

**Andrzej Wojtaszak\***

## **INICJATYWY TRANSPORTOWE TRÓJMORZA I ICH ZNACZENIE DLA EUROPY ŚRODKOWEJ I UNII EUROPEJSKIEJ**

### Streszczenie

W artykule przedstawiono projekty inicjatyw dotyczących budowy infrastruktury transportowej krajów Trójmorza (3SI), które wpisują się w rozwój infrastruktury transportowej całej UE. Warto zauważyć zmiany geopolityczne rozgrywane przez główne mocarstwa światowe, określające od nowa strefy wpływów. Na tym tle widoczne są starania państw 3SI, które dążą do zmian kierunku rozwoju infrastruktury transportowej z północy na południe Europy, odchodząc od zimnowojennego układu wschód – zachód. 3SI liczy na dynamiczną transformację i powstanie układu sił, w którym właściwe miejsce zajmą lepsze relacje transatlantyckie, a którego istotnym elementem będzie region Europy Środkowej. Autor przyjmuje podejście instytucjonalne oraz analizę opartą na teorii neorealizmu. Pozwoli to na ocenę roli i znaczenia inicjatyw Trójmorza dla rozwoju państw Europy Środkowej i UE.

**Słowa kluczowe:** Inicjatywa Trójmorza, UE, transport, międzynarodowe stosunki polityczne

### Wstęp

Tradycje inicjatyw regionalnych w Europie Środkowej mają swój rodowód w okresie międzywojennym i wywodzą się z polskiej myśli i praktyki politycznej. Jedną z takich inicjatyw była koncepcja „Międzymorza”. Niepowodzenie tej koncepcji wiązano z brakiem porozumienia Polski z innymi państwami, zarzucającymi Warszawie budowanie pozycji mocarstwa regionalnego<sup>1</sup>.

---

\* Uniwersytet Szczeciński, e-mail: andrzej.wojtaszak@usz.edu.pl, ORCID: 0000-0002-5615-9438.

<sup>1</sup> Por. Ł. Lewkowicz, *The Three Seas Initiative in the Context of International Challenges*, „Yearbook of the Institute of East-Central Europe”, 2019, t.17, z. 3, s. 7–12; M. Laruelle, E. Rivera, *Imagined geographies of Central and Eastern Europe: The concept of Internarium*, „Transnational History of the Far-Right Series”, March 2019, issue 1, s. 4–5.

W 2014 r. analitycy Atlantic Council w raporcie dotyczącym przyszłych kierunków rozwoju Unii Europejskiej (UE) opowiedzieli się za budową korytarza północ – południe, połączenia infrastruktury energetycznej, transportowej i cyfrowej, rozciągającego się od Morza Bałtyckiego po Adriatyk i Morze Czarne<sup>2</sup>. Analiza brała pod uwagę nowe uwarunkowania geopolityczne powstałe po upadku Związku Sowieckiego. Powstanie nowego projektu regionalnego w Europie Środkowej<sup>3</sup> ma swój początek w 2016 r., kiedy to z inicjatywy prezydentów Polski Andrzeja Dudy i Chorwacji Kolindy Grabar-Kitarović doszło do spotkania przedstawicieli 12 państw Europy Środkowej w Dubrowniku. Inicjatywa Trójmorza skupia państwa UE, które, poza Austrią, należały do strefy wpływu byłego Związku Radzieckiego lub stanowiły część dawnej Jugosławii<sup>4</sup>. Celem powołania do życia 3SI była zgoda państw członkowskich na konieczność rozwoju trzech newralgicznych dla regionu sfer współpracy dotyczących: energetyki, infrastruktury transportowej i komunikacji cyfrowej. Zwolennicy 3SI podkreślają, że należy zauważyć kontekst strategiczny istotny dla Sojuszu Północnoatlantyckiego (NATO) i UE<sup>5</sup>.

Przedmiotem przeprowadzonej analizy są kwestie związane z rozwojem infrastruktury transportowej. Problemy transportowe tej części UE wiążą się z historycznymi uwarunkowaniami rozwoju państw tego obszaru, głównie na osi wschód – zachód, co było związane z polityką militarną ZSRR, a nie na osi północ – południe, co jest niezbędne dla rozwoju ekonomicznego i zwiększenia bezpieczeństwa tej części Europy.

W przedstawionej analizie zastosowano teorię neorealizmu<sup>6</sup>, co pozwala zauważyć sposoby działania mocarstw w regionie Europy Środ-

---

<sup>2</sup> *Completing Europe. From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union*, Atlantic Council and CEEP, <https://www.atlanticcouncil.org>, 21.11.2014 (20.11.2022).

<sup>3</sup> Problematyczne jest także określenie Europa Środkowa, termin ten nie ma bowiem cech uniwersalnych i jest często zastępowany przez określenia: Europa Środkowa i Wschodnia, Europa Środkowa i Europa Środkowo-Wschodnia. P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza: geneza, cele i funkcjonowanie*, Warszawa 2019, s. 52. Autor artykułu używa określenia Europa Środkowa.

<sup>4</sup> Obszar państw należących do 3SI wynosi 1,2 mln km<sup>2</sup>, około 30% UE, i jest zamieszkały przez ponad 111 mln mieszkańców UE (21,7%). L. Wei, B. Wierziński, T. Surmacz, *Three-Seas Initiative countries and their competitiveness in Europe*, "Social Inequalities and Economic Growth", 2020, no. 2, s. 85.

<sup>5</sup> P. Ukielski, *Inicjatywa Trójmorza w polskiej polityce zagranicznej*, „Studia Europejskie”, 2018, nr 2, s. 46.

<sup>6</sup> J. Czaputowicz, *Mapa współczesnego realizmu: realizm klasyczny, neorealizm, realizm neoklasyczny* [w:] *Teoria realizmu w nauce o stosunkach międzynarodowych. Założenia i zastosowania badawcze*, red. J. Czaputowicz, E. Haliżak, Warszawa 2015, s. 25–41. Wszystkie mocarstwa podejmują działania oparte na różnym wykorzystaniu

kowej oraz znaczenie podjętych przez 3SI inicjatyw (w tym transportowych) dla polepszenia bezpieczeństwa regionu. W relacjach wewnętrznych brana jest pod uwagę teoria europeizacji<sup>7</sup>. W prezentowanych badaniach zastosowano metodę jakościową, instytucjonalno-prawną, systemową oraz komparatystyczną.

### Uwarunkowania międzynarodowe a działalność 3SI

Inicjatywa Trójomorza spotyka się z zainteresowaniem mocarstw światowych, podejmujących próby redefinicji układów geopolitycznych. Zainteresowanie rozwojem państw Inicjatywy Trójomorza wykazują: Stany Zjednoczone, Chiny i Federacja Rosyjska. Prowadzona przez administrację Stanów Zjednoczonych próba resetu w stosunkach z Kremlem, szczególnie widoczna po rozszerzeniu UE o państwa Europy Środkowej, okazała się błędem. Atak Federacji Rosyjskiej na Ukrainę (Krym) w 2014 r., żądania geopolityczne Moskwy wobec USA, NATO i UE, wreszcie agresja na Ukrainę w lutym 2022 r. w znaczny sposób wpłynęły na postawę państw regionu, głównie państw tzw. Bukareszteńskiej Dziewiątki (dalej B9), domagających się wzmocnienia flanki wschodniej NATO i wsparcia dla Ukrainy<sup>8</sup>, czy zwiększającą bezpieczeństwo w regionie inicjatywę tzw. Grupy B+3 (Litwa, Łotwa, Estonia + Polska). W 2020 r. powstał Trójkąt Lubelski (porozumienie Polski, Litwy i Ukrainy), który może być pomostem dla Ukrainy do wstąpienia do NATO i UE. W Waszyngtonie zwraca się uwagę na inwestowanie przez kraje 3SI w system bezpieczeństwa. Trójomorze wpływa na charakter i kierunki działania UE (w wymiarze wewnętrznym) oraz na rozbudowę relacji transatlantyckich UE ze Stanami Zjednoczonymi (wymiar zewnętrzny), co wspiera będące poza UE Zjednoczone Królestwo. Chiny z kolei starają się dotrzeć do państw regionu poprzez budowę *Belt and Road Initiative*. Towarzyszą temu bilateralne porozumienia finansowe, które

---

zasad „potęgi”. Por. J.S. Ney Jr., *Soft power. Jak osiągnąć sukces w polityce międzynarodowej?*, Warszawa 2007, s. 44; M. Sułek, *Parametry potęgi (siły) państwa – stałe czy zmienne* [w:] *Państwo w teorii i praktyce stosunków międzynarodowych*, red. M. Sułek, J. Symonides, Warszawa 2009, s. 72.

<sup>7</sup> J. Ruskowski, *Wstęp do studiów europejskich. Zagadnienia teoretyczne i metodologiczne*, Warszawa 2007, s. 147–149. Por. A. Nitszke, *Inicjatywa Trójomorza. Role – funkcje – kontrowersje z perspektywy teorii europeizacji*, „Rocznik Integracji Europejskiej”, 2022, nr 16, s. 307–308.

<sup>8</sup> K. Pawłowski, *Bukareszteńska dziewiątka: współpraca państw wschodniej flanki NATO*, „Policy Papers”, 2020, nr 4, s. 17–18.

w dłuższym okresie mogą szkodzić nie tylko państwow 3SI, zaangażowanym w układy finansowe z Chińczykami, ale całej UE. Pekin zaangażował się w koncepcję współpracy 17 + 1, która objęła państwa Trójmorza (bez Austrii) oraz Albanie, Czarnogórę, Bośnię i Hercegowinę, Grecję, Macedonię oraz Serbię, jeszcze bardziej rozwijając „chińską pułapkę finansową”<sup>9</sup>.

W początkowym okresie działalności 3SI wielu przeciwników Inicjatywy Trójmorza podkreślało jej negatywne stanowisko wobec prorosyjskiej polityki Niemiec i Francji. Niemcy i Francja były zwolennikami współpracy z Moskwą, wspierając realizację hasła „współpracy od Władystoku do Lizbony”. W Berlinie 3SI postrzegano jako próbę stworzenia bloku konkurencyjnego wobec tzw. starej Europy<sup>10</sup>. Ostatecznie inicjatywa stała się jedną z koncepcji w ramach UE. Trójmorze jest nową formą integracji, a nie działania przeciwko UE. W rezultacie rosnących obaw przed polską dominacją w regionie (pojawiły się zarzuty budowy nowego „Międzymorza”), powołano w 2015 r. do życia Trójkąt Sławkowski (Czechy, Słowacja, Austria), jako nowy podmiot (utrudnia spójność Trójkąta Wyszehradzkiego – V4) czy Centralną Piątkę – C5 (Austria, Czechy, Słowacja, Słowenia i Węgry). W przestrzeni funkcjonowania inicjatywy istnieją inne rozwiązania gospodarcze o charakterze regionalnym, np. Warneńska Czwórka (Bułgaria, Rumunia, Serbia i Grecja), wzorowane na V4<sup>11</sup>, przy czym zarówno Grecja, Ukraina, Gruzja, jak i Mołdawia wykazują aspiracje wstąpienia do 3SI.

Problemem stało się stanowisko Węgier, sprzeciwiających się nakładaniu sankcji na Federację Rosyjską w związku z wojną w Ukrainie (2022). Trudno mówić o jednoci stanowisk państw 3SI wobec tej wojny. Wyraźnie odmienny stosunek prezentują Węgry, co ma destrukcyjny charakter na współpracę w regionie. Rząd węgierski dostrzegł antyrosyjski charakter 3SI. Budapeszt liczył na budowę (z pomocą Rosjan) elektrowni atomowej w Paks oraz korzystanie z tańszych surowców energetycznych<sup>12</sup>. Można zadać sobie pytanie: czy możliwy jest sukces współpracy 12 państw należących do Inicjatywy Trójmorza, jeżeli spory wewnętrzne nie pozwalają na regularną działalność, np. V4. Każde z państw inicjatywy kieruje się własnym interesem narodowym, np. dla Chorwatów wstąpienie do inicjatywy mogło oznaczać „złagodzenie pe-

<sup>9</sup> A. Wojtaszak, *Inicjatywa Trójmorza a perspektywy rozwoju państw regionu Europy Środkowo-Wschodniej*, „Sprawy Międzynarodowe”, 2020, t. 73, nr 2, s. 82–83.

<sup>10</sup> P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *op.cit.*, s. 81.

<sup>11</sup> T. Szyszlak, *Bułgaria wobec Inicjatywy Trójmorza*, Warszawa 2021, cz. 3, s. 15.

<sup>12</sup> D. Héjj, *Czy bez dostępu do morza Węgry przyłączą się do Trójmorza?*, „Sprawy Międzynarodowe”, 2020, t. 73, nr 3, 118–119.

ryferyjnego charakteru państwa, po stronie międzynarodowej w Europie, zwiększenie zasięgu i rozpoznawalności na arenie międzynarodowej”<sup>13</sup>. Chorwaci dążą do wstąpienia do V4, a w przypadku 3SI starają się osiągnąć korzyści związane m.in. z rozbudową sieci gazociągowej, np. terminalu LNG na wyspie Krk, czy z modernizacją linii kolejowej Rijeka – Karlovac i rozbudową portu w Rijece<sup>14</sup>.

Problematyka ostatniego szczytu 3SI w Rydze (20–21 czerwca 2022 r.) zdominowana była kwestiami wojny w Ukrainie. Państwa Trójomorza, będące najbliższym sąsiadem Ukrainy (szczególnie Polska, Słowacja i Rumunia), zdając sobie sprawę ze swego strategicznego położenia, podkreślały konieczność ciągłego wspierania Kijowa w walce z rosyjskim agresorem oraz udziału w przyszłej odbudowie Ukrainy. Uczestnicy szczytu zdecydowali o utworzeniu specjalnego, nowego rodzaju partnerstwa – partnerstwa uczestniczącego – skierowanego jednocześnie do wszystkich państw regionu aspirujących do wejścia do UE. Podjęto także deklarację, że państwa, które będą posiadały lub będą na drodze do otrzymania statusu kandydata do UE, będą mogły uzyskać również status partnerstwa w ramach 3SI<sup>15</sup>.

Moskwa, domagając się powrotu do ustaleń wynikających z *Aktu Stanowiącego NATO – Rosja z 1997 r.*<sup>16</sup>, grozi taktycznym atakiem jądrowym w Ukrainie. Rosja pozostaje głównym zagrożeniem militarnym dla regionu, zarówno konwencjonalnym, jak i niekonwencjonalnym<sup>17</sup>. Realizacja projektów 3SI oraz rozszerzenie współpracy na państwa spoza Trójomorza i UE w znaczny sposób wpłynęłyby na wzrost bezpieczeństwa w regionie i w całej UE, osłabiając pozycję Federacji Rosyjskiej<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> R. Zenderowski, K. Skobejko, *Chorwacja wobec Inicjatywy Trójomorza*, „Studia Politologiczne”, 2021, vol. 59, s. 280–301. DOI: 10.33896/SPolit.2021.59.15.

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 284, 299.

<sup>15</sup> Ł. Lewkowicz, M. Gołębiowska, *Po szczycie Inicjatywy Trójomorza w Rydze: nowy status współpracy z Ukrainą i wsparcie Stanów Zjednoczonych*, „Instytut Europy Środkowej. Komentarze”, 2022, nr 639.

<sup>16</sup> Jednym z rosyjskich żądań jest wycofanie wojsk sojusznicznych rozmieszczonych po maju 1997 r. na terytoriach nowych państw członkowskich NATO. Por. *Tekst projektu umowy Rosja – NATO o gwarancjach bezpieczeństwa*, art. 4 [za:] M. Menkiszak, *Rosyjski szantaż wobec Zachodu*, Ośrodek Studiów Wschodnich, <https://www.osw.waw.pl>, 20.12.2021 (20.09.2022).

<sup>17</sup> *Executive Summary of the 2023. Index of U.S. Military Strength*, Heritage, <https://heritage.org>, 22.10.2022 (12.12.2022).

<sup>18</sup> A. Wojtaszak, *Polskie i ukraińskie koncepcje bezpieczeństwa i współpracy w Europie Środkowej i Wschodniej w XXI w.*, „Athenaeum. Polskie Studia Politologiczne”, 2022, vol. 74 (2), s. 72–73.

## Inicjatywy transportowe UE

W 1996 r. Parlament Europejski i Rada Europejska wydały wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej *Trans-European Transport Network* (dalej –TEN-T). W skład TEN-T wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych. Ponadto jej integralnym składnikiem są również inteligentne systemy transportowe, których wdrażanie przyczynia się do poprawy przepustowości sieci, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport. Początkowo zakładano realizację 14 projektów transportowych<sup>19</sup>, a wraz z rozwojem UE ich liczba wzrosła do 30<sup>20</sup>. UE uznała, że rozwiązania stosowane przy tworzeniu nowych połączeń transportowych powinny być oparte na transporcie multimodalnym i intermodalnym, jako alternatywie dla tradycyjnego transportu drogowego<sup>21</sup>. Przyczynić się to ma do osiągnięcia ogólnoeuropejskich celów zrównoważonego transportu oraz ograniczyć rosnące zagrożenia klimatyczne<sup>22</sup>. W 2013 r. przyjęto rozporządzenie w sprawie wprowadzenia koncepcji sieci „bazowej” (to strategiczne inwestycje w ramach TEN-T), „rozszerzonej sieci bazowej” i sieci „kompleksowej”. Sieć „bazowa” powinna powstać do 2030 r., „rozszerzona sieć bazowa” do 2040 r., sieć „kompleksowa” (termin realizacji 2050 r.). Koncepcja „sieci bazowej” została oparta na budowie transeuropejskich korytarzy transportowych, głównie na osi

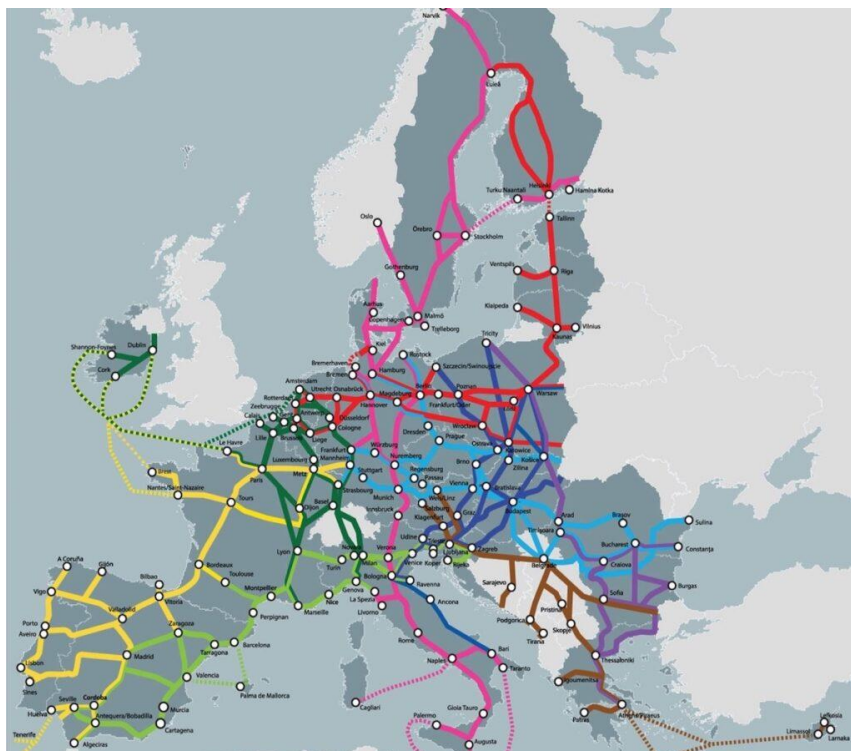
<sup>19</sup> Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE, L 228 z 09.09.1996). Por. K. Ziółkowska, A. Abramowicz, M. Abramowicz, *Korzyści ekonomiczne budowy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T*, „TTS Technika Transportu Szynowego”, 2015, nr 7–8, s. 14.

<sup>20</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. UE, L 204 z 5.08.2010, załącznik III). K. Ziółkowska, A. Abramowicz, M. Abramowicz, *op.cit.*, s. 14.

<sup>21</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.Urz. UE, L 348/1 z 20.12.2013).

<sup>22</sup> Por. J. Wronka, *Transport kombinowany/intermodalny. Teoria i praktyka*, Szczecin 2014; M. Rychter, M.A. Szokoła, *Korytarze transportowe przebiegające przez Polskę w świetle rozwoju infrastruktury transportu drogowego*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, 2017, nr 12, s. 1590–1591.

wschód – zachód (układ równoleżnikowy)<sup>23</sup>. Obecnie ustanowiono 9 korytarzy tzw. sieci bazowej: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie; Morze Północne – Morze Bałtyckie; Morze Śródziemne (Wschód); Skandynawia – Morze Śródziemne; Ren – Alpy; Atlantyk; Morze Północne – Morze Śródziemne; Ren – Dunaj, częściowo przebiegających przez państwa 3SI.



Legenda:

- ATLANTIC
- NORTH SEA - ALPINE
- NORTH SEA - BALTIC
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- BALTIC SEA - ADRIATIC SEA
- RHINE - DANUBE
- MEDITERRANEAN
- WESTERN BALKANS
- BALTIC - BLACK - AEGEAN SEAS

Wykres 1. Korytarze sieci bazowej TEN-T na terenie UE

Źródło: *Trans-European Transport Network. TEN-T core Network Corridors*, Komisja Europejska, <https://ec.europa.eu> (20.10.2022).

<sup>23</sup> *Transport: krwiociąg Europy wzmocni zastrzyk 11,9 mld euro*, Komisja Europejska, <https://ec.europa.eu>, 11.09.2014 (20.06.2022).

Ważną rolę w polepszeniu sieci transportowej odgrywają kolejowe korytarze towarowe, *Rail Freight Corridors* (RFC), których zaplanowano 11<sup>24</sup>. Część korytarzy towarowych przebiega również przez tereny państw należących do 3SI. Są to: RFC-5: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (przez Polskę, Czechy, Słowację, Austrię, Słowenię); RFC-6: Śródziemnomorski, prowadzący z Hiszpanii na Węgry (Słowenia, Chorwacja i Węgry); RFC-7: Orient/Wschód – Morze Śródziemne, z Holandii i Niemiec do Grecji (przez Czechy, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię); RFC-8: Morze Północne – Morze Bałtyckie, z Europy Zachodniej przez Polskę, Litwę, Łotwę do Tallina w Estonii; RFC-9: Ren – Dunaj, prowadzący ze Strasburga we Francji przez Niemcy, Austrię, Czechy, Słowację, Węgry do Konstancy w Rumunii; RFC-10: Alpy – Bałkany Zachodnie, prowadzący z Austrii przez Słowenię, Chorwację, Serbię do Swilengradu w Bułgarii, czy RFC-11: Amber (Bursztynowy) prowadzący ze Słowenii przez Węgry i Czechy do Małaszewicz w Polsce<sup>25</sup>. W ramach strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności określono cele, aby wyznaczyć drogę dla rozwoju europejskiego systemu transportu, stawiając na większy rozwój transportu kolejowego oraz wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych<sup>26</sup>.

### **Źródła finansowania projektów 3SI**

Specyfika i różny poziom rozwoju ekonomicznego państw 3SI są powodem wspierania inicjatyw ważnych dla samych państw członkowskich zarówno z perspektywy wielostronnego w nich udziału państw należących do 3SI, jak i projektów krajowych w pierwszej kolejności istotnych dla państw zgłaszających<sup>27</sup>. W ekonomicznych klasyfikacjach międzynarodowych niektóre kraje regionu traktowane są jako rozwinięte, inne jako tzw. rynki wschodzące. Dla większości inwestorów na ryn-

---

<sup>24</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.Urz. UE, L 276 z 20.10.2010).

<sup>25</sup> *Kolejowe korytarze towarowe RFC*, Urząd Transportu Kolejowego, <https://utk.gov.pl> (20.11.2022).

<sup>26</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, z 19.12.2020, COM (2020) 789 final.

<sup>27</sup> *Samorządowy Kongres Gospodarczy. II Forum Regionów Trójmorza. Infrastruktura Trójmorza*, Samorządowy Kongres Trójmorza i Forum Gospodarcze, <https://congress.lubelskie.pl>, 28.06.2021 (22.09.2022).



ku finansowym region (oprócz Austrii) wciąż jest bardziej rynkiem wschodzącym niż rozwiniętym<sup>28</sup>.

Idee 3SI potrzebują wsparcia międzynarodowego, szczególnie w obszarze finansowania poszczególnych projektów przyjętych do realizacji. W 2019 r. koncepcja 3SI została wsparta finansowo przez UE w ramach tzw. *Planu Junckera* z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS). Ówczesny szef Komisji Europejskiej zaproponował wygenerowanie dodatkowych 42 mld euro dla 12 państw uczestniczących w 3SI<sup>29</sup>.

Na Konferencji Bezpieczeństwa w Monachium w dniu 15 lutego 2020 r. z inicjatywą wsparcia 3SI wystąpił ówczesny sekretarz stanu Mike Pompeo, deklarując, że USA przeznaczą miliard dolarów na dofinansowanie projektów energetycznych krajów Trójmorza, by wesprzeć ich niezależność energetyczną od Rosji<sup>30</sup>. Zapowiedź Pompeo przeszła w fazę realizacji, a Development Finance Corporation (DFC) zaoferował 300 mln USD pożyczek na projekty 3SI<sup>31</sup>. Amerykanie zapowiedzieli, że do każdego trzech dolarów zainwestowanych przez kraje 3SI dołożą kolejnego dolara (aż do osiągnięcia zapowiadanej kwoty miliarda dolarów). Dalsze działania powinny koncentrować się na rzecz zainteresowania banków z innych państw do zainwestowania w Fundusz Trójmorza.

Projekty transportowe 3SI wspierane są przez CEF Transport. Dotyczy to infrastruktury transportowej leżącej w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. infrastruktury o znaczeniu istotnym dla UE. Budżet CEF (*Łącząc Europę*) na lata 2014–2020 wynosił ponad 30 mld euro, z czego 24 mld euro przeznaczono na sektor transportu (pozostałe sektory to energia i telekomunikacja). Część tych środków trafiła do państw należących do Trójmorza. Kontynuacją instrumentu *Łącząc Europę* w latach 2021–2027 jest program CEF2. Jego budżet wynosi 33,7 mld euro, z czego na transport przeznaczono 25,8 mld euro, a część ze środków wspomnianego instrumentu finansowego zostanie wykorzystana na inwestycje 3 SI<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> *Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu*, SpotData, <https://spotdata.pl>, marzec 2019, s. 6 (20.09.2022). Por. *Human Development Index. Ranking. From the 2020*. Human Development Report, <http://hdr.undp.org>, 15.12.2020 (20.09.2022).

<sup>29</sup> *Czwarty szczyt państw Inicjatywy Trójmorza w Słowenii*, Coordinatory Secretariat for Maritime Issues, <http://ceec-china-maritime.org>, 7.06.2019 (24.09.2022).

<sup>30</sup> D. Kochis, *US Contributions to 3 Seas Investment Fund Are Smart, Strategic*, The Daily Signal, <https://www.dailysignal.com> (30.09.2022).

<sup>31</sup> *US International Development Finance Corporation i Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza zgadzają się na warunki finansowania do 300 mln USD*, Three Seas Initiative Investment Fund, <https://3siif.eu/news>, 24.06.2022 (20.09.2022).

<sup>32</sup> *Informacje o Instrumencie „Łącząc Europę” w sektorze transportu*, Portal Funduszy Europejskich, <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl> (22.11.2022).

Trzeci szczyt Inicjatywy Trójmorza, który odbył się w Bukareszcie (17–18 września 2018 r.), związany był z wprowadzeniem inicjatywy finansowej. Rządy sześciu państw wystąpiły z listem intencyjnym o powołaniu Funduszu Inwestycyjnego Inicjatywy Trójmorza SA SICAV-RAIF – *Three Seas Initiative Investment Fund*, 3SIIF<sup>33</sup>. Obecnie podjęto pierwsze działania inwestycyjne. 3SIIF zainwestował w firmę transportową – Cargounit 3SIIF, platformę cyfrową danych Greenergy Data Centers 3SIIF (*Greenergy*), inwestycję energetyczną Enery Development GmbH (platforma energii odnawialnej) oraz w BMF Port Burgas EAD, który jest głównym operatorem portowym w porcie Burgas w Bułgarii<sup>34</sup>.

Od września 2019 r. na parkietach giełdowych pojawił się indeks CEE plus, założony przez państwa 3SI, grupujący najbardziej płynne finansowo firmy regionu. Docelowo fundusz ma się zaangażować w przedsięwzięcia o łącznej wartości 100 mld euro. Potrzeby w regionie 3SI są szacowane na ponad 570 mld euro, z czego zapotrzebowanie inwestycyjne w samym obszarze transportu do 2030 r. wynosi około 290 mld euro<sup>35</sup>. Aby państwa należące do 3SI dorównały poziomem rozwoju transportu, energetyki i cyfryzacji państwom Europy Zachodniej, należałoby zainwestować blisko 600 mld euro.

Dotychczas głównym źródłem finansowania wszystkich projektów 3SI jest UE: ponad 40% środków finansowych pochodzi z UE, głównie z instrumentu *Łącząc Europę*<sup>36</sup> (CEF, CEF2) i innych programów UE oraz instytucji europejskich, jak np. Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) czy Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR). Sytuacja może jednak ulec zmianie, zwłaszcza gdy weźmiemy pod uwagę fakt uczestnictwa w 3SI państw będących w stałym konflikcie z UE (np. Polska i Węgry). Drugim co do wielkości źródłem jest finansowanie krajowe na poziomie 24%, a 3SIIF ma obecnie pokryć 9% kosztów inwestycyjnych. Wszystkie projekty przedstawione w ramach 3SI potrzebują wsparcia inwestycyjnego, co wymaga szukania inwestorów gotowych

---

<sup>33</sup> *The Three Seas Initiative – Priority Interconnection Projects*, 3 Seas Initiative Summit, <http://three-seas.eu>, 18.09.2018 (23.08.2022).

<sup>34</sup> *The Three Seas Fund makes its first energy investment*, Three Seas Initiative Investment Fund, <https://3siif.eu>, 26.05.2021 (20.10.2022).

<sup>35</sup> *Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych...*

<sup>36</sup> Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z 11 grudnia 2013 r. ustanowiono instrument Connecting Europe Facility, ustanawiając instrument *Łącząc Europę*, zmieniając rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylając rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.Urz. UE, 20.12.2013, L 348/129).

wesprzeć konkretne przedsięwzięcia. Zarówno na szczycie 3SI w Sofii (8–9 lipca 2021 r.), jak i podczas szczytu w Rydze podkreślono konieczność wsparcia Funduszu Inwestycyjnego 3SI (docelowo przewiduje się od 3 do 5 mld euro), zachęcając państwa spoza 3 SI, inwestorów prywatnych i instytucje finansowe do inwestowania w projekty istotne dla rozwoju regionu z zyskiem komercyjnym. Państwa członkowskie 3SI z zadowoleniem przyjęły również zapowiedź Stanów Zjednoczonych dotyczącą znacznego wkładu finansowego do Funduszu Inwestycyjnego 3SI, a także zainteresowanie inicjatywami Trójmorza ze strony Zjednoczonego Królestwa i Japonii.

### Inicjatywy transportowe 3SI

Na szczycie 3SI w Bukareszcie w 2018 r. w 48 projektach określono potrzeby inwestycyjne Trójmorza. Inicjatywy te zostały podzielone na wielostronne, dwustronne i narodowe, 27 z nich miało wielostronny, a 21 dwustronny i krajowy charakter<sup>37</sup>. Dziś mamy do czynienia ze zwielokrotnieniem ilości zgłaszanych inicjatyw gospodarczych. Na 91 projektów zgłoszonych przez państwa należące do 3SI około połowy to projekty transportowo-komunikacyjne<sup>38</sup>.

Pomimo wojny na Ukrainie i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa światowego szacunkowa wartość inwestycji 3SI wynosi w 2022 r. 168,4 mld euro<sup>39</sup>. Planowane i realizowane projekty w 62% są zabezpieczone finansowo. Ze względu na sytuację międzynarodową, pełnoskalową wojnę rosyjsko-ukraińską i groźby ze strony Moskwy możemy zaryzykować tezę, że planowany rozwój współpracy transportowej w ramach 3SI jest zagrożony.

Największą aktywność w zgłaszaniu projektów transportowych o wielostronnym charakterze wykazywała Polska i kraje bałtyckie – Estonia i Litwa. Z kolei w przypadku projektów krajowych najwięcej zgłoszeń pochodzi z Chorwacji i Węgier. W obszarze kształtowania nowoczesnej infrastruktury transportowej w przypadku państw 3SI do najważniejszych wielostronnych inicjatyw należą wymienione w tabeli 1.

---

<sup>37</sup> *Transport i logistyka jako strategiczna branża dla polskiej gospodarki*, red. M. Wolak, Polski Instytut Transportu Drogowego, [www.pitd.org.pl](http://www.pitd.org.pl), 2019 (20.09.2022).

<sup>38</sup> *The Three Seas. Status Report of 2022*, Three Seas, <https://3seas.eu> (12.12.2022).

<sup>39</sup> *Ibidem*.

**Tabela 1. Wybrane wielostronne infrastrukturalne inicjatywy transportowe 3SI**

Nazwa inicjatywy	Rodzaj szlaku	Państwa	Zakładany koszt	Źródła finansowania
Korytarz Transportu Kolejowego (nr 11) RFC-11 Amber (Bursztynowy)	kolejowy	Polska, Słowacja, Węgry, Słowenia	461,3 tys. euro	CEF, finansowanie krajowe, inne fundusze unijne
Korytarz Transportu Kolejowego (nr 5) RFC-5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie	kolejowy	Polska, Czechy, Słowacja, Au- stria, spoza 3SI Włochy	71,7 mld euro	CEF, finansowanie krajowe, inne fundusze UE, EBI
Rail Baltica	kolejowy	Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, spoza 3SI Fin- landia	2,5 mld euro	85% środki UE – CEF, EBI, finanse krajowe i fundusze prywatne
FAIRway Dunaj <sup>40</sup> (opomiarowanie alarmowe drogi wodnej)	wodny, śródlądowy	Austria, Bułgaria, Chorwacja, Rumunia, Słowacja, Węgry	21,72 mln euro	CEF, finanse krajowe
Rail-2-Sea	kolejowy	Polska, Słowacja, Węgry, Rumunia	16,68 mld euro	CEF, Program Operacyjny Duża Infrastruktura, Program Operacyjny Transport, inne źródła i fundusze UE oraz z budżetu Rumunii
Via Baltica	cyfrowo (5G) / drogowy	Estonia, Litwa, Łotwa, Polska	27 mln euro	Finansowanie krajowe, zakładane wsparcie z CEF 2 oraz 3SIIF
Viking Train (VT)	kolejowy	Bułgaria, Litwa, Rumunia, spoza 3SI Azerbejdżan, Białoruś, Gruzja, Ukraina, Moł- dawia	20,09 mln euro	Finansowane ze środków 3SIIF oraz innych źródeł

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *The Three Seas. Status Report of 2022*, Three Seas, <https://3seas.eu> (12.12.2022).

<sup>40</sup> Posiada status projektu zakończonego.

Do grupy wielostronnych projektów można by dodać:

- budowę drugiego toru kolejowego między Koprem a Divačą w Słowenii – celem tego projektu jest zapewnienie przepustowości i niezawodności ruchu kolejowego z i do portu Koper (projekt zgłoszony przez Słowenię);
- budowę linii kolejowej Rail-2-Sea między portem Gdańsk a portem Konstanca (nie jest częścią Inicjatywy Trójmorza) – projekt zgłoszony przez Rumunię (zainteresowanie: Polska, Węgry, Słowacja);
- droga E65 (E66) – połączenie północ – południe, jako uzupełnienie sieci TEN-T (projekt zgłoszony przez Węgry) – rozwojem projektu zainteresowane są państwa należące do Grupy Wyszehradzkiej oraz Chorwacja, a spoza 3SI Bośnia i Hercegowina, Grecja, Czarnogóra, Szwecja, Serbia, Macedonia Północna, Kosovo;
- dokończenie prac związanych z budową powstałego przed powstaniem 3SI przedsięwzięcia transportowego (zainicjowanego w 2006 r. na spotkaniu ministrów transportu w Łańcucie) z północnej części Europy na południe przez Republikę Litewską, Rzeczpospolitą Polską, Republikę Słowacką, Węgry, Rumunię, Republikę Bułgarii i Republikę Grecką (Grecję) – *Via Carpatia*<sup>41</sup>. Ma ono być główną osią infrastrukturalną dla 12 państw należących do Inicjatywy Trójmorza.

Wszystkie projekty transportowe mają ułatwić funkcjonowanie relacji gospodarczych pomiędzy państwami należącymi do Trójmorza, zwiększyć obszar bezpieczeństwa w regionie Europy Środkowej, a poprzez swoją atrakcyjność budzić zainteresowanie ze strony inwestorów prywatnych i państw spoza 3SI, należących i nienależących do UE. Dominujący układ południkowy rozwiązań transportowych (z północy na południe Europy) sprzyja także potrzebom militarnym i wywołuje zainteresowanie ze strony NATO, tym bardziej że dziewięć państw należących do 3SI leży na wschodniej flance NATO oraz tworzy tzw. B9.

## Zakończenie

Inicjatywie Trójmorza towarzyszą pytania dotyczące miejsca, roli i perspektyw jej rozwoju. Ważnym elementem rozwoju infrastrukturalnego państw Europy Środkowej jest budowa połączeń transportowych. Nowoczesny wymiar budowy infrastruktury transportowej jest częścią prowadzonej przez UE polityki rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Proekologiczne zmiany związane z zagrożeniem klima-

---

<sup>41</sup> *Transport i logistyka...*, s. 41–42.

tycznym spowodowały działania na rzecz połączeń transportowych opartych na transporcie multimodalnym i intermodalnym, jako alternatywy dla tradycyjnego transportu drogowego.

Twórcy koncepcji Inicjatywy Trójmorza zdawali sobie sprawę z niekorzystnych dla państw regionu sieci połączeń transportowych, która została odziedziczona po okresie zimnowojennym. Koncepcja Trójmorza przyjęła za konieczne budowę połączeń: północ – południe (Morze Bałtyckie, Morze Czarne i Adriatyk). Zmiana kierunku komunikacji transportowej przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa w regionie, da nowe impulsy do rozwoju państw UE, które do jej struktur weszły po upadku „żelaznej kurtyny”. Ma to wpływ na kształtowanie zmian w międzynarodowych relacjach politycznych. W celu realizacji projektów transportowych państwa 3SI korzystają z różnych środków finansowych. Głównie są to środki UE z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, CEF, CFE2, EBOR, EBI (i inne) oraz pochodzące z zasobów finansowych państw 3SI realizujących programy inwestycyjne. Przez okres pięciu lat od momentu utworzenia 3SI doszło do powstania funduszu 3SIIF. Brak jedności w polityce zagranicznej państw należących do Inicjatywy Trójmorza dotyczący relacji z Federacją Rosyjską czy spory w zakresie praworządności (Polska i Węgry) mogą doprowadzić do trwałej destrukcji w relacjach nie tylko wewnątrz UE, ale i pomiędzy poszczególnymi państwami należącymi do Inicjatywy.

Państwa 3SI powinny popierać powiązania transatlantyckie; budowę silnej wschodniej flanki NATO i rozwój UE, co może zmniejszyć dysproporcje rozwojowe pomiędzy „starymi” i „młodymi” państwami Unii. Powinno to mieć wpływ na zmianę znaczenia Europy Środkowej, regionu budującego nowy model współpracy transatlantyckiej, i sprzyjać zbliżeniu UE z USA.

## Bibliografia

- Completing Europe. From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union*, Atlantic Council and CEEP, <https://www.atlanticcouncil.org>, 21.11.2014 (20.11.2022).
- Czaputowicz J., *Mapa współczesnego realizmu: realizm klasyczny, neorealizm, realizm neoklasyczny* [w:] *Teoria realizmu w nauce o stosunkach międzynarodowych. Założenia i zastosowania badawcze*, red. J. Czaputowicz, E. Haliżak, Warszawa 2015.
- Czwarty szczyt państw Inicjatywy Trójmorza w Słowenii*, Coordinatory Secretariat for Maritime Issues, <http://ceec-china-maritime.org>, 7.06.2019 (24.09.2022).

- Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE. L 228 z 09.09.1996).
- Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE. L 204 z 5.08.2010 r., załącznik III).
- Executive Summary of the 2023. Index of U.S. Military Strength*, Heritage, <https://heritage.org>, 22.10.2022 (12.12.2022).
- Héjj D., *Czy bez dostępu do morza Węgry przyłączą się do Trójmorza?*, „Sprawy Międzynarodowe”, 2020, t. 73, nr 3. DOI: 10.35757/SM.2020.73.2.04.
- Human Development Index. Ranking. From the 2020*. Human Development Report, <http://hdr.undp.org>, 15.12.2020 (20.09.2022).
- Kochis D., *US Contributions to 3 Seas Investment Fund Are Smart, Strategic*, The Daily Signal, <https://www.dailysignal.com> (30.09.2022).
- Kolejowe korytarze towarowe RFC*, Urząd Transportu Kolejowego, <https://utk.gov.pl> (20.11.2022).
- Kowal P., Orzelska-Stączek A., *Inicjatywa Trójmorza: geneza, cele i funkcjonowanie*, Warszawa 2019.
- Laruelle M., Rivera E., *Imagined geographies of Central and Eastern Europe: The concept of Intermarium*, „Transnational History of the Far-Right Series”, March 2019, issue 1.
- Lewkowicz Ł., *The Three Seas Initiative in the Context of International Challenges*, „Yearbook of the Institute of East-Central Europe”, 2019, vol. 17, no. 3. DOI: 10.36874/RIESW.2019.3.1.
- Lewkowicz Ł., Gołębiowska M., *Po szczycie Inicjatywy Trójmorza w Rydze: nowy status współpracy z Ukrainą i wsparcie Stanów Zjednoczonych*, „Instytut Europy Środkowej. Komentarze”, 2022, nr 639.
- Menkiszak M., *Rosyjski szantaż wobec Zachodu*, Ośrodek Studiów Wschodnich, <https://www.osw.waw.pl>, 20.12.2021 (20.09.2022).
- Nitszke A., *Inicjatywa Trójmorza. Role – funkcje – kontrowersje z perspektywy teorii europeizacji*, „Rocznik Integracji Europejskiej”, 2022, nr 16. DOI: 10.14746/rie.2022.16.18.
- Ney J.S. Jr., *Soft Power. Jak osiągnąć sukces w polityce międzynarodowej?*, Warszawa 2007.
- Pawłowski K., *Bukareszteńska dziewiątka: współpraca państw wschodniej flanki NATO*, „Policy Papers”, 2020, nr 4.
- Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu*. SpotData, <https://spotdata.pl>, marzec 2019 (20.09.2022).
- Informacje o Instrumencie „Łącząc Europę” w sektorze transportu*, Portal Funduszy Europejskich, <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl> (22.11.2022).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.Urz. UE, L 276 z 20.10.2010).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.Urz. UE, 20.12.2013, L 348/1).

- Ruszkowski J., *Wstęp do studiów europejskich. Zagadnienia teoretyczne i metodologiczne*, Warszawa 2007.
- Rychter M., Szokała A., *Korytarze transportowe przebiegające przez Polskę w świetle rozwoju infrastruktury transportu drogowego*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2017, R. 18, nr 12.
- Samorządowy Kongres Gospodarczy. *II Forum Regionów Trójmorza. Infrastruktura Trójmorza*, Samorządowy Kongres Trójmorza i Forum Gospodarcze, <https://congress.lubelskie.pl>, 28.06.2021 (22.09.2022).
- Sulek M., *Parametry potęgi (siły) państwa – stale czy zmienne* [w:] *Państwo w teorii i praktyce stosunków międzynarodowych*, red. M. Sulek, J. Symonides, Warszawa 2009.
- Szyszlak T., *Bułgaria wobec Inicjatywy Trójmorza*, Warszawa 2021, cz. 3.
- The Three Seas. Status Report of 2022*, Three Seas, <https://3seas.eu> (12.12.2022).
- The Three Seas Fund makes its first energy investment*, Three Seas Initiative Investment Fund, <https://3siif.eu>, 26.05.2021 (20.10.2022).
- The Three Seas Initiative- Priority Interconnection Projects*, 3 Seas Initiative Summit, <http://three-seas.eu>, 18.09.2018 (23.08.2022).
- Transport: krwiobieg Europy wzmocni zastrzyk 11,9 mld euro*, Komisja Europejska, <https://ec.europa.eu>, 11.09.2014 (20.06.2022).
- Transport i logistyka jako strategiczna branża dla polskiej gospodarki*, red. M. Wolak, Polski Instytut Transportu Drogowego, [www.pitd.org.pl](http://www.pitd.org.pl), 2019 (20.09.2022).
- Ukielski P., *Inicjatywa Trójmorza w polskiej polityce zagranicznej*, „Studia Europejskie”, 2018, nr 2.
- Wei L., Wierzbński B., Surmacz T., *Three-Seas Initiative countries and their competitiveness in Europe*, “Social Inequalities and Economic Growth”, 2020, no. 2. DOI: 10.15584/nsawg.2020.2.5.
- Wojtaszak A., *Inicjatywa Trójmorza a perspektywy rozwoju państw regionu Europy Środkowo Wschodniej*, „Sprawy Międzynarodowe”, 2020, t. 73, nr 2. DOI:10.35757/SM.2020.73.2.06.
- Wojtaszak A., *Polskie i ukraińskie koncepcje bezpieczeństwa i współpracy w Europie Środkowej i Wschodniej w XXI w.*, „Athenaeum. Polskie Studia Politologiczne”, 2022, vol. 74. DOI: 10.15804/athena.2022.74.04.
- Wronka J., *Transport kombinowany/intermodalny. Teoria i praktyka*, Szczecin 2014.
- Zenderowski R., Skobejko K., *Chorwacja wobec Inicjatywy Trójmorza*, „Studia Politologiczne”, 2021, vol. 59. DOI: 10.33896/SPolit.2021.59.15.
- Ziółkowska K., Abramowicz A., Abramowicz M., *Korzyści ekonomiczne budowy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T*, „TTS Technika Transportu Szynowego”, 2015, nr 7–8.

### **The Three Seas transport initiatives and their importance for Central Europe and the European Union**

#### **Abstract**

The article presents projects for transport infrastructure construction initiatives of the Three Seas (3SI) countries, which are part of the transport infrastructure development of the EU as a whole. It is worth noting the geopolitical changes being played out by the



---

major world powers, redefining spheres of influence. Against this backdrop, the efforts of the 3SI countries are evident, as they seek to change the direction of transport infrastructure development from north to south Europe, moving away from the Cold War east-west alignment. The 3SI hopes for a dynamic transformation and the emergence of a balance of power in which an improved transatlantic relationship takes its rightful place, of which the Central European region will be an important element. The author adopts an institutional approach and an analysis based on neorealist theory. This will allow for an assessment of the role and importance of the Three Seas initiatives for the development of Central European and EU countries.

**Keywords:** Three Seas Initiative (3SI), EU, transport, international political relations