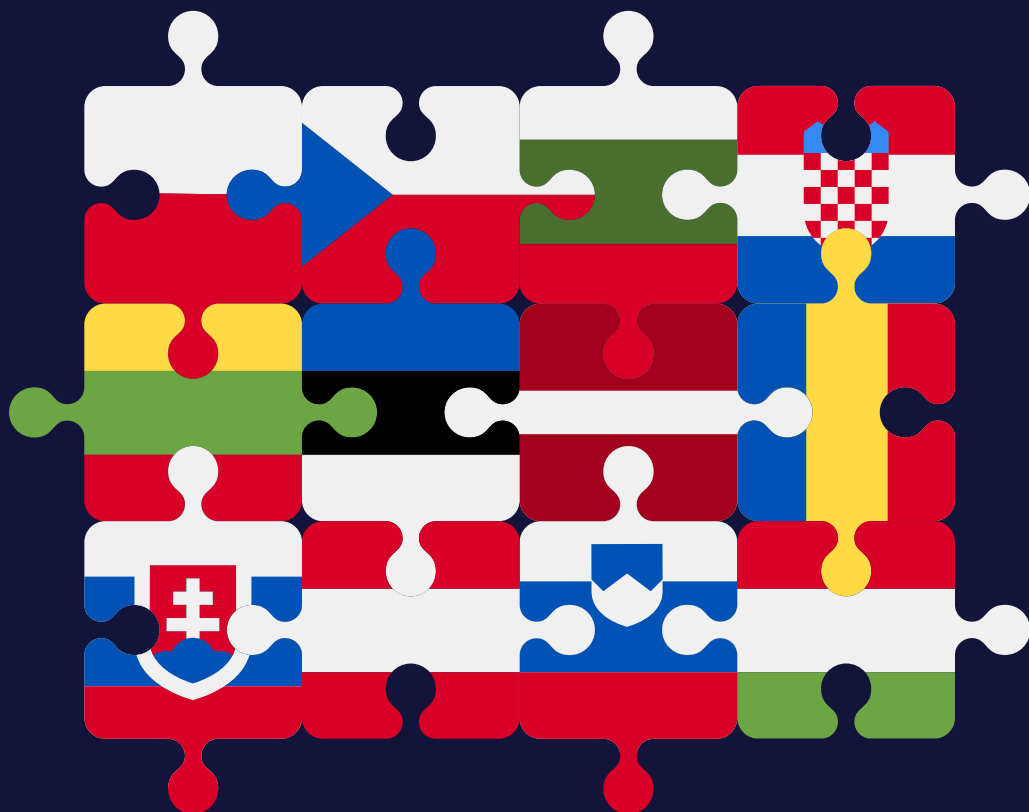




W kierunku budowy bliższych powiązań

Trójmorze jako obszar gospodarczy

Warszawa, lipiec 2020 r.

Autorzy: Konrad Popławski, Jakub Jakóbowski

Redakcja: Jakub Nowak, Małgorzata Wieteska

Projekt graficzny: Anna Olczak

Współpraca graficzna: Liliana Gałązka, Tomasz Gałązka, Sebastian Grzybowski,
Joanna Cisek

Polski Instytut Ekonomiczny

Al. Jerozolimskie 87

02-001 Warszawa

© Copyright by Polski Instytut Ekonomiczny

ISBN 978-83-66306-75-2

Spis treści

Kluczowe wnioski	4
Raport w liczbach	7
1. Trójmorze – motywy, geneza, instytucje	8
2. Potencjał ekonomiczny Trójmorza	12
3. Potencjał demograficzno-kulturowy	17
4. Rozwój sieci powiązań państw Trójmorza	24
Energetyka	26
Transport i logistyka	28
Infrastruktura cyfrowa	33
5. Finansowanie sieci powiązań regionalnych	34
Fundusze europejskie i instrumenty Trójmorza	35
Partnerzy zewnętrzni – USA, Chiny, Japonia	37
Inwestycje prywatne i rynki kapitałowe	38
6. Nowe trendy w obszarze Trójmorza	41
Spis map, tabel i wykresów	43
Bibliografia	44

Kluczowe wnioski

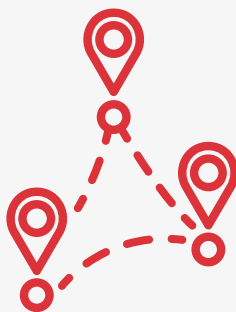
- Inicjatywa Trójmorza skupia 12 państw członkowskich UE położonych w Europie Środkowej: Austrię, Bułgarię, Chorwację, Czechy, Estonię, Litwę Łotwę, Polskę, Rumunię, Słowację, Słowenię i Węgry. Po wyjściu Wielkiej Brytanii 12 państw Trójmorza stanowi 29 proc. powierzchni całej UE, zamieszkuje 25 proc. ludności całej UE i generuje 19 proc. jej PKB. Utworzenie inicjatywy jest efektem konsekwentnych prac polskich środowisk analitycznych, które zostały wsparte przez polskich polityków i amerykańską dyplomację. Pierwszą inspiracją do utworzenia Trójmorza był wspólny raport dwóch *think tanków*: polskiego Central Europe Energy Partners i amerykańskiego Atlantic Council.
- Mimo wielu różnic elementem niewątpliwie spajającym państwa Trójmorza jest położenie geograficzne i wynikające z tego konsekwencje geopolityczne. Być może właśnie konsekwencją tego jest relatywnie silne w tej części Europy (na tle Europy Zachodniej) przywiązanie do współpracy transatlantyckiej, a także wrażliwość na tematy zagrażające bezpieczeństwu. Dominującą część państw Trójmorza łączy też pewna wspólnota konserwatywnych wartości.
- W ostatnich 15 latach państwa Trójmorza należały do najbardziej dynamicznie rozwijających się regionów Unii Europejskiej. W latach 2004-2018 udział państw Trójmorza w generowaniu unijnego PKB zwiększył się niemal o 4 p.p. do 19 proc. Liderami były Polska (5,3 proc.), Słowacja (4,8 proc.) i Rumunia (4,7 proc.). Wszystkie państwa tego regionu (z wyjątkiem Chorwacji) rosły przynajmniej 3 razy szybciej niż średnia UE.
- Państwa Trójmorza już dziś stanowią istotne centrum przemysłowe UE zwłaszcza dla branży motoryzacyjnej. W tych krajach średni udział wartości dodanej generowanej przez produkcję przemysłową do PKB wynosi 16,7 proc., podczas gdy analogiczny wskaźnik dla pozostałych państw UE – 13 proc. – jest niemal o 1/4 niższy.
- Przed niemal wszystkimi państwami Trójmorza stoi widmo pułapki demograficznej. Regionowi grozi, że społeczeństwa jego członków zestarzeją się zanim się wzbogacą. Mimo wysokiego wzrostu gospodarczego prawie wszystkie kraje Europy Środkowej doświadczają fali emigracji i zjawiska niskiej dzietności.
- Przez dziesięciolecia inwestycje infrastrukturalne w regionie skupione były na efektywnym połączeniu Trójmorza z centrami przemysłowymi w Europie Zachodniej, natomiast zaniedbywano rozwój na osi północ-południe. Jest to jedna z przyczyn relatywnej stagnacji handlu wewnątrz Trójmorza na tle wymiany z pozostałymi państwami UE. Wspólnym mianownikiem niemal całej Europy Środkowej jest stosunkowo nisko rozwinięta infrastruktura transportowa, logistyczna, energetyczna i cyfrowa – zarówno wewnątrz państw, jak i w wymiarze transgranicznym. Dorównanie w tym wymiarze najbardziej rozwiniętym gospodarkom Europy Zachodniej jest podstawowym warunkiem dalszego rozwoju Trójmorza, a także wytworzenia regionalnej sieci powiązań napędzających wzrost gospodarczy.
- Trójmorze staje się stopniowo istotnym *hubem* handlu morskiego i kolejowego między Europą i Azją. Region intensywnie inwestuje w infrastrukturę transportową, co sprzyja

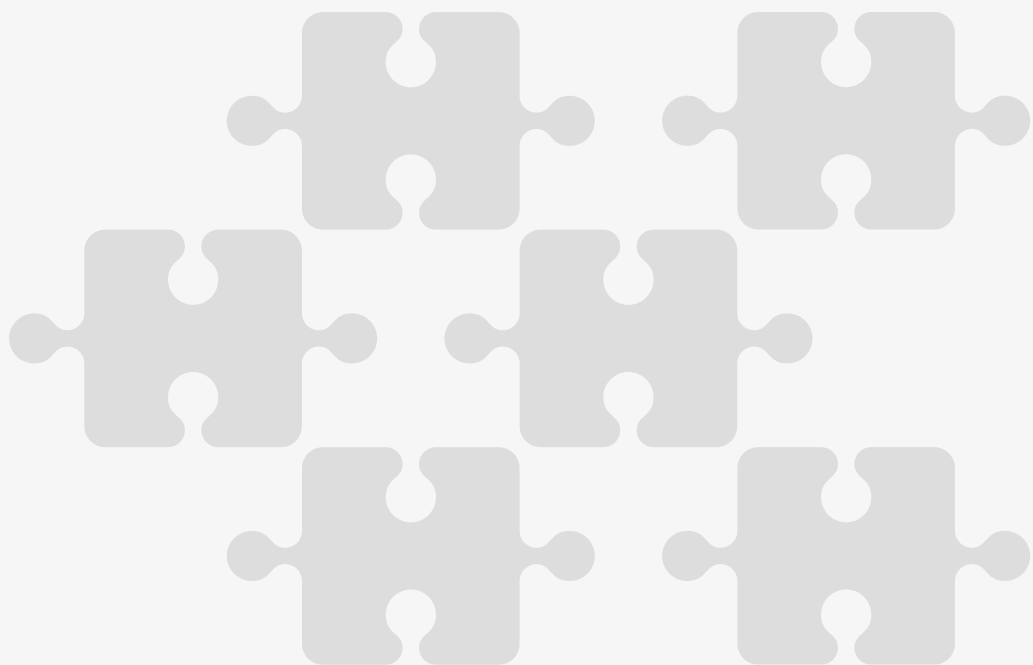
rozwojowi logistyki i transportu. Otwiera to drogę do budowy regionalnej sieci powiązań, a przez to uzyskania korzyści z rozwoju handlu wewnątrzgałęziowego, wykorzystania przewag komparatywnych i regionalnych specjalizacji produkcyjnych. Warunkiem tego są dalsze inwestycje w infrastrukturę transgraniczną, a także integracja regionalnego rynku logistycznego.

- Współpraca w ramach Trójmorza w dziedzinie energetyki wydaje się wzorem, jak może wyglądać współpraca regionu z innych obszarach. Państwa dosyć wcześnie rozpoznały, że niski zakres wzajemnych powiązań infrastrukturalnych w tej dziedzinie osłabia ich bezpieczeństwo i konkurencyjność.
- Konsekwencje ekonomiczne pandemii COVID-19 oraz spodziewane ograniczenie w latach 2021-2027 napływu funduszy europejskich do państw Trójmorza oznaczają konieczność znalezienia nowych źródeł kapitału zewnętrznego, niezbędnego

do sfinansowania dalszej integracji regionu. Nowym istotnym źródłem finansowania rozbudowy infrastruktury może być wzrost zaangażowania w Europie Środkowej pozaeuropejskich instytucji rozwojowych, m.in. z USA, Japonii czy Chin. Kluczowym kierunkiem działania jest wykorzystanie nowych narzędzi mobilizacji kapitału prywatnego, m.in., przez gwarancje i ograniczanie ryzyka inwestycyjnego, na wzór nowych instrumentów finansowania rozwoju w UE (m.in. Planu Junckera).

- Inicjatywa Trójmorza ma szansę przyczynić się do wypracowania nowego modelu rozwoju Europy Środkowej. Z jednej strony państwa tego regionu mogą zostać dotknięte skutkami kryzysu branży motoryzacyjnej, która poniesie znaczące straty na pandemii COVID-19. Z drugiej strony poważne przetasowania w łańcuchach dostaw, a być może także powrót części produkcji przemysłowej z Azji do Europy, staną się źródłem nowych inwestycji dla krajów Trójmorza.





Raport w liczbach

5,3 proc.

średnie tempo rozwoju Polski
– najszybciej rosnącej gospodarki
Trójmorza w latach 2004-2019

15 proc.

PKB UE generowane przez Trójmorze
w 2004 r.

19 proc.

PKB UE generowane przez Trójmorze
w 2018 r.

243 proc.

wzrost obrotów handlowych
państw Trójmorza w latach 2004-2018

347 mld EUR

łączna kapitalizacja giełd
państw Trójmorza w 2018 r.

80 mld EUR

wartość projektów transportowych,
energetycznych i cyfrowych sfinansowa-
nych przez UE w państwach Trójmorza
w latach 2014-2020

5 z 9

korytarzy Transeuropejskiej sieci
transportowej (TEN-T) przebiega przez
obszar Trójmorza

1. Trójmorze – motywy, geneza, instytucje

Inicjatywa Trójmorza (Three Seas Initiative) jest platformą polityczną koordynowaną na poziomie prezydentów państw, uruchomioną w 2015 r. z inicjatywy prezydenta Polski Andrzeja Dudy i prezydent Chorwacji Kolindy Grabar-Kitarović. Projekt ten zrzesza 12 członków UE położonych w Europie Środkowej i Wschodniej: Austrię, Bułgarię, Chorwację, Czechy, Estonię, Litwę, Łotwę, Polskę, Rumunię, Słowację, Słowenię i Węgry. Po wyjściu Wielkiej Brytanii 12 państw Trójmorza¹ stanowi 29 proc. powierzchni całej UE (1 210 000 km²), zamieszkuje 25 proc. ludności całej UE (112 mln) i generuje 19 proc. jej PKB (wg parytetu siły nabywczej).

Inicjatywa zbudowania silniejszych powiązań między państwami Europy Środkowej nie jest koncepcją zupełnie nową. Na przestrzeni ostatnich 150 lat pojawiały się pomysły, jak zagospodarować ten obszar, na którym bardzo często rozgrywały się konflikty między mocarstwami. Już w XIX w. książę Adam Czartoryski dążył do utworzenia z poparciem Zachodu wspólnoty politycznej Polski, Czech, Słowacji, Węgier, Rumunii i Słowian Południowych. Z kolei niemiecki polityk F. Naumann zaproponował koncepcję Mitteleurop (zbliżonej obszarem do Trójmorza) jako wspólnoty państw powiązanych silnymi wię-

zami ekonomicznymi i w sojuszu z Niemcami, stanowiącej przeciwwagę dla Rosji i Wielkiej Brytanii. Współcześnie Inicjatywa Trójmorza jest dużo bardziej skupiona na kwestiach ekonomicznych i zakłada przede wszystkim wzmocnienie integracji gospodarczej regionu, który w okresie wzrastających przepływów towarów, dóbr i usług między Wschodem i Zachodem może stać się największym beneficjentem pośredniczenia w tych strumieniach, a także przez swoją spójność infrastrukturalną – zbudować większą dywersyfikację w sferze dostaw energii.

Zaproponowana w ramach Inicjatywy Trójmorza idea umocnienia sieci powiązań (*connectivity*) w obszarze regionu Bałtyku, Adriatyku i Morza Czarnego wyraża nowy sposób myślenia o polityce rozwojowej, coraz bardziej powszechny w UE, USA czy Chinach. Stanowi dążenie do synergii w rozwoju różnych rodzajów infrastruktury (transportowa, energetyczna, cyfrowa) i skupia się jego długofalowych efektach: stymulowaniu połączeń transportowo-logistycznych, tworzenia nowych łańcuchów dostaw, ściślejszej integracji gospodarek i społeczeństw, a w konsekwencji – wytworzeniu wspólnoty interesów w dziedzinie polityki i bezpieczeństwa.

¹ Ze względów stylistycznych państwa Inicjatywy Trójmorza będą dalej zwane także Europą Środkową.

Kroki milowe budowy Trójmorza

- 2014 – załączki tej koncepcji zaprezentowano w 2014 r. wspólnie przez amerykański Atlantic Council i polski think tank Central Europe Energy Partners w raporcie *Completing Europe: From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union* (CEEP 2014) sfinansowanym ze środków polskich spółek energetycznych.
- 2016 – w Dubrowniku z inicjatywy prezydenta Polski Andrzeja Dudy i prezydent Chorwacji Kolinda Grabar-Kitarović odbył się I szczyt Inicjatywy Trójmorza, podczas którego podpisano deklarację o zacieśnieniu współpracy ekonomicznej przez rozbudowę infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej.
- 2017 – na II szczycie Trójmorza w Warszawie, podczas którego gościem honorowym był prezydent USA Donald Trump, powołano do życia Forum Biznesowe Trójmorza.
- 2018 – na III szczycie Trójmorza w Bukareszcie, z udziałem ministra spraw zagranicznych Niemiec Heiko Maasa i sekretarza USA ds. energii Ricka Perry’ego, utworzono sieć izb handlowych państw członkowskich, zaakceptowano listę priorytetowych projektów z dziedziny transportu, energii i telekomunikacji łączących region, a ponadto podpisano list intencyjny w sprawie utworzenia Funduszu Inwestycyjnego Trójmorza (FIT).
- 2019 – z inicjatywy Polski, Rumunii z udziałem m.in. Łotwy i Czech powołano Fundusz Inwestycyjny Trójmorza z kapitałem założycielskim wysokości 500 mln EUR z celem zebrania środków w wysokości 3-5 mld EUR.
- 2020 – sekretarz stanu USA Mike Pompeo obiecał wsparcie inwestycji w państwach Trójmorza szczególnie z sektora energetyki kwotą 1 mld USD.

Między państwami Trójmorza istnieje wiele różnic pod względem tradycji historycznych. Doświadczenia Austrii, Polski i Bułgarii w tym zakresie były zupełnie inne. Nie wszystkie przynależą do wszystkich instytucji zachodnich: Austria nie należy do NATO; jedynie Austria, Estonia, Litwa, Łotwa i Słowacja są członka-

mi strefy euro, natomiast Bułgaria, Rumunia i Chorwacja dotychczas nie uzyskały zgody na przystąpienie do strefy Schengen. Elementem, który bardzo silnie łączy państwa Trójmorza jest geografia i wynikające z tego uwarunkowania geopolityczne. Wszystkie państwa porozumienia są położone na wschodzie UE i łącz-

nie zabezpieczają dominującą część granicy lądowej członków UE bądź Schengen (niepełna 80 proc.). Z tego powodu tworzą swoje przedmurze, będąc pierwszą barierą zapewniającą bezpieczeństwo UE na wschodzie. W ostatnich latach miało to zresztą swój bardzo konkretny wymiar. To na państwach Trójmorza skupiła się ochrona granicy UE przed falami migracyjnymi czy też dbałość o stabilizowanie wschodnich sąsiadów UE w obliczu agresywnej polityki Rosji.

Choć istnieją istotne różnice w politykach zagranicznych państw Trójmorza (Ukielski, 2016, s. 7), to z uwagi na położenie geograficzne państwa te są w przeważającej części związane do współpracy transatlantyckiej. Z ankiety przeprowadzonej przez Pew Research Center (Wike i in., 2020, s. 34) wynika, że spośród 5 państw UE² o najbardziej pozytywnym stosunku do Stanów Zjednoczonych aż 4 znajdują się na obszarze Trójmorza. Wśród nich są Polska (79 proc. respondentów wyrażało pozytywną opinię o USA), Litwa (70 proc.), Węgry (66 proc.) i Bułgaria (57 proc.)³. W żadnym z analizowanych państw Trójmorza przeciwnicy pozytywnego widzenia USA nie górują nad zwolennikami, podczas gdy taka opinia przeważa w Niemczech (39 proc. ankietowanych widzi USA pozytywnie i aż 57 proc. negatywnie), Szwecji (45 proc. vs. 51 proc.), Niderlandach (46 proc. vs. 52 proc.). We Francji liczba zwolenników i przeciwników pozytywnego widzenia USA jest równa (48 proc.).

Największy potencjał do współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza jest widoczny w obszarze gospodarki. Wspólnym interesem

państw członkowskich jest kontynuacja szybkiej konwergencji do poziomu rozwoju ekonomicznego państw Europy Zachodniej. Pewnym wyjątkiem jest tutaj Austria, która od dawna należy do grona najwyżej rozwiniętych państw UE, ale ze względu na silne powiązania z regionem Europa Środkowej ma także interes we wspieraniu konwergencji regionu.

Państwa Trójmorza, nienależące jeszcze do grupy najbogatszych krajów, poczyniły w ostatnich latach znaczne postępy na tej drodze, jednak wydaje się, że dalsza pogoń będzie dużo trudniejsza. O ile bowiem w ciągu kilkunastu lat po przystąpieniu do UE do nadgania dystansu w sferze gospodarczej wystarczało wykorzystywanie prostych rezerw i atutu niższych kosztów pracy, o tyle na obecnym etapie coraz istotniejszym warunkiem podwyższania konkurencyjności staje się budowa innowacyjnej gospodarki, a co za tym idzie stworzenie kompleksowego systemu generowania innowacji. Temu zaś będzie sprzyjać większy zakres powiązań między przedsiębiorstwami z państw o podobnym poziomie rozwoju, których wspólną ambicją jest wejście na wyższy poziom łańcucha wartości. Dużo trudniej zbudować taką relację najczęściej we współpracy MSP z państw na średnim poziomie rozwoju i silnych koncernów z państw wysoko rozwiniętych. **Warunkiem pogłębienia współpracy ekonomicznej między państwami Trójmorza jest znaczna poprawa zakresu połączeń infrastrukturalnych regionu, nie tylko w sferze energetycznej, w której poczyniono największe postępy, ale także w połączeniach transportowych, logistycznych i cyfrowych.**

² Ankieta objęła jedynie część państw Trójmorza: Bułgarię, Czechy, Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, a z pozostałych państw UE także Francję, Grecję, Hiszpanię, Niderlandy, Szwecję, Wielką Brytanię i Włochy.

³ Piątkę uzupełniają nienależące do Trójmorza Włochy (62 proc.).

VIA CARPATIA – OWOC WSPÓŁPRACY W RAMACH TRÓJMORZA

Pierwszą deklarację w sprawie budowy Via Carpatii podpisano w 2006 r. w Łańcucie przez ministrów transportu Polski, Litwy, Słowacji i Węgier. Prace nad budową nowego połączenia drogowego na osi północ-południe przyspieszyły wraz z powołaniem Inicjatywy Trójmorza.

W 2018 r. ministrowie transportu Polski, Bułgarii, Litwy, Rumunii, Słowacji i Węgier podpisali się pod wnioskiem do KE o włączenie Via Carpatii do sieci bazowej TEN-T podczas rewizji planu transeuropejskiej sieci transportowej.

W 2019 r. Parlament Europejski poparł nowelizację rozporządzenia, na mocy którego trasa Via Carpatia została wpisana na listę projektów priorytetowych funduszu „Łącząc Europę”, co ułatwi finansowanie transgranicznych odcinków tej trasy.

Według deklaracji poszczególnych rządów krajowe odcinki trasy mają być gotowe na Węgrzech do 2022 r., na Słowacji do 2023 r., a w Polsce do 2025 r. Potencjalnym ułatwieniem będzie włączenie Via Carpatii do sieci transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, co może nastąpić w czasie jej rewizji w 2021 r.

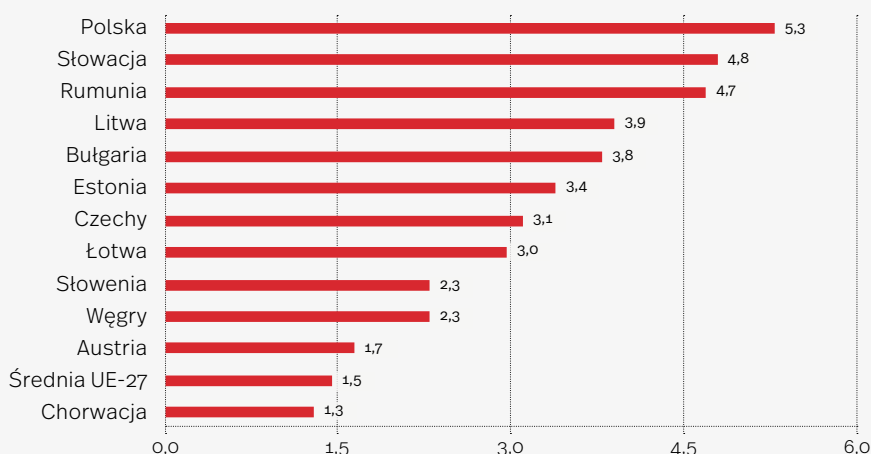


2. Potencjał ekonomiczny Trójmorza

W ostatnich 15 latach państwa Trójmorza należały do najbardziej dynamicznie rozwijających się regionów Unii Europejskiej. We wszystkich z wyjątkiem Chorwacji utrzymywała się wyraźnie wyższa dynamika wzrostu niż

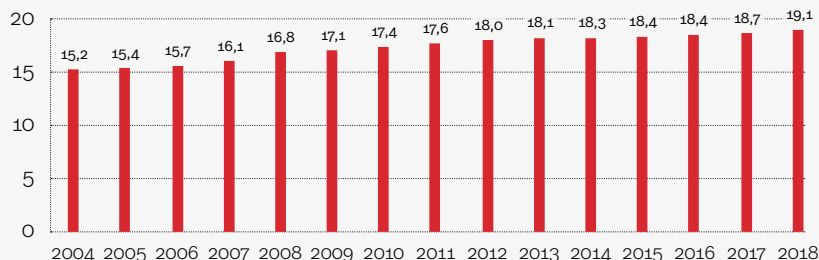
średnia dla UE (bez uwzględnienia Wielkiej Brytanii). Szczególnie imponujące wyniki odnotowały Polska (5,3 proc.), Słowacja (4,8 proc.) i Rumunia (4,7 proc.), które rosły przynajmniej 3 razy szybciej niż wynosiła średnia UE.

» Wykres 1. Średnioroczna dynamika wzrostu w latach 2004-2019 (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

» Wykres 2. Udział państw Trójmorza w PKB UE (z wyłączeniem Wielkiej Brytanii) w latach 2004-2018 (wg parytetu siły nabywczej, w proc.)

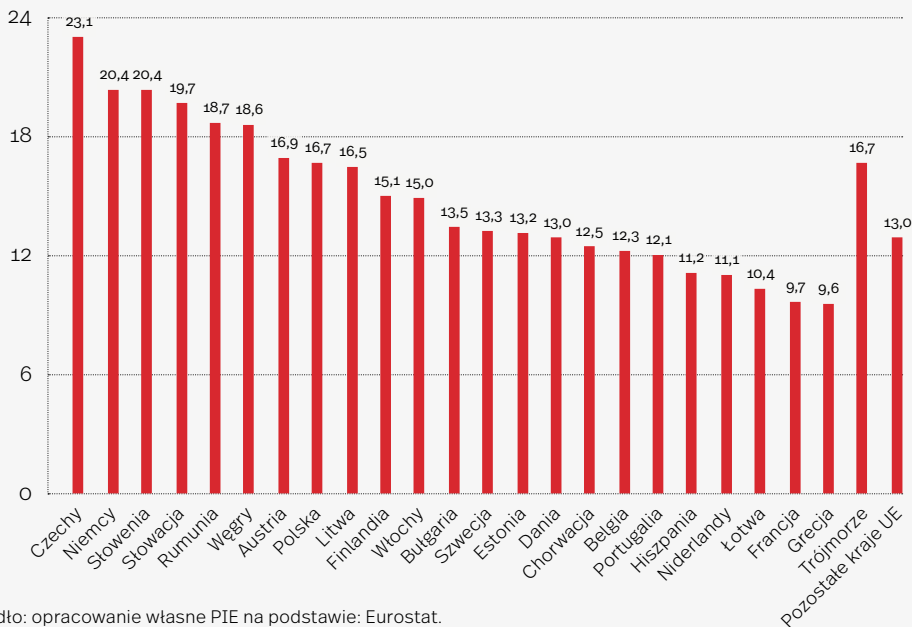


Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

Dobre wyniki gospodarcze państw Trójmorza systematycznie poprawiały ich pozycję w UE. O ile w roku rozszerzenia UE o 10 członków (2004 r.), państwa w obszarze Trójmorza generowały tylko 15,2 proc. wspólnoty (nie licząc Wielkiej Brytanii), o tyle w 2018 r. przypadający na nie odsetek unijnego PKB zwiększył się do 19,1 proc. Co interesujące, wskazana tendencja występowała niemal nieustannie, mimo że w latach 2008-2009 doszło do globalnego kryzysu finansowego, który wyda-

wał się okresem szczególnie niesprzyjającym dla gospodarek wschodzących. Państwa Trójmorza udowodniły właśnie wtedy, że ich fundamenty makroekonomiczne są na tyle solidne, że po krótkotrwałej recesji 2009 r., są w stanie szybko wrócić na ścieżkę dynamicznego wzrostu gospodarczego. Sytuacja wyglądała zupełnie odmiennie w innych państwach UE, których problemy z nierównowagami makroekonomicznymi doprowadziły do zagrożenia rozpadu strefy euro.

➤ **Wykres 3. Udział produkcji przemysłowej w generowaniu wartości dodanej do PKB w 2018 r. (w proc.)**

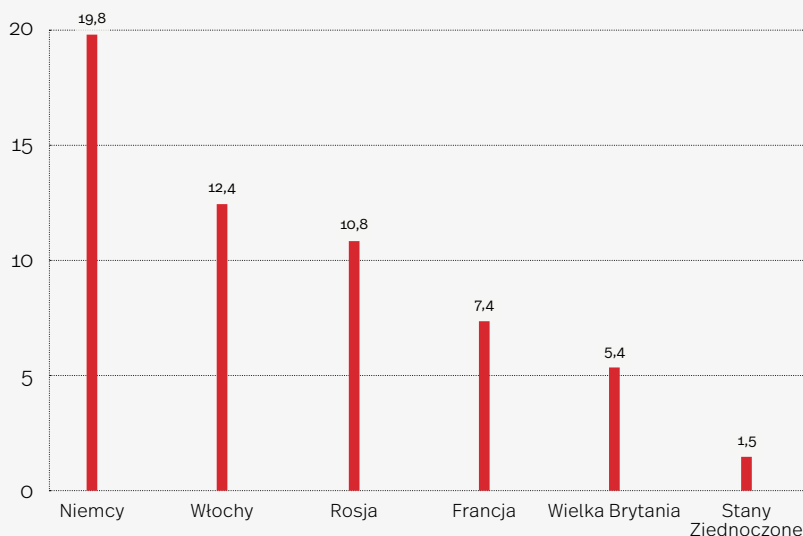


Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat.

Istotnym źródłem stabilności makroekonomicznej państw Trójmorza była koncentracja na produkcji przemysłowej, co przedstawiono na wykresie 3. Wśród 10 państw UE o najwyższym udziale wartości dodanej generowanej w PKB przez przemysł jest aż 8 państw Trójmorza. W krajach tej inicjatywy średni udział wartości dodanej generowanej przez produkcję przemysłową do PKB wynosi

16,7 proc., podczas gdy analogiczny wskaźnik dla pozostałych państw UE był niemal o 1/4 niższy i wynosił 13 proc. Państwa Trójmorza zdołały zatem oprzeć się powszechnemu dla wielu wysoko rozwiniętych państw trendowi deindustrializacji, dzięki czemu w ciągu kilkunastu lat po przystąpieniu do UE stały się istotnym centrum przemysłowym całej wspólnoty.

Wykres 4. Udział państw Trójkormorza w wymianie handlowej wybranych państw w 2018 r. (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: <https://globaledge.msu.edu> [dostęp: 15.03.2020].

Zapewne budowa znaczącego potencjału przemysłowego Trójkormorza nie byłaby możliwa bez intensywnych powiązań handlowych z największymi gospodarkami UE. Z wykresu 4 wynika, że wymiana z państwami Trójkormorza stanowi 19,8 proc. handlu Niemiec, 12,4 proc. Włoch, 10,8 proc. Rosji, 7,4 proc. Francji, 5,4 proc. Wielkiej Brytanii i jedynie 1,5 proc. Stanów Zjednoczonych. Szczególną uwagę zwraca istotne znaczenie wymiany z Trójkormorzem dla niemieckiej gospodarki. W istotnej mierze wynika to ze znaczących powiązań inwestycyjnych sektora motoryzacyjnego. Wiele niemieckich koncernów samochodowych i ich poddostawców posiada fabryki w państwach Trójkormorza, w których najczęściej produkowane są komponenty i tańsze modele aut. W znacznej mierze dzięki inwestycjom niemieckich koncernów motoryzacyjnych na obszarze zachodnio-południowej Polski, Czech, Słowacji, Węgier i zachodniej Rumunii ukształtował się kłaster niemiecko-środkoeuropejskiego łańcucha dostaw

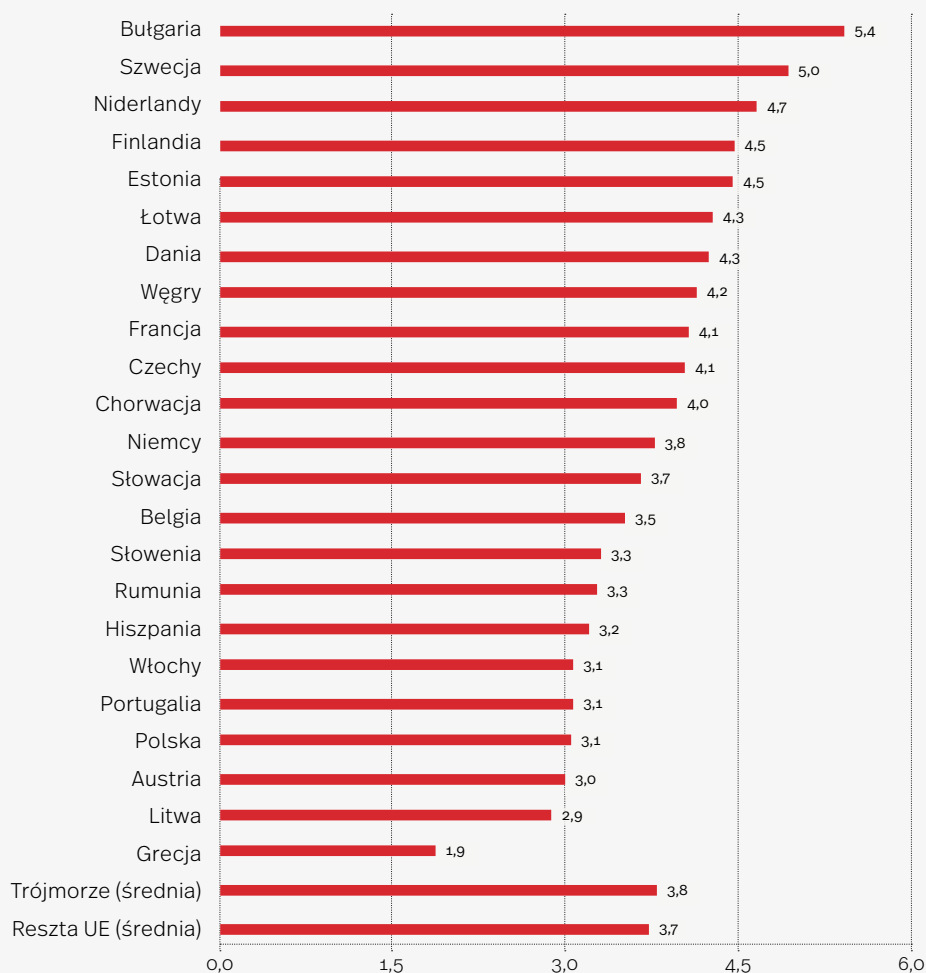
(MFW 2013). Podobną strategię, choć w dużo bardziej ograniczonym stopniu, realizują przedsiębiorstwa z Włoch i Francji. Dość znaczący udział Trójkormorza w handlu zagranicznym Rosji wynika z uzależnienia regionu Europy Środkowej od dostaw nośników energetycznych z Rosji. Jednocześnie można zauważyć, że państwa Trójkormorza mają niezbyt silne powiązania handlowe z krajami bardziej odległymi i z mniejszym udziałem produkcji przemysłowej w PKB. Wynika to z jednej strony z niższego zaangażowania inwestorów w tych państwach w regionie Europy Środkowej, a z drugiej – z niedostatecznych możliwości zaoferowania atrakcyjnych produktów przez państwa Trójkormorza na wysoce konkurencyjnym rynku Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, co wymaga nie tylko innowacyjności, ale także znacznych możliwości organizacyjnych i logistycznych. Z tego względu państwa Trójkormorza eksportują dużo większą część produkcji (niż na to wskazują statystyki) na bardziej odległe rynki, jednak

w postaci nisko marżowych komponentów do produktów końcowych francuskich, niemieckich czy włoskich koncernów.

Wysoki poziom industrializacji państw Trójmorza nie oznacza, że państwa te zaniedbują inne dziedziny aktywności ekonomicznej. Jak można zauważyć na wykresie 5 szczególnie interesujący może się wydawać w krajach tej części Europy dosyć wysoki udział wartości dodanej generowanej przez sektor usług ICT w PKB,

który wynosi 3,8 proc. i jest nieco wyższy od analogicznego wskaźnika dla pozostałych państw UE na poziomie 3,7 proc. Między państwami Trójmorza pod tym względem istnieją jednak spore rozbieżności. Do krajów o najwyższym udziale wartości dodanej usług ICT w PKB należą Bułgaria, Estonia, Łotwa, Węgry, Czechy czy Chorwacja. Natomiast takie państwa jak Austria, Litwa, Polska i Rumunia charakteryzują się niskim poziomem tego wskaźnika na poziomie UE.

» Wykres 5. Udział usług sektora ICT w generowaniu wartości dodanej do PKB w 2017 r. (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie Eurostat (2020).

Nie tylko istotna rola sektora usług ICT świadczy o wysokim potencjale państw Trójmorza w tym obszarze. Region Europy Środkowej charakteryzuje się dużymi zasobami utalentowanych informatyków. Na podstawie testów HackerRank (2020)⁴, zbadał umiejętności 300 tys. programistów z różnych krajów, wśród 10 państw z najlepszymi programistami znalazły się trzy z obszaru Trójmorza: Polska (3. miejsce), Węgry (5.) i Czechy (9.), a tylko dwa z pozostałych państw UE: Francja (8.) i Włochy (10.). Polacy zajęli 3. miejsce (po Chińczykach i Rosjanach), przy czym szczególnie wysokie wyniki osiągnęli w takich obszarach/językach

oprogramowania jak: Java (1. miejsce), Python (2.), algorytmy (2.), tworzenie *tutoriali* (4.), Shell (4.), Ruby (5.). Podobne rezultaty odnotowano w badaniu platformy wspierającej rekrutację talentów z dziedziny IT – Pentablog. Z analizy wynika, że wśród 10 państw z najlepszymi programistami cztery pierwsze miejsca zajmują odpowiednio: Słowacja, Czechy, Węgry i Polska (Pentalog, 2020). Znaczące zasoby wysokiej klasy programistów wraz z bardzo dobrymi kompetencjami w dziedzinie przemysłu stworzą w przyszłości potencjał do tworzenia rozwiązań w zakresie Przemysłu 4.0, który jest uznawany za obszar, w którym UE może osiągnąć silną pozycję w kolejnej dekadzie.



⁴ Narzędzia HackerRank są wykorzystywane m.in. przez Apple i Google do rekrutacji pracowników.

3. Potencjał demograficzno-kulturowy

Wysoki wzrost gospodarczy dominującej części państw Trójmorza przyniósł poprawę ich dobrobytu, ale nie zagwarantował pełnej stabilności społecznej. Niemal wszystkie kraje doświadczyły znacznego odpływu ludności, a także niskiego przyrostu demograficznego. W efekcie wskazanych trendów od 2004 r. ludność państw Trójmorza zmniejszyła się o niemal 3 proc., natomiast pozostałych państw UE wzrosła o 5,5 proc. Mimo tych niekorzystnych tendencji stosunkowo młody wiek populacji

w wieku produkcyjnym oraz wysoka motywacja do pracy pozostają istotnymi atutami regionu Europy Środkowej. Wyzwaniem dla państw Trójmorza będzie budowa modelu ekonomicznego, który pozwoli podwyższyć poziom życia do co najmniej średniej UE, a jednocześnie zagwarantuje wyjście z kryzysu demograficznego. W przeciwnym razie regionowi grozi wpadnięcie w pułapkę demografii polegającą na tym, że społeczeństwo zestarzeje się zanim się wzbogaci.

Warto zauważyć, że państwa Trójmorza łączy pewna wspólnota wartości, która jest szczególnie widoczna na tle pozostałych członków UE. Między społeczeństwami państw stowarzyszonych istnieją znaczne różnice w sferze wyznawanych religii⁵, jednak można także zauważyć przywiązanie do podobnych wartości. Analizując dane pochodzące z ankiet regularnie przeprowadzanych przez Pew Research Center wśród 11 państw Trójmorza (bez Słowenii) można zauważyć, że społeczeństwa znacznej większości państw Trójmorza na tle pozostałych państw UE charakteryzują się konserwatyzmem dotyczącym kwestii tożsamości narodowej, religijnej i stosunku do rodziny. Do państw o szczególnie zbliżonych wartościach można zaliczyć Chorwację, Litwę, Polskę i Rumunię oraz Łotwę, uwzględniając fakt, że dla kraju tak zróżnicowanego wyznaniowo, religia nie może stanowić źródła silnej tożsamości narodowej. Państwami, które odbiegają pod względami aksjologicznymi od reszty Trójmorza są natomiast Czechy, Estonia i do pewnego stopnia Austria, choć i w przypadku tych krajów występują przypadki zbieżności z resztą państw.

Przechodząc do analizy wyników szczegółowych, wiarę w Boga deklaruje większa część społeczeństwa niż średnia dla UE w 9 z 11 państw

Trójmorza. W dziesięćce państw społeczeństw, których najwyższy odsetek deklaruje wiarę w Boga jest aż 7 z obszaru Trójmorza, a miano-

⁵ Według wyników badań Eurobarometru z 2015 r. w państwach Trójmorza występują kraje z największym udziałem katolików: Austria (67 proc.), Chorwacja (84 proc.), Litwa (88 proc.), Polska (91 proc.), Słowacja (73 proc.), Słowenia (67 proc.) i Węgry (37 proc.), z największym udziałem prawosławnych: Bułgaria (83 proc.), Rumunia (90 proc.). Bardziej złożona jest sytuacja w Estonii (23 proc. prawosławnych, 24 proc. protestantów i 39 proc. niewierzących), Łotwie (26 proc. katolików, 24 proc. prawosławnych i 17 proc. protestantów) i w Czechach (27 proc. katolików, 64 proc. niewierzących).

» **Tabela 1.** Liczba respondentów popierających daną opinię w poszczególnych państwach

Państwo	Wiara w Boga	Religia ważnym elementem narodowej tożsamości	Urodzenie w danym kraju jako ważny element tożsamości narodowej
Rumunia	95	74	88
Chorwacja	86	58	62
Polska	86	64	82
Bułgaria	77	66	86
Litwa	76	56	71
Łotwa	71	11	71
Słowacja	69	35	56
Austria	67	39	53
Węgry	59	43	83
Estonia	44	16	62
Czechy	29	21	78
Portugalia	83	62	81
Włochy	73	53	68
Irlandia	69	48	59
Hiszpania	64	38	66
Niemcy	60	34	48
Finlandia	58	32	51
Francja	56	32	48
Dania	51	19	36
Niderlandy	44	22	41
Belgia	42	19	49
Szwecja	36	15	22
Słowenia	b.d.	b.d.	b.d.
Trójmorze (średnia)	69,0	43,9	72,0
Reszta UE (średnia)	57,8	34,0	51,7

Uwaga: kolorem zielonym oznaczono odsetek opinii powyżej średniej unijnej.

Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Pew Research Center (2018).

wicie są to Rumunia, Chorwacja, Polska, Bułgaria, Litwa, Łotwa, Słowacja i Austria. Wyjątkiem są Węgry, Estonia oraz charakteryzujące się najniższą w całej UE proporcją mieszkańców wierzących w Boga – Czechy.

W dominującej części państw Trójmorza występuje inne rozumienie tożsamości narodowej w porównaniu z Europą Zachodnią. Wśród mieszkańców państw Trójmorza dużo częściej na tle reszty UE podkreśla się znaczenie religii dla tożsamości narodowej. Tego typu przekonanie dominuje w prawosławnych Rumunii i Bułgarii oraz katolickich Polsce, Litwie i Chorwacji. W Austrii i na Węgrzech wprowadzić nie odnotowuje się poparcia większości społeczeństwa dla istotnego znaczenia religii dla tożsamości narodowej, jednak pokaźna część społeczeństwa (na tle reszty UE) popiera taki pogląd. Mieszkańcy państw Trójmorza dużo częściej w porównaniu z resztą UE uznają za istotny element tożsamości narodowej także urodzenie w danym kraju. Uważa tak przeważająca część respondentów we wszystkich z 11 przebadanych przez Pew Research Center państw Trójmorza. Co ciekawe w tej kwestii zgodni z dominującym poglądem dla społeczeństw państw Trójmorza są nawet Czesi, którzy w pozostałych kwestiach odpowiadają w odmienny sposób od pozostałych krajów regionu.

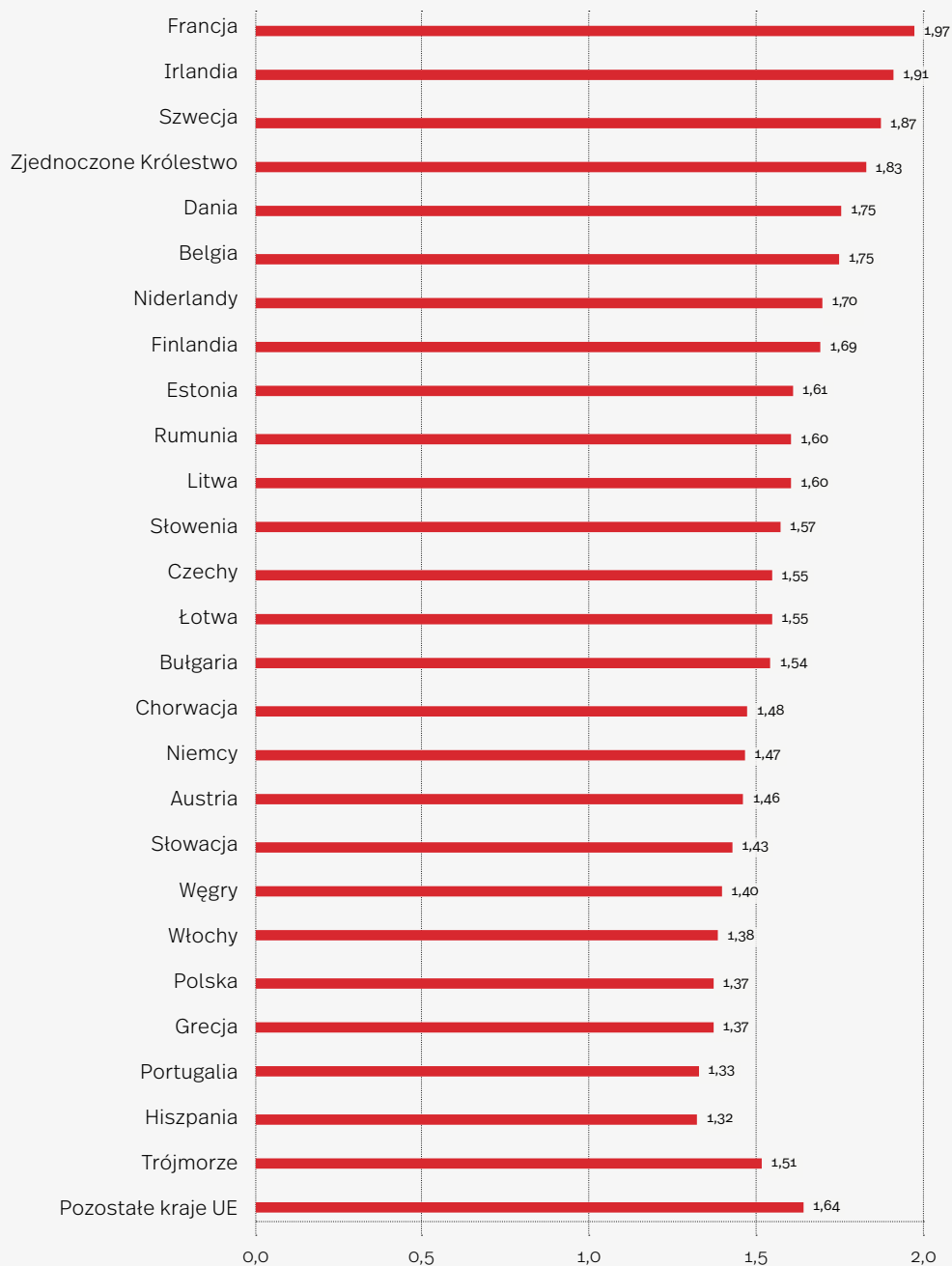
Konserwatywne wartości pozostają nie tylko w sferze deklaracji, ale przekładają się także na konkretne decyzje życiowe. Wprawdzie istnieją istotne rozbieżności między poszczególnymi państwami, jednak dominująca część państw Trójmorza charakteryzuje się relatywnie wysokim wskaźnikiem małżeństw. O ile w państwach Trójmorza występuje średnio 5,3 ślubów na 1000 osób w populacji, ana-

logiczny wskaźnik dla pozostałych państw UE to 4,3. Kobiety w państwach Trójmorza zachodzą w pierwszą ciążę średnio w wieku 27,8 lat, a więc 2 lata wcześniej niż kobiety z pozostałych państw UE. W państwach Trójmorza i pozostałych UE występuje natomiast zbliżony poziom rozwodów.

Dosyć zaskakujące wyniki przynosi zestawienie deklarowanych konserwatywnych wartości z wskaźnikami rozrodczości w UE. Żadne z państw Trójmorza nie osiąga średniego poziomu wskaźnika rozrodczości dla pozostałych państw UE. Podczas gdy w krajach Europy Środkowej wskaźnik rozrodczości oscyluje wokół 1,51 dziecka na kobietę w wieku rozrodczym (gdy zastępowalność pokoleń jest zagwarantowana co najmniej od wartości wysokości 2,1), w pozostałych państwach UE analogiczny wskaźnik sięga wysokości 1,64. Częściowym wyjaśnieniem tego fenomenu jest, po pierwsze, relatywnie wysoki poziom rozrodczości w państwach Europy Zachodniej szczególnie wśród kobiet o pochodzeniu migracyjnym. Po drugie, niewystarczający poziom życia, a także nieraz brak stabilnego zatrudnienia⁶ (ze względu na wykorzystywanie elastycznych form zatrudnienia) odwleka decyzję młodych ludzi w państwach Trójmorza o posiadaniu dzieci lub ich do tego zniechęca. Ilustracji wskazanych tendencji mogą posłużyć dane brytyjskiego urzędu statystycznego, które wskazują na to, że o ile Brytyjki rodzą średnio 1,8 dziecka, to w przypadku kobiet o pochodzeniu migracyjnym współczynnik ten rośnie do poziomu 2,2 (ONS, 2020). Na tym tle imigrantki do Wielkiej Brytanii z nowych państw członkowskich, ze wskaźnikiem rozrodczości na poziomie 2,2, rodzą więcej dzieci niż Brytyjki i znacznie więcej dzieci niż ich rodaczki, które pozostały w macierzystym kraju.

⁶ Oczywiście wyjaśnienia te nie dotyczą zamożnej Austrii, która charakteryzuje się wysokim poziomem życia, a także znacznym udziałem imigrantów w populacji.

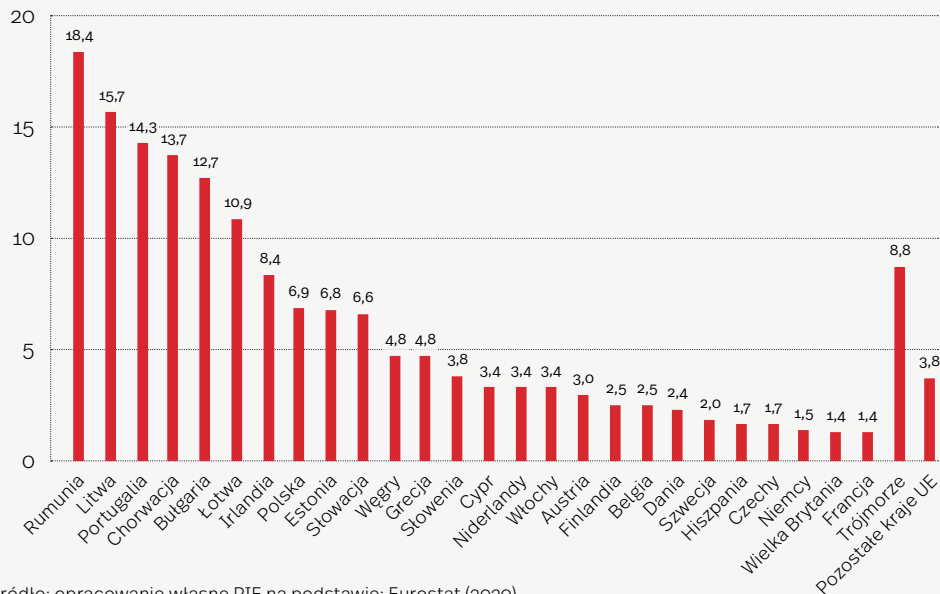
Wykres 6. Średni współczynnik dzietności ogólnej (TFR) w latach 2009-2018



Uwaga: Na wykresie nie przedstawiono najmniejszych państw UE, czyli Cypru, Luksemburga i Malty.

Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

▼ Wykres 7. Udział w populacji danego państwa jego obywateli żyjących w innych krajach UE (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

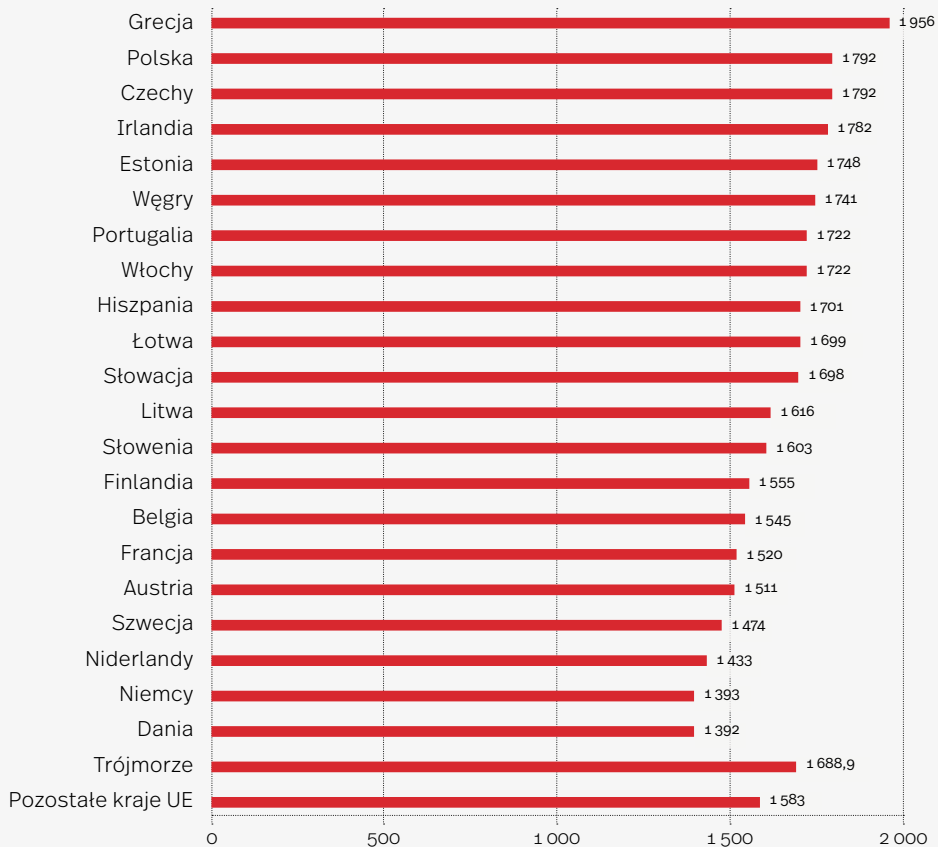
Rozszerzenie UE w 2004 i 2007 r. oprócz licznych korzyści ekonomicznych dla nowych państw członkowskich przyniosło także cenę społeczną w postaci wzmożonej fali emigracyjnej. Znacząca liczba mieszkańców państw Trójkąta skorzystała z dobrodziejstwa swobodnego przemieszczania się i wyemigrowała do państw o wyższym poziomie życia. W wielu spośród krajów Europy Środkowej te tendencje miały charakter masowy. W efekcie tych zmian dzisiaj niemal co dziesiąty obywatel państw Trójkąta jest rezydentem w państwie UE, niebędącym jego ojczyzną. W pozostałych państwach UE taka sytuacja ma miejsce jedynie w przypadku co dwudziestego obywatela. Na 13 państw UE z największą liczbą obywateli żyjących w innych państwach UE aż 10 znajduje się regionie Trójkąta. Państwami szczególnie dotkniętymi tym problemem są Rumunia (18 proc. obywateli zamieszkuje w innym kraju UE), Litwa (16 proc.), Chorwacja (14 proc.), Bułgaria (13 proc.) i Łotwa (11 proc.). Państwami

UE spoza obszaru Trójkąta z wysokim udziałem obywateli żyjących w innych państwach wspólnoty są kraje dotknięte kryzysem strefy euro, czyli Grecja i Portugalia, a także Irlandia ze względu na swoje bliskie związki z Wielką Brytanią.

W efekcie niekorzystnych trendów demograficznych i migracyjnych liczba ludności państw Trójkąta zmniejszyła się od 2004 r. niemal o 3 proc. Mimo tego potencjał ludnościowy tych państw jest wciąż wysoki, gdyż ich populacja jest wciąż w stosunkowo młodym wieku. Wskaźnik zależności od osób starszych (który określa proporcję osób w wieku poprodukcyjnym, czyli powyżej 64 lat w stosunku do osób w wieku 15-64 lata) dla państw Trójkąta wynosi średnio 29,5 proc., natomiast dla pozostałych państw UE – 31 proc. W państwach Trójkąta istnieją znaczne różnice pod tym względem. Najniższa proporcja osób starszych do osób w wieku produkcyjnym występuje na Słowacji (23,5 proc.), w Polsce

(26,4 proc.), Rumunii (28,1 proc.), Austrii (28,2 proc.) i na Węgrzech (29,3 proc.). Dużo gorsza sytuacja pod tym względem występuje na Litwie (30,4 proc.), w Czechach (30,4 proc.), w Słowenii (30,5 proc.), w Estonii (31 proc.), Chorwacji (31,6 proc.) i na Łotwie (31,7 proc.).

» Wykres 8. Liczba godzin przepracowanych średnio w ciągu roku przez pracownika w 2018 r.



Uwaga: Brak danych dla państw nienależących do OECD: Bułgarii, Chorwacji i Rumunii.

Dane zbierane przez OECD dotyczące liczby godzin przepracowywanych w gospodarkach narodowych nie są w pełni porównywalne, jednak mogą służyć jako przesłanka do porównywania zaangażowania pracowników w pracę.

Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: OECD (2020).

Państwa Trójmorza charakteryzują się nie tylko korzystną strukturą demograficzną, ale też ich mieszkańcy wyróżniają się pracowitością. Z danych OECD wynika, że w państwach Trójmorza pracownik w ciągu roku pracuje śred-

nio o 6,7 proc. (niemal 2 tygodnie) dłużej niż w pozostałych krajach UE (1689 vs. 1583 godzin). Między państwami Trójmorza istnieją jednak znaczne rozbieżności. Do państw o relatywnie wysokiej liczbie przepracowanych

godzin należą Czechy (1792), Estonia (1748), Polska (1792) i Węgry (1741), natomiast na przeciwległym biegunie znajduje się Austria (1511). Wskaźnik ten można interpretować na dwa sposoby. Z jednej strony wysoka liczba przepracowanych godziny w państwach Trójmorza może świadczyć o pracowitości i wysokim zaangażowaniu pracowników, z drugiej zaś może być oznaką niskiej produktywności i słabym wyposażeniu w wysokowydajne maszyny i urządzenia. Poza tym duża liczba przepracowanych godzin może generować obciążenia społeczne w postaci niższej rozrodczości kobiet.

Podsumowując, mimo niekorzystnych trendów demograficznych i migracyjnych większość państw Trójmorza wciąż zachowuje istotny atut w postaci stosunkowo młodego i wysoko zmotywowanego kapitału ludzkiego. Istotnym wyzwaniem jest jednak zapewnienie nowego modelu ekonomicznego, który pozwoli wyjść w pułapki demograficznej. W przeciwnym razie rozrodczość w państwach Trójmorza nie zwiększy się, a szybko starzejące się kraje Europy Zachodniej będą dążyć do przyciągnięcia kolejnych fal migrantów z regionu Europy Środkowej.



4. Rozwój sieci powiązań państw Trójmorza

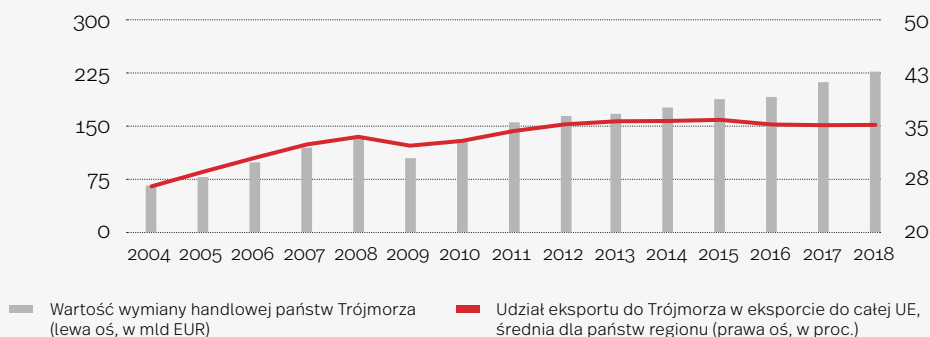
Fundamentalnym celem inicjatywy Trójmorza jest rozwój sieci powiązań (*connectivity*) w obszarze regionu Bałtyku, Adriatyku i Morza Czarnego. Idea sieci powiązań wyraża nowy sposób myślenia o polityce rozwojowej, wdrażany obecnie przez UE, USA czy Chiny. Szuka on synergii w rozwoju różnych rodzajów infrastruktury (transportowa, energetyczna, cyfrowa) i skupia się na jego długofalowych efektach: stymulowaniu połączeń transportowo-logistycznych, tworzenia nowych łańcuchów dostaw, ściślejszej integracji gospodarek i społeczeństw, a w konsekwencji – wytwarzaniu wspólnoty interesów w dziedzinie polityki i bezpieczeństwa.

Rozwój sieci powiązań Trójmorza opiera się na rozbudowie infrastruktury w trzech filarach:

- energetycznej (interkonektory, infrastruktura przesyłowa),
- transportowej (drogowej, kolejowej, intermodalnej),
- cyfrowej (sieci światłowodowe i bezprzewodowe).

Twardej infrastrukturze muszą towarzyszyć powiązania umożliwiające jej efektywne wykorzystanie stymulujące lokalny wzrost: budowa wzajemnie skomunikowanej sieci *hubów* logistycznych, pobudzanie kontaktów środowisk biznesowych i akademickich, integracja rynków kapitałowych, tworzenie wspólnych platform cyfrowych itp. Kluczowy jest w tym obszarze rozwój połączeń transgranicznych, uruchamiający efekty sieciowe w skali całego regionu.

▼ Wykres 9. Handel w ramach Trójmorza na tle wymiany z UE w latach 2004-2018



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

Dla państw Trójmorza, rozwój regionalnej sieci powiązań jest warunkiem pozostania na ścieżce wysokiego wzrostu gospodarczego,

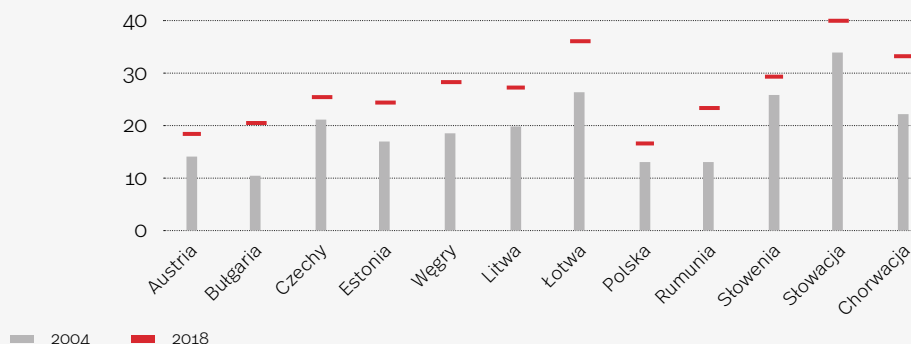
a w rezultacie – utrzymania tempa realnej konwergencji z UE. Udrożnienie połączeń wewnątrz regionu otwiera drogę do uzyskania korzyści

z rozwoju regionalnego handlu wewnątrz-kolegiowego: wykorzystania przewag komparatywnych czy wytworzenia regionalnych specjalizacji produkcyjnych. Zdywersyfikowana infrastruktura jest gwarancją zachowania ciągłości produkcji, nie tylko w obszarze energii czy komunikacji cyfrowej, ale i przepływu towarów – co pokazała pandemia koronawirusa w 2020 r.

Jak wynika z wykresu 9, obroty handlowe wewnątrz Trójkąta – istotny wskaźnik stopnia zaawansowania wzajemnych powiązań – wzrosły w latach 2004-2018 z 66 mld EUR do prawie 227 mld EUR. Po pierwszej fali stymulacji handlu

w latach 2004-2008, związanych z akcesją kolejnych państw do UE, kontakty gospodarcze wewnątrz regionu wpadły jednak z relatywną stagnacją. Od 2012 r. Udział rynków Trójkąta w eksporcie regionu, na tle eksportu do całej UE, utrzymuje się na poziomie 35 proc. Eksport do „starej UE” rośnie więc relatywnie szybciej niż wymiana w obrębie Trójkąta, a w szerszym ujęciu – gospodarcza integracja Trójkąta z Europą Zachodnią przebiegała szybciej, niż powiązania w ramach samego regionu. Należy to wiązać m.in. z jego szczególną pozycją jako zaplecza produkcyjnego w łańcuchach dostaw zachodnioeuropejskich koncernów-integratorów.

➤ **Wykres 10. Udział Trójkąta w wymianie handlowej ogółem poszczególnych państw (zmiana w latach 2004-2018, w proc.)**



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

Od czasu akcesji państw Trójkąta do UE w 2004 r., udział regionu w całości handlu poszczególnych krajów wzrósł we wszystkich przypadkach (wykres 10). Najbardziej ekonomicznie zintegrowane z regionem są relatywnie małe gospodarki Słowacji, Chorwacji i Łotwy (powyżej 30 proc. udziału), a najwyższe wzrosty odnotowały Bułgaria, Rumunia, Węgry i Łotwa (o 9 p.p.) oraz Chorwacja (o 10 p.p.). Najniższy postęp integracji z Trójkątem osiągnęły trzy największe gospodarki regionu, Polski (+3 p.p.), Austrii (+4 p.p.) i Czech (+3 p.p.), które potencjalnie

mogłyby odgrywać rolę integratorów regionalnej gospodarki.

Przyczyn relatywnej stagnacji handlu Trójkąta należy szukać w barierach strukturalnych, ograniczających rozwój głębokich powiązań między gospodarkami regionu. Wspólnym mianownikiem niemal całego Trójkąta jest stosunkowo nisko rozwinięta infrastruktura transportowa, logistyczna, energetyczna i cyfrowa – zarówno wewnątrz państw, jak i w wymiarze transgranicznym. Dorównanie w tym wymiarze najbardziej rozwiniętym gospodarkom Europy Zachodniej jest

podstawowym warunkiem dalszego rozwoju regionu, a także wytworzenia regionalnej sieci powiązań napędzających wzrost gospodarczy.

W przeciwnym przypadku to państwa Europy Zachodniej będą odnosiły największe korzyści z dynamicznego rozwoju państw Trójmorza.

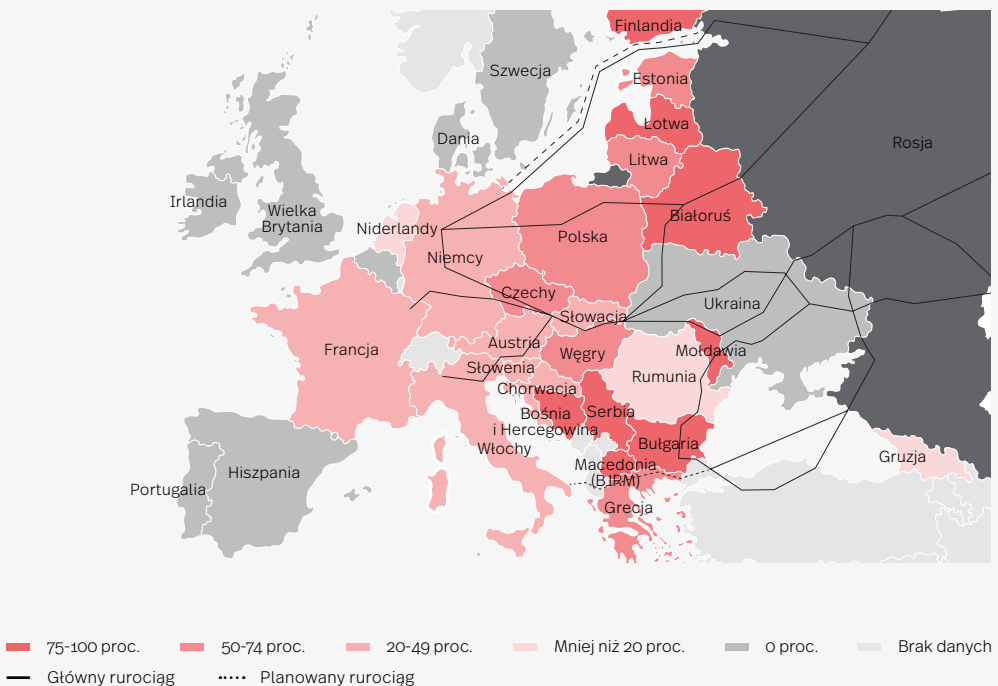
ENERGETYKA

Współpraca w ramach Trójmorza w dziedzinie energetyki wydaje się wzorem współpracy w regionie z innymi obszarami. Państwa dosyć wcześnie rozpoznały, że niski zakres wzajemnych powiązań infrastrukturalnych w tej dziedzinie osłabia ich bezpieczeństwo i konkurencyjność. Zbyt duża zależność od jednego dostawcy gazu – Rosji – stanowi zagrożenie dla ciągłości dostaw tego kluczowego surowca. Dzisiaj, gdy region jest coraz bliższy zapewne-

nia sobie dywersyfikacji dostaw energii, na horyzoncie pojawiają się nowe cele zintegrowania rynków do poziomu zbliżonego do Europy Zachodniej, tak żeby obniżyć ceny gazu.

Już kryzys gazowy w 2009 r. (a potem napaść Rosji na Ukrainę w 2014 r.) udowodnił wielu krajom Europy Środkowej, że poleganie na jednym dostawcy gazu może się okazać ryzykowne, dlatego rozpoczęto prace na rzecz rozwoju infrastruktury gazowej na linii północ-południe.

➤ **Mapa 1.** Zakres zależności poszczególnych państw UE od dostaw gazu z Rosji

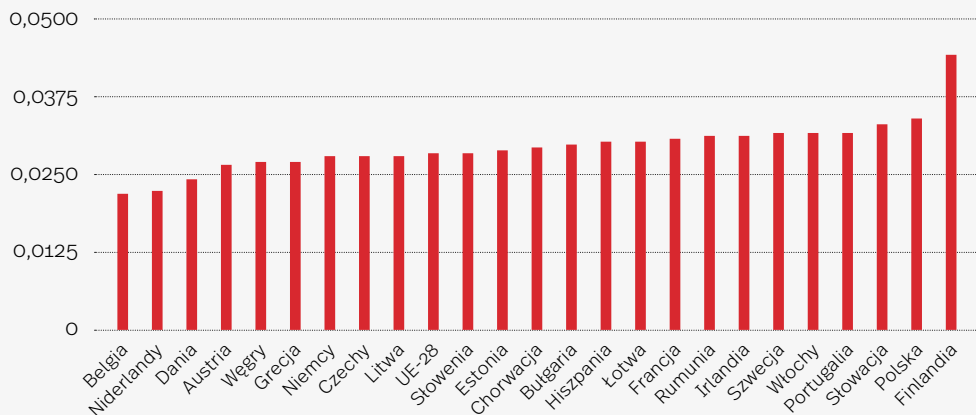


Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Agency for Cooperation of Energy Regulators, 2017 data; Buttler, Wilkes, Shiryayevskaya (2020).

Na podstawie analizy mapy 1 można dostrzec, że państwa Trójmorza należą do krajów UE o największym stopniu zależności od dostaw gazu z Rosji. Podczas gdy w Europie Zachodniej

rosyjski gaz stanowi najczęściej poniżej połowy dostaw tego surowca, w regionie Europy Środkowej dostawy rosyjskiego gazu najczęściej znacząco przekraczają 50 proc.

▮ **Wykres 11.** Ceny gazu w państwach UE dla podmiotów niebędących gospodarstwami domowymi (bez uwzględnienia podatków) w I połowie 2019 r. (w EUR/kWh)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

Zależność od Rosji stanowi nie tylko zagrożenie dla ciągłości dostaw gazu, ale też przekłada się na ceny. Aż 8 z 12 państw Trójmorza odnotowuje poziom cen gazu dla podmiotów niebędących gospodarstwami domowymi powyżej średniej dla państw UE. To zaś przekłada się na niższą konkurencyjności przedsiębiorstw, wykorzystujących gaz do wytwarzania produktów końcowych (zwłaszcza w branży chemicznej).

Niski zakres integracji energetycznej regionu generuje konkretne koszty. Niedostateczna przepustowość infrastruktury łączącej zachodnie i wschodnie państwa UE uniemożliwia wykorzystanie zalet jednolitego rynku gazowego. O ile w zachodnich państwach członkowskich UE działania integracyjne powodują niemal ujednolicenie cen gazu, o tyle na wschodzie – proces ten jest dużo mniej zaawansowany (Musiałek, 2020). W efekcie tych różnic państwa na wschodzie UE muszą się liczyć z wyższymi

cenami gazu niż kraje położone na zachodzie UE, choć dzięki stopniowej integracji rynków gazowych różnice cenowe maleją. Problem ten jest dostrzegany przez Komisję Europejską, która wspiera działania państw Trójmorza na rzecz większej integracji rynków gazowych. Dowodem na to może być fakt, że w 2017 r. KE wsparła projekt łącznika gazowego między Polską a Słowacją najwyższą kwotą w owym roku przyznaną funduszowi Łącząc Europę w wysokości 107 mln EUR. Niewiele mniejsze wsparcie uzyskała wtedy inwestycja w terminal LNG w Chorwacji (102 mln EUR). Także w obszarze potąceń gazowych cele Trójmorza są zbieżne z celami UE. Ustanowienie *hubów* gazowych ma być filarem kształtowania rynkowych warunków obrotu gazem w miejsce dotychczasowych dwustronnych kontraktów, zazwyczaj sankcjonujących uzależnienie państw Europy Środkowej od dostawców. UE nie chce zresztą ograniczać się do wspierania

jedynie połączeń gazowych. Już 24.10.2014 r. Rada Europejska przyjęła jako cel na drodze do ustanowienia jednolitego rynku energii elektrycznej osiągnięcie potencjału transgranicznego przesyłu energii w wysokości 10 proc. do 2020 r. i 15 proc. do 2030 r. (European Council, 2014).

Dzięki inicjatywie państwa członkowskie Trójmorza mogą łatwiej koordynować transgraniczne projekty energetyczne, a także pozyskiwać środki na niezbędną infrastrukturę do integracji rynku energetycznego, zwłaszcza z funduszu łącząc Europę. Działania państw Europy Środkowej przynioszą realne efekty, czego przykładem może być prawdopodobne zakończenie w tym roku budowy rewersu na gazociągu łączącym Węgry i Rumunię, który umożliwi Węgrom pozyskiwanie po raz pierwszy gazu innego niż rosyjski. Podobnie Słowacja, dzięki łącznikowi gazowemu z Polską, ma szansę na import gazu od dostawców innych niż Rosja. Inicjatywa Trójmorza pozwala jeszcze bardziej przyspieszyć tempo integracji Europy Środkowej w obszarze energetyki na linii północ-południe. Dotych-

czasowe szczyty stały się doskonałym forum do uzgadniania ważnych projektów w dziedzinie budowy infrastruktury energetycznej, takich jak:

- interkonektory gazowe m.in. między Polską a Litwą, między Austrią, Bułgarią, Rumunią i Węgrami oraz Słowacją, Węgrami i Rumunią;
- terminale LNG w Świnoujściu i na wyspie Krk;
- synchronizacja sieci elektrycznych państw bałtyckich z sieciami pozostałych państw UE.

Środki z funduszy europejskich będą niewystarczające do dokończenia inwestycji energetycznych. W najbliższej dekadzie państwa Trójmorza w ramach finansowania infrastruktury energetycznej powinny przeznaczyć 21 mld EUR na linie przesyłowe, 51 mld EUR na dystrybucję energii elektrycznej i 16 mld EUR na sieci gazowe, z czego koszty połączeń transgranicznych pochłoną 28 mld EUR (Spotdata 2019). Trudno oczekiwać, że ze zmniejszonych po brexicie Wieloletnich Ram Finansowych UE uda się sfinansować potrzeby integracji rynków energii regionu Europy Środkowej.

TRANSPORT I LOGISTYKA

Mimo postępów w rozbudowie sieci transportowej na przestrzeni ostatniej dekady, podstawowym wyzwaniem dla państw Trójmorza pozostają inwestycje w infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego (łączącego różne środki transportu), a także rozwoju transgranicznych połączeń w korytarzach północ-południe. Konkurencyjność logistyczna regionu, liczona wedle wskaźnika Logistics Performance Index (LPI), sukcesywnie wzrasta. Wykorzystanie pełni gospodarczego potencjału płynącego z rozwoju infrastruktury transportowej będzie wymagać dalszych inwestycji branży logistycznej, m.in. w porty i terminale inter-

modalne, a także ściślejszej integracji branży w ramach regionu.

Ramy rozwoju transgranicznej infrastruktury transportowej w ramach Trójmorza wyznacza Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T), realizowany w ramach Unii Europejskiej program rozwoju połączeń kolejowych, drogowych, a także żeglugi powietrznej, morskiej i śródlądowej. W horyzoncie do 2030 r., ma doprowadzić do utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, opartego m.in. na konkurencyjnych i ekologicznych rozwiązaniach (kolej i żegluga śródlądowa), a także odpowiednie połączenia portów i lotnisk z siecią kolejową.

Mapa 2. Obszar Trójkormża, 5 z 9 korytarzy TEN-T

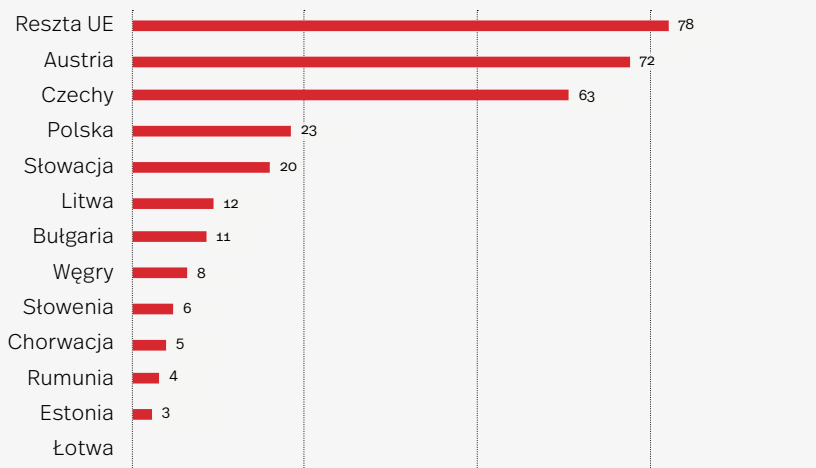


Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Komisja Europejska, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>.

Przez obszar Trójmorza przebiega obecnie aż 5 z 9 korytarzy TEN-T (mapa 2), w tym kluczowe korytarze Morze Bałtyckie-Morze Adriatyckie (łącznie porty polskie z portem Koper w Słowenii), Ren-Dunaj (integrujący południe regionu) oraz Morze Północne-Morze Bałtyc-

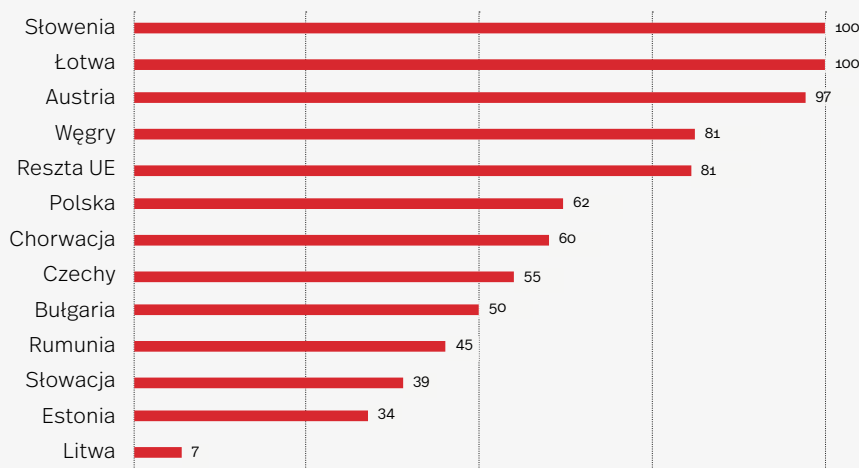
kie (łącznie Polskę z państwami bałtyckimi). Ponadto jest możliwe nałączenie do sieci trasy Via Carpatia. W 2018 r. sieć TEN-T rozszerzono o państwa sąsiednie Trójmorza na Bałkanach i państwach Partnerstwa Wschodniego.

» Wykres 12. Poziom realizacji TEN-T Core Network dla transportu kolejowego w 2016 r. (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Komisja Europejska (2016).

» Wykres 13. Poziom realizacji TEN-T Core Network dla transportu drogowego w 2016 r. (w proc.)



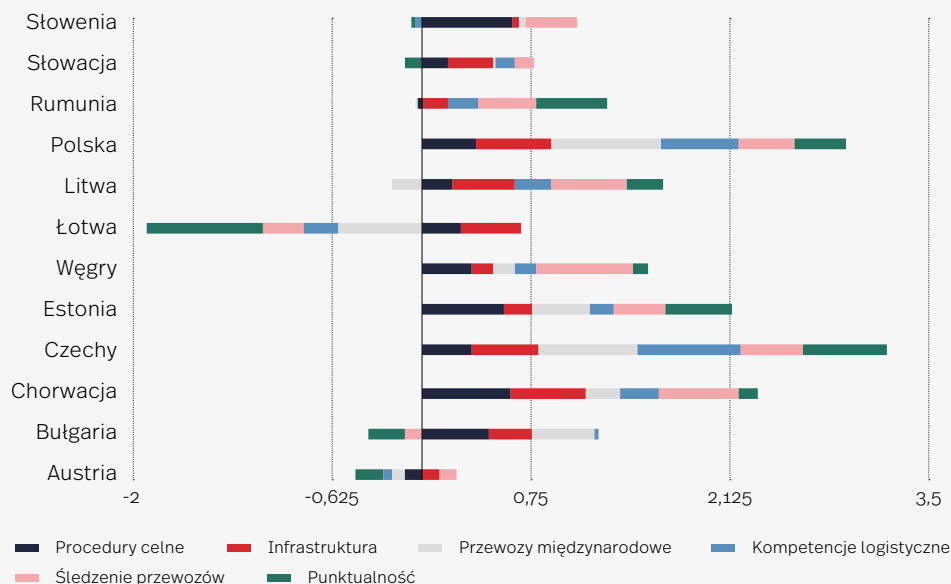
Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Komisja Europejska (2016).

Poziom realizacji sieci TEN-T w krajach Trójmorza odstaje wyraźnie od średniej unijnej, szczególnie w obszarze transportu kolejowego (wykres 12). Okres po przystąpieniu do UE wykorzystano przede wszystkim na nadrobienie braków w infrastrukturze drogowej, natomiast jedynie niewielkie postępy poczyniono w infrastrukturze kolejowej. To jednak właśnie ta druga decyduje o konkurencyjności transportu, a więc możliwości budowy ścisłych powiązań ekonomicznych między przedsiębiorstwami regionów. Osiągnięcie celów założonych w TEN-T wymaga przynajmniej kolejnej dekady intensywnych i skoordynowanych inwestycji w infrastrukturę ze strony rządów regionów, z wykorzystaniem środków UE, a także uruchomienia dodatkowych źródeł finansowania – m.in. w dialogu z partnerami zagranicznymi (USA, Japonia, Chiny), a także przez przyciąganie kapitału prywatnego nakierowanego na długoterminowe inwestycje w infrastrukturę.

Ze względu na globalny nadmiar kapitału, a jednocześnie spowalniające tempo wzrostu światowej gospodarki, oferujące stabilne stopy zwrotu inwestycje infrastrukturalne mogą przyciągać inwestorów instytucjonalnych, zwłaszcza jeśli będą łączone z gwarancjami ze środków publicznych.

Redukowaniu luki w poziomie infrastruktury transportowej Trójmorza towarzyszy poszerzanie oferty logistycznej regionu (wykres 14). Rozwój międzynarodowej logistyki jest kluczowym czynnikiem dla utrzymania konkurencyjności Trójmorza i stymulowania zaawansowanych modeli produkcyjnych w jego obrębie. Na pięciostopniowej skali wskaźnika Logistics Performance Index (LPI), publikowanego przez Bank Światowy, średni wynik krajów Trójmorza wzrósł w latach 2007-2018 z 3,05 do 3,26, jednak pozostaje wciąż niższy od średniej dla reszty UE (3,68), a także względem Niemiec notujących najwyższy wynik na świecie (4,2).

▼ Wykres 14. Skumulowana zmiana wskaźników logistycznych LPI dla państw Trójmorza w latach 2007-2018

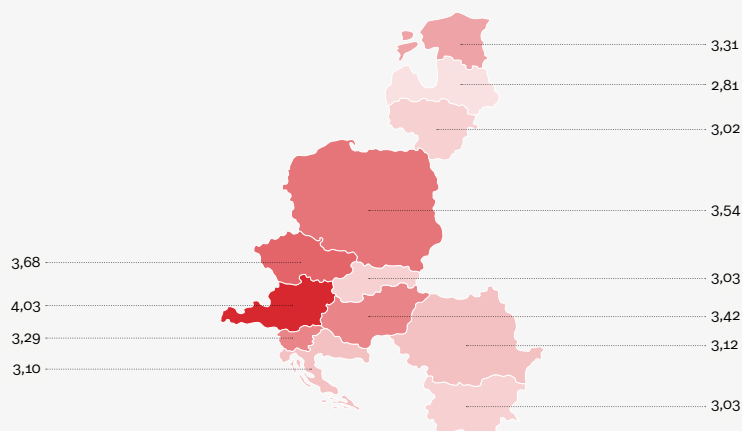


Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Banku Światowego (2020).

W obrębie Trójmorza występują znaczne różnice w ogólnym poziomie konkurencyjności logistycznej, a także dynamice i kierunku zmian (mapa 3). Zdecydowanie najwyższe wyniki LPI – we wszystkich kategoriach – posiada Austria, zajmująca bardzo wysokie 4. miejsce na świecie. W latach 2007-2018 jej wynik zmalał jednak nieznacznie (o ok. 1 proc.). W tym czasie zdecydowanie największe wzrosty odnotowały Polska i Czechy, powiększając wy-

nik do odpowiednio 3,68 (z 3,13) i 3,54 (z 3,04), zbliżając się do średniego wyniku reszty UE. Państwa te jako jedyne znacząco podniosły poziom kompetencji logistycznych, a także poszerzyły dostępność konkurencyjnych cenowo przewozów międzynarodowych. Ogólny wynik podwyższyły również znacznie Chorwacja i Estonia, umiarkowane wzrosty odnotowała też reszta regionu, z wyjątkiem Łotwy, której wskaźnik LPI spadł aż o 7 proc.

Mapa 3. Wskaźnik LPI dla państw Trójmorza



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Logistics Performance Index (2020).

W obszarze Trójmorza rysowuje się podział na relatywnie konkurencyjne logistycznie „centrum” (Austria, Czechy, Polska, Węgry, z wyraźnie słabszym wynikiem Słowacji) oraz wciąż mniej konkurencyjne regiony peryferyjne na Bałkanach i w państwach bałtyckich. Wynika to nie tylko z różnic w poziomie infrastruktury, ale też z czynników technologicznych i organizacyjnych: dysproporcji w kompetencjach logistycznych, łatwości nadawania konkurencyjnych cenowo międzynarodowych przesyłek czy śledzenia ładunków. Rozwój głębokich powiązań gospodarczych w ramach Trójmorza, a także uzyskanie efektów sieciowych przy rozwoju infrastruktury, wymaga więc nakładów kapi-

tałowych na logistykę, podnoszenia kapitału ludzkiego, a także transferu technologii i dobrych praktyk biznesowych.

Inicjatywa Trójmorza może odegrać istotną rolę w skróceniu czasu dostawy dóbr między państwami członkowskimi, głównie przez stymulowanie rozwoju infrastruktury, wspieranie kontaktów środowisk transportowo-logistycznych, a także promowanie projektów infrastrukturalnych wśród inwestorów prywatnych. Luka technologiczna i organizacyjna wskazuje na duży potencjał zwiększania produktywności branży transportowo-logistycznej w obszarze Trójmorza i wysoką rentowność tego typu inwestycji.

INFRASTRUKTURA CYFROWA

Infrastruktura cyfrowa posiada szczególne znaczenie dla rozbudowy sieci powiązań w obszarze Trójmorza. Jako „krwioobieg” gospodarki, infrastruktura do komunikacji i przesyłania danych warunkuje nie tylko rozwój nowoczesnych usług cyfrowych, ale wpływa również na produktywność przemysłu i innych usług (m.in.

transportu i logistyki), a także efektywność produkcji i przesyłu energii. Infrastruktura cyfrowa staje się już nie tylko uzupełnieniem, ale także warunkiem powstawania nowoczesnych połączeń transportowych, zwłaszcza że w fazie coraz bardziej zaawansowanych eksperymentów znajdują się pojazdy autonomiczne

➤ **Wykres 15. Wskaźnik przyswojenia technologii ICT w 2018 r. (w proc.)**



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Schwab (2019).

Poziom adaptacji technologii ICT, obliczany w ramach raportu Global Competitiveness Report, umiejscawia region Trójmorza blisko europejskiej średniej pod względem infrastruktury cyfrowej (wykres 15). Wskaźnik ten agreguje m.in. penetrację sieci komórkowej i internetu mobilnego, poziom dostępu do sieci światłowodowej, czy liczbę osób korzystających z internetu w skali całej populacji (Schwab, 2019). Na stupunktowej skali region osiągnął w 2019 r. średnio 71 punktów, a więc blisko poziomu Niemiec (70) czy Francji (73,7). W ramach Trójmorza rysuje się jednak wyraźny geograficzny podział. Państwa bałtyckie plasują się w absolutnej światowej czołówce (79-82 punkty), za nimi znajdują się

stosunkowo rozwinięte Bułgaria i Rumunia. W odróżnieniu od infrastruktury transportowej i logistycznej, przemysłowe „centrum” regionu – Polska, Węgry, Austria, Czechy – są pod względem infrastruktury cyfrowej relatywnie mniej rozwinięte. Różnice w tym obszarze tworzą pewien potencjał do ustanowienia swobodnego regionalnego podziału pracy, w którym przykładowo państwa bałtyckie mogłyby się wyspecjalizować w świadczeniu usług ICT dla centrów przemysłowych regionu. Uzyskanie efektów sieciowych w skali całego Trójmorza będzie więc wymagało inwestycji w obszarze infrastruktury cyfrowej – zarówno ze strony podmiotów publicznych, jak i biznesu prywatnego.

5. Finansowanie sieci powiązań regionalnych

Duże luki połączeń między państwami Trójmorza w dziedzinie energetyki, transportu, logistyki czy gospodarki cyfrowej przy wysokim tempie wzrostu gospodarczego regionu i jego stabilności makroekonomicznej stanowią duży potencjał dla inwestycji o wysokiej rentowności. Państwa regionu Europy Środkowej w coraz większym stopniu są zainteresowane realizowaniem tego typu projektów z własnych środków budżetowych, gdyż stawiają je coraz wyżej na agendzie interesów narodowych. Jak wskazano wcześniej wysoka jakość połączeń infrastrukturalnych jest warunkiem nie tylko zagwarantowania dostaw energii czy ciągłości łańcucha dostaw, ale także nowych powiązań na rzecz konkurencyjności przez przyspieszenie obiegu dóbr, usług, kapitału, ludzi i idei. Ze względu na niedostateczny poziom akumulacji kapitału własnego, region w dalszym ciągu w inwestycjach infrastrukturalnych musi opierać się na finansowaniu zewnętrznym.

Do finansowania sieci powiązań (connectivity) w regionie Trójmorza zasadniczo mogą być wykorzystywane trzy źródła kapitału zewnętrznego:

→ **dotacje i kredyty ze środków Unii Europejskiej**, które pełniły dotychczas dominującą rolę we wspieraniu inwestycji w większą integrację regionu w każdej dziedzinie *connectivity*, choć ich waga może maleć w najbliższych latach ze względu na *brexit* oraz wyższą zamożność Europy Środkowej,

co ogranicza dostępność środków na wyrównywanie dysproporcji w rozwoju UE;

→ **kredyty ze strony organizacji wielostronnych i banków rozwojowych państw spoza Trójmorza**, (m.in. fundusze europejskie), przeznacza się najczęściej na realizację tych projektów inwestycyjnych, które są także ważne z perspektywy interesów aktorów spoza regionu lub służą realizacji pewnej globalnej agendy politycznej (np. polityka klimatyczna czy Nowy Jedwabny Szlak);

→ **inwestycje prywatne**, których celem jest realizowanie projektów o wysokiej stopie zwrotu na zasadach komercyjnych. Ich źródłem finansowania są m.in. regionalne rynki kapitałowe, a skupiają się głównie na projektach związanych z efektywnym wykorzystaniem infrastruktury, m.in. budową morskich i lądowych terminali przeładunkowych, magazynów, zakupami taboru kolejowego.

Oba źródła kapitału nie są rozłączne i mogą być zestawiane hybrydowo. Zarówno państwa Trójmorza, jak i zewnętrzne banki rozwojowe, oferują instrumenty mobilizowania kapitału prywatnego, m.in. przez gwarancje kredytowe, preferencyjne pożyczki, obejmowanie udziałów w projektach, a także organizowanie funduszy inwestycyjnych otwartych na udział kapitału prywatnego. Mają one na celu zademonstrowanie pewnej woli politycznej, obniżenie ryzyka inwestycji w celu przyciągnięcia kapitału prywatnego dla celów integracji infrastruktury regionu.

FUNDUSZE EUROPEJSKIE I INSTRUMENTY TRÓJMORZA

W obszarze Trójmorza głównym źródłem oficjalnego finansowania infrastruktury energetycznej, transportowej i cyfrowej są budżety poszczególnych państw, a w wymiarze międzynarodowym fundusze europejskie:

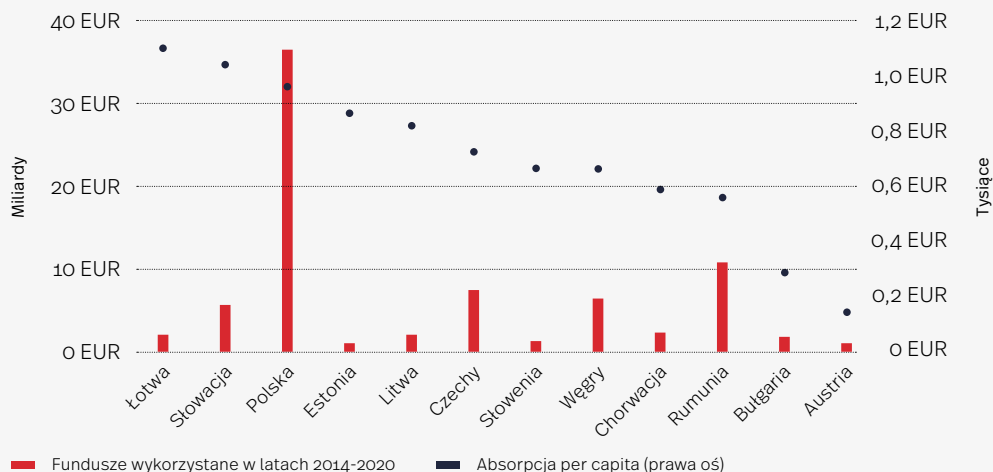
- **Fundusz Spójności** wspiera rozwój infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej w państwach z dochodem poniżej 90 proc. średniej UE. Jego priorytetami są m.in. budowa transeuropejskiej sieci transportowej, a także rozwój przyjaznych środowisku metod wytwarzania energii oraz transportu. Ma charakter bezzwrotnych dotacji. W latach 2014-2020 państwa Trójmorza otrzymały w przedmiotowych obszarach dofinansowanie w wysokości 35,6 mld EUR (Komisja Europejska, 2020)⁷.
- **Instrument „Łącząc Europę” (CEF)** uruchomiony w 2014 r. program finansowany w ramach Funduszu Spójności, nakierowany wprost na rozbudowę sieci powiązań (*connectivity*) w trzech głównych filarach: transporcie, energetyce i gospodarce cyfrowej. Łączna liczba środków pozyskanych przez państwa Trójmorza to dotychczas 13,5 mld EUR (Komisja Europejska, 2019).
- **Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)** ma na celu wzmocnienie spójności

gospodarczej i społecznej Unii Europejskiej. W odróżnieniu do Funduszu Spójności polega szczególnie na korygowaniu dysproporcji między poszczególnymi regionami (Komisja Europejska, 2020). Nie wyklucza to jednak wykorzystywania EFRR do integracji regionu Europy Środkowej przez realizowanie inwestycji w regionach, które mogą przynieść wartość dodaną także na poziomie międzynarodowym. Wśród jego priorytetów jest wspieranie B+R, agendy cyfrowej, sektora MSP i gospodarki niskoemisyjnej. W obszarze transportu, energetyki i cyfryzacji, finansowanie dla państw Trójmorza w latach 2014-2020 wyniosło 28 mld EUR.

- **Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS)** to uruchomiony w 2016 r. w ramach Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) instrument nakierowany na wspieranie inwestycji prywatnych i publicznych w priorytetowych obszarach, przez gwarancje budżetowe dla projektów o wyższym ryzyku. Projekty transportowe, energetyczne i cyfrowe państw Trójmorza otrzymały łączne wsparcie w wysokości 2,9 mld EUR (Europejski Bank Inwestycyjny, 2020).

⁷ Dane za luty 2020 r. Wszystkie podane wartości dotyczące wykorzystania funduszy unijnych odnoszą się do realnego wykorzystania (pozytywna decyzja projektowa) środków z kopert narodowych w latach 2014-2020, a także projektów zaakceptowanych w ramach CEF i EFIS.

▼ Wykres 16. Fundusze unijne na rozwój infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej w państwach Trójkormorza – całkowita wartość i absorpcja *per capita* w latach 2014-2020



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Komisja Europejska (2020); Eurostat (2020).

Łączna wartość projektów transportowych, energetycznych i cyfrowych z UE zakontraktowanych przez państwa Trójkormorza wyniosła w latach 2014-2020 niemal 80 mld EUR. Zdecydowaną większość funduszy pozyskano w ramach grantów z Funduszu Spójności (w tym instrumentu Łącząc Europę) i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Absorpcja środków była jednak zdecydowanie nierównomierna – prawie 46 proc. wykorzystata Polska, z absorpcją *per capita* równą 961 EUR. Druga pod tym względem Rumunia pozyskała co prawda prawie 11 mld EUR (14 proc.), jednak poziom absorpcji *per capita* wyniósł tam jedynie 559 EUR. Najniższy wynik absorpcji uzyskała Bułgaria, osiągając poziom 287 EUR *per capita*, ponad trzykrotnie niższy niż wiodąca Łotwa (1100 EUR). Pomineliśmy tu Austrię, która ze względu na poziom zamożności nie ma dostępu do funduszy spójności i rozwoju regionalnego. Tak duże różnice mają złożone przyczyny, istotną rolę gra m.in. skuteczność przy negocjacjach poziomu funduszy UE, zdolność państw do

absorpcji funduszy, a także zdolność do pozyskiwania finansowania z puli dostępnej dla całej UE (EFSI, CEF). W rezultacie jednak państwa w południowej części Trójkormorza, posiadające najniższy poziom infrastruktury, otrzymują relatywnie najmniejsze środki na jej rozwój.

Instrumenty finansowania rozwoju infrastruktury w ramach Inicjatywy Trójkormorza mają w założeniu uzupełniać instrumenty Unii Europejskiej, przyświecając im również podobne cele. Trzy fundamenty rozwoju sieci połączeń Trójkormorza – transport, energetyka i cyfryzacja – wpisują się w cele stawiane przed instrumentem Łącząc Europę (CEF). W 2019 r. z inicjatywy Polski (Bank Gospodarstwa Krajowego) i Rumunii (Exim Bank), z udziałem także m.in. Łotwy i Czech, powołano Fundusz Inwestycyjny Trójkormorza. Kapitał założycielski wniesiony przez regionalne banki rozwojowe wyniósł 500 mln EUR, docelowo fundusz ma być zasilony kapitałem z innych źródeł, m.in. innych banków rozwojowych regionu, inwestorów instytucjonalnych i prywatnych, na łączną sumę 3-5 mld EUR.

Zarejestrowany w Luksemburgu Fundusz Trójmorza działa na zasadach komercyjnych i jest zarządzany przez niezależny podmiot Fuchs Asset Management („Puls Biznesu”, 2019), który ma wyszukiwać komercyjnie opłacalne przedsięwzięcia, m.in. na podstawie propozycji projektów przedstawionych przez

państwa członkowskie Trójmorza. Jako narzędzie mobilizacji środków prywatnych, fundusz ma duży potencjał do wyszukiwania projektów komercyjnych tworzących synergie z nakładami na infrastrukturę, m.in. przy rozbudowie *hubów* logistycznych na obszarze Trójmorza.

PARTNERZY ZEWNĘTRZNI – USA, CHINY, JAPONIA

Atrakcyjność biznesowa i strategiczne położenie na szlaku korytarzy transportowych Europa-Azja sprawia, że Europa Środkowo-Wschodnia staje się obszarem nasilającej się geopolitycznej konkurencji ze strony dużych graczy, m.in. USA, Chin, czy dużych państw UE. Konkurencja między mocarstwami w regionie staje się potencjalnym źródłem nowych możliwości finansowania rozwoju sieci powiązań w ramach regionu.

Nowym, potencjalnie atrakcyjnym mechanizmem rozbudowy sieci powiązań transportowych, energetycznych i cyfrowych w ramach Trójmorza jest wykorzystanie nowych instrumentów rozwojowych wypracowywanych przez Stany Zjednoczone. W odpowiedzi na zmieniający się kontekst geopolityczny, na przełomie 2019 i 2020 r. USA dokonały głębokiej reformy dotychczasowych instytucji rozwojowych (m.in. USAID i OPIC), przekształcając je w jedną – U.S. International Development Finance Corporation (US DFC, 2020). Instytucja łączy zadania banku rozwojowego (udzielającego m.in. pożyczek na projekty rozwojowe, gwarancji bankowych) oraz funduszu inwestycyjnego (obejmując udziały w projektach). Równolegle USA rozwijają inicjatywę Blue Dot Network (BDN), mającą na celu mobilizację kapitału prywatnego przez system certyfikacji projektów pod względem jakości i promocji zrównoważonego wzrostu, udzielanej przez konsorcjum banków rozwojowych z państw roz-

winiętych, w tym USA, Europy i Azji Wschodniej. Nowa architektura amerykańskiego finansowania rozwojowego skierowana jest do państw rozwijających się, ale może potencjalnie obejmować również całość lub część regionu Trójmorza, szczególnie w przypadku projektów uznanych przez USA za priorytetowe lub istotne ze względów bezpieczeństwa. Obecnie priorytetem Waszyngtonu w obszarze Trójmorza jest energetyka, co podkreśla deklaracja zainwestowania w tym obszarze 1 mld USD, złożona przez M. Pompeo w 2019 r.

Równolegle do działań USA i UE, w regionie Europy Środkowo-Wschodniej – definiowanym szerzej, niż ma to miejsce w inicjatywie Trójmorza – swoją obecność zaznaczają również Chiny. W 2012 r. w Warszawie odbyło się pierwsze spotkanie formatu 17+1, w którym uczestniczyły również nienależące do UE państwa Bałkanów Zachodnich, a od 2019 r. także Grecja (Austria pełni jedynie rolę obserwatora). W bardzo szeroko zakrojonym obszarze współpracy znajduje się również energetyka (z naciskiem na węglowe i nuklearne technologie generowania energii), a od szczytu w Rydze w 2015 r. jednym z priorytetów jest transport i logistyka. Obszary te są szczególnie istotne dla Chin ze względu na transportowy wymiar Inicjatywy Pasa i Szlaku, dynamicznie rosnące połączenia kolejowe Chiny-UE, w których Europa Środkowa i Wschodnia odgrywa kluczową rolę „bramy do UE” oraz istotnego centrum logistycznego.

Choć budowa sieci powiązań transportowo-logistycznych w regionie jest jednym z priorytetów Pekinu, pozycja Chin jako źródła finansowania rozwojowego dla państw Trójmorza pozostaje niewielka. Warunki linii kredytowej chińskiego Exim Bank, nakierowanej na rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej, pozostają mało atrakcyjne dla państw regionu, a także niezgodne z prawodawstwem UE (m.in. prawem przetargowym). W rezultacie na przestrzeni 8 lat od inicjacji formatu, jedynym kontraktem podpisanym w tym modelu jest chińsko-węgiersko-serbski projekt linii kolejowej z Belgradu do Budapesztu o wartości 2,9 mld USD, jednak ze względu na konflikt z Komisją Europejską po stronie węgierskiej nie jest realizowany. W odróżnieniu od funduszy UE, chińskie projekty realizowane są w formie kredytów eksportowych, a nie grantów. Dodatkowo w regionie funkcjonują dwa fundusze *private equity* (China-CEE Fund I i II), założone przez chińskie i węgierskie oddziały Exim Bank, inwestujące w regionalne przedsiębiorstwa sektora energetycznego, transportowego i edukacyjnego. Trzeci chiński fundusz o podobny profilu SINO-CEE Fund, utworzony został w 2016 r. przez chiński bank państwowy ICBC oraz grupę państwowych ubezpieczycieli. Zgodnie z planem miał być początkowo zasilony przez banki rozwojowe regionu, ostatecznie ze

względu na mało atrakcyjne warunki współpracy (ograniczone możliwości uzyskania statusu komplementariusza) przystąpił do niego jedynie węgierski Exim Bank (100 mln EUR).

Oprócz Chin w regionie Trójmorza obecna jest również Japonia. Z punktu widzenia bezpośrednich inwestycji zagranicznych firmy japońskie (a także południowokoreańskie) mają znacznie większe znaczenie Europie Środkowo-Wschodniej niż podmioty chińskie. W 2018 r. premier Japonii Shinzō Abe odbył wizyty w pięciu państwach Trójmorza (Litwa, Łotwa, Estonia, Bułgaria i Rumunia), a w kwietniu 2019 r. spotkał się w Bratysławie z przywódcami Polski, Słowacji, Czech i Węgier w ramach formatu V4. Szczyt w Bratysławie odbył się w dniu organizacji Forum Inicjatywy Pasa i Szlaku w Pekinie, co pokazało japońską ambicję nawiązania konkurencji z Chinami w obszarze budowy głębszej sieci powiązań w obszarze Europy Środkowo-Wschodniej. Ramy instytucjonalne i finansowe ewentualnego japońskiego zaangażowania w wypracowywane są m.in. w ramach EU-Japan Partnership on Sustainable Connectivity, ustanowionego w 2019 r. podczas konferencji w Brukseli, w związku z czym obie strony zadeklarowały współpracę przy rozwoju infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej w Eurazji (*The Partnership on Sustainable...*, 2019).

INWESTYCJE PRYWATNE I RYNKI KAPITAŁOWE

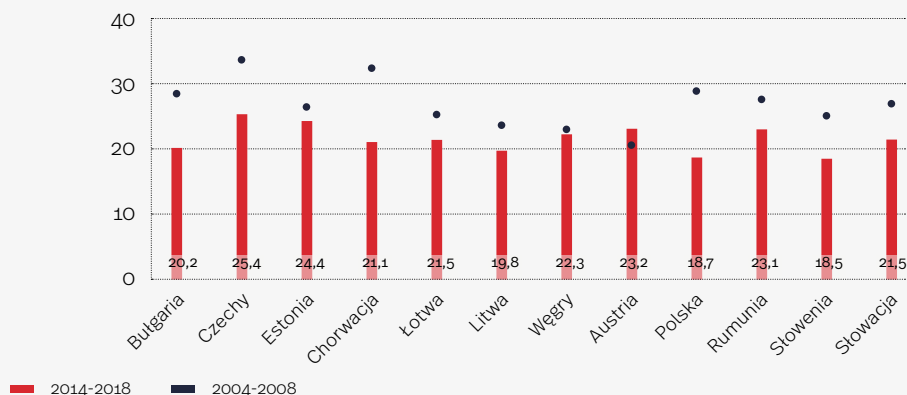
Mobilizację inwestycji prywatnych przez działania państwa, w tym przy współpracy partnerów zewnętrznych, traktować należy jako sposób na ponowne zwiększenie stopy inwestycji państw Trójmorza. Udział inwestycji w PKB państw Trójmorza z lat 2004-2008 wynosił średnio aż 27 proc. – niemal o 5 p.p. więcej niż średnia dla pozostałych państw UE.

Tworzyło to mocne podstawy do przyspieszenia realnej konwergencji. Kryzys finansowy 2008 r., a następnie kryzys strefy euro, przyniósł jednak obniżenie stopy inwestycji w niemal wszystkich państwach regionu – w latach 2014-2018 ich poziom wynosił średnio tylko 21,7 proc. (jedynie 1,9 p.p. więcej od reszty UE). Największe spadki zanotowała Łotwa

(11 p.p.), Estonia (9,4 p.p.), Słowenia (9,1 p.p.), a także Bułgaria (8,5 p.p.) i Rumunia (5,9 p.p.). Relatywnie najmniejsze stawki odnotowało

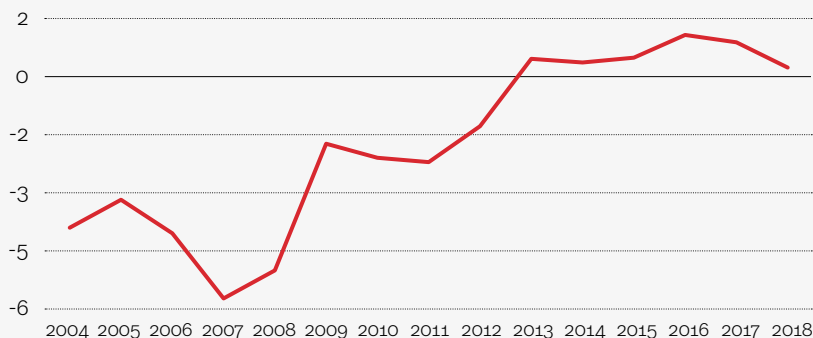
gospodarcze „centrum” regionu, Polska, Węgry i Czechy, a Austria odnotowała jako jedyny niewielki wzrost (0,1 p.p.).

» **Wykres 17.** Inwestycje jako proc. PKB, średnia za okres przed i po kryzysie finansowym



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Eurostat (2020).

» **Wykres 18.** Bilans obrotów bieżących Trójmorza, średnia ważona PKB jako proc. PKB w latach 2004-2018 (w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: UNCTAD (2020); Eurostat (2020).

Spadek stopy inwestycji państw Trójmorza jest bezpośrednio związany z obniżeniem napływu kapitału zagranicznego w latach 2008-2012 (wykres 17). Po rozpoczęciu akcesji regionu do UE notował znaczny deficyt na rachunku obrotów bieżących – sięgający w 2007 r. 5,7 proc.

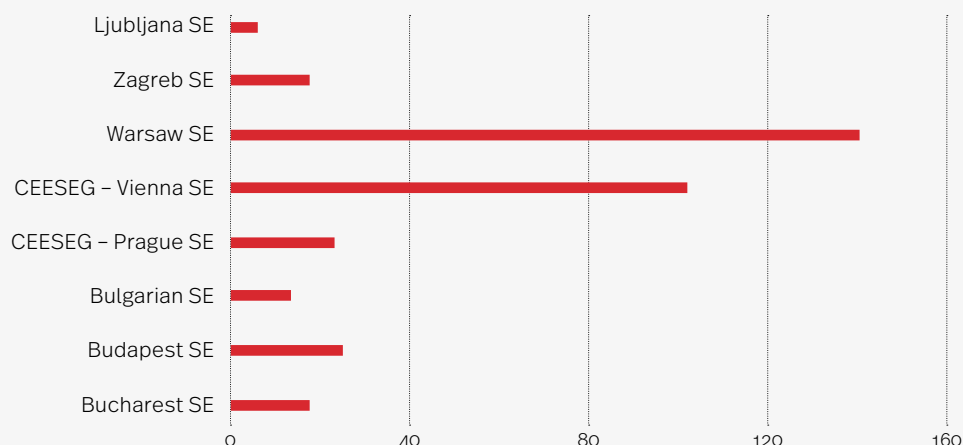
średnio dla wszystkich państw Trójmorza, w tym rekordowe 25,7 proc. w Bułgarii czy 21 proc. na Łotwie. W latach 2014-2018 region notuje zasadniczo relatywnie zrównoważone obroty na rachunku obrotów bieżących, utrzymując ich saldo w przedziale od -2 proc. do +2,5 proc.

(z wyjątkiem silnie deficytowej Rumunii, a także notującej duże nadwyżki Słowenii). Procesy te miały stabilizujące efekty dla gospodarek Trójmorza, doprowadziły jednak do wygaszenia zasilanego przez zewnętrzny kapitał boomu inwestycyjnego z okresu poakcesyjnego.

Obok zabiegania o zwiększenie napływu zagranicznego kapitału, podstawowym kierunkiem podwyższania stopy inwestycji prywatnych w regionie Trójmorza pozostaje więc zwiększanie krajowych oszczędności, a także tworzenie efektywnych mechanizmów alokacji kapitału

– w tym rozwiniętych rynków kapitałowych. Pod względem kapitalizacji rynku akcji (wykres 19) w regionie przewodzi warszawska Giełda Papierów Wartościowych (140 mld EUR), a następnie zrzeszone giełdy w Wiedniu (102 mld EUR), Budapeszcie (25 mld EUR) i Pradze (23 mld EUR). Łączna kapitalizacja giełd państw Trójmorza w 2018 r. wyniosła 347 mld EUR, co stanowiło ok. 19 proc. PKB regionu. Dla porównania w tym samym roku kapitalizacja giełd niemieckich odpowiadała ok. 44 proc. PKB⁸, co wskazuje na potencjał wzrostu rynków kapitałowych Trójmorza.

» Wykres 19. Kapitalizacja rynku akcji na giełdach Trójmorza w 2018 r. (w mld EUR)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie: Federation of European Securities Exchanges (2018).

Zgodnie z wynikami badań CFA Institute, region wciąż zmaga się z ograniczeniami w tym obszarze, związanymi m.in. z niską liczbą notowanych podmiotów, małym popytem ze strony inwestorów detalicznych, a w przypadku niektórych rynków (Węgry, Słowenia) również inwestorów instytucjonalnych (Silvestri, 2019). Drogą do przewyższenia tych ograniczeń może być ściślejsza współpraca regionalna

w tym obszarze, czego przykładem jest m.in. ogłoszona w 2019 r. inicjatywa utworzenia wspólnego indeksu Trójmorza CEEPlus, obejmującego giełdy z Polski, Czech, Węgier i Słowacji, a także Chorwacji, Rumunii i Słowenii (GPW, 2019). Indeks ma skupiać ok. 100 najbardziej płynnych spółek i mają mu towarzyszyć fundusze pasywne skierowane do inwestorów detalicznych.

⁸ Opracowanie własne PIE na podstawie danych Banku Światowego.

6. Nowe trendy w obszarze Trójmorza

1. **Konsekwencje pandemii COVID-19 dla gospodarek Trójmorza.** Największym wyzwaniem co najmniej od czasów transformacji ekonomiczno-społecznej od gospodarki socjalistycznej do rynkowej będzie dla państw Trójmorza uporanie się ze skutkami gospodarczymi pandemii COVID-19. Prawdopodobnie skutki zatrzymania gospodarki dotkną poszczególne państwa w zróżnicowany sposób. Straty ekonomiczne z tego tytułu mogą doprowadzić do bankructwa wielu przedsiębiorstw zachodnich, co stworzy przestrzeń dla ekspansji niektórych firm z obszaru Trójmorza i szansę na zajęcie wyższej pozycji w łańcuchach dostaw. Zagrożenie bankructwem niektórych globalnych koncernów może oznaczać zmniejszenie zleceń dla wielu poddostawców z Europy Środkowej. Z pewnością przynajmniej przejściowo w wielu gospodarkach zwiększy się rola państwa. Dla państw Trójmorza kryzys w wyniku pandemii COVID-19 może okazać się szansą na redefinicję modelu gospodarczego, zmniejszenie zależności od kapitału zagranicznego, a także poszukiwania synergii regionalnych i optymalnego wzorca podziału pracy w regionie. Z jednej strony atutem Europy Środkowej może się stać utrzymanie dużych zasobów w zakresie produkcji przemysłowej, z drugiej być może należy poszukać nowych szans na wykorzystanie tych atutów, zwłaszcza że silnie obecna w regionie branża

motoryzacyjna może być jednym z największych poszkodowanych pandemii COVID-19

2. **Nowe potoki handlowe Europa-Azja.** Początek XXI w. przyniósł znaczące zmiany w strukturze handlu między Europą i Azją, związane z otwarciem lądowych połączeń kolejowych przez eurazjatycką masę lądową, a także dynamicznym rozwojem portów regionu Trójmorza. Region, którego wymiana handlowa ze światem dotychczas odbywała się przez porty morskie i lotnicze Europy Zachodniej, zaczyna odgrywać rolę istotnego europejskiego *hubu* logistycznego. Dynamiczny rozwój portu w Gdańsku, który w coraz większym stopniu obsługuje północną część Trójmorza, doprowadził do rozdzielania najważniejszego na świecie szlaku morskiego Europa-Azja na dwie odnogi – Morza Północnego i Morza Bałtyckiego. Port w słoweńskim Koprze, zapewniający dostęp do południowej części Trójmorza i południowych Niemiec, wpisuje się w zwiększenie znaczenia portów śródziemnomorskich w handlu z Azją. Na to nakłada się zupełnie nowy potok handlu transportowany koleją z Chin, wynoszący ok. 5 proc. wartości handlu UE-Chiny, który dostaje się do europejskiej sieci transportowej przez wschodnią granicę UE w Polsce. Nowe połączenia transportowe i potoki towarowe w obszarze Trójmorza to szansa na rozwój branży logistycznej,

w tym sieci regionalnych *hubów*, a także czynnik zwiększający przemysłową konkurencyjność regionu.

3. **Backshoring, nearshoring i przetasowania w łańcuchach dostaw.** Rosnąca niepewność międzynarodowa wynikająca z trudnych do oszacowania konsekwencji m.in. wojny handlowej USA-Chiny, pandemii koronawirusa, zaostrzającej się sytuacji na Bliskim Wschodzie zmniejszają apetyt inwestorów na ryzyko i mogą skłaniać na skracania łańcuchów dostaw. Te procesy będą sprzyjać *backshoringowi* (powrót produkcji na rynki macierzyste) i *nearshoringowi* (powrót inwestycji do państw sąsiadujących) z baz produkcyjnych w Azji do Europy, czemu sprzyja obecnie szereg czynników gospodarczych i politycznych. Tzw. czwarta rewolucja przemysłowa, związana m.in. z rozwojem druku 3D i robotyzacją, prowadzi do zmiany kalkulacji przy lokowaniu produkcji, zmniejszając atrakcyjność konkurujących dotychczas głównie tanią siłą roboczą państw Azji, w tym Chin. Nakłada się na to szereg procesów politycznych, m.in. amerykańska strategia odłączania (*decoupling*) chińskiej gospodarki od światowych łańcuchów dostaw, czy rosnący protekcjonizm ze strony Chin, odstraszaający część producentów europejskich. Na to nakładają się – wciąż trudno mierzalne – efekty pandemii koronawirusa w 2020 r., która doprowadzi do powrotu do UE przy najmniej części najbardziej strategicznie istotnej produkcji. Na tym procesie istotnie może skorzystać obszar Trójmorza, oferujący nie tylko wciąż relatywnie konkurencyjne płace, ale też wysoki poziom kapitału ludzkiego, a także – przy odpowiedniej polityce państw – sieć powiązań transpor-

towo-infrastrukturalnych zwiększających całościową konkurencyjność regionu.

4. **Nowy Zielony Ład.** Wyzwaniem na najbliższe lata jest także konieczność wprowadzenia w krajach UE technologii niskoemisyjnych. Wyrazem tych ambicji jest choćby powierzenie Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu zadania wsparcia państw członkowskich UE w przeprowadzeniu transformacji energetycznej w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, a jednocześnie zakazania mu finansowania uznawanych za względnie niskoemisyjne (szczególnie w porównaniu z węglowymi) elektrowni gazowych. Spełnienie wyśrubowanych celów klimatycznych wymaga zbudowania jednolitego, europejskiego rynku energetycznego z dużo większym potencjałem przesyłu generowanej energii między poszczególnymi państwami. Z perspektywy państw Trójmorza zagrożeniem związanym z realizacją celów klimatycznych mogą być wyższe koszty budowy tradycyjnej infrastruktury (szczególnie drogowej), choć dowartościowane zostaną inwestycje kolejowe. Istotnym pytaniem będzie, jak do polityki Nowego Zielonego Ładu dostosują się branże tradycyjne obecne w państwach Trójmorza, takie jak sektor motoryzacyjny, chemiczny czy budowlany, i jak to wpłynie na ich dalszą obecność w regionie. Dotychczas nawet niemieckie koncerny samochodowe, które charakteryzują się silną pozycją na świecie, mają problem w opanowaniu technologii rentownej produkcji samochodów elektrycznych. Od 2020 r. UE będzie wymagać od producentów określonego udziału samochodów elektrycznych we flocie wyprodukowanych aut pod rygorem wysokich kar finansowych.

Spis map, tabel i wykresów

➤ Mapa 1. Zakres zależności poszczególnych państw UE od dostaw gazu z Rosji.....	26
➤ Mapa 2. Obszar Trójmorza, 5 z 9 korytarzy TEN-T.....	29
➤ Mapa 3. Wskaźnik LPI dla państw Trójmorza.....	32
➤ Tabela 1. Liczba respondentów popierających daną opinię w poszczególnych państwach.....	18
➤ Wykres 1. Średnioroczna dynamika wzrostu w latach 2004-2019 (w proc.).....	12
➤ Wykres 2. Udział państw Trójmorza w PKB UE (z wyłączeniem Wielkiej Brytanii) w latach 2004-2018 (wg parytetu siły nabywczej, w proc.).....	12
➤ Wykres 3. Udział produkcji przemysłowej w generowaniu wartości dodanej do PKB w 2018 r. (w proc.).....	13
➤ Wykres 4. Udział państw Trójmorza w wymianie handlowej wybranych państw w 2018 r. (w proc.).....	14
➤ Wykres 5. Udział usług sektora ICT w generowaniu wartości dodanej do PKB w 2017 r. (w proc.).....	15
➤ Wykres 6. Średni współczynnik dzietności ogólnej (TFR) w latach 2009-2018.....	20
➤ Wykres 7. Udział w populacji danego państwa jego obywateli żyjących w innych krajach UE (w proc.).....	21
➤ Wykres 8. Liczba godzin przepracowanych średnio w ciągu roku przez pracownika w 2018 r.....	22
➤ Wykres 9. Handel w ramach Trójmorza na tle wymiany z UE w latach 2004-2018.....	24
➤ Wykres 10. Udział Trójmorza w wymianie handlowej ogółem poszczególnych państw (zmiana w latach 2004-2018, w proc.).....	25
➤ Wykres 11. Ceny gazu w państwach UE dla podmiotów niebędących gospodarstwami domowymi (bez uwzględnienia podatków) w I połowie 2019 r. (w EUR/kWh).....	27
➤ Wykres 12. Poziom realizacji TEN-T Core Network dla transportu kolejowego w 2016 r. (w proc.).....	30
➤ Wykres 13. Poziom realizacji TEN-T Core Network dla transportu drogowego w 2016 r. (w proc.).....	30
➤ Wykres 14. Skumulowana zmiana wskaźników logistycznych LPI dla państw Trójmorza w latach 2007-2018.....	31
➤ Wykres 15. Wskaźnik przyswojenia technologii ICT w 2018 r. (w proc.).....	33
➤ Wykres 16. Fundusze unijne na rozwój infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej w państwach Trójmorza – całkowita wartość i absorpcja <i>per capita</i> w latach 2014-2020.....	36
➤ Wykres 17. Inwestycje jako proc. PKB, średnia za okres przed i po kryzysie finansowym.....	39
➤ Wykres 18. Bilans obrotów bieżących Trójmorza, średnia ważona PKB jako proc. PKB w latach 2004-2018 (w proc.).....	39
➤ Wykres 19. Kapitalizacja rynku akcji na giełdach Trójmorza w 2018 r. (w mld EUR).....	40

Bibliografia

- Buttler, M., Wilkes, W., Shiryayevskaya, A. (2020), *Denmark Snubs Trump With Approval of Russian Gas Pipe to Europe*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-10-30/denmark-approves-nord-stream-2-baltic-sea-natural-gas-pipeline> [dostęp: 29.04.2020].
- CEEP (2014), *Central & Eastern Europe Development Institute. Atlantic Council. Completing Europe. From the North-South corridor to Energy, Transportation, and Telecommunication Union*, https://www.ceep.be/www/wp-content/uploads/2014/11/Completing-Europe_Report.pdf [dostęp: 3.03.2020].
- European Council Conclusions (23/24.10.2014), <https://www.consilium.europa.eu/media/24561/145397.pdf> [dostęp: 15.03.2020].
- Europejski Bank Inwestycyjny (2020), *EFSI Project List*, <https://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/> [dostęp: 15.04.2020].
- Federation of European Stock Exchanges (2018), *European Exchange Report FESE Economics and Statistics Committee (ESC)*, <https://fese.eu/app/uploads/2019/07/FESE-European-Exchange-Report-2018.pdf> [dostęp: 15.05.2020].
- GPW (2019), *GPW rozpoczyna publikację indeksu giełd regionu Trójmorza*, https://www.gpw.pl/pl-ri-komunikaty-prasowe?ph_main_01_start=show&cmn_id=108799&title=GPW+rozpoczyna+publikacj%C4%99+indeksu+gie%C5%82d+regionu+Tr%C3%B3jmorza [dostęp: 15.04.2020].
- Komisja Europejska (2019), *The Connecting Europe Facility. Five years supporting the EU infrastructure*, https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/cef_implementation_brochure_2019.pdf [dostęp: 15.04.2020].
- Komisja Europejska (2020), *European Structural and Investment Funds*, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/PL> [dostęp: 15.04.2020].
- Logistics Performance Index (2020), <https://lpi.worldbank.org/> [dostęp: 13.05.2020].
- MFW (2013), *German-Central European Supply Chain-Cluster Report: Staff Report, First Background Note, Second Background Note, Third Background Note*, <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/German-Central-European-Supply-Chain-Cluster-Report-Staff-Report-First-Background-Note-40881> [dostęp: 15.04.2020].
- Musiąlek, P. (2020), *Three Seas Gas Initiative. Is it possible?*, Klub Jagielloński, <https://klubjagiellonski.pl/2020/03/17/three-seas-gas-initiative-is-it-possible/#> [dostęp: 15.04.2020].
- ONS (2020), <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/birthsdeathsandmarriages/livebirths/datasets/parentscountryofbirth> [dostęp: 18.03.2020].
- Pentalog (2020), <https://www.pentalog.com/blog/IT-ranking-world-top-developers/> [dostęp: 12.03.2020].
- Pew Research Center (2018), *Eastern and Western Europeans Differ on Importance of Religion, Views of Minorities, and Key Social Issues*, <https://www.pewforum.org/2018/10/29/eastern-and-western-europeans-differ-on-importance-of-religion-views-of-minorities-and-key-social-issues/> [dostęp: 22.03.2020].

- „Puls Biznesu” (2019), *Fundusz Trójmorza jest otwarty na inwestorów*, 25.10.,
<https://www.pb.pl/fundusz-trojmorza-jest-otwarty-na-inwestorow-973952>
[dostęp: 15.04.2020].
- Schwab, K. (2019), *The Global Competitiveness Report*, World Economic Forum,
http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
[dostęp: 15.04.2020].
- Silvestri, R. (2019), *Unlocking the Potential of Capital Markets in Central and Eastern European Countries*,
<https://blogs.cfainstitute.org/marketintegrity/2019/01/29/unlocking-the-potential-of-capital-markets-in-central-and-eastern-european-countries/>
[dostęp: 15.04.2020].
- Spotdata (2019), *Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu*,
<https://raporty.spotdata.pl/trojmorze> [dostęp: 21.03.2020].
- The Partnership On Sustainable Connectivity And Quality Infrastructure Between Japan And The European Union (2019), <https://www.mofa.go.jp/files/000521432.pdf> [dostęp: 15.04.2020].
- UNCTADStat (2020), <https://unctadstat.unctad.org/EN/About.html> [dostęp: 13.05.2020].
- US DFC (2020), *U.S. International Development Finance Corporation Begins Operations*,
<https://www.dfc.gov/media/press-releases/us-international-development-finance-corporation-begins-operations> [dostęp: 15.04.2020].
- Ukielski, P. (2016). *Mapa Trójmorza. Przegląd punktów wspólnych i rozbieżności w polityce 12 państw regionu*, Raport Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, nr 3,
<https://klubjagiellonski.pl/wp-content/uploads/2018/06/raport-3-2016.pdf>
[dostęp: 15.04.2020].
- Wike, R. i in. (2020), *Trump Ratings Remain Low Around Globe, While Views of U.S. Stay Mostly Favorable*
Trump foreign policies receive little support, Pew Research Center, Waszyngton.
- <http://blog.hackerrank.com/which-country-would-win-in-the-programming-olympics/>
[dostęp: 12.03.2020].
- <https://globaledge.msu.edu> [dostęp: 15.03.2020].
- <https://ec.europa.eu/eurostat/home> [dostęp: 15.04.2020].
- <https://stats.oecd.org/> [dostęp: 15.04.2020].
- <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/birthsdeathsandmarriages/livebirths/datasets/parentscountryofbirth> [dostęp: 14.03.2020].

Polski Instytut Ekonomiczny

Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny *think tank* gospodarczy, którego historia sięga 1928 roku. Obszary badawcze Polskiego Instytutu Ekonomicznego to przede wszystkim handel zagraniczny, makroekonomia, energetyka i gospodarka cyfrowa oraz analizy strategiczne dotyczące kluczowych obszarów życia społecznego i publicznego Polski. Instytut zajmuje się dostarczaniem analiz i ekspertyz do realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, a także popularyzacją polskich badań naukowych z zakresu nauk ekonomicznych i społecznych w kraju oraz za granicą.