

Bartosz Dziewiałtowski-Gintowt

## Integracja Ukrainy z Unią Europejską w świetle wybranych projektów Inicjatywy Trójmorza

### Abstrakt

Inspiracją do powstania niniejszego opracowania była dla autora konferencja pt. „Inicjatywa Trójmorza – mapa drogowa dla Ukrainy”, która odbyła się 27 VII 2021 r. w Kijowie, w siedzibie Ukraińskiego Kryzysowego Centrum Medialnego. Celem artykułu jest przedstawienie projektów zaproponowanych przez stronę ukraińską na wspomnianej konferencji i zestawienie ich z aktualnie realizowanymi priorytetami Trójmorza (Three Seas Initiative – 3SI) z udziałem Ukrainy. Przedstawiciele ukraińskiego resortu infrastruktury zaproponowali listę sześciu projektów kluczowych dla Ukrainy: gazociąg *Baltic Pipe*, korytarz gazowy Północ-Południe, Autostrada Czarnomorska, FAIRway – projekt regulacji żeglugi na Dunaju, Cyfrowa *Via Carpatia* oraz Platforma Cyfrowa dla Monitorowania Baz Hydrograficznych w regionie 3SI. Z kolei projekty współrealizowane przez Ukrainę to: dywersyfikacja źródeł dostaw gazu i integracja infrastruktury gazowej w regionie 3SI, giełda transportowa w regionie 3SI, budowa drugiego toru kolejowego między węzłami Koper (Słowenia) a Divača (Chorwacja), platforma cyfrowa monitorowania baz hydrograficznych w regionie 3SI oraz *Via Carpatia*. Porównanie wymienionych grup projektów stanowić ma próbę odpowiedzi na pytanie: Jaki jest rzeczywisty udział rządu w Kijowie w projektach 3SI? Czy zaangażowanie w projekty 3SI finansowane ze środków unijnych jest realną szansą na europeizację Ukrainy, czy jedynie sposobem na budowę własnej infrastruktury gazowej, drogowej, czy cyfrowej?

**Słowa kluczowe:** Inicjatywa Trójmorza, integracja Ukrainy z UE, *Baltic Pipe*, *Via Carpatia*

## Wstęp

Inspiracją do powstania niniejszego opracowania była dla autora konferencja pt. „Inicjatywa Trójmorza – mapa drogowa dla Ukrainy”, która odbyła się 27 VII 2021 r. w Kijowie, w siedzibie Ukraińskiego Kryzysowego Centrum Medialnego (UKCM)<sup>1</sup>. Ośrodek ten jest powstałą w 2014 r. organizacją pozarządową, która dostarcza informacji o wydarzeniach na Ukrainie, wyzwaniach i zagrożeniach dla bezpieczeństwa narodowego, w szczególności w sferze wojskowej, politycznej, gospodarczej, energetycznej i humanitarnej. Współorganizatorem tego wydarzenia był Ukraiński Instytut Polityki Międzynarodowej – niezależny ośrodek analityczny, którego obszarami badawczymi są członkostwo Ukrainy w organizacjach międzynarodowych, środowisko bezpieczeństwa oraz stosunki polityczne Ukrainy z krajami sąsiednimi<sup>2</sup>. Warto dodać, że oprócz organizatorów spotkania wzięli w nim udział przedstawiciele resortów infrastruktury, energii, cyfryzacji i dyplomacji, a także ambasadorzy Estonii Kaimo Kuusk i Łotwy Juris Poikāns. Obecność obu dyplomatów była nieprzypadkowa, bowiem Estonia organizowała V Szczyt Inicjatywy Trójmorza (Three Seas Initiative – 3SI) w Tallinie w 2020 r., a Łotwa będzie gospodarzem kolejnego spotkania głów państw regionu w Rydze w 2022 r.

Celem pracy jest przedstawienie projektów zaproponowanych przez stronę ukraińską na wspomnianej konferencji i zestawienie ich z aktualnie realizowanymi priorytetami Trójmorza z udziałem Ukrainy. Porównanie tych zadań stanowić ma próbę odpowiedzi na pytanie: Jaki jest rzeczywisty udział rządu w Kijowie w projektach 3SI? Czy zaangażowanie w projekty 3SI finansowane ze środków unijnych jest realną szansą na europeizację Ukrainy, czy jedynie sposobem na budowę własnej infrastruktury gazowej, drogowej, czy cyfrowej? Na koniec przedstawiono wnioski i rekomendacje w ramach każdego z trzech rodzajów projektów.

Zasięg terytorialny niniejszego opracowania obejmuje, oprócz członków 3SI i Ukrainy, państwa „starej” Piętnastki oraz państwa spoza Unii Europejskiej (UE) w zależności od zakresu danego projektu. Przykładowo projekt dywersyfikacji źródeł dostaw gazu w regionie Trójmorza dopuszcza udział trzech beneficjentów zewnętrznych, tj. Danii jako członka UE, silnie związanej z Unią gospodarczo Norwegii oraz Ukrainy posiadającej status państwa stowarzyszonego z UE. Natomiast w wypadku projektu *Via Carpatia* państwem unijnym spoza 3SI będzie Grecja. Drugim źródłem, na którym oparto się przy omawianiu niniejszej problematyki jest Raport z postępów w realizacji projektów priorytetowych 3SI, przyjęty na szczycie Inicjatywy Trójmorza w Sofii w dniach 8-9 VII 2021 r. (*Three Seas*

<sup>1</sup> Zapis audiowizualny całej konferencji dostępny jest na: <https://www.youtube.com/watch?v=Gkj3wPerRO4&t=1626s> (22 IX 2021).

<sup>2</sup> Informacje o ośrodku dostępne są na jego oficjalnym serwisie internetowym w języku ukraińskim i angielskim: <http://www.uip.org.ua/ukrainian-institute-for-international-politics-about-us/> (29 VI 2021).

*Initiative Status Report of 2021*)<sup>3</sup>. Z uwagi na fakt, że dokument opisuje stan zaawansowania projektów na dzień ostatniego szczytu 3SI, we wszystkich omawianych przypadkach konieczne było uzupełnienie informacji z ostatnich kilku miesięcy. Dzięki temu analizowane przykłady projektów 3SI zostały zaktualizowane według stanu realizacji na koniec września 2021 r. Spośród dziewięćdziesięciu projektów priorytetowych 3SI na potrzeby niniejszego opracowania wyselekcjonowano pięć, z czego jeden dotyczy energii, oraz po dwa transportu i cyfryzacji. Wyboru dokonano na podstawie następujących kryteriów:

- 1) udziału Ukrainy;
- 2) udziału innych państw trzecich spoza Unii Europejskiej;
- 3) znaczącego postępu w realizacji przedsięwzięć;
- 4) możliwie najszerzego zasięgu ich oddziaływania.

## Kierunki współpracy Ukrainy z Inicjatywą Trójmorza

Impulsem do zorganizowania wspomnianej konferencji był VI Szczyt 3SI, który odbył się trzy tygodnie wcześniej w stolicy Bułgarii Sofii, jednak po raz kolejny odbył się bez przedstawiciela Ukrainy. Spotkania 3SI na najwyższym szczeblu zainicjowano bowiem już w 2016 r. w celu podjęcia wspólnych działań na rzecz przyspieszenia rozwoju transgranicznej infrastruktury energetycznej, transportowej i cyfrowej w regionie między Morzem Bałtyckim, Czarnym i Adriatykiem. W jej skład weszło 12 nowych członków Unii Europejskiej, czyli trzy kraje bałtyckie (Litwa, Łotwa i Estonia), cztery kraje Grupy Wyszehradzkiej (Polska, Czechy, Słowacja i Węgry), kraje bałkańskie (Słowenia, Chorwacja, Bułgaria i Rumunia). Do tego grona przystąpiła również Austria, która geograficznie i historycznie stanowi część Europy Środkowej, a pod względem rozwoju gospodarczego i stażu we Wspólnotach zaliczana jest do „Starej Unii”<sup>4</sup>.

Jeśli weźmiemy pod uwagę główne cele 3SI, to uderza ich zbieżność z dążeniami Ukrainy na rzecz przezwyciężenia spuścizny, która pozostała po dziesięcioleciach okupacji sowieckiej w okresie zimnej wojny, spuścizny, która utrudnia jej rozwój gospodarczy i spójność z Europą Zachodnią. Zadaniem 3SI jest bowiem m.in. stymulowanie wzrostu gospodarczego poprzez wykorzystanie potencjału infrastruktury w celu wzmocnienia odporności gospodarczej, w tym bezpieczeństwa energetycznego, poprzez dywersyfikację dostaw energii, czyli

<sup>3</sup> Raport dostępny na oficjalnej stronie 3SI, <https://projects.3seas.eu/report> (20 IX 2021).

<sup>4</sup> Szczegółowe omówienie poszczególnych szczytów 3SI oraz deklaracji końcowych zob. A. Orzelska-Stączek, P. Ukielski, *Inicjatywa Trójmorza z perspektywy jej uczestników*, Warszawa 2020, passim; *Załączniki. Część I, Wspólne deklaracje szczytów Inicjatywy Trójmorza*, [w:] *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, red. A. Zbaraszewska, B. Dziewiałowski-Gintowt, Poznań 2019, s. 241-260.

rurociągi łączące z terminalami skroplonego gazu LNG na wybrzeżach Trójmorza. W rzeczywistości jest to wykorzystanie przez nowe państwa członkowskie UE swojego potencjału geoeconomicznego w celu przyciągnięcia prywatnego kapitału dla pobudzenia rozwoju infrastruktury, który przyniesie korzyści nie tylko ich regionowi, ale również państwom sąsiednim, takim jak Ukraina, a w zasadzie całej Europie. Dzięki współpracy państwa Trójmorza zmierzają do konsolidacji siły i potencjału swojego regionu. Działając samodzielnie, poszczególne państwa środkowoeuropejskie mają nieco ograniczoną zdolność przyciągania kapitału. Natomiast razem państwa Trójmorza to 112 mln ludzi, a łączny PKB wynosi ok. 1,7 bln USD<sup>5</sup>. Ta połączona siła geoeconomiczna jest znacząca i ma potencjał do wygenerowania realnego zainteresowania zarówno ze strony sektora prywatnego, jak i publicznego na całym świecie.

W tych warunkach deklaracja prezydenta Ukrainy W. Zełenskigo, który wkrótce po objęciu urzędu w 2019 r. wyraził wolę wstąpienia do 3SI, nie mogła być zaskoczeniem. Ponadto Ukraina zaangażowała się w kilkanaście projektów priorytetowych 3SI, a także wyraziła wolę uczestnictwa w corocznych Forach Biznesowych 3SI, które od 2018 r. towarzyszą szczytom głów państw omawianej inicjatywy. Z tego względu jednym z punktów realizacji wspomnianej mapy drogowej jest uzyskanie przez Ukrainę statusu obserwatora 3SI. Aby osiągnąć ten cel Ukraina powinna, jak usłyszeliśmy na omawianej konferencji, wykazać korzyści z udziału w Inicjatywie Trójmorza, skonsolidować wysiłki kluczowych interesariuszy, a także wychodzić z propozycjami wspólnych projektów.

W dalszej części spotkania przedstawiciele ukraińskiego ministerstwa infrastruktury zaproponowali listę sześciu projektów kluczowych dla Ukrainy, z „trójmorskim” podziałem na trzy dziedziny gospodarki: energię, infrastrukturę i cyfryzację. W pierwszej grupie znalazły się gazociąg *Baltic Pipe* oraz korytarz gazowy Północ-Południe. W ramach zadań infrastrukturalnych znalazły się Autostrada Czarnomorska oraz FAIRway – projekt regulacji żeglugi na Dunaju. Wreszcie w ostatniej grupie znalazły się Cyfrowa *Via Carpatia* oraz Platforma Cyfrowa dla Monitorowania Baz Hydrograficznych w regionie Trójmorza. Znaczenie *Baltic Pipe* polega, zdaniem autorów mapy drogowej, na tym, że transport gazu norweskiego będzie odbywał się nie tylko do republik bałtyckich, Polski i Ukrainy, ale także na obszar całej Europy Środkowo-Wschodniej. Dla samej Ukrainy gazociąg ten jest szansą na dywersyfikację źródeł dostaw energii oraz inwestycję w unijne projekty energetyczne. Korytarz gazowy Północ-Południe to projekt połączenia terminali skroplonego gazu (LNG) Polski i Chorwacji, co daje możliwość odbioru gazu skroplonego przez Ukrainę. Ponadto korytarz jest szansą na uzyskanie

<sup>5</sup> G. Zbińkowski, *The Three Seas Initiative and its Economic and Geopolitical Effect on the European Union and Central and Eastern Europe*, „Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe” 2019, vol. 22, nr 2, s. 108-109.

połączenia z południowymi źródłami gazu (Balkan Stream, gaz z Azerbejdżanu), co w sposób oczywisty umożliwi dywersyfikację źródeł dostaw energii. Autorzy mapy drogowej podkreślają, że zaangażowanie rządu w Kijowie we wspomniane projekty gazowe wpisuje się w agendę energetyczną 3SI.

Autostrada Czarnomorska, zgłoszona przez Bułgarię na wspomnianym VI Szczycie 3SI w Sofii, jest szansą na rozwiązanie problemu braku stabilnego i szybkiego połączenia między krajami czarnomorskimi, a także na ożywienie logistyki wokół Morza Czarnego. Projekt FAIRway, czyli regulacja żeglugi na Dunaju stanowi realizację unijnego Master Planu dla Odbudowy i Utrzymania Dunaju i jego żeglownych dopływów. Wśród jego zadań znajduje się również dostarczanie informacji o krytycznych obszarach na drogach wodnych, a także prognozowanie poziomu wody na całej długości Dunaju.

Cyfrowa *Via Carpatia* polega na budowie szybkich sieci światłowodowych do przesyłu danych oraz usług data center wzdłuż drogi szybkiego ruchu *Via Carpatia*. Integralną część projektu stanowi także budowa bezbarierowego przejścia granicznego dla wymiany towarowej i ruchu turystycznego. Wreszcie Platforma Cyfrowa dla monitorowania baz hydrograficznych w regionie Trójmorza obejmuje, oprócz Ukrainy, wszystkie państwa Inicjatywy oraz Albanię, Mołdowę i Serbię. Projekt dotyczy monitoringu jakości zlewni w regionie, przepływów wód i analizy zagrożeń powodziowych. Autorzy mapy drogowej podkreślają, że w tym przypadku współpraca z 3SI jest możliwa na płaszczyźnie Strategii UE dla regionu Dunaju, której Ukraina jest członkiem-sygnatariuszem.

## **Znaczenie wybranych projektów 3SI dla integracji Ukrainy z Unią Europejską**

### **1. Dywersyfikacja źródeł dostaw gazu i integracja infrastruktury gazowej w regionie Trójmorza**

Jednym ze sztandarowych projektów 3SI realizowanym z inicjatywy Polski i Słowacji jest budowa gazociągu *Baltic Pipe* oraz interkonektorów (transgranicznych linii przesyłowych) Polska-Słowacja oraz Polska-Ukraina, pływającego terminala do odbioru gazu skroplonego w Gdańsku (*Floating Storage and Regasification Unit* - FSRU) wraz z programem ekspansji terminalu LNG w Świnoujściu. Celem inicjatywy jest stworzenie infrastruktury łączącej Polskę z Norweskim Szelfem Kontynentalnym przez Danię. Projekt *Baltic Pipe* będzie jednym z kluczowych źródeł gazu ziemnego dla rynków regionu Morza Bałtyckiego, stanowiąc alternatywę dla dominujących obecnie dostaw gazu z kierunku wschodniego. W tym kontekście stworzenie projektu *Baltic Pipe* jest jednym z najważniejszych warunków

powodzenia Planu Integracji Bałtyckiego Rynku Energii (*Baltic Energy Market Interconnection Plan* – BEMIP). Po zakończeniu projektu *Baltic Pipe* Europa Środkowo-Wschodnia (CEE), w tym m.in. Polska, Słowacja, Ukraina i region bałtycki (Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia) uzyskają możliwość odbioru gazu z Norweskiego Szelfu Kontynentalnego. Dywersyfikacja dostaw gazu do obu regionów może zmniejszyć obecną zależność od jednego dominującego, zewnętrznego dostawcy. Oczekuje się również, że bezpieczne dostawy gazu poprawią warunki ramowe dla rozwoju bardziej zrównoważonego systemu energetycznego poprzez przejście z węgla na gaz. Natomiast transgraniczne linie przesyłowe Polska-Słowacja i Polska-Ukraina mają silnie skonsolidować rynki gazu państw 3SI, a także zwiększyć bezpieczeństwo oraz dywersyfikację dostaw gazu w regionie. Budowa FSRU w Gdańsku ma na celu zaspokojenie rosnącego zapotrzebowania na gaz ziemny w Polsce i zagwarantowanie dodatkowych zdolności importowych na poziomie regionalnym. Polskie Ministerstwo Energii oczekuje, że FSRU zapewni skuteczny i opłacalny sposób zwiększenia dywersyfikacji i bezpieczeństwa dostaw gazu oraz wspierania konkurencji na regionalnych rynkach gazu. Ponadto w ramach projektu wdrożony zostanie funkcjonalny transport LNG na Bałtyku w postaci przeładunku i bunkrowania<sup>6</sup>.

Należy podkreślić, że wszystkie wymienione projekty są spójne z politykami i priorytetami UE. Jeśli chodzi o polsko-ukraiński łącznik gazowy pozytywne stanowisko zajęła Rada Ministerialna Wspólnoty Energetycznej, która w październiku 2016 r. przyjęła listę projektów energetycznych o znaczeniu wspólnotowym (*Projects of Energy Community Interest* – PECI) oraz projektów wzajemnego zainteresowania (*Projects of Mutual Interest* – PMI) na podstawie rozporządzenia nr 347/2013 w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej<sup>7</sup>. Dzięki temu wspomniany interkonektor uzyskał status PMI, który podkreśla regionalne znaczenie polsko-ukraińskiego projektu. Interkonektory Polska-Słowacja i Polska-Ukraina umożliwią bowiem przesył gazu z terminalu LNG w Świnoujściu rurociągiem bałtyckim do innych państw regionu Trójmorza. Pozwolą państwom Europy Środkowo-Wschodniej i Ukrainie skorzystać z bezpośredniego dostępu do różnych źródeł dostaw gazu z północy, takich jak w pełni operacyjne terminale LNG na Morzu Bałtyckim (Świnoujście i Kłajpeda przez interkonektor GIPL Polska-Litwa) i Norwegię (poprzez *Baltic Pipe*). Zapewnią dywersyfikację źródeł oraz dróg dostaw, a także bezpieczeństwo dostaw

<sup>6</sup> *Dywersyfikacja źródeł dostaw gazu i integracja infrastruktury gazowej w regionie Trójmorza*, <https://projects.3seas.eu/projects/diversification-of-gas-supply-sources-and-integration-of-gas-infrastructure-in-the-three-seas-region-diversification-of-gas-supply-sources-and-integration-of-gas-infrastructure-in-the-three-seas-region-with-the-implementation-of-the-atic-pipe-project-and-cross-border-interconnections-republic-of-poland-slovak-republic-and-republic-of-poland-ukraine> (29 IX 2021).

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0347> (29 IX 2021).

gazu w Europie Środkowo-Wschodniej. Ponadto zwiększą konkurencyjność na rynku gazu oraz poziom bezpieczeństwa dostaw w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej, zwłaszcza w świetle kryzysu gazowego z 2009 r. i możliwych przyszłych zakłóceń w dostawach gazu. Obydwa projekty dotyczą potrzeby zwiększenia bezpieczeństwa dostaw i promowania integracji rynku poprzez dywersyfikację źródeł i szlaków dostaw w regionie oraz solidarność między zaangażowanymi państwami członkowskimi. W przypadku zakłóceń w dostawach obydwie interkonektory zapewnią dostawy gazu ziemnego do państw Europy Środkowo-Wschodniej, na które takie zakłócenia mogą mieć wpływ.

Szacunkowa łączna wartość CAPEX dla Projektu polsko-ukraińskiego wynosi 241 mln EUR. Operator strony polskiej GAZ-SYSTEM prognozuje, że nakłady inwestycyjne poniesione w związku z odcinkiem gazociągu w Polsce (interkonektor i rozbudowa polskiego systemu przesyłowego wraz z tłocznia gazu) osiągną kwotę 91 mln EUR<sup>8</sup>. Nadal rozważane są parametry i uzasadnienie biznesowe dla rozbudowy punktu połączenia między Polską a Ukrainą, dlatego jeszcze we wrześniu 2021 r. projekt był wciąż poddawany rewizji.

## 2. Giełda transportowa w regionie Trójmorza

Ten cyfrowy projekt został zgłoszony przez rząd Rumunii w 2018 r. Uczestniczą w nim wszystkie państwa 3SI oraz Albania, Mołdowa, Serbia i Ukraina jako partnerzy zewnętrzni. Celem projektu jest stworzenie inteligentnej platformy cyfrowej do:

- a) transakcji usług transportowych i logistycznych w regionie 3SI, w transporcie intermodalnym (przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jeden rodzaj transportu przy wykorzystaniu tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera lub nadwozia wymiennego, na całej trasie przewozów, bez przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu) w czasie rzeczywistym w celu optymalizacji usług transportowych;
- b) ewidencji rezerw i dostępu do informacji o taryfach, usługach specjalnych, dowodach incydentów i dzienniku transportu;
- c) konstrukcji budynków centrum monitoringu i zarządzania dla transportu międzynarodowego i wydatków w regionie 3SI;
- d) pomocy członkom 3SI;
- e) stworzenia spersonalizowanego dziennika cyfrowego i inteligentnej komunikacji dostępnej dla członków 3SI;

<sup>8</sup> *Three Seas Initiative Priority Interconnection Project 2019 Progress Report*, Slovenia 5-6 June 2019, s. 29-30, 37. Raport zamieszczony na oficjalnej stronie IV Szczytu Inicjatywy Trójmorza w Słowenii, 5-6 czerwca 2019 r.: <https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-online.pdf> (29 IX 2021).

- f) promocji nowoczesnych technologii transportowych, efektywności energetycznej oraz poprawy wykorzystania czystych systemów transportowych, przyjaznych środowisku.

Wstępne hipotezy robocze dotyczące szacunkowego budżetu oscylują wokół 4,5 mln EUR przy uwzględnieniu 4% rocznej stopy oprocentowania kredytu. Jego spłata nastąpi począwszy od 3 roku, zarazem pierwszego roku działalności giełdy. Zespół ok. 30 osób (specjaliści, technicy, pracownicy administracyjni) będzie pracował na średnich wartościach z trzech lat eksploatacji, w czasie których kredyt będzie spłacony. Źródłami finansowania mogą być na etapie eksploatacji potencjalne produkty, które mogą zostać sprzedane, takie jak: platforma dostępowa do handlu usługami transportowymi i logistycznymi (*daily access*); dostęp do platformy modułowej przez monitorowanie transportów w czasie rzeczywistym oraz poprzez informacje o taryfach i usługach specjalnych (dostęp roczny); analiza optymalizacji usług transportu międzynarodowego; raport z rejestru gwarancji transportowych; moduł Monitorowania Incydentów Dostępu do Platformy (dostęp roczny); generowanie dziennika transportu przez miesiąc i przez rok. Trzeba przy tym podkreślić, że szacunkowe przychody uwzględniały jedynie wytwarzanie usług. Usługom tym może towarzyszyć sprzedaż i instalacja sprzętu na żądanie, co oznacza dodatkowy komercyjny wzrost sprzedaży sprzętu o 10-30% jako udział w zysku<sup>9</sup>.

Projekt ten uwzględnia polityki i priorytety UE oraz jest zgodny z zasadami i dyrektywami programów oraz list priorytetowych projektów UE. Jego realizacja przyczyni się do optymalizacji transportu w regionie 3SI, mając istotny wpływ na redukcję kosztów transportu, co oznacza redukcję kosztów produkcji. Centrum monitoringu powinno optymalizować wykorzystanie środków transportu, informacji transportowej oraz dawać możliwość licencjonowania w celu uzyskania usługi przewozu lub spedycji w regionie Trójmorza. Region ten, jako obszar tranzytu międzynarodowego towarów i surowców, położony jest na pograniczu dwóch systemów gospodarczych, UE i Wspólnoty Niepodległych Państw, odgrywa kluczową rolę w harmonizowaniu standardów, dokumentów przewozowych i środków transportu z powiązаныmi operacjami handlowymi. Duże wolumeny i szybkość przetwarzania danych wymagają platformy technologicznej, cyfrowej, połączonej ze wszystkimi regionalnymi centrami logistycznymi, z możliwością zdalnego handlu usługami transportowymi i logistycznymi.

Projekt ten łączy wszystkie rodzaje transportów i wydatki międzynarodowe zainteresowanych państw, budując uniwersalny system komunikacji i danych operacyjnych. Ponadto giełda transportowa Trójmorza potencjalnie umożliwi utworzenie połączeń pomiędzy węzłami logistycznymi państw regionu, z moż-

<sup>9</sup> *Giełda transportowa w regionie Trójmorza*, <https://projects.3seas.eu/projects/transportation-stock-exchange-in-the-3si-region> (29 IX 2021).



liwością rozszerzenia na inne obszary logistyczne. Jednocześnie platforma optymalizuje logistykę transportu, wybierając najlepsze opcje transportu. Zarówno pojazdy, jak i towary, będą wyposażone w systemy transmisji danych dotyczące ruchu, frachtu, dokumentów przewozowych, płatności, informacji szczegółowych, ale także ogólnych związanych z przesyłkami z krajów sygnatariuszy.

### **3. Budowa drugiego toru kolejowego między węzłami Koper (Słowenia) a Divača (Chorwacja)**

Promotorem i inicjatorem tego projektu jest rząd Słowenii. Ponadto udział w nim biorą państwa 3SI Austria, Czechy, Polska, Słowacja, Węgry. Partnerami zewnętrznymi zaś są Białoruś, Niemcy, Rosja i Ukraina. Podstawowym zadaniem projektu jest budowa drugiego toru linii kolejowej Koper – Divača dla zapewnienia przepustowości i niezawodności ruchu z i do słoweńskiego portu Koper nad Adriatykiem. Natomiast cele szczegółowe projektu to:

- a) zapewnienie dodatkowej pojemności;
- b) niezawodność transportu towarowego;
- c) skrócenie drogi z 45 (istniejąca linia) do 28 km (nowa linia – drugi tor), czyli o 17 km;
- d) skrócenie czasu przejazdu z 43-48 minut (linia istniejąca) do 15-21 minut (linia nowa);
- e) zwiększenie prędkości jazdy (z obecnych 50-75 km/h dla pociągów towarowych, 80 km/h dla pociągów pasażerskich i 90 km/h dla pociągów przechyłnych do 160 km/h);
- f) zwiększenie przepustowości z 90 do ok. 220 pociągów/dobę;
- g) zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu;
- h) zwiększenie efektywności zarządzania ruchem;
- i) zaopatrzenie gospodarek Austrii, Czech, Słowacji, Słowenii i Węgier lub krajów położonych w głębi lądu;
- j) skrócenie drogi dla transportu morskiego z Dalekiego Wschodu;
- k) zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych;
- l) zachowanie lub zwiększenie transportu towarowego kolejją;
- ł) obniżenie kosztów społecznych transportu (EUR/tonokilometr netto);
- m) znaczne zwiększenie niezawodności transportu kolejowego;
- n) łatwiejsze utrzymanie toru.

Historia planów budowy drugiej nitki linii kolejowej Divača – Koper rozpoczęła się ponad 20 lat temu. Od tego czasu projekt ten jest mocno forsowany przez rząd w Lublanie jako przykład dobrej praktyki planowania jednego z największych projektów infrastrukturalnych w Słowenii. Pierwsza wersja toru została zaproponowana w 1996 r. Po przestudiowaniu 17 różnych wersji, obecny

tor tunelu został wybrany zgodnie z najwyższymi kryteriami dotyczącymi wpływu na środowisko, bezpieczeństwa, prędkości i przepływu ruchu. Drugim torem będzie nowa linia kolejowa o długości 27,1 km z Divačy do Koper, obejmująca 8 tuneli, 2 wiadukty, 2 mosty i 1 galerię. 20,5 km, czyli 75% linii będzie składać się z tuneli. Wśród powodów, dla których budowa drugiego toru Divača–Koper stała się koniecznością, wymienia się m.in. zapewnienie nowoczesnego i wydajnego połączenia kolejowego między portem towarowym Koper a istniejącą siecią kolejową w Słowenii, a w konsekwencji szerszą europejską siecią kolejową, a także ostateczne usunięcie wszystkich ograniczeń przepustowości i przepustowości linii kolejowej z portu Koper do węzła kolejowego w Divača. Ponadto zwiększeniu ulegnie niezawodność linii kolejowej Divača – Koper oraz bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a także skrócenie czasu podróży, zmniejszenie wpływu na środowisko, zwiększenie udziału ładunków przewożonych koleją ogółem, czy wreszcie zwiększenie wykorzystania bardziej przyjaznego dla środowiska środka transportu.

W swoim budżecie Rząd Republiki Słowenii uwzględnił łącznie 501 mln EUR na projekt podwyższenia kapitału spółki 2TDK na przestrzeni lat budowy (oprócz 21 mln EUR już przekazanych spółce w 2016 i 2018 r.; tj. łącznie 522 mln EUR). Podwyższenie kapitału będzie przeprowadzane sukcesywnie w okresie budowy i będzie finansowane z narzutów dodawanych do opłat za przejazd samochodami ciężarowymi. Dodatkowe finansowanie zapewnią pożyczki długoterminowe ze strony EBI, który zatwierdził finansowanie projektu o wartości 250 mln EUR (15 V 2019 r.). Ponadto rząd Słowenii zawarł umowę kredytu komercyjnego o wartości 112,5 mln EUR (29 V 2020 r.). Dofinansowanie UE jest nastawione na 250 mln EUR, z wykorzystaniem Instrumentu „Łącząc Europę” (*Connecting Europe Facility*, CEF – 3 umowy o łącznej wartości 154 mln EUR) oraz finansowania z Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (o wartości 94 mln EUR). Finansowanie unijne ma kluczowe znaczenie dla zdolności kredytowej projektu i wypełnienia luki finansowej. Wnioskodawca, czyli rząd Słowenii, przewiduje uzyskanie dodatkowych dotacji unijnych w kolejnym okresie programowania 2021-2027<sup>10</sup>.

Projekt jest częścią wstępnie zidentyfikowanych projektów CEF na podstawie Rozporządzenia UE 1316/2013 (Aneks 1 Rozporządzenia CEF)<sup>11</sup> i już otrzymuje wsparcie finansowe UE. W tym celu przestrzegano wszystkich przepisów UE. Dla projektu wydano już pozwolenie na budowę wraz z oceną oddziaływania na środowisko. Rozbudowywana linia kolejowa jest częścią korytarzy sieci bazowej

<sup>10</sup> Budowa drugiego toru kolejowego między węzłami Koper (Słowenia) a Divača (Chorwacja), <https://projects.3seas.eu/projects/construction-of-the-2nd-railway-track-between-koper-and-divaca> (30 IX 2021).

<sup>11</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:PL:PDF> (30 IX 2021).

TEN-T Morza Śródziemnego, Bałtyku i Adriatyku, która obsługuje większość krajów Europy Środkowej (Austria, Czechy, Słowacja, Węgry), ponieważ port w Koper jest łącznikiem tych krajów ze wspomnianymi morzami oraz jest głównym portem dla Austrii i Węgier, a także ważnym portem dla pozostałych państw regionu nie mających dostępu do morza. Inwestycja ta tylko z pozoru ma ograniczony zasięg. Jeśli weźmie się pod uwagę, że partnerami projektu spoza 3SI są Niemcy, Rosja, Ukraina i Białoruś, to widać bardzo wyraźnie skalę i znaczenie tego projektu dla całej Europy Środkowo-Wschodniej. Nowa linia kolejowa poprawi bowiem łączność, przepustowość i niezawodność połączenia między wymienionymi państwami.

#### **4. Platforma Cyfrowa monitorowania baz hydrograficznych w regionie Trójmorza**

Projekt wpisany na listę priorytetów w 2018 r. z inicjatywy rządu Rumunii. Uczestniczą w nim wszystkie państwa regionu oraz Albania, Serbia, Turcja i Ukraina jako partnerzy zewnętrzni. Głównym celem projektu jest stworzenie inteligentnej platformy cyfrowej do monitoringu sieci wód w regionie Trójmorza. Cele szczególne to: stworzenie inteligentnej platformy cyfrowej do monitorowania w czasie rzeczywistym wód ze zlewni hydrograficznych w regionie 3SI; cyfrowe modelowanie zanieczyszczeń, zrzutów wód, analizy ryzyka, obliczania i monitorowania prądów wodnych, a także monitorowanie parametrów jakości wody.

Szacowany budżet projektu to ok. 2,5 mln EUR. Uwzględniona będzie 4% roczna stopa oprocentowania kredytu, którego spłata nastąpi począwszy od 3 roku, zarazem pierwszego roku działalności platformy. Zespół ok. 20 osób (specjaliści, technicy, pracownicy administracyjni) będzie pracował na średnich wartościach z trzech lat eksploatacji, w których kredyt zostanie spłacony. Na etapie eksploatacji platformy potencjalne produkty (usługi), które będzie można sprzedać to:

- a) cyfrowe badania modelowe zanieczyszczeń w strefie 3SI;
- b) badania statystyczne poziomu zanieczyszczeń odpadów;
- c) badania statystyczne dotyczące przepływu wody na powierzchni;
- d) badania analizy ryzyka w odstępach czasu;
- e) analizy pod kątem zapobiegania i zwalczania skutków zanieczyszczenia odpadów;
- f) obliczenia i monitoring strumieni wodnych;
- g) badania jakości wody według monitorowanych parametrów, monitorowanego obszaru i monitorowanej powierzchni obszaru;
- h) raporty integracyjne i badania statystyczne na różnych monitorowanych danych.

Szacunkowe przychody uwzględniały jedynie wytwarzanie usług. Usługom tym może towarzyszyć sprzedaż i instalacja sprzętu na żądanie, co oznacza dodatkowy komercyjny wzrost sprzedaży sprzętu o 10-30% jako udział w zysku<sup>12</sup>.

Projekt uwzględnia politykę i priorytety UE, w szczególności Ramową Dyrektywę Wodną<sup>13</sup> i Ramową Dyrektywę w sprawie Strategii Morskiej<sup>14</sup>. Platforma ta monitoruje wszystkie czynniki związane z wodą, dostarczając analizy zagrożeń powodziowych, susz i niedoborów wody oraz wpływu poboru wody w regionie Trójmorza z uwzględnieniem skutków zmian klimatycznych. Projekt zakłada budowę w Bukareszcie inteligentnego centrum zarządzania sytuacjami kryzysowymi w regionie.

### 5. *Via Carpatia*

Projekt *Via Carpatia* został zainicjowany przez Polskę w 2006 r. z udziałem Litwy Słowacji i Węgier (*Deklaracja Łańcucka*)<sup>15</sup>. W 2010 r. do projektu dołączyły Bułgaria oraz Rumunia. Partnerami spoza 3SI zostały Grecja i Ukraina. Główne cele projektu to włączenie całej trasy *Via Carpatia* do podstawowej sieci TEN-T, a następnie stworzenie korytarza transportowego z północnej części Europy na południe przez Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Grecję (Kłajpeda-Saloniki). Korytarz transportowy *Via Carpatia* będzie nowym połączeniem autostradowym między Europą Północną i Południową, integrując systemy transportowe państw uczestniczących. Jest to trasa biegnąca wzdłuż osi Północ-Południe między Morzem Bałtyckim, Morzem Egejskim i Morzem Czarnym, która w ten sposób włączy się w proces zwiększania spójności gospodarczej i terytorialnej UE oraz przyczyni się do rozwoju społeczno-gospodarczego państw Europy Środkowej i Południowej<sup>16</sup>.

Budowa wszystkich odcinków trasy w zależności od możliwości finansowych partnerów przewidziana jest do 2030 r. Państwa uczestniczące określiły program projektu w marcu 2016 r. w Warszawie, podpisując protokół ustaleń. Odcinek

<sup>12</sup> Platforma Cyfrowa monitorowania baz hydrograficznych w regionie Trójmorza, <https://projects.3seas.eu/projects/digital-platform-on-monitoring-hydrographic-bases-in-the-3si-region> (30 IX 2021).

<sup>13</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128002b> (30 IX 2021).

<sup>14</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32008L0056> (29 IX 2021).

<sup>15</sup> W dniu 27 października 2006 r. Prezydent RP Lech Kaczyński na zamku w Łańcucie wziął udział w Międzynarodowej Konferencji „Jedna droga – cztery kraje”. W jej trakcie ministrowie transportu Polski, Litwy, Słowacji i Węgier podpisali Deklarację Łańcucką o wspólnej budowie trasy szybkiego ruchu *Via Carpatia*. Tekst Deklaracji Łańcuckiej wraz z komentarzem dostępny [w:] A. Jarominiak, *Historyczne intencje [Deklaracja Łańcucka]*, „Inżynieria i Budownictwo” 2007, nr 63, s. 15-16.

<sup>16</sup> *Three Seas Initiative Priority Interconnection Project 2019 Progress Report...*, s. 83.

węgierski *Via Carpatii* zostanie ukończony do 2022 r., a odcinek polski zostanie uruchomiony do 2025 r. Według stanu prac na październik 2019 r. po stronie węgierskiej ukończono odcinek autostrady M35-M3-M30 między Debreczynom a Miskolcem oraz odcinek między Tornynosnémeti i granicą ze Słowacją. Natomiast odcinek między Miskolcem a Tornynosnémeti (M30) jest w budowie i zostanie ukończony do 2022 r., a odcinek autostrady M35-M4 między Debreczynom a granicą z Rumunią zostanie ukończony do 2020 r. Po stronie polskiej według stanu na dzień 30 IX 2021 r. ukończono ok. 12% trasy, czyli ok. 92 km drogi ekspresowej S19 i S61. Jest to zachodnia obwodnica Rzeszowa i odcinek Rzeszów-Sokołów Małopolski, jak również obwodnica Lublina, Kocka i Międzyrzecz Podlaskiego. Do *Via Carpatii* zalicza się ponadto drogę ekspresową S61, której odcinek Raczki-Suwałki wraz z obwodnicą Suwałk jest już w eksploatacji. W budowie znajduje się odcinek Lublin-Sokołów Małopolski (129 km), który ma być ukończony w 2022 r., a na cztery z siedmiu odcinków Rzeszów Południe – granica ze Słowacją ogłoszono przetargi. Dla większości pozostałych odcinków polskiej części szlaku ustalony jest przebieg trasy i wszczęto postępowania przetargowe<sup>17</sup>.

Jeśli chodzi o odcinek rumuński szlaku, to w grudniu 2018 r. podpisano umowę na projekt techniczny i budowę tzw. Autostrady Transylwańskiej. Zgodnie z umową, projekt techniczny zostanie ukończony za 4 miesiące, a prace ruszą za 15 miesięcy od daty parafowania dokumentu. Odcinek drogi krajowej między Oradeą i Aradem jest w 98% odnowiony, podczas gdy prace na odcinku Arad-Timisoara-Lugoj są już ukończone, a trasa jest w eksploatacji. Rumuńskie ministerstwo transportu planuje przygotować i sfinansować odcinek Lugoj-Drobeta-Turnu Severin w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego zgodnie z decyzją rządu nr 357/2018. W przypadku innych odcinków procedura przetargowa jest w toku i oczekuje się, że zostanie sfinalizowana do końca 2019 r. Odcinek między Bukaresztem a Konstancą jest ukończony i eksploatowany. Szacuje się, że prace na terytorium Rumunii zostaną ukończone w 2030 r.<sup>18</sup>.

Chociaż *Via Carpatia* jako całość nie jest częścią korytarzy sieci bazowej TEN-T, to łączy jednak kompleksowe węzły sieciowe na osi Północ-Południe. Jako inwestycja infrastrukturalna w trasę szybkiego ruchu musi być zgodna z odpowiednimi zasadami i przepisami unijnymi. Z tego względu projekt wpisuje się w politykę spójności gospodarczej i terytorialnej UE, ponieważ niektóre odcinki włączone są do sieci bazowej TEN-T, jak np. odcinek Lublin-Rzeszów-granica ze Słowacją. W listopadzie 2018 r. w Budapeszcie miało miejsce kolejne posiedzenie

<sup>17</sup> Informacje zaczerpnięte z oficjalnego serwisu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/31845/Droga-S19-na-Podkarpaciu-jako-element-Via-Carpatia-wczoraj-dzis-jutro> (30 IX 2021); <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/31711/Na-Via-Baltica-najwiecej-dzieje-sie-w-Polsce> (30 IX 2021).

<sup>18</sup> *Via Carpatia, sekcja rumuńska*, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-romania> (30 IX 2021).

grupy roboczej ekspertów ds. *Via Carpatii*, podczas którego opracowano propozycję dla Komisji Europejskiej dotyczącą włączenia trasy do sieci bazowej TEN-T. Z kolei w kwietniu 2019 r. zorganizowano w Łańcucie Międzynarodową Konferencję Ministrów Transportu dziesięciu państw uczestniczących w projekcie pt. „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy *Via Carpatia*”. Nastąpiło tam podpisanie wniosku o włączenie korytarza drogowego *Via Carpatia* do sieci bazowej TEN-T i przekazanie dokumentu przedstawicielowi Komisji Europejskiej. Ponadto doszło do podpisania Deklaracji Łańcut III – ministrów odpowiedzialnych za transport Białorusi, Bułgarii, Chorwacji, Litwy, Polski, Rumunii, Słowacji, Turcji, Węgier i Ukrainy w sprawie wzmocnienia współpracy w dziedzinie transportu w Europie Środkowej i Południowej oraz kontynuacji rozwoju *Via Carpatii* i przystąpienia do projektu nowych członków Białorusi i Chorwacji<sup>19</sup>.

Projekt ma kluczowe znaczenie dla regionu Trójmorza, ponieważ *Via Carpatia* jest w zasadzie pierwszym prawdziwym połączeniem transportowym między Bałtykiem, Morzem Czarnym, Egejskim i docelowo Adriatykiem. Tym samym korytarz ten wnosi nową jakość do regionalnego handlu i tzw. konektywności (*interconnectivity*). Projekt ma na celu wyeliminowanie różnic w rozwoju infrastruktury w Europie. Wraz z ustanowieniem nowego połączenia transportowego Północ-Południe zwiększą się sieci połączeń w regionie, tzw. interkonektorów drogowych. Inwestycja pomoże zintegrować słabiej rozwinięte regiony 3SI, Grecji i Ukrainy, z głównym nurtem handlu międzynarodowego i przyczyni się do zwiększenia ich potencjału wzrostu.

## Wnioski końcowe

Wśród członków 3SI dominuje obecnie podejście niechętnie członkostwu Ukrainy w inicjatywie. Wynika to z faktu, że wzmocnienie komponentu politycznego 3SI i formalne przystąpienie krajów spoza UE doprowadziłoby do dodatkowych konfliktów, głównie z Rosją. Dlatego Ukraina powinna zabiegać o status obserwatora, jaki posiadają choćby Niemcy i Stany Zjednoczone. W ten sposób rząd w Kijowie sformalizowałby relacje z 3SI i byłby w stanie dokładniej monitorować dynamikę projektów, w których uczestniczy. Koncentracja na przeprowadzeniu reform infrastruktury transportowej lub rynku energii, czy też polepszenia warunków prowadzenia działalności, może przyczynić się do wzrostu poziomu zaufania do Ukrainy i co za tym idzie chęci współpracy z rządem w Kijowie. Jeśli reformy wewnętrzne odniosą pozytywny skutek, wówczas Ukraina może być uznana za stabilniejszego i bardziej wiarygodnego partnera dla państw Trójmorza.

<sup>19</sup> *Three Seas Initiative Priority Interconnection Project 2019 Progress Report...*, s. 83-84.

Ze swojej strony członkowie Inicjatywy mogliby określić priorytetowe projekty 3SI dla Ukrainy oraz mieć jasne i ustrukturyzowane stanowisko w sprawie ich wdrażania, w tym źródeł finansowania. Ponadto ważne jest monitorowanie rozwoju Inicjatywy i angażowanie się w interesujące dla Ukrainy przedsięwzięcia, takie jak Forum Biznesowe 3SI, Forum Regionów 3SI, Zgromadzenie Międzyparlamentarne 3SI i planowane Forum Cyfrowe 3SI.

Wydaje się, że strona ukraińska zdążyła już zrozumieć, na czym polega różnica między projektem 3SI a tzw. Międzymorzem marszałka J. Piłsudskiego. Międzymorze to termin geopolityczny, który historycznie obejmuje elementy pewnego sojuszu bezpieczeństwa, a także odstraszenie lub przynajmniej zmniejszenie roli zarówno Rosji, jak i Niemiec w ramach koncepcji prometeizmu<sup>20</sup>. Z drugiej strony 3SI jest promowana przede wszystkim jako projekt gospodarczy i infrastrukturalny w ramach UE.

Dla skutecznej integracji Ukrainy z rynkami Trójmorza konieczna jest odpowiednia koordynacja działań ukraińskich ministerstw i agencji dotyczących 3SI, tym bardziej, że każdy aspekt współpracy w ramach projektu jest podejmowany przez różne struktury na różnych szczeblach. Ponadto ogólne podejście Ukrainy do Inicjatywy może stać się bardziej skuteczne i ukierunkowane poprzez nawiązanie kontaktów między przedstawicielami agencji państwowych, struktur biznesowych i sektora pozarządowego zaangażowanych w promocję ukraińskich interesów w ramach 3SI. Zaangażowanie ukraińskich przedsiębiorstw w Forum Biznesu Trójmorza jest szczególnie pilne, biorąc pod uwagę fakt, że ten format okazał się skutecznym instrumentem na rzecz konsolidacji środowisk przedsiębiorców z dwunastu państw Inicjatywy.

Ukraina powinna wykorzystać wszystkie możliwości współpracy z 3SI w ramach makroregionu karpackiego, ponieważ jest on atrakcyjnym regionem geograficznym w Europie Środkowej oraz charakteryzuje się niskim poziomem rozwoju społecznego i gospodarczego. Priorytetowymi projektami są budowa dróg, ustanowienie nowych punktów kontrolnych, a także zielone światło dla biznesu. Ponadto rozwój obszarów górskich jest jednym z priorytetów zatwierdzonej przez rząd Ukrainy strategii państwa na rok 2020 na rzecz rozwoju regionalnego<sup>21</sup>. Tym samym udział Ukrainy w projekcie *Via Carpatia* stanowi pierwszy krok w kierunku wzajemnie korzystnej współpracy w zakresie infrastruktury.

Jeśli chodzi o rekomendacje wynikające z „Mapy drogowej dla Ukrainy” zostały one podzielone na zalecenia energetyczne, infrastrukturalne (transportowe)

<sup>20</sup> Szerzej na temat idei Międzymorza i prometeizmu zob. m.in.: P. Okulewicz, *Koncepcja „międzymorza” w myśli i praktyce politycznej obozu Józefa Piłsudskiego w latach 1918-1926*, Poznań 2001, *passim*; M.J. Chodakiewicz, *Międzymorze*, Warszawa 2016, *passim*.

<sup>21</sup> T. Levoniuk, *The Three Seas Initiative: Ukraine’s opportunity for practical European integration*, „New Europe Center Policy Brief”, Kyiv, 17 September 2018, [http://neweurope.org.ua/wp-content/uploads/2018/09/Policy-Initsiatyva-troh-moriv\\_eng-4-3.pdf](http://neweurope.org.ua/wp-content/uploads/2018/09/Policy-Initsiatyva-troh-moriv_eng-4-3.pdf) (2 IX 2021).

i cyfrowe. W pierwszej dziedzinie można usłyszeć, że konieczne jest sformułowanie stanowiska w sprawie dostaw gazu do regionu 3SI rosyjskimi gazociągami Turkish Stream, Nord Stream i Nord Stream 2. Takie dostawy bowiem nie tylko zwiększają uzależnienie od rosyjskiego gazu i dominującego dostawcy (Gazpromu), ale również dramatycznie osłabiają bezpieczeństwo energetyczne zarówno członków 3SI, jak i Ukrainy i UE. Rząd w Kijowie powinien również forsować w ramach 3SI i Sekretariatu Wspólnoty Energetycznej wprowadzenie dodatkowych scenariuszy dla bezpieczeństwa dostaw gazu i modelowania zakłóceń dostaw przez gazociągi Turkish Stream, Nord Stream i Nord Stream 2 oraz ogólnie ze wschodu. Ponadto ze względu na fakt, że państwa 3SI oraz Strategia UE dla Regionu Dunaju (EUSDR)<sup>22</sup> mają zbieżne cele energetyczne, Ukraina powinna wykorzystać przyszłą prezydencję w EUSDR do realizacji swoich interesów w zakresie bezpieczeństwa energetycznego. W tym kontekście rząd w Kijowie winien wspierać i promować dialog i współpracę z państwami trzecimi oraz regionami sąsiadującymi z 3SI w celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego.

Rekomendacje w ramach infrastruktury dotyczą konieczności połączenia drogi szybkiego ruchu *Via Carpatia* z autostradą *Via Baltica* (Litwa, Łotwa, Estonia i Polska), ponieważ stworzy warunki do lepszego połączenia logistycznego między Ukrainą a państwami bałtyckimi. Mapa drogowa wskazuje kolejne zalecenia w tej dziedzinie, jak: modernizacja przejść granicznych Ukrainy z UE, budowa torów o europejskich standardach przystosowanych do kolei dużych prędkości na trasie Kijów – granice z Polską/Słowacją/Węgrami, kontakty i wymiana baz danych organów kontroli granicznej, wymiana elektronicznych baz danych przewoźników drogowych Ukrainy i krajów UE w celu uzyskania dostępu do unijnego rynku przewozów drogowych, a także przejście do Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Mapa drogowa w dziedzinie cyfryzacji wskazuje m.in. na konieczność zaangażowania Ukrainy w projekty technologii finansowych oraz paradygmat państwa w smartfonie, czyli wymianę doświadczeń w zakresie cyfryzacji instytucji i służb państwowych. Ważną płaszczyzną współpracy obydwu stron mogłoby się stać również cyberbezpieczeństwo. Ukraina i państwa Trójmorza (zwłaszcza Estonia) mają już duże doświadczenie w walce z cyberatakami. Ponadto to właśnie w Tallinie znajduje się Wspólne Centrum NATO ds. Zaawansowanych Technologii w dziedzinie Cyberobrony. Równie ważne są zabiegi na rzecz przystąpienia Ukrainy do instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) i udziału w projektach unijnych dotyczących rozwoju transeuropejskiej infrastruktury telekomunikacyjnej. Cennym uzupełnieniem Mapy Drogowej dla integracji Ukrainy z 3SI jest Mapa Drogowa integracji

---

<sup>22</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:ev0028&from=NL> (28 IX 2021).



Ukrainy z Jednolitym Rynkiem Cyfrowym UE<sup>23</sup>. Realizacja celów tam zawartych może przyczynić się do uzyskania dostępu do Internetu dla infrastruktury transportowej, ośrodków i instytucji społecznych zaangażowanych w projekty 3SI. Wreszcie dla opracowywanej przez ukraińskie Ministerstwo Cyfryzacji strategii „Przed wszystkim chmury” oraz rozwoju usług „data center” niezbędne jest wdrożenie ustawy „O usługach w chmurze”. Działania te bowiem nie tylko zintegrują sieci internetowe Ukrainy z państwami 3SI, ale również przyczynią się do wzrostu poziomu bezpieczeństwa informacyjnego w Europie Środkowo-Wschodniej.

## Abstract

Bartosz Dziewiałtowski-Gintowt

### **The integration of Ukraine into the European Union in the light of the selected projects of the Three Seas Initiative**

This paper was inspired by the conference entitled „Three Seas Initiative- a road-map for Ukraine”, which took place on 27 VII 2021 at the headquarters of the Ukrainian Crisis Media Center in Kyiv. This article aims to present the projects proposed by the Ukrainian side at the mentioned conference and compare them with the currently ongoing Three Seas Initiative (3SI) priorities involving Ukraine. Representatives of the Ukrainian Ministry of Infrastructure proposed a list of six key projects for Ukraine: the Baltic Pipe gas pipeline, the North-South gas corridor, the Black Sea Motorway, FAIRway – a project to regulate navigation on the Danube river, Digital Via Carpatia and Digital Platform for Hydrographic Database Monitoring in the 3SI region. In Ukraine, the co-implemented projects include diversification of gas supply sources and integration of gas infrastructure in the 3SI region, Transport Exchange in the 3SI region, construction of the second railway track between Koper (Slovenia) and Divača (Croatia) hubs, Digital Platform for Hydrographic Database Monitoring in the 3SI region, and *Via Carpatia*. The comparative analysis of the listed groups of projects presents an attempt to answer the question: What is the actual participation of the Ukrainian government in 3SI projects? Is involvement in 3SI projects financed from EU funds a real chance for the Europeanisation of Ukraine or is it just a way to build its gas, road or digital infrastructure?

---

<sup>23</sup> P. Iavorskyi, S. Taran, O. Shepotylo, *Ukraine's Integration into the EU's Digital Single Market*, „Free Network Policy Brief Series”, 15 II 2021, [https://www.researchgate.net/publication/35-0431694\\_Ukraine's\\_Integration\\_into\\_the\\_EU's\\_Digital\\_Single\\_Market/link/605f06344585-15e834737d9a/download](https://www.researchgate.net/publication/35-0431694_Ukraine's_Integration_into_the_EU's_Digital_Single_Market/link/605f06344585-15e834737d9a/download) (30 IX 2021).

**Keywords:** Three Seas Initiative, Ukraine's integration with EU, Baltic Pipe, Via Carpatia

## References

- Chodakiewicz, M.J., *Międzymorze*, Warszawa 2016.
- Construction of the 2nd railway track between Koper and Divača*, <https://projects.3seas.eu/projects/construction-of-the-2nd-railway-track-between-koper-and-divaca>.
- Digital Platform on monitoring hydrographic bases in the 3SI region*, <https://projects.3seas.eu/projects/digital-platform-on-monitoring-hydrographic-bases-in-the-3si-region>.
- Diversification of gas supply sources and integration of gas infrastructure in the Three Seas Region*, <https://projects.3seas.eu/projects/diversification-of-gas-supply-sources-and-integration-of-gas-infrastructure-in-the-three-seas-region-diversification-of-gas-supply-sources-and-integration-of-gas-infrastructure-in-the-three-seas-region-with-the-implementation-of-the-baltic-pipe-project-and-cross-border-interconnections-republic-of-poland-slovak-republic-and-republic-of-poland-ukraine>.
- Droga S19 na Podkarpaciu jako element Via Carpatia wczoraj, dziś i jutro*, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/31845/Droga-S19-na-Podkarpaciu-jako-element-Via-Carpatia-wczoraj-dzis-jutro>.
- EU Strategy for the Danube Region*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:ev0028&from=NL>.
- Iavorskyi, P., Taran, S., Shepotylo, O., *Ukraine's Integration into the EU's Digital Single Market*, „Free Network Policy Brief Series”, 15 II 2021, [https://www.researchgate.net/publication/350431694\\_Ukraine's\\_Integration\\_into\\_the\\_EU's\\_Digital\\_Single\\_Market/link/605f0634458515e834737d9a/download](https://www.researchgate.net/publication/350431694_Ukraine's_Integration_into_the_EU's_Digital_Single_Market/link/605f0634458515e834737d9a/download).
- Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, eds. A. Zbaraszewska, B. Dziewiałtowski-Gintowt, Poznań 2019.
- Jarominiak, A., *Historyczne intencje [Deklaracja Łańcucka]*, „Inżynieria i Budownictwo” 2007, nr 63.
- Na Via Baltica najwięcej dzieje się w Polsce*, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/31711/Na-Via-Baltica-najwiecej-dzieje-sie-w-Polsce>.
- Levoniuk, T., *The Three Seas Initiative: Ukraine's opportunity for practical European integration*, „New Europe Center Policy Brief”, Kyiv, 17 IX 2018, [http://new-europe.org.ua/wp-content/uploads/2018/09/Policy-Initsiatyva-troh-moriv\\_eng-4-3.pdf](http://new-europe.org.ua/wp-content/uploads/2018/09/Policy-Initsiatyva-troh-moriv_eng-4-3.pdf).
- Okulewicz, P., *Koncepcja „międzymorza” w myśli i praktyce politycznej obozu Józefa Piłsudskiego w latach 1918-1926*, Poznań 2001.

- Orzelska-Stączek, A., Ukielski, P., *Inicjatywa Trójmorza z perspektywy jej uczestników*, Warszawa 2020.
- Ramowa Dyrektywa Wodna Parlamentu Europejskiego i Rady (UE), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128002b>.
- Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej Parlamentu Europejskiego i Rady (UE), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A3200-8L0056>.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0347>.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ustanawiające Instrument „Łącząc Europę”, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:PL:PDF>.
- Three Seas Initiative Priority Interconnection Project 2019 Progress Report, Slovenia 5-6 June 2019, <https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-online.pdf>.
- Three Seas Initiative Status Report of 2021, <https://projects.3seas.eu/report>.
- Transportation stock exchange in the 3SI region, <https://projects.3seas.eu/projects/transportation-stock-exchange-in-the-3si-region>.
- Ukrainian Institute for International Politics, <http://www.uiip.org.ua/ukrainian-institute-for-international-politics-about-us/>.
- Via Carpatia submitted by Romania, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-romania>.
- Zbińkowski, G., *The Three Seas Initiative and its Economic and Geopolitical Effect on the European Union and Central and Eastern Europe*, „Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe” 2019, vol. 22, nr 2.

**Bartosz Dziewiałowski-Gintowt** – dr historii, wykładowca w Wyższej Szkole Pedagogiki i Administracji im. Mieszka I w Poznaniu.  
ORCID: 0000-0002-4546-4031