



Redakcja: Sławomir Poleszak (zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji), Szczepan Czarnecki, Spasimir Domaradzki, Łukasz Krzyżanowski, Sławomir Łukasiewicz, Damian Szacawa, Agata Tatarenko

Nr 1391 (131/2025) | 30.06.2025

ISSN 2657-6996

© IEŚ

Piotr Oleksy, Spasimir Domaradzki

Unijna strategia dla Morza Czarnego

Unii Europejskiej opracowuje nową strategię wobec regionu Morza Czarnego. Inwestycje w sferze militarnej, transportowej i społeczno-środowiskowej mają zwiększyć siłę jej oddziaływania na region. Koncepcja nowej strategii jest reakcją na geopolityczne przemiany we wschodniej części kontynentu i prowadzi do zdefiniowania nowych priorytetów, szans i zagrożeń.

Filary polityki i flagowe inicjatywy. 28 maja 2025 r. Biuro Wysokiego Przedstawiciela UE do spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa opublikowało projekt nowej strategii Unii Europejskiej wobec regionu Morza Czarnego. Dokument musi zostać zaakceptowany przez Parlamentu Europejski i Radę Unii Europejskiej (w konfiguracji gromadzącej ministrów spraw zagranicznych).

Strategia określa trzy filary polityki UE wobec regionu. Są to: a) wzmocnienie bezpieczeństwa, stabilności i odporności; b) wspieranie zrównoważonego wzrostu i dobrobytu; c) promowanie ochrony środowiska, odporności i gotowości na zmiany klimatu oraz ochrony ludności. Odbiorcami działań i inwestycji, realizowanych w ramach strategii, będą zarówno państwa członkowskie (przede wszystkim Bułgaria i Rumunia), państwa kandydujące (Republika Mołdawii i Ukraina), jak i pozostali partnerzy (Gruzja, Turcja, Armenia).

Realizacja polityki unijnej w regionie będzie opierać się na trzech „flagowych inicjatywach”. Pierwszą będzie działanie na rzecz bezpieczeństwa morskiego oraz utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Morskiego na Morzu Czarnym, które ma pełnić funkcję europejskiego systemu wczesnego ostrzegania. Celem powołania Centrum jest wzrost świadomości sytuacyjnej UE oraz wsparcie we wspólnych działaniach na rzecz ochrony infrastruktury krytycznej (w tym przeciwdziałanie tzw. flocie cieni). Jego lokalizacja, model operacyjny i koszty nie zostały jeszcze ustalone.

Drugą inicjatywą będzie Specjalna Agenda Łączności – program dążący do rozwoju sieci transportowych, energetycznych i cyfrowych. Jego celem będzie wykorzystanie potencjału regionu Morza Czarnego jako ważnego korytarza łączącego Europę z Azją Środkową przez Kaukaz Południowy oraz pobudzenie wzrostu gospodarczego i konkurencyjności. Działania w ramach tej inicjatywy będą skupiać się m.in. na poprawie korytarzy transportowych (np. transkaspijski korytarz transportowy) i uzupełnieniu istniejących korytarzy (np. korytarze Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie; Ren-Dunaj). Duży nacisk zostanie również położony na zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego, przystępności cenowej i wykorzystania odnawialnych źródeł energii. W ramach tej inicjatywy przewidywane są także inwestycje w sferę cyfrową, mające na celu wzmocnienie odporności, promowanie bezpiecznych przepływów danych oraz umiejętności cyfrowych i innowacji.

Trzecia inicjatywa ma skupiać się na wzmocnianiu odporności społeczności nadbrzeżnych oraz wzmocnianiu „niebieskiej gospodarki” (*blue economy*), aby umożliwić krajom regionu walkę ze szkodami środowiskowymi spowodowanymi wojną Rosji przeciw Ukrainie, a także reagowanie na zagrożenia związane ze zmianą klimatu i wykorzystanie możliwości zrównoważonego wzrostu. Przewiduje się tu inwestycje w sferze małych i średnich przedsiębiorstw, edukacji, rolnictwa, a także w rozwój przygotowania społecznego na możliwe kryzysy ekologiczne.

Kontekst międzynarodowy. W regionie Morza Czarnego w czasie ostatniej dekady zachodziły dynamiczne przemiany w międzynarodowym układzie sił. Aneksja Krymu ujawniła rosyjskie aspiracje do zapewnienia sobie dominującej pozycji na tym akwenie. Niemniej pełnoskalowa inwazja na Ukrainę w 2022 r. doprowadziła do odwrócenia tego trendu. Po początkowych sukcesach rosyjskiej armii i floty, Ukrainie udało się powstrzymać i osłabić rosyjską obecność. Rosja utraciła Chersoń oraz Wyspę Wężową. Kilkakrotnie atakowano Most Kerczeński, łączący Półwysep Krymski z rosyjskim stałym lądem. Ukraina radykalnie ograniczyła też możliwości działania



Floty Czarnomorskiej. Jej bazy na Krymie są obecnie narażone na silne uderzenia, w związku z czym stacjonuje ona głównie w znajdującym się na wschodnim wybrzeżu Morza Czarnego Noworosyjsku. O sukcesach Ukrainy na tym obszarze zdecydował m.in. rozwój systemów bezzałogowej broni morskiej. Ogromne znaczenie miała tu również decyzja Turcji, która zamknęła dla rosyjskiej floty cieśniny Bosfor i Dardanele. Tymczasem, na skutek rosyjskiej agresji, państwa czarnomorskie zaczęły borykać się z takimi problemami jak zanieczyszczenie Morza Czarnego czy dryfujące miny, które zmusiły Turcję, Bułgarię i Rumunię do podjęcia w 2024 r. trójstronnej współpracy wojskowej w celu ich usuwania.

Rosyjska inwazja zwiększyła powszechną świadomość znaczenia transportu czarnomorskiego dla gospodarki Ukrainy, rozwoju gospodarczego całego regionu (w tym Bułgarii, Rumunii i Mołdawii) oraz światowego bezpieczeństwa żywnościowego. Szlaki te są niezastąpione dla transportu ukraińskiego zboża i innych produktów rolnych. Port w Odessie obsługuje ok. 60% eksportu Ukrainy, który w 2024 r. wzrósł o 15% pod względem wartości i 30% pod względem wolumenu (w stosunku do poprzedniego roku). Natomiast okresy, w których Rosja blokowała transport towarów z ukraińskich portów, spowodowały zwrócenie większej uwagi na inne szlaki transportowe, przede wszystkim biegnące przez Republikę Mołdawii, Rumunię i Bułgarię. Uwidoczniło to konieczność inwestycji, których celem jest rozwój możliwości transportowych.

Projekt nowej strategii ma potencjał do uzupełnienia luk we współpracy między państwami otaczającymi Morze Czarne oraz zasadniczego wzmocnienia pozycji Unii Europejskiej w regionie. Należy jednak zauważyć, że pomimo wspólnych wyzwań, nie wszystkie kraje basenu Morza Czarnego podzielają unijną ocenę i postawę wobec wojny rosyjsko-ukraińskiej. W przypadku Turcji w strategii akcentuje się fakt, że jest to państwo kandydujące do UE, chociaż proces ten został de facto zamrożony. Co więcej, Turcja z jednej strony wspiera Ukrainę, ale jednocześnie pozycjonuje się jako niezależny aktor, który realizuje swoje interesy w regionie, również kosztem samej Unii Europejskiej. W praktyce może to oznaczać selektywne zaangażowanie w realizację unijnej strategii.

Wobec obecnego odwrócenia się gruzińskich władz od współpracy z Unią Europejską (zob. [„Komentarze IEŚ”, nr 1232](#); [„Komentarze IEŚ”, nr 1250](#)) strategia może zostać wykorzystana do utrzymania więzi z tym państwem oraz zwiększenia nacisków na obecne władze w Tbilisi, oferując namacalne zbliżenie między państwami regionu i Unią Europejską. Jednak będzie to w dużym stopniu zależne od dalszego przebiegu wojny Rosji z Ukrainą. Z kolei w przypadku Armenii nowa strategia może być odebrana pozytywnie, jako nowa płaszczyzna współpracy.

Projekt nowej strategii pokazuje rosnącą świadomość dotyczącą konieczności aktualizacji unijnego podejścia do Morza Czarnego w nowej rzeczywistości geopolitycznej. Dotychczas realizowana od 2008 r. synergia czarnomorska była pomyślana jako inicjatywa o elastycznych ramach, mająca zapewnić większą spójność działań i lepszą koordynację w takich wymiarach, jak dobre rządy, przepływ osób i bezpieczeństwo, energia, transport, ochrona środowiska, polityka morska, rybactwo, handel, badania, edukacja, zatrudnienie, sprawy społeczne, nauka oraz technologia. Za jej sprawą miały powstać dodatkowe możliwości współpracy z Rosją, Turcją i wschodnimi partnerami w ramach Europejskiej Polityki Sąsiedztwa. Unia Europejska zakładała, że synergia czarnomorska przyczyni się do stworzenia lepszego klimatu do rozwiązywania zamrożonych konfliktów w tym regionie. Tymczasem zaproponowane kroki wskazują, że region Morza Czarnego stał się frontowym obszarem w starciu Rosji z Zachodem, a zwłaszcza Unią Europejską. Ma to swój wymiar militarny, transportowo-gospodarczy i energetyczny. Jednocześnie region ten nadal jest głównym łącznikiem UE z Kaukazem, Azją Środkową i częścią Bliskiego Wschodu.

Wnioski

- Opracowanie strategii pokazuje, że Komisja Europejska reaguje na przemiany w regionie Morza Czarnego, trafnie definiując pojawiające się tu szanse i zagrożenia. Warto zwrócić uwagę na zmianę w postrzeganiu roli, jaką UE chce odgrywać wobec sąsiedztwa. Dotychczasowe polityki europejskie – takie jak Europejska Polityka Sąsiedztwa czy Partnerstwo Wschodnie – na pierwszy plan wysuwały kwestie wartości oraz współpracy politycznej, które miały prowadzić do przemian polityczno-ustrojowych w sąsiedztwie. Nowa strategia wskazuje na podejście, które na pierwszym miejscu stawia interes oraz siłę oddziaływania Unii Europejskiej.



Dokument wskazuje również na kompleksowe podejście do kwestii bezpieczeństwa (od bezpieczeństwa militarnego przez gospodarcze po odporność społeczną), stwarzając perspektywę realnego wykorzystania narzędzi, jakimi dysponuje UE. Realizacja strategii będzie jednak zależeć przede wszystkim od woli i zaangażowania państw członkowskich.

- Treść dokumentu pokazuje jako mocno UE jest strategicznie związana z Ukrainą. Zmiana w układzie sił na Morzu Czarnym dokonała się dzięki wysiłkom sił zbrojnych tego państwa, realizowanym m.in. przy wsparciu UE i jej państw członkowskich. Dotyczy to zarówno sfery militarnej, jak i transportowo-gospodarczej. Analiza sytuacji pokazuje, że Ukraina stała się już jednym z filarów bezpieczeństwa UE w tym regionie.
- Przyjęcie i wdrożenie strategii może stworzyć duże możliwości dla Bułgarii i Rumunii, zarówno w zakresie pozyskiwania środków na inwestycje oraz rozwój gospodarczy, jak i wzrostu ich znaczenia strategicznego w UE. Będzie to również sposób na silniejsze związanie Ukrainy i Mołdawii z UE, krok w kierunku wzmocnienia relacji z Armenią oraz narzędzie oddziaływania na Gruzję.
- Przedstawione założenia projektu strategii wobec Morza Czarnego są korzystne dla obecności Polski w tym regionie. Inwestycje Funduszu Trójmorza w bułgarski port w Burgas sprawiły, że strategia uwzględniająca wspieranie oraz rozwój korytarzy transportowych i łączności może stanowić nową siłę napędową dla inwestycji na osi między Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym (np. w infrastrukturę transportową w Mołdawii). Nie mniej istotny jest pomysł utworzenia systemu wczesnego ostrzegania w ramach Centrum Bezpieczeństwa Morskiego, który wzmocniłby współpracę w wymiarze bezpieczeństwa między państwami regionu.