pl, nr 3 (244), Wyd. Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2017.
- Defence Expenditure of NATO Countries (2013–2019)*, COMMUNIQUE PR/CP(2019)123, NATO, 29 XI 2019, dostępny w internecie: <[https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/pdf\\_2019\\_11/20191129\\_pr-2019-123-en.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2019_11/20191129_pr-2019-123-en.pdf)>.
- EFSI Project List*, European Investment Bank, dostępny w internecie: <<https://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/>>.
- Erebara G., *Albania Rejects Call to Move Israel Embassy to Jerusalem*, BalkanInsight [online], 2 X 2020, dostępny w internecie: <<https://balkaninsight.com/2020/10/02/albania-will-follow-eu-lead-on-jerusalem-for-now-rama-said/>>.
- European industry and the advance in digital technology: from innovation via strategic projects towards strengthened competitiveness*, Notatka Nr 12093/20, Council of the European Union, 22 X 2020, Brussel, dostępny w internecie: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12093-2020-INIT/en/pdf>>.
- European Structural and Investment Funds*, European Commission, dostępny w internecie: <<https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/PL>>.
- Ferrer J. C., *Reading between the lines of Council agreement on the MFF and Next Generation EU*, Policy Insights, Nr 2020-18, CEPS, 2020, dostępny w internecie: <[https://www.ceps.eu/wp-content/uploads/2020/07/PI2020-18\\_MFF-Council-agreement.pdf](https://www.ceps.eu/wp-content/uploads/2020/07/PI2020-18_MFF-Council-agreement.pdf)>.
- Gabriel F., Rosenblatt D., *Middle-Income Traps. A conceptual and Empirical Survey*, Policy Research Working Paper, Nr 6594, Bank Światowy, 2013, dostępny w internecie: <<http://documents1.worldbank.org/curated/en/969991468339571076/pdf/WPS6594.pdf>>.
- Gaia-X: A Federated Data Infrastructure for Europe*, dostępny w internecie: <<https://www.data-infrastructure.eu/GAIA-X/Navigation/EN/Home/home.html>>.
- Gajewska A., R. Abadie (ed.), *How to Spend it: A Proposal for a European Covid-19 Recovery Programme*, Policy Notes and Reports, Nr 38, Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche, VI 2020, dostępny w internecie: <<https://>>

- wiiw.ac.at/how-to-spend-it-a-proposal-for-a-european-covid-19-recovery-programme-dlp-5352.pdf>.
- Klaus P., *Pakiet mobilności I: wpływ na europejski system transportu drogowego*, Wyd. Transport i Logistyka Polska, Warszawa 2019, dostępny w internecie: <[https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/tlp\\_raport\\_pl.pdf](https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/tlp_raport_pl.pdf)>.
- Menkiszak M., *Strategiczna kontynuacja, taktyczna zmiana. Polityka bezpieczeństwa europejskiego Rosji*, Ośrodek Studiów Wschodnich, 8 XI 2019 (Punkt Widzenia OSW), dostępny w internecie: <<https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/punkt-widzenia/2019-11-08/strategiczna-kontynuacja-taktyczna-zmiana>>.
- Popławski K., *Czy Niemcy, Francja i Polska zreformują politykę przemysłową UE?*, Klub Jagielloński, 12 VIII 2019, dostępny w internecie: <<https://klub-jagiellonski.pl/2019/08/12/czy-niemcy-francja-i-polska-zreformuja-polityke-przemyslowa-ue/>>.
- Popławski K., *Na zakręcie. Kryzys niemieckiej branży motoryzacyjnej*, Ośrodek Studiów Wschodnich, v 2020 (Punkt Widzenia OSW, 79), dostępny w internecie: <[https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/PW\\_79\\_Na-zakrecie\\_net.pdf](https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/PW_79_Na-zakrecie_net.pdf)>.
- Popławski K., Jakóbcowski J., *W kierunku budowy bliższych powiązań. Trójmorze jako obszar gospodarczy*, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa 2020, dostępny w internecie: <[https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2020/08/PIE-Trojmorze\\_raport.pdf](https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2020/08/PIE-Trojmorze_raport.pdf)>.
- Prezes BGK: *Fundusz Trójmorza do końca roku powinien dysponować 1 mld EUR*, Puls Biznesu, dostępny w internecie: <<https://www.pb.pl/prezes-bgk-fundusz-trojmorza-do-konca-roku-powinien-dysponowac-1-mld-eur-1006062>>.
- Recovery plan for Europe*, European Commission, 2020, dostępny w internecie: <[https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_en)>.
- The Road Ahead. CEE Transport Infrastructure Dynamics*, ed. A. Gajewska, R. Abadie PriceWaterCoopers, Atlantic Council Polska, dostępny w internecie: <<https://www.pwc.pl/en/publikacje/2017/the-road-ahead-cee-transport-infrastructure-dynamics.html>>.
- Strengthening Strategic Value Chains for a Future Ready EU industry. Report of the Strategic Forum for IPCEI*, European Commission, 2020, <<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/37824/attachments/2/translations/en/renditions/native>>.
- Suproń B., *Influence of the Mobility Package on the Functioning of the Polish Road Transport Of Goods Sector*, Research Papers of Wrocław University of Economics and Business, Nr 3 (64), Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wrocław 2020.
- The Clean Network*, U. S. Department of State, dostępny w internecie: <<https://www.state.gov/the-clean-network/>>.
- The Connecting Europe Facility. Five years supporting the EU infrastructure*, European Commission, VII 2019, dostępny w internecie: <[https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/cef\\_implementation\\_brochure\\_2019.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/cef_implementation_brochure_2019.pdf)>.

- Thomann P.-E., *The Three Seas Initiative, a New Project at the Heart of European and Global Geopolitical Rivalries*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej” 2019, t. 17, z. 3, dostępny w internecie: <[https://ies.lublin.pl/pub/2020-01/RIESW\\_2019-3-03.pdf](https://ies.lublin.pl/pub/2020-01/RIESW_2019-3-03.pdf)>.
- Toplensky R., *Alstom-Siemens tie-up hangs on EU approach to China threat*, „Financial Times”, 11 VI 2019, dostępny w internecie: <<https://www.ft.com/content/d1ed2fdo-1315-11e9-a581-4ff78404524e>>.
- Undersecretary Keith Krach: U. S. will invest up to \$1 billion in 3SI*, Three Seas, dostępny w internecie: <<https://3seas.eu/media/news/undersecretary-keith-krach-u-s-will-invest-up-to-eur1-billion-in-3si>>.
- Wike R., *Trump Ratings Remain Low Around Globe, While Views of U. S. Stay Mostly Favorable* *Trump foreign policies receive little support*, Pew Research Center, Washington DC 2020.