

Jakub Bornio

Znaczenie Inicjatywy Trójmorza dla wojskowej współpracy w regionie

W pierwszych latach funkcjonowania Inicjatywy Trójmorza (*Three Seas Initiative, 3SI*) wchodzące w jej skład państwa – nawet te, które przejawiały ambicje uczynienia z niej platformy geopolitycznego oddziaływania – w wymiarze narracyjnym unikały takich stwierdzeń. Przedstawiciele niektórych państw w sposób wyraźny zaznaczali nawet, że Inicjatywa ma charakter jedynie ekonomiczny i nie jest platformą realizacji interesów geopolitycznych w ramach UE czy wobec Rosji. W efekcie wybuchu pełnoskalowej wojny rosyjsko-ukraińskiej narracja ta uległa zmianie. W deklaracji ze szczytu w Rydze wskazano, że projekty 3SI wzmacniają „strategiczną odporność regionu” w obecnym kontekście geopolitycznym ([„Komentarze IEŚ”, nr 619](#)), a w deklaracji z tegorocznego szczytu w Bukareszcie otwarcie zaznaczono nawet, że budowana w ramach Inicjatywy infrastruktura ma służyć także celom wojskowym ([„Komentarze IEŚ”, nr 949](#)). Niezależnie od deklarowanego stanu, 3SI od początku funkcjonowania miała niebagatelne znaczenie dla wojskowego wymiaru współpracy w regionie.

Inicjatywa Trójmorza a mobilność wojsk na wschodniej flance NATO. W reakcji na aneksję Krymu i w efekcie szczytów Sojuszu Północnoatlantyckiego w Newport w 2014 r. i w Warszawie w 2016 r. NATO rozpoczęło politykę adaptacji do nowych uwarunkowań bezpieczeństwa w regionie. Politykę najpierw reasekuracji, następnie odstraszenia, a od 2022 r. odstraszenia i obrony, NATO realizuje poprzez szereg działań. Są to m.in. rozbudowa regionalnych dowództw różnego szczebla czy rozmieszczenie w regionie międzynarodowych związków taktycznych. Tworzenie i rozbudowa regionalnego systemu dowodzenia to proces, który ciągle trwa. Rdzeń działalności szkoleniowej w tym kontekście jest oparty m.in. na certyfikowaniu, wypracowywaniu procedur dowódczych, podnoszeniu stopnia interoperacyjności czy zwiększaniu szybkości działania i mobilności wojsk. Ze względu na obraną przez Sojusz strategię, zdolność do szybkiego przerzutu i następnie rozmieszczenie wojsk na wschodniej flance NATO są fundamentem jej efektywnej realizacji, stąd stanowią kluczowy element większości międzynarodowych manewrów w regionie. Na problem z mobilnością wojsk na wschodnim obszarze NATO już w 2015 r. uwagę zwrócił ówczesny dowódca wojsk lądowych USA na Europę gen. Ben Hodges, który zaapelował o utworzenie „wojskowej strefy Schengen”. Mobilność wojskowa, poza wymiarem proceduralnym, uzależniona jest również od jakości infrastruktury podwójnego zastosowania. W tym znaczeniu realizowane w ramach 3SI projekty przyczyniają się do zwiększenia mobilności wojsk na wschodniej flance NATO, wzdłuż osi północ-południe.

Podnoszenie mobilności wojsk NATO w 2023 r. Dynamiką procesów bezpieczeństwa w regionie rządzą w dużej mierze lądowe komponenty sił zbrojnych (SZ). Dla ich efektywnego przerzucania i następnie rozlokowania w terenie w znacznych ilościach kluczowe znaczenie ma infrastruktura portowa, drogowa i kolejowa. Egzemplifikacją tego były manewry NATO zorganizowane w maju i czerwcu 2023 r. kolejno w Polsce, gdzie ćwiczone gwałtowne podniesienie zdolności batalionowej grupy bojowej do poziomu brygady (ćwiczenia Griffin Shock '23), oraz na Litwie, gdzie 41. Brygada Grenadierów Pancernych Bundeswehry ćwiczyła przerzut ok. 1000 żołnierzy i 320 sztuk pojazdów z Niemiec do Podbrodzia nad granicą z Białorusią (ćwiczenia Griffin Storm '23). Szczególnie te drugie manewry zobrazowały skalę takiej operacji. Pojazdy przybyły cywilnym promem do portu w Kłajpedzie, a następnie – w zależności od typu – zostały załadowane na platformy kolejowe lub poruszając się drogami, przemierzyły Litwę horyzontalnie w niemal całej jej rozciągłości, na odcinku ponad 300 km.

Skomunikowanie portów morskich z głębią wschodniej flanki NATO i mobilność na osi północ-południe. Znaczenie właściwego skomunikowania portów morskich z głębią obszaru działań uwidoczniło się również w trakcie przerzutu ciężkiego uzbrojenia, głównie ze Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii przez port w Gdyni

na Ukrainę. W ramach 3SI realizowane są projekty podnoszące te zdolności. Są to m.in. „Rail-2-Sea”, projekt kolejowy mający połączyć porty w Gdańsku i Konstancy przez obszar Słowacji i Węgier, „Rail Baltica”, który ma połączyć port w Tallinnie z portem w Rydze oraz Wilnem i Kownem, a następnie wpiąć się do infrastruktury kolejowej w Polsce, umożliwiającej dalsze skomunikowanie z innymi państwami UE i NATO, czy „Amber Rail Freight Corridor”, mający zwiększyć przepustowość już istniejącej infrastruktury kolejowej łączącej port w Koprze w Słowenii z Węgrami, Słowacją i Polską oraz dalej, w kierunku granic zewnętrznych państw 3SI z Białorusią, Ukrainą i Serbią, ale niebędący projektem infrastrukturalnym *per se*. Po dołączeniu Grecji do 3SI infrastruktura portowa i kolejowa rozszerzyła się również o Morze Egejskie. Dla zabezpieczenia południowej odnogi wschodniej flanki NATO i dostaw uzbrojenia na Ukrainę duże znaczenie ma znajdujący się tam port w Aleksandropolis, z którego korzystanie po reeskalacji wojny na Ukrainie zintensyfikowały SZ USA, czy port w Salonikach, który regularnie służy jako miejsce przeładunkowe dla operacji Atlantic Resolve.

Podobną rolę pełni infrastruktura drogowa z kluczowym dla mobilności wojsk na wschodniej flance NATO projektem „Via Carpatia”, który ma połączyć port w Kłajpedzie z portami w Konstancy i Salonikach. Drogi ekspresowe nie tylko służą zwiększeniu szybkości i bezpieczeństwa transportu, ale ze względu na stosowany coraz częściej do ich budowy beton można je wykorzystywać również do transportu ciężkiego sprzętu wojskowego bez trwałego uszkodzenia nawierzchni. Istotnym elementem infrastruktury drogowej jest także budowanie w jej ramach mostów o nośności pozwalającej na swobodny przejazd wielotonowych pojazdów oraz uwzględniających drogowe odcinki lotniskowe (DOL). Nie jest jasne, czy np. „Via Carpatia” i inne projekty drogowe 3SI będą zawierały DOL, ze względu na fakt, że ich lokalizacje mają zazwyczaj charakter informacji niejawnych. Nie należy jednak tego wykluczać. Co więcej, jak pokazały doświadczenia wojny na Ukrainie, rozproszenie miejsc stacjonowania, startu i lądowania statków powietrznych w znacznym stopniu zwiększa manewrowość i obniża zagrożenie na ataki z powietrza.

Rozwój zdolności cyfrowych. Około 14% projektów priorytetowych realizowanych w ramach 3SI dotyczy rozbudowy infrastruktury cyfrowej, w tym m.in. rozwoju infrastruktury 5G, informatyzowania transportu czy budowania odporności na zagrożenia cyfrowe (są to m.in.: Transgraniczne korytarze transportowe 5G na rzecz połączonej i zautomatyzowanej mobilności (CAM) w krajach bałtyckich (Via-Baltica/Rail-Baltica), Adaptacja masztów GSM-R do 5G na Węgrzech czy *Central European Drone Demonstrator*, realizowany w Polsce przy udziale Ukrainy i Mołdawii). W obliczu postępującej rewolucji informatycznej i wzrostu znaczenia gospodarki cyfrowej czy usług publicznych w sieci, niezbędne jest zapewnienie stabilności działań infrastruktury, na której są one oparte. Technologia 5G znajduje zastosowanie np. w operacjonalizacji procedur transportowych czy w ramach infrastruktury portowej – i w tym sensie ma pośredni wpływ na działania logistyczne wojsk. Ma jednak również potencjał czysto wojskowy, choć dotychczas niestosowany. Wojna sieciocentryczna i zinformatywanie pola działań wojennych sprawiają, że technologia 5G może być w przyszłości wykorzystywana m.in. do zbierania danych o ruchach wojsk poprzez namierzanie urządzeń podłączonych do systemu, a także do szybkiego przesyłu dużych ilości danych, np. obrazu wysokiej rozdzielczości z kamery drona, poprawy komunikacji na polu walki czy nasycenia pola walki przez duże ilości bezzałogowców. Warto jednak wskazać, że część z tych możliwości jest już dostępna w technologiach o niższej przepustowości, a mimo to nadal nie jest używana. Problem z wojskowym zastosowaniem 5G polega przede wszystkim na podatności technologii na systemy walki radioelektronicznej oraz na używaniu przez SZ Rosji pasm w częstotliwości 3,4-3,8 GHz, najlepiej przystosowanych do podłączenia wielu urządzeń i transferu dużej ilości danych.

Wnioski. Część projektów realizowanych przez państwa 3SI ma wyraźny charakter infrastruktury podwójnego zastosowania. Konieczność zapewnienia wysokich zdolności szybkiego przerzutu i mobilności wojsk na wschodniej flance NATO sprawia, że 3SI ma niebagatelne znaczenie wojskowe. Działania związane z mobilnością wojskową są dodatkowo wspierane przez Unię Europejską, która w listopadzie 2022 r. ogłosiła Plan działań na rzecz mobilności wojskowej 2.0 (*Action Plan on Military Mobility 2.0*), a wcześniej *de facto* realizowała go w ramach inicjatyw PESCO czy rozbudowy sieci TEN-T. Kluczowe projekty mające wpływ na zdolności wojskowe znajdują się w trakcie realizacji, lecz są na różnym etapie w zależności od państwa zaangażowanego w projekt.