



Pobuda treh morij: geopolitične alternative Slovenije

IZVLEČEK

Pobuda treh morij je regionalna povezava dvanajstih držav na območju med Baltskim, Jadranskim in Črnim morjem, ki si prizadevajo za krepitev infrastrukture na področjih energije, transporta in digitalizacije. Slovenija ima v Pobudi pomembno strateško vlogo, ki izhaja iz njene geografske lege in logističnih zmogljivosti Luke Koper. Članek analizira slovenske izzive in priložnosti znotraj Pobude, opozarja na potencialne nevarnosti ter prikazuje geopolitične opcije, ki so na voljo Sloveniji, s poudarkom na iskanju uravnoteženega pristopa med gospodarskimi interesi in geopolitičnimi pritiski.

Ključne besede: Pobuda treh morij, infrastrukturni razvoj, geografska lega, geopolitične posledice, Luka Koper

ABSTRACT

The Three Seas Initiative: Geopolitical Alternatives of Slovenia

The Three Seas Initiative is a regional network of twelve countries of the region between the Baltic, Adriatic and Black Sea, with the common goal of improving infrastructure in the energy, transport and digital sectors. Slovenia has an important role in the Initiative arising from its geographical location and the logistical capacity of the Port of Koper. The article analyses the challenges and opportunities of Slovenia within the Initiative and warns about potential dangers while presenting the available geopolitical options, stressing the idea of finding a balanced approach between seeking economic interests and managing geopolitical pressures.

Keywords: Three Seas Initiative, infrastructure development, geographical position, geopolitical consequences, Port of Koper

Pobuda treh morij (3SI) je eden od ambicioznejših meddržavnih projektov na področju srednje in vzhodne Evrope (SVE). Vključuje dvanajst držav članic Evropske unije (EU) ter dve sodelujoči partnerki, ki nista članici EU, Ukrajino in Moldavijo. Povezava je nastala na osnovi Poljsko-Hrvaške pobude leta 2015, njen uradni namen pa je sodelovanje članic v prostoru med tremi morji, Baltskim, Črnim in Jadranskim, z namenom zmanjšanja zaostanka za zahodno Evropo na področjih transportne, digitalne in energetske infrastrukture (Kowal in Orzelska-Stąćzek 2019; Górka 2018; Kim in Kim 2022).

Slika 1: Članice Pobude treh morij.



Pobuda se zgodovinsko navezuje na medvojno poljsko zamisel o Medmorju (angleško *Intermarium*), znotraj katere bi države srednje Evrope pridobile na moči v odnosih do velikih sosed Nemčije na zahodu in Rusije na vzhodu (Okulewicz 2001; Ištók, Kozárová in Polačková 2018). Na podlagi tega ni presenetljivo, da ima Pobuda tudi manj vidno, a zelo pomembno geopolitično in geostrateško vlogo (Juri 2024), saj deluje kot protiutež vplivu Kitajske, ki prek svoje Nove svilne ceste (angleško *Belt and Road Initiative* oziroma BRI) ne skriva ambicije po večji geopolitični in ekonomski teži v regiji (Popławski in Jakóbowski 2020). Hkrati se Pobuda postavlja tudi v vlogo omejevanja Rusije, v prvi vrsti na področju energetske varnosti, kjer z diverzifikacijo virov, predvsem z izgradnjo dveh terminalov za utekočinjen zemeljski plin na Poljskem in Hrvaškem, skuša povečati neodvisnost regije od ruskega plina (Calheiros

Avtor besedila:

LUKA JURI, doktor znanosti

Hrib 13, 6276 Pobegi

E-pošta: luka.juri@gmail.com

COBISS 1.02 pregledni znanstveni članek

2022). Korak v infrastrukturnem odaljevanju od Rusije je tudi posodobitev železniške infrastrukture Estonije, Latvije in Litve s hitro povezavo Rail Baltica, ter opustitev ruskega železniškega tirnega razmaka (1,542 m) v prid standardnega (1,435 m), kakršen je v veljavi v večini evropskih držav.

Namen članka je analiza slovenskega položaja znotraj 3SI in njene interpretacije potenciala povezave. Z analizo ključnih prvin, ki opredeljujejo vlogo Slovenije znotraj SVE (predvsem Luke Koper in nadgradnje železniške infrastrukture ter slovenskega sodelovanja znotraj regionalnih energetskih omrežij) se namerava razviti razpravo o tem, kako Slovenija lahko uskladi nacionalne interese z interesi celotne 3SI in z geopolitično ceno, ki jo bo morala plačati napram širšim navezavam.

Zgodovinski kontekst Pobude treh morij

Zgodovinski in geopolitični kontekst, na katerih je utemeljena Pobuda treh morij, je globoko ukoreninjen v kompleksno in na trenutke tudi kaotično zgodovino srednje in vzhodne Evrope.

Z geoekonomskega vidika je temeljni razlog za povezovanje na področju SVE infrastrukturni deficit med državami regije, kar je zgodovinsko prispevalo k omejevanju gospodarskega in strateškega povezovanja (Popławski in Jakóbowski 2020). Projekti, kot so izgradnja novih ali posodobitev obstoječih železniških Rail Baltica in Rail 2 Sea, oziroma izgradnja avtocestnega koridorja Via Carpatia, so usmerjeni k razvoju povezovanja na osi sever–jug, kar je na evropski ravni dolga leta zapostavljena dimenzija infrastrukturnega

razvoja (Górka 2018; Jora, Lacob in Crețan 2018; Fajon 2025). Gre za projekte, ki naj bi v prvi vrsti spodbujali gospodarski razvoj, vendar imajo tudi očitno geopolitično vlogo pri razvijanju odpornosti regije do pritiskov Kitajske in Rusije (Juri 2024). Povezavo je mogoče interpretirati kot poskus emancipacije držav, ki so »vmes«, torej med veliko Nemčijo na zahodu in veliko Rusijo na vzhodu (Bartoszewicz 2021; Tunjić 2003). V tem kontekstu je zanimivo razumeti, kako namerava Slovenija izkoristiti razvojne priložnosti znotraj te meddržavne platforme in kako se namerava uveljaviti kot ključno stičišče med Jadranom, Sredozemljem in SVE.

Slovenska vloga znotraj 3SI

Slovensko sodelovanje v 3SI je močno povezano z geografsko lego države in

METODOLOGIJA

Metodološki pristop vključuje večplastno kvalitativno in primerjalno analizo primarnih in sekundarnih virov. Na tak način je mogoče izvesti celovito oceno prispevka Slovenije znotraj 3SI in predvsem njenega uveljavljanja zunanjepolitičnih ter ekonomskih interesov znotraj le-te.

Primerjalna analiza primarnih virov vključuje pregled intervjujev z deležniki, da bi lahko bolje doumeli njihova uradna stališča in razmišljanja. Temu je dodan tudi temeljiti pregled sekundarnih, predvsem akademskih virov (na primer Arha s sodelavci 2024; Calheiros 2022), iz katerih je mogoče bolje kontekstualizirati analizo in zajeti širši spekter vidikov.

Izvedena je primerjalna geopolitična analiza, ki omogoča sistematično ocenjevanje geopolitičnih dejavnikov v različnih državah ali regijah in, kjer je pozicija Slovenije postavljena v kontekst sodelovanja z drugimi akterji znotraj 3SI. Cilj te analize je identificirati podobnosti, razlike in vzorce v geopolitičnih strategijah ter njihov vpliv na 3SI in slovensko vlogo v njej. To je podkrepljeno z upoštevanjem študijskih primerov, na podlagi katerih je mogoče materializirati teoretske predpostavke, kot so na primer vloga Luke Koper, gradnja novih tirov na relaciji Koper Divača in razvoj terminala za utekočinjen zemeljski plin (UZP) na Krku.

Metodologija je usmerjena v ustvarjanje širokega, večplastnega in aktualiziranega pogleda na pozicijo in vlogo, ki jo ima Slovenija napram 3SI in širše. Pri tem velja upoštevati omejitve, ki so inherentne geopolitični analizi aktualne in razvijajoče se tematike, ne glede na to pa poglobitve predstavljene dinamike ohranjajo veljavnost tudi na dolgi rok.



Slika 2: Del koridorja Rail Baltica s standardnim železniškim tirnim razmakom, saj imajo ostali železniški tiri baltskih držav še vedno širši, ruski razmak (foto: Gintare Saulyte, Wikimedia Commons).

njeno sposobnostjo povezovati Jadran, Sredozemlje in širše področje SVE. Koprsko pristanišče je ključno morsko logistično stičišče in dobro ponazarja vlogo Slovenije pri spodbujanju regionalnega sodelovanja ter gospodarskega povezovanja (Bojinović Fenko 2022), s pomembnimi investicijami v povečevanje kapacitet Luke Koper ter nadgradnjo zalednih terminalov in železniških povezav pa Slovenija dokazuje svojo resnost in zavzetost k posodabljanju osi sever–jug (Trupac in Twrdy 2010), kar je skladno s cilji 3SI.

Na drugi strani se Luka Koper sooča tudi z nekaterimi izzivi, katerih so se druga pristanišča držav 3SI lotila drugače in bi zato lahko na dolgi rok pridobila na konkurenčnosti. Zaradi združevanja funkcij koncesionarja in upravitelja ima namreč slovensko pristanišče manjšo fleksibilnost pri privabljanju zasebnega kapitala in načrtovanju infrastrukturnih projektov

(Zanne in Borkowski 2023), čeprav po drugi strani na tak način bolje obvladuje kapitalno strukturo celotnega luškega sistema.

Na področju energetske varnosti je Slovenija doslej sledila ciljem 3SI glede zmanjševanja odvisnosti od ruskih

energetskih virov, nenazadnje tudi s sicer še ne realiziranim, a državno podprtim projektom drugega bloka jedrske elektrarne Krško (Resolucija o dolgoročni ... 2024), in tako proaktivno prispevala k realizaciji širših ciljev na ravni EU ter k lastni uveljavitvi resnega regionalnega igralca (Calleiros 2022).

Kot je razvidno iz Strategije kibernetske varnosti z leta 2016 (Strategija kibernetske varnosti ... 2016) je Sloveniji tudi na področju digitalnega povezovanja uspelo lastne, že vzpostavljene interese uskladiti s širšimi cilji 3SI. Strategija poudarja potrebo po integriranemu in odpornemu sistemu nacionalne kibernetske varnosti ter izpostavlja pomen povezovanja na ravneh EU in NATO.

Slovenska proaktivnost znotraj 3SI se je pokazala tudi v primeru dodeljevanja nacionalnih prispevkov za vzpostavitev Naložbenega sklada 3SI (angleško *Three Seas Initiative Investment*

Slika 3: Viadukt novega tira Koper–Divača pri Črnem Kalu teče pod avtocestnim viaduktom primorske avtoceste (foto: Andrej Jakobčič, Wikimedia Commons).



Fund oziroma 3SIIF). Poleg Poljske je bila Slovenija v začetni fazi edina država, ki je prispevala več od zahtevanega minimuma 20 milijonov evrov in je tako učvrstila svojo vlogo kot prepričan in verodostojen partner 3SI (Lewkowicz 2023).

Na področju geopolitične dimenzije pa se pojavlja večplastnost. Na eni strani je dosedanje slovensko prepričano sodelovanje znotraj EU in NATO in posledično zavračanje povezovanja z Rusijo v sozvočju z usmeritvijo 3SI, na drugi pa bi lahko takšna pozicija omejila tiste akterje, ki se zavzemajo za otoplitev odnosov z vesilo na vzhodu. Slovenija ima namreč v Rusiji še vedno pomembne gospodarske interese, predvsem na farmacevtskem področju (Morozov 2024), hkrati pa uradno izpostavlja, da (Fajon 2025): »... odnosi z Rusijo ne za Slovenijo ne za druge sodelujoče države niso v fokusu Pobude treh morij, zgolj v kontekstu skupnega interesa sodelujočih držav za prekinitev ruske agresije ter sklenitev pravičnega miru v Ukrajini.«. Državna politika je torej z vidika infrastrukturnega razvoja in geopolitičnih usmeritev dodobra usklajena s 3SI (Chojan 2019), vendar bo v prihodnje predvidoma čedalje bolj relevantno tudi upoštevanje obstoječih gospodarskih interesov v Rusiji, za kar pa trenutno, z izjemo zgoraj navedenega stališča, ne kaže, da bi Slovenija imela izoblikovano strategijo.

Geopolitični vidiki Pobude treh morij

Čeprav na deklaratorni ravni 3SI izpade kot izključno geoekonomski projekt, iz dosedanjega razvoja analize postane



Slika 4: Terminal za utekočinjen zemeljski plin v Omišlju na Krku (vir: LNG Hrvatska).

jasno, da je Pobuda bistveno več. Na podlagi promocije regijskega povezovanja in kohezije, večje stabilnosti in odpornosti sistema zagotavljanja energetskih virov, nenazadnje pa tudi kolikor le mogoče usklajene politike do EU in Združenih držav Amerike, 3SI izraža zoperstavljanje zunanjim nezahodnim akterjem, s čimer želi prispevati k večjemu strateškemu pomenu regije v okviru Evropske unije (Zbińkowski 2019).

Cilj povečanja energetske neodvisnosti z diverzifikacijo virov je od vsega začetka usmerjen v zmanjševanje ruskega vpliva v SVE. Rusija je več desetletij uporabljala energetski vzvod za uveljavljanje lastnega geopolitičnega vpliva, predvsem prek ukrajinskega plinovoda (Ilić 2019), čeprav to ni bil edini kanal prodiranja v politike držav

regije: na slabšanje njihove odpornosti do tovrstnih pritiskov je vplivala in še vedno vpliva tudi visoka raven korupcije (Zawadzki 2020).

Nazadnje je treba upoštevati tudi razlike v stopnjah gospodarske rasti v posameznih državah ter različna stališča glede odnosov z Rusijo. Medtem ko Poljska in baltske države zagovarjajo proaktivno nasprotovanje ruskemu vplivu, Avstrija, Madžarska in Slovenija zagovarjajo bolj pragmatičen pristop (Jora, Lacob in Creţan 2018). Tudi pogled na vlogo velike zahodne sosedo Nemčije ni povsem usklajen (Wojtaszak 2020), še posebej, ker Nemčija sprva pobudi ni bila naklonjena, saj jo je dojemala kot poskus Poljske za omejevanje njenega vpliva (Khorolskaya 2022).



Slika 5: Prioritetni infrastrukturni koridorji 3SI in hipoteza koridorja Rail Adriatica.

Poleg zoperstavljanja neposrednim velikim sosedam si 3SI prizadeva tudi za omejevanje vpliva drugih akterjev z vzhoda. Skozi BRI je Kitajska vzpostavila ambiciozne načrte, s katerimi bi načrtovani koridor, prej preko Ukrajine, pozneje pa preko Turčije, dosegal Evropo tudi skozi SVE. V vrstini tega se je znašla tudi Slovenija, a ko je Kitajska svoj interes jasno izrazila, je bila naša država do njega zadržana in dala prednost evropskim virom financiranja (Bojinović Fenko 2022). Pri tem je pokazala več previdnost od, na primer, sosednje Italije, ki je partnerstvo znotraj BRI leta 2019 najprej potrdila, štiri leta pozneje pa je iz nje izstopila (Insisa 2023).

Z vidika krepitve mednarodnih povezav 3SI ni pomembno le za

sodelovanje znotraj regije, temveč tudi za odnose s ključnimi zunanjimi partnerji, zlasti z ZDA, ki so Pobudi že od njenega nastanka izkazovale jasno in dosledno podporo. Nenazadnje je bilo prvo pripravno srečanje, kjer je takratna hrvaška predsednica Kolinda Grabar-Kitarović predstavila zamisel o 3SI, na sedežu ameriškega možganskega trusta Atlantic Council (Adriatic-Baltic-Black Sea ... 2015).

ZDA so svojo podporo povezavi zaznamovale tudi z močnim sodelovanjem v 3SIIF, namenjenem sofinanciranju izvedb prioritarnih infrastrukturnih projektov 3SI, kateremu so sprva obljubile milijardo ameriških dolarjev, nato pa konkretizirale s 300 milijoni (Three Seas Initiative Investment Fund 2024).

Slovenski interesi

Na področju energetike je Slovenija doslej aktivno podpirala usmeritev 3SI v prid diverzifikacije virov, konkretno v zvezi s terminalom za utekočinjenjem zemeljski plin na Krku (STA 2015). Ta je skupaj s terminalom pri Gdansk na Poljskem glavna točka sprejema tega energenta za 3SI (Casey 2024), prav UZP pa je bil identificiran kot najhitrejša rešitev za nadomeščanje presahlega ruskega energenta (Calheiros 2022).

Poleg politik, vezanih na Luko Koper, je Slovenija z vidika infrastrukture kot ena od vlagateljic v 3SIIF posredna podpornica Rail Baltica in Via Carpatia. S tema dvema projektoma se poleg ekonomskega vpliva močno nadgrajuje tudi sposobnost



Slika 6: Strateška lega Slovenije kot edine poti južno od Alp na osi vzhod–zahod. Z modrim so označene države članice 3SI.

hitrega premikanja vojaških enot z Baltika do Črnega morja in v obratni smeri (Popławski in Jakóbowski 2020), kar ni le v interesu 3SI, ampak tudi drugih akterjev, na primer NATO in ZDA, čigar prioritete se uresničujejo znotraj 3SI (Arha s sodelavci 2024).

Opozoriti velja, da bi lahko Slovenija bolje uveljavila svoje interese z obujanjem zamisli Rail Adriatica kot alternativo Baltsko–Jadranskega koridorju. Namen projekta bi bil ustvariti sodobno, hitro in direktno železniško povezavo med severnim Jadranom in srednjo Evropo prek Slovenije. Kot poudarja Kiepora (2022) bi ta pobuda lahko znatno povečala trgovinsko in logistično vlogo Luke Koper.

Rail Adriatica sicer trenutno ni formaliziran predlog, temveč teoretska zamisel, ki temelji na že uveljavljenem evropskem 5. koridorju, po novem imenovanem Sredozemski koridor, ter slovenski različici Baltsko–Jadranskega koridorja, kjer ima Slovenija ključno strateško pozicijo edinega prehoda južno od Alp, ki povezuje Italijo, južno Francijo in Pirenejski polotok na zahodu s Panonsko nižino in celotnim Balkanskim polotokom na vzhodu (Trupac, Jakomin in Dovečar 2002).

Zaključek: slovensko iskanje ravnovesja

Ker je Slovenija članica EU in NATO, je mogoče njeno sodelovanje v 3SI interpretirati v prvi vrsti kot izraz prizadevnosti za regionalno

in čezatlantsko povezovanje. V prihodnje bo morala dobro oceniti lastno držo, če bo želela ohraniti diplomatsko prilagodljivost ter nadaljevati dialog z Rusijo in Kitajsko, s katerima jo povezujejo pomembni gospodarski interesi. Slovenija mora torej spretno uravnovesiti obe težnji in najti ravnovesje ob spreminjajočih se geopolitičnih razmerah. V kompleksnost geopolitične dinamike 3SI mora »pluti« z veliko previdnosti, saj je v njenem interesu, da Luka Koper ostane odprta tudi do drugih akterjev, ki bi lahko prispevali k njenemu nadaljnjemu razvoju. Pretresno sodelovanje znotraj 3SI bi lahko omejilo slovenski geoekonomske prostor ter ogrozilo lasten pristop do energetske varnosti in sposobnost iskanja kapitala zunaj državnih meja.

Hkrati je treba upoštevati realen domet slovenskega vpliva znotraj 3SI ter dejanske koristi, ki jih lahko država doseže, saj večje članice, kot sta Poljska in Romunija, zaradi svoje gospodarske in politične teže pogosto prevzemajo pobudo pri oblikovanju prednostnih projektov znotraj 3SI. Njuna osrednja vloga pri projektih, kot sta Rail Baltica in Via Carpatia, ter njuna ključna vloga pri financiranju 3SI nakazujeta, da imata večjo zmožnost vplivanja na strateške usmeritve pobude (Lewandowski 2022). Uradna slovenska zunanja politika takšne teze sicer ne priznava in zagovarja enakovrednost članic pri odločanju (Fajon 2025). Slovenija v tem okviru aktivno krepi bilateralne in trilateralne odnose, na primer z Avstrijo in Hrvaško prek Graškega trikotnika, znotraj katerega razvija povezave tudi z drugimi zunanjimi partnerji (Krzymowski 2021).

Naslednje ključno vprašanje je, v kolikšni meri bo usmerjenost 3SI v podporo ameriški politiki omejevala manevrski prostor Slovenije. Ne gre namreč pozabiti, da so iz pobude izključene pomembne evropske države, kot sta Francija in Italija, čezmerna zavezanost projektom in prioriteta 3SI pa bi lahko Slovenijo preveč izpostavila ameriškim političnim prioriteta in tako omejila njeno avtonomijo.

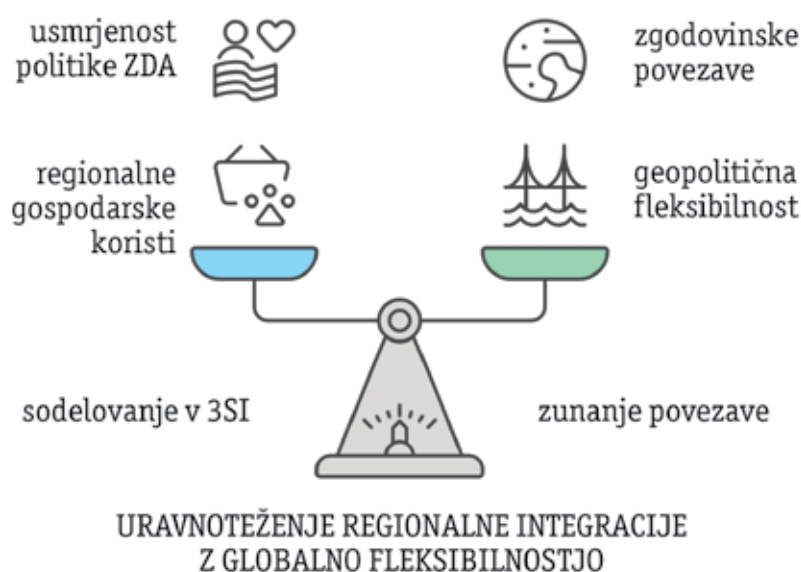
Medtem ko naša država od projektov 3SI žanje konkretne in potencialne gospodarske koristi (na primer pri terminalu UZP na Krku ali pri potencialnem večjem povpraševanju po storitvah Luke Koper), mora torej ostati pozorna do svojega pristopa v zunanjih geopolitičnih odnosih. Zgodovinskih vezi z Rusijo, zlasti v trgovini z energenti in farmacevtiki, ni mogoče zanemariti brez

gospodarskih posledic. Uravnoteženo sodelovanje v 3SI ter nadaljnje sodelovanje z Rusijo in Kitajsko bo od Slovenije zahtevalo pragmatično zunanjo politiko v prid zaščiti nacionalnih interesov, brez ogrožanja regionalnih zavez, medtem ko lahko vključevanje v večstranske trgovinske sporazume in prizadevanje za dvostranske vezi tudi zunaj okvira EU in 3SI ustvari dodatne blažilnike. Poleg tega vloga logističnega in energetskega vozlišča Sloveniji omogoča uresničevanje funkcije mostu med zahodnimi in vzhodnimi trgi ter privabljanje globalnih naložb (Calheiros 2022).

Eden glavnih izzivov Slovenije je usklajevanje geoekonomske cilje v cilji 3SI. Pobuda namreč daje prednosti širši regionalni povezljivosti, naša država pa mora upoštevati tudi lokalne gospodarske potrebe in lastne okoljske vidike (Bojinović Fenko 2022), v primeru razvoja povezljivosti Luke Koper pa tudi konkurenčno sodelovanje z Italijo in logistične kapacitete Trsta.

Z vidika finančnega sodelovanja je Slovenija v 3SIIF vložila že 23 milijonov evrov, a ostaja zadržana glede njihovega koriščenja za gradnjo lastne infrastrukture, kot na primer nove železniške povezave Koper–Divača. Narava financiranja 3SIIF namreč predvideva 12- do 15-odstotno donosnost projekta in zahteva vključitev Sklada v lastniško strukturo, zato je Slovenija doslej dajala prednost ugodnejšim alternativam, kakršna so na primer nepovratna sredstva EU (Govše 2024; Fajon 2025).

Slika 7: Slovensko iskanje ravnovesja med različnimi interesi napram 3SI (avtor: Luka Juri).



Slovenska strateška lega vzdolž Baltško-Jadranskega koridorja, kjer se pričakuje povečanje trgovskih tokov, ji daje možnost utrjevanja kot relevantnega logističnega središča (Górka 2018), z angažmajem znotraj 3SI pa krepi lastne čezatlantske vezi in utrjuje vlogo zanesljivega partnerja ZDA in NATA pri soočanju z regionalnimi varnostnimi izzivi (Chojan 2019), tudi na področjih kibernetске varnosti in razvoja regionalne digitalne infrastrukture. Slovenija z razvojem kibernetске povezljivosti krepi svojo konkurenčnost in si v vse bolj digitaliziranem globalnem gospodarstvu zagotavlja dolgoročne strateške prednosti (Lewkowicz 2023). Obenem si prizadeva izkoristiti finančne priložnosti, ki jih na tem področju ponuja 3SI, saj pri tem ne računa le na potencial obstoječega sklada, čigar sredstva so že skoraj v celoti porabljena, ampak tudi na nov, nastajajoči Inovacijski sklad. Naša država v skladu,

namenjenem uveljavljanju najnaprednejših tehnologij, že sodeluje prek SID banke (Fajon 2025).

Gledano v celoti te priložnosti poudarjajo, kako lahko premišljeno sodelovanje Slovenije v 3SI utrdi njeno vlogo kot majhnega, a zelo proaktivnega in vplivnega akterja.

Za učinkovito uresničevanje potencialov, ki jih prinaša sodelovanje v 3SI, mora Slovenija sprejeti premišljeno strategijo, ki obravnava tako izzive kot priložnosti. Ključna prioriteta naj bodo infrastrukturni projekti z regionalnim vplivom, kot je železniška povezava Koper–Divča. Ob tem mora Slovenija povečati raznovrstnost virov financiranja, pri čemer se lahko opira na možnosti znotraj 3SI, evropska strukturna sredstva in javno-zasebna partnerstva. Slovenija mora zagotoviti čim bolj hitro in učinkovito izvedbo lastnih infrastrukturnih projektov in

preveriti možnost, da druge pobude, kakršna je na primer Rail Adriatica, vključi v širši okvir 3SI.

Po drugi strani bo morala Slovenija še naprej ohranяти pragmatične diplomatske odnose z Rusijo in Kitajsko, s čemer bo celoviteje zagotavljala lastno geopolitično stabilnost ter uveljavljanje lastnih gospodarskih interesov (Calheiros 2022).

Slovenija bo morala upoštevati lastne prioritete na področju energetske varnosti, kjer ima ključno vlogo sodelovanje pri hrvaškem terminalu za utekočinjen zemeljski plin na Krku. Slovenija je aprila 2022 izrazila interes za rezervacijo kapacitet na terminalu, pri čemer bi lahko te dobave pokrile do tretjine slovenskih potreb po plinu (Minister of Economy and ... 2022). Sodelovanje v tem projektu ne le krepi energetske varnosti Slovenije, temveč utrjuje tudi odnose s Hrvaško in prispeva k regionalni stabilnosti (Lewkowicz 2023).

Slika 8: Elementi strategije Slovenije znotraj 3SI (avtor: Luka Juri).



S tovrstnim uravnoteženim pristopom se lahko Slovenija uveljavi kot majhen, a relevanten akter. Sodelovanje v 3SI ponuja izjemne priložnosti, seveda ob previdnem pristopu, ki pušča odprte možnosti tudi za razvijanje drugih partnerstev na regionalni in globalni ravni (Unija za Sredozemlje, BRI, bilateralni odnosi), prek katerih ima možnost uveljavljati nacionalne interese. Z osredotočanjem na pomembnejše projekte, učinkovito uporabo virov ter proaktivno diplomacijo lahko Slovenija uveljavi lastne interese in obenem pomembno prispeva k razvoju regije.

Viri in literatura

- Adriatic-Baltic-Black Sea Leaders Meeting. Atlantic Council. Global Energy Center, 2015.
Medmrežje: <https://www.atlanticcouncil.org/commentary/event-recap/adriatic-baltic-black-sea-leaders-meeting/> (22. 12. 2024).
- Arha, K., Eberhardt, A., Messa, P., Scutaru, G. 2024: Bridging the Baltic, Black, and Adriatic Seas Would Serve Both European and NATO Interests. Atlantic Council.
Medmrežje: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/bridging-the-baltic-black-and-adriatic-seas-europe-nato/> (22. 12. 2024).
- Bartoszewicz, M. G. 2021: Intermarium: A Bid for Polycentric Europe. *Geopolitics* 28-1.
- Bojinović Fenko, A. 2022: Slovenia: High interest in the complementarity of the Three Seas Initiative with EU regional development frameworks. *Three Seas Initiative: Mapping National Perspectives*. Riga.
- Calheiros, B. 2022: The Three Seas Initiative: Geopolitics and Infrastructure. *Mediterranean Quarterly* 2-10.
- Casey, J. 2024: Poland's First Floating LNG Terminal to Be Located in Port of Gdansk. *LNG Industry*.
Medmrežje: <https://www.lngindustry.com/floating-lng/28052024/polands-first-floating-lng-terminal-to-be-located-in-port-of-gdansk/> (28. 1. 2025).
- Chojan, A. 2019: The United States on the Three Seas Initiative. *Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej* 17-3.
- Fajon, T. 2025: Odgovori na vprašanja v zvezi s politiko Republike Slovenije do Pobude treh morij in povezanimi tematikami. Neobjavljena korespondenca. Fajon, Tanja, ministrica za zunanje zadeve Republike Slovenije. Prejeto 28. januarja 2025.
- Górka, M. 2018: The Three Seas Initiative as a Political Challenge for the Countries of Central and Eastern Europe. *Political Science Review* 14-3.
- Govše, I. 2024: Odgovori na vprašanja v zvezi s stališčem Republike Slovenije do prihodnosti razvoja Luke Koper. Neobjavljena korespondenca. Govše, Ivan, vodja Direktorata za letalski in pomorski promet, Ministrstvo za infrastrukturo. Prejeto 22. novembra 2024.
- Ilić, M. 2019: Kako eno največjih plinovodnih krizišč v Evropi vpliva na mladi krompir?
Medmrežje: <https://svetkapitala.delo.si/ekonomija/kako-eno-najvecjih-plinovodnih-krizisc-v-evropi-vpliva-na-mladi-krompir/> (15. 12. 2024).
- Insisa, A. 2023: Timing Is Everything: Italy Withdraws from the Belt and Road Initiative. *Istituto Affari Internazionali* 67.
- Ištok, R., Kozárová, I., Polačková, A. 2018: The Intermarium as a Polish Geopolitical Concept in History and in the Present. *Geopolitics* 26-1.
- Jora, O. D., Lacob, M., Crețan, G. C. 2018: The Remake of Geography: Geo-Political and Geo-Economic Reasons for Shifting from E-W to N-S Perspective in the Three Seas Initiative Region. *Proceedings of the International Conference on Research in Management & Economics*.
- Juri, L. 2024: Pobuda treh morij: Regionalno sodelovanje ali vojaški projekt za novo Evropo? *Dela* 62.
- Kiepur, J. 2022: Development of Rail Connections in the Three Seas Region. *Transportation Overview* 4/5.
- Kim, J., Kim, Y. 2022: Emerging Regional Unions in Eastern Europe. *Journal of Integrated European Studies* 13-2.
- Khorolskaya, M. V. 2022: German Participation in the Three Seas Initiative: Opportunities for Russia. *Baltic Region* 14-2.
- Kowal, P., Orzelska-Stączek, A. 2019: Inicjatywa Trójmorza: Geneza, Cele i Funkcjonowanie. *Warszawa*.
- Krzymowski, A. 2021: The Three Seas Initiative and the Graz Triangle Relations Towards the United Arab Emirates. *Politička misao: časopis za politologiju* 58-4.
- Lewandowski, P. 2022: The Warsaw-Bucharest Axis and Romania's Place in the Three Seas Initiative? *Polish-Romanian Leadership in the Three Seas Initiative (3SI). Wschód Europy. Studia humanistyczno-społeczne* 7-2.
- Lekowicz, A. 2023: Format of Regional Cooperation in Statu Nascendi: Origins and Functioning of the Three Seas Initiative in Central Europe. *Studia Politica Slovaca* 16-1.
- Minister of Economy and Sustainable Development of the Republic of Croatia and Minister of Infrastructure of the Republic of Slovenia visited LNG Terminal. *LNG Hrvatska d. o. o.*, 2022.
Medmrežje: <https://lng.hr/en/2022/04/05/minister-of-economy-and-sustainable-development-of-the-republic-of-croatia-and-minister-of-infrastructure-of-the-republic-of-slovenia-visited-lng-terminal/> (23. 1. 2025).
- Morozov, S. 2024: Ruski trg za Krko še naprej ključen.
Medmrežje: <https://www.dnevnik.si/novice/posel/ruski-trg-za-krko-se-naprej-ključen-2701705/> (22. 1. 2025).
- Okulewicz, P. 2001: Koncepcja Międzymorza w myśli i praktyce politycznej obozu J. Piłsudskiego w latach 1918–1926. *Poznań*.
- Popławski, K., Jakóbowski, J. 2020: Trójmorze jako odpowiedź Europy Środkowej na globalne i unijne wyzwania. *Studia Misja* 73-2.
- Rezolucija o dolgoročni miroljubni rabi jedrske energije v Sloveniji »Jedrska energija za prihodnost Slovenije« (ReDMRJE). Uradni list RS 43/24. Ljubljana, 2024.
- STA, 2015: Slovenijo zanima sodelovanje pri gradnji plinskega terminala na Krku.
Medmrežje: <https://siol.net/novice/posel-danes/slovenijo-zanima-sodelovanje-pri-gradnji-plinskega-terminala-na-krku-188846> (15. 1. 2025).
- Strategija kibernetске varnosti Slovenije. Vzpostavitev sistema zagotavljanja visokega nivoja kibernetске varnosti, 2016.
Medmrežje: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MDP/DID/Strategija-kibernetске-varnosti.pdf> (23. 1. 2025).
- Three Seas Initiative Investment Fund. 3SI Research Center.
Medmrežje: <https://3si.politic.edu.pl/three-seas-initiative-investment-fund/> (22. 12. 2024).
- Trupac, I., Jakomin, L., Dovečar, R. 2002: Development Possibilities of the Port of Koper. *Promet* 14-2.
- Trupac, I., Twrdy, E. 2010: More Competitiveness of the Port of Koper Through Supply Chain Integration. *Promet – Traffic&Transportation* 22-4.
- Tunjić, F. 2003: Vmesna Evropa – naša realnost. *Geografski vestnik* 75-1.
- Wojtaszak, A. 2020: Inicjatywa Trójmorza a perspektywy rozwoju państw regionu Europy Środkowo-Wschodniej w drugiej dekadzie XXI wieku. *Sprawy Międzynarodowe* 73-2.
- Zanne, M., Borkowski, P. 2023: Comparative Analysis of Two Seaports in the Baltic-Adriatic Corridor. *Transportation Overview* 10-1.
- Zawadzki, P. 2020: Corruption in the Balkans as an Obstacle to the Three-Seas-Initiative: Overview of Anti-Corruption Institutions in Bulgaria, Croatia, Poland, Romania and Slovenia. *Eastern European Journal of Transnational Relations* 4-2.
- Zbińkowski, G. 2019: The Three Seas Initiative and its Economic and Geopolitical Effect on the European Union and Central and Eastern Europe. *Comparative Economic Research Central and Eastern Europe* 22-2.