LOKALNIE · ANALIZA

MIĘDZYMORZE – DYPLOMACJA WROGIEM GOSPODARCZEJ WSPÓŁPRACY

Szymon Garbacz · 3 czerwca 2022



Temat Międzymorza jest kwestią często poruszaną na polskiej prawicy. Wiele już na ten temat napisano. Dla lewicowej części sceny politycznej jest to element krytykowanego podejścia mocarstwowego, dla prawicy często idylliczna wizja ścisłej integracji dająca Polsce siłę i należne miejsce w koncercie mocarstw.

Przedmiotem sporów historyków jest choćby zakres terytorialny omawianego Międzymorza. Jan Marek Chodakiewicz w swojej książce zawęził termin do jego środkowo-wschodniej części, pomijając choćby część zlewiska Adriatyku, a więc omijając takie kraje jak Słowenia, Chorwacja czy Austria. Redukcjonizm w tym zakresie krytykuje choćby Sławomir Łukasiewicz, który wspomina dorobek piszących na emigracji Oskara Haleckiego i Piotra Wandycza, traktujących o tym obszarze w pełnym wymiarze, wraz z Bałkanami [1].

> Jak wiemy, koncepcja ta nakreślona początkowo przez księcia Adama Czartoryskiego w latach 20-tych XIX wieku, a kontynuowana później przez Józefa Piłsudskiego i jego otoczenie, nigdy nie doczekała się finalnej realizacji. Zakładała ona ścisłą współpracę gospodarczą, polityczną i militarną krajów takich jak Polska, Ukraina, Białoruś, Litwa, Rumunia czy Węgry. Czasem wymieniano również państwa bałkańskie czy Czechosłowację. Kilkukrotne próby skonkretyzowania i

> wprowadzenia w życie sojuszu kończyły się fiaskiem.

Litwini w tak głębokiej integracji widzieli zagrożenie dla swojej nowo powstałej państwowości, jednoznaczne dołączenie się Czechosłowacji blokowały niesnaski z Polską o Zaolzie, natomiast po pokoju ryskim zawartym z Sowietami stało się jasne, że nasze zwycięstwo nie było tak silne, by umożliwić powstanie niepodległych państw Ukrainy i Białorusi.

Podporządkowanie sobie przez Sowietów większości krajów mogących tworzyć omawianą wspólnotę po 1945 roku na prawie pół wieku zamroziło możliwość rozwoju i wdrożenia koncepcji Międzymorza [2,3].

CZYTAJ TAKŻE: Duch Międzymorza rodzi się na naszych oczach

Próby realizacji w czasach III RP

Po upadku Związku Radzieckiego w 1990 r. kraje Europy środkowo-wschodniej próbowały reaktywować sojusz państw, którego zalążkiem miała być powstała w 1991 roku Grupa Wyszehradzka, złożona z krajów takich jak Polska, Węgry i Czechosłowacja. Przez większość czasu jednak grupa funkcjonowała jedynie na papierze. Dopiero pod koniec lat 90-tych zaczęto zacieśniać współpracę, tworząc Międzynarodowy Fundusz Wyszehradzki i skupiając się na wzajemnym wspieraniu w dążeniach do akcesji do NATO i UE. Po 2004 roku również miały miejsce cykliczne spotkania grupy, natomiast efektywność współpracy pozostawiała sporo do życzenia [3].

Szerszy charakter ma współcześnie Inicjatywa Trójmorza. „Inicjatywa Trójmorza (3SI) to inspirowana politycznie platforma poprawy połączeń między dwunastoma państwami członkowskimi UE położonymi między Morzem Bałtyckim, Adriatyckim i Czarnym: Estonią, Łotwą, Litwą, Polską, Czechami, Słowacją, Węgrami, Słowenią , Austrią, Chorwacją, Rumunią oraz Bułgarią. Inicjatywę wspierają jej partnerzy: USA, Niemcy i Komisja Europejska"[3]. Celem porozumienia jest usprawnienie komunikacji między członkami, zarówno w sensie fizycznym (drogowym i kolejowym), jak i cyfrowym oraz telekomunikacyjnym. Jednym z kluczowych obszarów jest również wspólna praca nad łącznością energetyczną północ-południe, co ma przyczynić się do umocnienia bezpieczeństwa energetycznego. Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza S.A. SICAV-RAIF (3SIIF) został utworzony w celu uzupełnienia obecnych instrumentów finansowych, zapewnienia widoczności projektów infrastrukturalnych w krajach Inicjatywy Trójmorza i zwiększenia spójności zgodnie ze strategiami zielonej przyszłości" [4].

Fundusz ma wspierać inwestycje w obszarach takich jak transport, energetyka i technologie cyfrowej. Jego aktualna wartość to miliard euro. Docelowo wartość ta ma wzrosnąć do pięciu miliardów euro i zaangażować w sporej mierze prywatnych inwestorów [5]. O wątpliwościach związanych z tą inicjatywą podzielę się z czytelnikiem w dalszej części artykułu.

Na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci pojawiały się pojedyncze propozycje ważnych inwestycji, które miałyby integrować region, jak choćby realizowana obecnie ze sporym opóźnieniem Via Carpatia czy niedokończony na finiszu ropociąg Odessa-Brody-Adamowo-Płock-Gdańsk [6].

Współcześnie inwestycje, które miałyby wpasowywać się w tę koncepcję, to choćby Centralny Port Komunikacyjny, czy dość nieudolne rozbudowywanie infrastruktury pod projekt Chin „jednego pasa, jednego szlaku". Temat ryzyka i szans związanych z współpracą z Chinami zostawię jednak na bocznym torze,

gdyż jest to zbyt obszerny temat, by wplatać go tylko między wiersze w tematyce Międzymorza. Chcę jedynie zasygnalizować, że pewne projekty infrastrukturalne mogą się przenikać i służyć polityce wielowektorowej.

Po niemal 20 latach naszego udziału we Wspólnocie Europejskiej, przemianowanej na Unię Europejską, oraz po słodko-gorzkim obrazie naszej gospodarczej transformacji można podjąć się próby oceny tego stanu rzeczy i wysunąć wnioski na przyszłość.

CZYTAJ TAKŻE: W przededniu Międzymorza, czyli wojna na Ukrainie a sprawa polska

Jak ocenić transformację gospodarczą i naszą obecność w UE?

Trudno w obecnej rzeczywistości społeczno-politycznej krytykować obecność Polski w Unii Europejskiej. Ludzie widzą bowiem nowe drogi, dopłaty, inwestycje zagraniczne. Nawet więc gdy położymy na szali utratę suwerenności, wykupienie polskich firm czy antykulturową demoralizację, to niezależnie od naszej oceny te argumenty wydają się dla większości Polaków zbyt słabe lub zbyt mało widoczne, by uznać uczestnictwo Polski w UE jako niekorzystne. Mówienie w przestrzeni publicznej o wadach i problemach, jakie wynikają z naszej obecności w UE, jest bardzo źle postrzegane. Słuszne głosy krytyki nie są równoznaczne z wynoszeniem postulatów szybkiego Polexitu i jasnej deklaracji, że Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej nie czerpią żadnych korzyści z obecności w UE. Wspólny rynek stał się szansą dla wielu firm, swobodny przepływ ludzi ułatwił podróże i kontakty biznesowe, a dopłaty do rozbudowy infrastruktury w znaczący sposób poprawiły jakość życia i funkcjonowanie organizmu gospodarczego Polski.

Wspólne problemy i szanse, których nie dostrzegamy

Sytuacja Polski i krajów mających tworzyć omawiane Międzymorze jest bardzo zbliżona. W wielu kwestiach po prostu można stwierdzić, że jedziemy na tym samym wózku. Zarówno przebieg transformacji gospodarczej, jak i niewielkie możliwości nadawania kierunku rozwoju unijnej integracji, implikują podobne problemy rozwojowe naszych państw. Jesteśmy peryferiami, mającymi zapewniać tanią siłę roboczą, dość rozwinięci, by tworzyć kadrę średniego szczebla zachodnich korporacji, ale nie dość, by tworzyć własne rozpoznawalne światowo technologie, wysokomarżowe produkty i marki światowe.

> To, czego najbardziej brakuje we współczesnym dyskursie na temat Międzymorza, to świadomość wspólnego położenia gospodarczego tworzących go państw. Tendencje centralistyczne chcące stworzyć jeden organizm państwowy nie mają racji bytu, gdyż nie biorą pod uwagę ogromnych różnic i silnej tożsamości poszczególnych narodów tworzących ten związek państw. Wizja takiej Unii Europejskiej Europy Środkowej pod przewodnictwem Polski (i korzyści z tego płynących) jest nierealna, życzeniowa i szkodliwa. Niestety często taka narracja bywa dominującą po prawej stronie sceny politycznej. Brakuje zrozumienia, że im mocniej będziemy chcieli scalać państwa regionu, tym więcej będzie wzajemnych sporów i tematów przeszkadzających swobodnej, gospodarczej i infrastrukturalnej współpracy.

Czy zatem aktualny poziom współpracy regionu jest wystarczający? Działania obecnych władz Polski i

Chorwacji inicjujących kolejne formaty regionalnej współpracy są kroplą w morzu. Wspomniany wcześniej Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza, integrujący 12 państw regionu, ma docelowy budżet na poziomie 5 miliardów euro. To śmiesznie niska kwota, by mogło z niej powstać coś znaczącego. W dodatku jeśli patronatem projektu jest Komisja Europejska i Niemcy, to skazani jesteśmy na to, że kooperacja w tym formacie zaistnieje jedynie na papierze. Dla każdego zdroworozsądkowego obserwatora jasne jest, że dla Niemiec i Unii jako ich politycznej i gospodarczej emanacji nie jest korzystna zmiana *status quo*. Niemcy czerpią ogromne zyski z naszej pracy i z naszej peryferyjności. Jeśli będą wspierać jakieś inicjatywy, to tylko te służące ich eksportowej gospodarce.

Brakuje realnej współpracy gospodarczej krajów Międzymorza. Wspólne instytuty badawcze, fundusze *joint-venture*, kooperacja przemysłowa, wspólne pozyskiwanie środków i technologii cywilnych i wojskowych – te obszary mocno kulejąą.

Zamiast współpracować i wspólnie chronić swoje rynki przed totalną wyprzedażą kapitałowi zagranicznemu, kraje regionu ostatnimi laty częściej prześcigały się w tym, kto zaoferuje lepsze warunki zagranicznej montowni. Pamiętamy licytacje sprzed kilku laty między Polską a Słowacją o to, gdzie zostanie wybudowana fabryka samochodów Jaguar-Land Rover. Strona polska i słowacka prześcigały się w oferowanych inwestorowi ulgach. Ostatecznie to Słowacy wygrali rywalizację, prawdopodobnie dzięki dużym ulgom i obowiązującej tam walucie euro, która obniża ryzyko strat na różnicy kursów walut [7]. Na ocenę tego, czy faktycznie to był taki świetny interes, przyjdzie nam jeszcze poczekać. Wzrost PKB i zatrudnienia dzięki fabryce i okolicznym kooperantom może cieszyć, ale dominujące w takich fabrykach nisko wyspecjalizowane i nisko płatne miejsca pracy oraz kreatywna księgowość, która zwykle opiera się na wykazywaniu straty i unikaniu płacenia podatków, już niekoniecznie.

Współpraca krajów regionu jest konieczna i co najważniejsze – całkiem realna. Każdy z krajów ma jakieś silne elementy, których z kolei brakuje pozostałym. Estońska gospodarka słynie z bardzo prężnie rozwijającej się gałęzi IT, wdrażania innowacji w życie codzienne czy usprawnień działania państwowych urzędów. Polska posiada z kolei rozwiniętą na bardzo wysokim poziomie biotechnologię i przemysł spożywczy czy choćby mechanikę precyzyjną, która pozwala tworzyć łaziki do eksploracji kosmosu. Ukraina może poszczycić się wysokimi kompetencjami naukowymi i przemysłowymi, jeśli chodzi o technologie atomowe czy rakietowe [8].

CZYTAJ TAKŻE: Wielki Naród w myśli Adama Doboszyńskiego – rzecz o Międzymorzu i porozumieniu polsko-ukraińskim

Model taniej siły roboczej musi odejść. Co w zamian?

Rozejrzyjmy się po świecie. Chińczycy od czasów Deng Xiaopinga otworzyli się na inwestorów zagranicznych w sposób bardziej przemyślany. Sprzyjali głównie tym firmom, które chciały kooperować, dzieląc się technologiami i tworząc bardziej złożone produkty. Jeśli kraje Międzymorza chcą wyjść z peryferyjności, to muszą położyć wspólnie nacisk na badanie i rozwój i przemyślaną politykę „osiedlania" zagranicznych firm, działając solidarnie. Chodzi o uniknięcie szantażu „jeśli nie dacie nam preferencji, to wybudujemy ją w kraju obok".

Niskie bezrobocie to mocna strona gospodarki, ale cóż z tego, że będziemy coś produkować i ludzie będą mieć pracę, jeśli zyskowność będzie na granicy opłacalności uniemożliwiając rozwój, a ludzie będą pra-

cować za przysłowiową miskę ryżu. Bangladesz też ma bardzo niskie bezrobocie...

> Przekonanie elit państw regionu do wspólnej zmiany modelu gospodarczego wydaje się tematem, który nie funkcjonuje w przestrzeni publicznej, a bez jego zaistnienia wszelkie miraże o wzroście poziomu życia będą tylko czczą propagandą, opartą o ciągłe zadłużanie obywatel i przekupstwo ich własnym pieniądzem. To z kolei wywołuje inflację, którą choćby teraz widzimy i koło się zamyka. Nie da się realnie podnieść poziomu życia bez wzrostu efektywności gospodarki, a tego nie da się zrobić bez skoku technologicznego i przemodelowania struktury gospodarki na taką, w której motorem napędowym będą średnie i duże firmy, nie zaś sektor MŚP. Robotyzacja i automatyzacja, będąca obecnie kluczem efektywności, nie jest bowiem często opłacalna w małoskalowej produkcji.

Warto też pomóc przekonać państwa zasobne technologicznie, że warto inwestować u nas w naukę i *know-how*, tworzyć centra badawcze i konstrukcyjne. Do tego konieczne jest przeprowadzenie gruntownych reform w nauce i szkolnictwie oraz ułatwienie tworzenia wzajemnych kontaktów i powiązań, np. poprzez organizację międzynarodowych targów, konferencji czy materiałów reklamowych promujących nasz region na świecie.

Tworząc wspólnie firmy oraz rozwijając współpracę gospodarczą w duchu idei *win-win* możemy stworzyć lepszą ofertę, niż dają regionowi zagraniczne korporacje. Widać jak na dłoni, że model gospodarczy oparty o tanią siłę roboczą nie daje nam już ekonomicznego „kopa". Jest za to szklany sufit.

Promowanie firm z naszego regionu Europy, preferowanie ich w wyborach biznesowej współpracy czy wymiana doświadczeń i *know-how* to jedne z kluczowych założeń wspomnianego zacieśniania współpracy, ale patrząc realnie, trudno będzie przeskoczyć pewien poziom bez odpowiednio umocowanych inwestycji zagranicznych i wsparcia finansowego dla projektu Międzymorza. Kraje naszego regionu cierpią bowiem na chroniczny niedostatek kapitału i *know-how*.

Które z państw spoza regionu mogą pomóc w realizacji Międzymorza?

Kto więc mógłby być zainteresowany wsparciem finansowym tej inicjatywy? Wydaje się, że najbliżej może być do tego takim krajom jak Wielka Brytania i Stany Zjednoczone. Wielka Brytania po wyjściu z Unii chce zachować wpływy w Europie i potrzebuje przeciwwagi dla osi Berlin-Paryż. Z USA temat jest bardziej złożony. Dlaczego? Anegdota z pytaniem Henry'ego Kissingera „Do kogo dzwonić, chcąc porozmawiać z Europą?" może i nie jest stuprocentowo prawdziwa, ale dobrze obrazuje sposób myślenia części amerykańskich elit [9]. To jeden z powodów długotrwałego gospodarczego wspierania RFN, a później Niemiec. Stany, osadzając się militarnie i gospodarczo w RFN, chciały umocnić swoją pozycję wobec ZSRR, zapobiec dojściu do władzy „kolejnego Hitlera", ale także ułożyć geopolityczną układankę według swoich reguł. Polityka „jednego telefonu do Europy" jest jej elementem nieobcym również współcześnie. To stronnictwo będzie wobec realnego, wielomiliardowego wsparcia Międzymorza raczej sceptyczne. Powinniśmy poszukać sojuszników u oponentów, a obecnej administracji Stanów pokazywać rozbieżności w interesach Niemiec i USA. Są one widoczne gołym okiem, tj. wzmacnianie przez lata Rosji dzięki dostarczaniu technologii cywilnych wojskowych w zamian za tani gaz czy obecnie wykręcanie się na ile to możl-

iwe z pomocy militarnej dla Ukrainy. Warto też przypomnieć Amerykanom, jak kończyło się w historii zbytnie umocnienie Niemiec, gdyż to państwo zawsze będzie dążyć do podporządkowania sobie innych krajów, a współmiernie do tego będą rosły tendencje wypychania Stanów Zjednoczonych z Europy, co jest dla USA zagrożeniem podczas obecnego koncertu mocarstw.

Musimy mieć jednak świadomość, że nie wszystkie nasze kalkulacje i zabiegania muszą się ziścić. Ameryka to już nie jest kraj Reagana czy Clintona, który miał na tyle sił, środków i przewagi, by być silnym wszędzie, gdzie tylko chciał. Rywalizacja z Chinami i przewaga Stanów topnieje, a gro interesów kluczowych dla ich potęgi lokalizuje się na Pacyfiku. Może stać się tak, że zwrot w kierunku Pacyfiku będzie tak silny, że Amerykanie nie z braku woli, a z braku środków nie będą w stanie wymierne pomóc w powstaniu sprzyjającemu Polsce Międzymorza. Co wtedy? Musimy mieć wariant B na taką całkiem możliwą ewentualność.

Nie będzie to odkryciem Ameryki, jeśli powiem, że musimy wówczas zrobić wszystko, co w naszej mocy, by współpraca gospodarcza między krajami Międzymorza się rozwijała, a świadomość elit i społeczeństw o wspólnym celu wyjścia z peryferyjności cały czas wzrastała i stała się projektem także kolejnych pokoleń. Szanse na nowy Plan Marshalla są niewielkie, może być więc tak, że poziom rozwoju dostępny najbardziej rozwiniętym krajom i tak będzie poza zasięgiem, ale obserwacja tempa rozwoju gospodarczego Europy środkowo-wschodniej pozwala przypuszczać, że synergia tych krajów może przynieść zaskakujące dla nas pozytywne efekty.

Bibliografia:

[1]
https://ohistorie.eu/2018/07/20/wojny-koncepcyjne-historykow-na-marginesie-ksiazki-marka-jana-chodakiewicza-o-miedzymorzu/ (dostęp 20.05.2022)

[2] https://jagiellonia.org/koncepcja-miedzymorza-historia-perspektywa-rozwoju/ (dostęp 21.05.2022)

[3] https://wgospodarce.pl/opinie/22584-czy-koncepcja-miedzymorza-jest-dzisiaj-aktualna (dostęp 20.05.2022)

[4]
https://wnet.fm/2022/05/11/wielka-brytania-spotkanie-przedstawicieli-inicjatywy-trojmorza/?fbclid=IwAR1hC09P4_UjdDBcdkb9jbIIWj7k7M2e0v3UDos0xhxC6okBRtN_ZjQiLk8 (dostęp 19.05.2022)

[5] https://300gospodarka.pl/news/fundusz-trojmorza-dwa-lata-bgk (dostęp 19.05.20222)

[6]
https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/via-carpatia-trasa-s19-do-uzytku-oddano-kolejne-8-kilometrow-na-trasie-powstal-nowy/e6nj7zv (dostęp 18.05.2022)

[7]
https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/rynek/1629353,1,fabryka-jaguara-jednak-na-slowacji-dlaczego-tam-a-nie-u-nas.read (dostęp 19.05.2022)

[8] Rozmowa dnia (2022, 15 maja) [Audycja radiowa]. *Rozmowa z Maciejem Świrskim z Reduty Dobrego Imienia*, Polskie Radio 24, 15.10-15.30.

[9] https://www.kuriereuropejski.org/unia-europejska-od-a-do-z-europejska-sluzba-dzialan-zewnetrznych?lang=fr (dostęp 21.05.2022)

fot: pixabay

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/miedzymorze-dyplomacja-wrogiem-gospodarczej-wspolpracy/

WSPÓŁTWÓRZ NOWY ŁAD

Za Nowym Ładem stoją czytelnicy, którzy dorzucają się do jego istnienia. Dołącz do nich — jednorazowo, w kwocie, która Ci odpowiada.

DOŁĄCZAM

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć