

Piotr Mickiewicz

**ROZWÓJ LĄDOWYCH LINII TRANSPORTOWYCH
AZJA-EUROPA JAKO DETERMINANTA
NIEMIECKIEJ I POLSKIEJ POLITYKI TRANSPORTOWEJ
W ZLEWISKU MORZA BAŁTYCKIEGO**

Wprowadzenie

Oficjalne nadanie przez chińską Krajową Komisję Rozwoju i Reform projekto-
wi *The Belt and Road Initiative refers to the Silk Road Economic Belt and 21st
Century Maritime Silk Road* (popularnie określanemu jako *One Belt One Initiative*)
rangi dokumentu strategicznego¹, na nowo określa przestrzenny układ sieci
transportowych w Eurazji. Prowadzi także do przeobrażeń charakteru rywalizacji
z USA w wymiarze globalnym², gdyż niweluje znaczenie jednego z amerykań-

¹ *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st Century
Maritime Silk Road Part III Framework*, 28 March 2015. Issued by the National Development and
Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Re-
public of China, with State Council authorization, March 2015. First Edition 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html [dostęp: 3.04.2016]. Publicystyczne omó-
wienie tego dokumentu zob. *Jedwabne szlaki XXI wieku. Wizja i działania w sprawie wspólnego
budowania Pasa Gospodarczego wzdłuż Jedwabnego Szlaku i Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI
wieku*, Narodowa Komisja Rozwoju i Reformy, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Minister-
stwo Gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej, z upoważnienia Rady Państwa (Rządu), wyd. I,
marzec 2015, s. 3–36, pl.china-embassy.org/pol/xwtd/P020150425734274256571.pdf [dostęp:
10.03.2016].

² Szerzej zob. m.in. M. Grabowski, *Wiek Pacyfiku. Polityka Stanów Zjednoczonych wo-
bec regionu Azji i Pacyfiku po 1989 r.*, Kraków 2012; M. Gołębiowska-Śmiałek, *Stany Zjednoczo-*

skich atrybutów, w postaci możliwości kontroli globalnej sieci wymiany handlowej. Chiński projekt nie jest jednak tylko koncepcją wytyczenia nowych, czy też bezpiecznych dla chińskich interesów, tras przesyłu towarów. Co więcej ma postać kompleksowej strategii globalnego oddziaływania gospodarczego, opartego na wykorzystaniu potencjału eksportowego Chin i dostosowaniu szlaków wymiany handlowej do celów eksportowych Pekinu. Tras, których przebieg ogranicza możliwości kontroli ich przez Stany Zjednoczone, ale i umożliwia swoiste związanie gospodarcze państw tranzytu.

Nowy Jedwabny Szlak jako kreator zmian północnoeuropejskiego układu linii transportowych

Przestrzenny układ, projektowanych w ramach projektu *One Belt One Initiative*, sieci wymiany towarowej determinuje przede wszystkim skala i charakter chińskiej wymiany towarowej. Status przedsięwzięcia priorytetowego uzyskał projekt połączeń euroazjatyckich, nazywany *Nowym Jedwabnym Szlakiem*. Przyjął on jednak formułę kompleksowego projektu o charakterze inwestycyjnym, w postaci budowy infrastruktury komunikacyjnej, opartej na stworzeniu układu sieci połączeń multimodalnych (linie transportu kołowego, szynowego, morskiego i lotniczego) na obszarze Eurazji³.

Podstawą, pozwalającą na podjęcie tej współpracy, jest właśnie stworzenie sieci połączeń handlowych obejmujących terytorium Europy, Afryki, Bliski Wschód, Afrykę Subsaharyjską i Azję Południowo-Wschodnią. Jego istotą jest przede wszystkim umożliwienie kooperacji gospodarczej państw leżących na trasach przebiegu wymiany handlowej⁴ w kilku priorytetowych obszarach (planowa-

ne wobec chińskiej strategii dwóch oceanów. Kompleks bezpieczeństwa w strefie monsunów, [w:] *Globalna potęga Chin. Czynniki i perspektywy*, red. J. Marszałek-Kawa, Toruń 2013, s. 174–185; Y. Leksyutina, *US-China rivalry as a source of instability in East Asia in the 21 st century*, [w:] *Aspects of contemporary Asia. Security and economy*, ed. J. Marszałek-Kawa, Toruń 2015, s. 44–67.

³ *Vision and Actions...*, *op. cit.*; *Jedwabne szlaki XXI wieku...*, *op. cit.* Poza chińskimi dokumentami i opracowaniami publicystycznymi warto zapoznać się z opracowaniami think tanku *East by Southwest*, zwłaszcza Briana Eyer'a, *Who's afraid of China's One Belt One Road Initiative*, *East by Southwest*, 24.04.2015 i *China's Maritime Silk Road is all about Africa*, 17.10.2014; Williama Yale, *China's Maritime Silk Road Gamble*, *East by Southwest*, 27.03.2015 oraz X. Chena, *China & Europe: Reconnecting Across a New Silk Road*, 25.02.2015, <http://www.eastbysoutheast.com> [dostęp: 11.03.2016].

⁴ Państwa, które jako pierwsze wyraziły gotowość uczestnictwa w projekcie, to Kazachstan, Kambodża, Laos, Sri Lanka, Malediwy, Polska, Litwa, Rosja, Izrael, Austria, Grecja, Tadżykistan, Afganistan, Turcja, Indonezja, Egipt. Formalnie, już jako sygnatariusze Umowy o utworzeniu Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych, uczestniczy w projekcie aż 57 krajów. Zob. Załącznik nr 1 i 3 rządowego projektu uchwały o ratyfikacji Umowy o utworzeniu Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych, sporządzonej w Pekinie dnia 29 czerwca 2015 r., Druk nr 256, www.senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/.../2991/.../246.pdf [dostęp: 2.04.2016]. Ciekawą, chociaż wpisującą się w narrację polityczną władz chińskich ocenę uwarunkowań chińskiego pro-

nie rozwoju gospodarczego przy uwzględnieniu wymogów prowadzenia wymiany towarowej Azja kontynentalna–Europa, systemy przesyłu informacji, gospodarka niskoemisyjna, polityka transportowa handlowa i celna)⁵.



Mapa 1. Plan projektu One Belt One Initiative

Źródło: B. Eyler, *Who's afraid of China's One Belt One Road Initiative?* East by Southwest z 24 kwietnia 2015, <http://www.eastbysoutheast.com>.

Zaprezentowana przez władze chińskie koncepcja przewiduje możliwość budowy różnych, częściowo względem siebie alternatywnych, wariantów połączeń do zasadniczych obszarów prowadzenia wymiany handlowej. W odniesieniu do Europy za priorytetową uznano trasę lądową, prowadzącą przez obszar Eurazji, oraz szlak żeglugowy, rozciągający się wokół południowych wybrzeży Azji i Europy. Trasa lądowa, łącząca wschodnie wybrzeże Chin z Europą, przebiegać ma przez obszar Azji Centralnej, ze szczególną rolą terytorium Kazachstanu (hub⁶

projektu przedstawił zastępca rektora Uniwersytetu Lanzhou w trakcie 3 Forum Regionalnego Polska–Chiny w Łodzi (28–29.06.2015). Zob. G. Xincui, *Współpraca w zakresie budowy i infrastruktury Jedwabnego Szlaku Gospodarczego*, www.polskachiny.lodzkie.pl/files/2.pdf [dostęp: 3.03.2016].

⁵ *Vision and Actions...*, op. cit.; Part IV. *Cooperation Priorities, The Belt and Road Initiative*, HKTDC Research, <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> [dostęp: 3.04.2016].

⁶ Hub definiuję zgodnie z klasyfikacją stosowaną w logistyce, jako główny punkt (węzeł) przeładunkowy sieci multimodalnej, drogowej, kolejowej, morskiej lub powietrznej.

Horgos) na granicy chińsko-kazachskiej. Jej przedłużeniem są trasy przez terytorium Rosji, projektowane w kilku wariantach, w różnym stopniu zakładających wykorzystanie terytorium Rosji i jej sieci połączeń szynowych lub – wręcz – omijających Rosję od południa. Trasa morska wytyczona została z portów prowincji Guandong, poprzez Kanał Sueski, na Morze Śródziemne (Izrael lub Grecja oraz Włochy), a następnie przewiduje się prowadzenie żeglugi wzdłuż wybrzeży Europę Południowej oraz transportu przez kontynent europejski do zlewisk Morza Północnego i ew. Bałtyckiego⁷.

Konsekwencją przyjętej koncepcji funkcjonowania *Jedwabnego Szlaku* będzie zmiana układu regionalnych, zwłaszcza europejskich, powiązań gospodarczych. Dla wymiany handlowej prowadzonej przez Chiny z państwami Unii Europejskiej jego zasadniczym elementem jest tak zwana *nitka północna*, której wykorzystanie umożliwi znaczne skrócenie czasu przewozu⁸. Jednakże, zwłaszcza w kontekście interesów gospodarczych części państw potencjalnego tranzytu, uwzględnić należy także możliwość budowy na ich terytorium elementów tworzących kompleksowy system powiązań gospodarczych łączący państwa Azji Centralnej, Europy oraz Chin. Projekt bowiem zakłada nie tylko budowę sieci połączeń transportowych, ale także infrastruktury przesyłowej nośników energii oraz telekomunikacyjnej. Przedstawione rozwiązania sytuują projekt *Nowego Jedwabnego Szlaku* jako emanację założeń polityczno-gospodarczych w ramach koncepcji *One Belt One Initiative*, nie zaś jako nowy strumień transportowy. Jego istotnym celem jest próba „związania gospodarczego” państw tranzytu, co doskonale ukazują założenia dotyczące finansowania tego przedsięwzięcia⁹. Sposób konstrukcji oferty biznesowej (zaangażowania się w inwestycje wzdłuż linii transportowej) oraz korzyści gospodarcze powodują, że dla części państw objętych projektem, zwłaszcza dla państw tranzytu i potencjalnych uczestników wymiany handlowej Azja–Europa, stanowić może również propozycję alternatywą – w stosunku

⁷ Jego poszerzeniem jest lądowa nitka przez Bangladesz i Indię (pozwoli to na omińnięcie Cieśniny Malakka. Szczegółowy opis różnych wariantów dostępny jest w szeregu publikacji. Na potrzeby niniejszego opracowania zamieszczam opisy prezentowane w chińskich publikatorach anglojęzycznych: *What Can China's New Silk Road Do For Global Trade?*, <http://emergingequity.org/2015/10/02/what-can-chinas-new-silk-road-do-for-global>; *Xi'an readies for key role in 'One Belt, One Road' initiative*, <http://english.sina.com/china/p/2015/0421/803602.html> oraz opracowanie z portalu Tristan: *Slow and steady ambition*, <http://www.thestar.com.my/news/nation/2015/10/18/slow-and-steady-ambition-china-will-need-time-to-tackle-the-challenges-of-reviving-its-much-talked-ab> [dostęp: 10.03.2016].

⁸ Czas dostarczenia towarów do niemieckich hubów 16 dób w transporcie kołowym, w stosunku do 30–45 dni przy wykorzystaniu klasycznych przewozów morskich.

⁹ Zasoby są gromadzone w tzw. Funduszu Nowego Jedwabnego Szlaku z kapitałem 40 mld dolarów, Azjatyckim Banku Inwestycji w Infrastrukturę (AIIB) oraz Funduszu Rozwoju Energetyki, zakładający realizację inwestycji w wysokości 20 mld dolarów. Akcjonariuszami są państwa uczestniczące w projekcie, co stanowi ważny czynnik integrujący, zarówno państwa tranzytu, na terytorium, których powstanie część inwestycji, jak i pozostałych akcjonariuszy.

do ofert współpracy gospodarczej, składanych państwom Azji Środkowej, Bliskiego Wschodu, Europy Środkowej i tzw. Rogu Afryki – przez USA i Rosję¹⁰.

Tabela 1. Główne szlaki przesyłowe w kontekście europejskim – warianty

Ośrodki gospodarcze ChRL	Przebieg tras lądowych Nowego Jedwabnego Szlaku (tzw. nitka północna)	
	Przebieg tras w Azji	Przebieg trasy w Europie
Wuhan, Chongqing, Chengu, Zhengzhou	Trasa optymalna w Azji: Urumczy–Dostyk–Astana–Trasa Transsyberyjska	Polska (Łódź) – RFN (Duisburg) – Rotterdam
		Sankt Petersburg RFN (Sasnitz i Rostock, Duisburg) – Rotterdam
		Ukraina–Słowacja–Austria i ew. Białoruś–Litwa
	1 trasa alternatywna w Azji: Dostyk (lub Astana) – Wołgograd–Turcja	Morze Czarne–Ukraina–Polska (Łódź) – RFN (Duisburg) – Rotterdam
2 trasa alternatywna w Azji: Kazachstan–Morze Kaspijskie (porty Autka i Baku) – Iran–Turcja	Rumunia–Austria–RFN (Duisburg) – Rotterdam	
	Morze Czarne–Ukraina–Polska (Łódź) – RFN (Duisburg) – Rotterdam	
Zasadnicze porty ChRL	Przebieg tras morsko-lądowych Nowego Jedwabnego Szlaku	
Yvou,	Sri Lanka–Malediwy–Kenia–Egipt (Port Said) lub Izrael (Hajfa)	Grecja (Pireus i Saloniki) – Macedonia (Bar) – Serbia–Węgry i Słowacja lub Austria–RFN–Rotterdam
		Włochy (Wenecja Bari) lub – Słowenia (Koper) – Austria–RFN (Berlin) – Hamburg lub Lubecka
		Włochy (Genua) – Szwajcaria lub Austria–RFN–Hamburg i Rotterdam

Źródło: opracowanie własne na podstawie *What Can China's New Silk Road Do For Global Trade?* <http://emergingequity.org/2015/10/02/what-can-chinas-new-silk-road-do-for-global>, *Xi'an readies for key role in 'One Belt, One Road' initiative*, *The Belt and Road Initiative*, HKTDC Research <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> [dostęp: 3.04.2016].

Zaproponowane państwom europejskim rozwiązania połączeń komunikacyjnych, określane jako tzw. *północna nitka Szlaku*, przewidują powstanie tras szynowej i morskiej, z kilkoma wariantami powiązań regionalnych. Ich przebieg jest uzależniony także od uwarunkowań polityczno-gospodarczych oraz technicznych. Optymalnym, z ekonomicznego punktu widzenia, rozwiązaniem jest przewóz towarów trasami szynowymi przez terytorium Kazachstanu, Rosji, Białorusi,

¹⁰ Zwłaszcza amerykański projekt Trans-Pacific Partnership (TPP) oraz rosyjska koncepcję współpracy regionalne Eurazjatycką Unię Gospodarczą. Szerzej zob. S. Bobowski, *Megaregionalne projekty handlowe TPP i RCEP w budowie. W co gra Japonia przy dwóch stołach negocjacyjnych?*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2015, nr 407, s. 147–157, J. Kuśpit, *Euroazjatycka unia gospodarcza jako przykład rosyjskich inicjatyw w zakresie reintegracji gospodarczej państw byłego ZSRR*, „Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego” 2015, nr 41, t. 1, s. 127–138.

Polski do RFN, przy wykorzystaniu linii kolei transsyberyjskiej, co dodatkowo skraca czas dostaw i zmniejsza koszty transportu. Jednakże charakter chińskich interesów politycznych¹¹ powoduje, że rozważana jest trasa przebiegająca przez Kazachstan oraz Iran (i Turcję) lub przez akweny Morza Kaspijskiego i Czarnego oraz Ukrainę lub Rumunię. W tym przypadku koniecznym jest jednak prowadzenie przewozów w systemie multimodalnym (szynowym i morskim), co poza kosztami politycznymi (stosunek Rosji do przebiegu szlaku) dodatkowo podnosi finansowe koszty transportu.

Ekonomiczna efektywność *Szlaku*, jako trasy kreującej poziom wymiany handlowej, jest determinowana także innymi czynnikami natury ekonomicznej i technicznej. Najważniejszym spośród uwarunkowań strictly ekonomicznych jest, wynikająca z charakteru wymiany towarowej w układzie Chiny–Unia Europejska, opłacalność wykorzystania tej trasy przesyłu towarów oraz tzw. problem interoperacyjności istniejących systemów transportowych. Wynosząca ok. 559 mld dolarów wymiana towarowa zdominowana została przez chiński eksport na obszar Unii Europejskiej. Jest ona prowadzona głównie w systemie przewozów kontenerowych, co uzasadnia możliwość wykorzystania połączeń szynowych oraz morskiego, w tym także przewozów „ro-ro” i „lo-lo”¹². Charakter wymiany towarowej Chiny–Unia Europejska powoduje, że transport lądowy, ze względu na potencjał przewozowy pociągów towarowych, będzie raczej uzupełnieniem dla transportu morskiego. Przewozowi podlegać będą więc grupy towarowe, dla których transport morski z różnych względów jest nieopłacalny lub niskoopłacalny. Wiąże się to w pełni z drugą determinantą, ograniczającą ekonomiczną zasadność tego rozwiązania, jakim jest dysproporcja wzajemnej wymiany handlowej UE–Chiny. Warunkiem ekonomicznego uzasadnienia wykorzystywania *północnej nitki Nowego Jedwabnego Szlaku* jest zapewnienie przewozu towarów w układzie zachód–wschód¹³. Koniecznością dla jego funkcjonowania jest zatem otwarcie się chińskiego rynku na towary z UE i wykorzystywanie tej trasy dla dostaw towarów do Kazachstanu i – przede wszystkim – centralnej i wschodniej Rosji. Ten czynnik wzmacnia z kolej pozycję Federacji Rosyjskiej, jako gracza polityczno-gospodarczego, bez którego efektywność gospodarcza przedsięwzięcia może być stosunkowo niska.

¹¹ Szerzej P. Mickiewicz, *Trójkąt Rosja–Chiny–Iran i jego rola na arenie międzynarodowej*, [w:] *Mocarstwo na przełomie XXI–XXI wieku*, red. S. Wojciechowski, Poznań 2010, s. 147–168.

¹² Pojęcie ładunku „ro-ro” i „lo-lo” można zdefiniować jako ładunek drobnicowy, przewożony zazwyczaj przez tzw. pojazdy toczne, zwłaszcza naczepy siodłowe, nadwozia wymienne, samochody ciężarowe, wagony kolejowe lub inne tzw. zestawy drogowe (pojazdy z naczepą). Kryterium podziału jest sposób przeładunku definiowany, jako poziomy (ro-ro) lub pionowy (lo-lo).

¹³ Szlakami szynowymi w roku 2015 na terytorium Europy wwieziono towary o wielkości 794 TEU, a z Europy do Chin o wielkości 146 TEU. *Twenty-foot equivalent unit* to standardowy system miary ładunku kontenerowego (kontener o wymiarach 20×8×8,5 stopy, co pozwala na załadunek towaru o pojemności 39 m³).

Tabela 2. Wymiana handlowa Chin z UE i wybranymi państwami członkowskimi 2015

Państwo	Obroty	Eksport	Import
Unia Europejska	564,9 mld USD	356 mld USD	208 mld USD
RFN	156,8 mld USD	69,2 mld USD	87,6 mld USD
Wielka Brytania	78,5 mld USD	59,6 mld USD	18,9 mld USD
Rosja	68,3 mld USD ¹⁾	34,8 mld USD	33,3 mld USD
Holandia ²⁾	68,3 mld USD	59,5 mld USD	8,8 mld USD
Francja	51,4 mld USD	26,8 mld USD	24,7 mld USD
Włochy	44,7 mld USD	27,8 mld USD	16,9 mld USD
Polska	36 127 mln USD	13 472 mln USD	22 655 mln USD

1) Obroty handlowe między Chinami a Rosją liczone rok do roku (2014 i 2015) spadły o 27,8%, w tym rosyjski eksport do Chin zmalał o 19,1%. Jednakże latach 2013 i 2014 dynamika wzrostu wzajemnych obrotów wyniosła 6,8% (95 mld USD). Takie dane podaje Biuro Statystyczne ChRL, <http://www.stats.gov.cn> [dostęp: 10.03.2016].

2) Obroty z Holandią (zwłaszcza wartość eksportu) obejmują także dostawy do holenderskich portów przeładunkowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Statystycznego ChRL <http://www.stats.gov.cn> [dostęp: 10.03.2016].

Odnosząc się do drugiego ze wskazanych czynników należy podkreślić, że określana jako „optymalna” trasa *Szlaku* przebiegać będzie przez trzy systemy kolejowe: chiński, postradziecki oraz europejski. Wymaga to dostosowania systemu przewozów szynowych, który uwzględnić powinien alternatywne rozwiązania w postaci:

- budowy nowych linii kolejowych o standardowym rozstawie szyn na odcinku Kazachstan–Rosja–Białoruś, co wymaga aprobaty Rosji;
- wytyczenia zasadniczej trasy przewozów przez kraje leżące w południowej części zlewiska Morza Kaspijskiego i Turcję lub Gruzję i Ukrainę. W tym wariantcie wydłużeniu ulega jednak czas transportu, jak i atrakcyjność takich przewozów dla RFN i Polski, czyli państw najbardziej zainteresowanych uruchomieniem połączeń lądowych *Nowego Jedwabnego Szlaku*;
- budowy systemów pozwalających na zmianę rozstawu osi wagonów, co podnosi stosunkowo wysokie – względem transportu morskiego – koszty przewozu towarów.

W przypadku uznania jednej z tras „alternatywnych” za wiodącą poszerza się *spectrum* możliwości przewozowych w Europie, poprzez wykorzystanie szlaków wodnych (żegluga śródlądowej), ale czas transportu zmienia się tylko nieznacznie, w stosunku do samych przewozów morskich. Negatywem tej koncepcji jest konieczność zmiany przyjętej koncepcji redystrybucji towarów na terytorium Europy, dla której centrum lądowym ma być Duisburg, a głównym portem Rotterdam (szczegółowo kwestię tę omawiam w dalszej części opracowania). Natural-

nym w tym przypadku jest przejście, ze względu na przebieg europejskich szlaków komunikacyjnych, roli zasadniczego portu przeładunkowego przez Hamburg. Rozwiązanie to zmniejszy możliwości dystrybucyjne w odniesieniu do docelowych odbiorców chińskiego eksportu, co powoduje, że zaangażowanie się w budowę połączeń Adriatyk–Morze Północne lub – popieranym przez część polskich polityków – Adriatyk–Morze Bałtyckie, stanie się mało opłacalnym przedsięwzięciem dla chińskiej inwestycji.

Uwarunkowania polityczne, w odniesieniu do *północnej nitki Jedwabnego Szlaku*, to przede wszystkim konsekwencje jej funkcjonowania w kontekście stosunków Chiny–Rosja i, w nieco mniejszym stopniu, Chiny–USA. Przebieg trasy kolejowej na kontynencie azjatyckim wzmacnia znaczenie powiązań gospodarczych Chin z Kazachstanem i Tadżykistanem oraz określa rolę Iranu w chińskiej polityce. Prowadzi to do osłabienia amerykańskich wpływów w regionie oraz – co ważniejsze – ogranicza możliwości oddziaływania regionalnego Federacji Rosyjskiej. Wskazać należy tu przede wszystkim na możliwość uzyskania przez Pekin środka nacisku na Rosję w kwestii ograniczania dostępu rynku nośników energii eksportowanych przez Tadżykistan i Kazachstan na dalekowschodnie oraz stosowanie polityki ewentualnego ograniczenia wielkości dostaw ropy naftowej poprzez ropociąg WSTO¹⁴. Natomiast niezaprzeczalnym pozytywem dla rosyjskiej polityki gospodarczej jest wykorzystanie połączeń szynowych Kolei Transsyberyjskiej. Przede wszystkim pozwoli to na prowadzenie tranzytu przez rosyjskie terytorium, co częściowo niwelować będzie negatywne konsekwencje współpracy gospodarczej Chin z państwami Azji Centralnej. Udostępnienie połączenia transsyberyjskiego pozwoli także Rosji na osiągnięcie istotnych celów politycznych w postaci wyeliminowania z projektu Ukrainy i Turcji oraz ograniczy rolę Kazachstanu, jako ważnego państwa tranzytowego. Natomiast w kontekście rosyjskiej polityki europejskiej, rozwiązanie to umożliwi podjęcie rozmów o przebiegu odnog północnej nitki Szlaku w europejskiej części terytorium Rosji oraz formy wykorzystania rosyjskich portów bałtyckich w systemie przewozów do państw nordyckich i ewentualnie do docelowego hubportu (Rotterdam) oraz Wielkiej Brytanii.

Konsekwencje funkcjonowania północnej nitki Nowego Jedwabnego Szlaku dla europejskich państw tranzytu

Podjęcie przewozów trasami *Jedwabnego Szlaku* w wymiarze globalnym sankcjonuje pozycję państw Unii Europejskiej, jako najważniejszego globalnego partnera

¹⁴ P. Mickiewicz, *Trójkąt Rosja–Chiny Iran...*, *op. cit.*; *idem*, *Iran w chińskiej koncepcji oddziaływania międzynarodowego w latach 2003–2008*, [w:] *Historia, polityka, dyplomacja. Studia z nauk społecznych i humanistycznych. Księga Pamiątkowa dedykowana prof. Marianowi S. Wołańskiemu*, red. M. Mróz, E. Stadtmuller, Toruń 2010, s. 535–548.

handlowego Chin oraz zwiększenie wzajemnych obrotów towarowych. Dla części krajów europejskich, zwłaszcza z regionu Europy Środkowo-Wschodniej i ewentualnie Południowo-Wschodniej, istotną wartością będzie samo funkcjonowanie jako państw tranzytu, objętych wspólnymi inwestycjami w narodowe systemy transportowe i okołotransportowe. Pozwala to na wyselekcjonowanie trzech grup państw, które z różnych względów, angażują się w projekt budowy północnej nitki *Jedwabnego Szlaku*, w postaci:

- Państw zainteresowanych inwestycjami w infrastrukturę transportową, do których zaliczyć należy kraje Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej oraz Federację Rosyjską;
- Państw zainteresowanych tranzytem przez ich terytoria i ewentualnie uczestnictwem w wymianie towarowej, do których zaliczyć należy Polskę, Białoruś oraz Holandię i RFN, głównie jako państwa lokalizacji centralnych hubów przeładunkowych (Duisburg¹⁵–Rotterdam, Hamburg, Brema);
- Kraje, których wartością staje się skrócenie czasu dostaw. Jest to ograniczona liczba, do której – poza wymienionymi powyżej – zaliczyć należy Szwecję, Finlandię i ewentualnie Wielką Brytanię, Francję oraz Hiszpanię.

Jak wynika z powyższego zestawienia, w gronie państw zainteresowanych funkcjonowaniem północnej nitki *Nowego Jedwabnego Szlaku*, znajduje się większość krajów zlewiska Morza Bałtyckiego oraz państw basenu Morza Czarnego i Europy Południowo-Wschodniej. Trasa jej przebiegu oraz sama możliwość prowadzenia wymiany towarowej stanowi istotny element polityki gospodarczej, zwłaszcza Republiki Federalnej Niemiec, Polski i Rosji, Austrii, Serbii, Słowacji i Rumunii Austrii. Najpoważniejszym atutem północnej części kontynentu jest stan infrastruktury szynowej i portowej w państwach południa oraz uwarunkowania funkcjonowania hubu *WienCont* w okolicach Wiednia. Głębokość basenów portowych ogranicza możliwości zawinięcia dużych jednostek kontenerowych, hub *WienCont* w ograniczonym zakresie posiada połączenia w kierunku zachodnim (rozbudowano system przewozu dla państw regionu i przez Niemcy na północ Europy), zaś ukształtowanie fizyczne terenu ogranicza zarówno długość, jak i wysokość składów kolejowych. Przykładowo, przez terytorium Słowenii nie można prowadzić składów towarowych o długości powyżej 500 metrów i ciężarze powyżej 110 ton. Natomiast w Austrii, ze względu na konieczność przejazdu przez tunele, konieczne jest stosowanie wagonów o małych średnicach zestawów kołowych. Uwarunkowania te powodują, że czas transportu z portów Adriaty-

¹⁵ Uznanie Duisburga za centralny punkt dostaw towarów drogą lądową jest uzasadnione ekonomicznie, zarówno poprzez analizę kosztów transportu, jak i roli duisburskiego Centrum Logistycznego w europejskim systemie transportowym. Miasto to jest jednym z centrów niemieckiego przemysłu metalurgicznego, zostało doskonale skomunikowane z centrami gospodarczymi i portami zarówno RFN, jak i państw ościennych. Pełni także funkcję zasadniczego hubu przeładunkowego dla portu Rotterdam.

ki do centrów logistycznych Europy północnej wynosi 28 godzin bezpośrednio, a przy konieczności wykorzystania hubu *WienCont* 38 godzin¹⁶.

Uwarunkowania te nie stanowią istotnego czynnika niwelującego rolę tego korytarza transportowego. Decydujące znaczenie ma wpływ stosowania tego rozwiązania na gospodarkę niemiecką. Państwo niemieckie jest najważniejszym europejskim graczem, a celem polityki niemieckiej jest ukształtowanie środkowoeuropejskich sieci transportowej w taki sposób, by opierała się ona na niemieckim systemie przewozowo-przeładunkowym. Dzięki temu rozwiązaniu państwo niemieckie usankcjonuje *de facto* rolę swoich centrów logistycznych w europejskim obrocie towarowym. Polska i Rosja mają natomiast szansę uzyskać statusu ważnego kraju tranzytu oraz możliwość wykorzystania wybranych centrów logistycznych, jako regionalnych hubów przeładunkowych.

Rozwiązanie to jest zbieżne z celem strategicznym państwa polskiego, jakim jest uznanie za zasadniczy szlak *północnej nitki*, tras *II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego*. Taki przebieg *nitki* pozwala na wykorzystanie Centrum Logistycznego w Małaszewiczach. Terespoła do przeładunku towarów oraz łódzkiego Centrum Logistycznego, jako leżącego na trasie Azja–Duisburg–Rotterdam¹⁷ hubu przeładunkowego dla towarów kierowanych na rynek skandynawski oraz do państw południowej części Europy Środkowej, przy wykorzystaniu *VI Korytarza Transportowego*. Alternatywą lub uzupełnieniem dla tego rozwiązania może być wykorzystanie trasy *III Korytarza*, z przyznaniem roli regionalnego hubu Euroterminalowi Sławków, dysponującym również połączeniami z trasami *VI Korytarza Transportowego*. Obydwa rozwiązania pozwalają na wykorzystanie portów Gdańsk i Gdynia. Niwelują też zagrożenie, jakim jest wykorzystanie połączenia Adriatyk–Morze Północne (Bałtyk) w postaci przejścia większości przewozów przez transport śródlądowy, kierowany nie przez Polskę i porty Gdańsk oraz Gdynia, ale niemieckimi szlakami wodnymi do Hamburga i Lubecki.

Alternatywą wobec tego rozwiązania, o znacznie bardziej negatywnych dla Polski konsekwencjach, jest koncepcja wykorzystania szybkiej magistrali kolejowej Moskwa–Sankt Petersburg i rosyjskich oraz niemieckich i skandynawskich portów bałtyckich (Rostock i Sassnitz–Mukran, Helsinki oraz Gothenburg i zespół portów Stockholms Hamnar). Rozbudowa morskich połączeń bałtyckich z RFN zapewni Rosji możliwość osiągnięcia celów gospodarczych oraz politycznych. W odniesieniu do celów gospodarczych jest to prowadzenie wymiany handlowej bez konieczności prowadzenia przewozów tranzytowych, co także

¹⁶ T. Krawczyk, *Zarządzanie łańcuchami dostaw w transporcie intermodalnym*, „Logistyka” 2013, nr 5, s. 117.

¹⁷ Mniejsze znaczenie dla polskich interesów gospodarczych ma trasa morsko-ładowa, dla której ważnym elementem będzie połączenie szynowe i kołowe Bałtyk–Adriatyk. Pozwoli to na potencjalne wykorzystywanie Centrów Logistycznych oraz portów Gdańsk i Gdynia, ale o dużo mniejszej skali niż w przypadku połączenia lądowego. Układ europejskich szlaków przewozowych powoduje, że beneficjentem tego wariantu przesyłu towarów będą niemieckie centra logistyczne oraz porty w Hamburgu i Lubece.

zwiększa regionalne znaczenie portów Obwodu Kaliningradzkiego. Pozwoli to także na zwiększenie ekonomicznej rentowności inwestycji pozwalających na utrzymanie połączeń pomiędzy portami Obwodu a portami północno-zachodniej części Rosji.

Rozwiązanie to może także zostać uznane za dobrze wpisujące się w założenia niemieckiej polityki rozwojowej w odniesieniu do północno-wschodnich Landów. Jego zaletą jest możliwość pełnego wykorzystania rosyjsko-niemieckich Autostrad Morskich, dostosowanej do przewozów wagonów z szerokim rozstawem osi kół, niemieckiej infrastruktury portowej oraz rozbudowywanej sieci połączeń lądowych niemieckich portów bałtyckich z centrami gospodarczymi w Europie Zachodniej. W niewielkim stopniu wpłynie to na przebieg lądowego odcinka północnej nitki Szlaku na terytorium RFN. Negatywnie natomiast wpłynie to na poziom wykorzystania Łodzi, jako hubu przeładunkowego i polskich portów oraz ośrodków przesyłu towarów na rynek skandynawski.

Uwarunkowania te powodują, że kwestia przebiegu *północnej nitki Jedwabnego Szlaku* stanowić będzie ważny element działań polityczno-gospodarczych. Ostateczny kształt i rola przedstawionych powyżej dwóch środkowoeuropejskich nitek (przez Morze Bałtyckie, przy wykorzystaniu Autostrad Morskich Rosja–RFN oraz drogą lądową przez Białoruś i Polskę do Duisburga) w największym stopniu uzależniona jest od celów polityczno-gospodarczych RFN oraz zainteresowania polityków chińskich wykorzystaniem Rosji, jako państwa tranzytu. Usankcjonowanie Duisburga, jako docelowego miejsca transportu towarów *Jedwabnym Szlakiem*, jest uzasadnione ekonomicznie i było chińskim celem od początku podjęcia debat nad trasą jego przebiegu. Lokalizacja ta umożliwi także znaczne wykorzystanie niemieckich portów bałtyckich, jako miejsc prowadzenia przewozów i przeładunku towarów. Duisburg posiada połączenia szynowe aż z dwudziestoma dwoma, zlokalizowanymi w regionie Morza Bałtyckiego, potencjalnymi punktami prowadzenia przeładunku. Między innymi są to Herne, Frankfurt nad Odrą, Swarzeheide, Ludwisghafen, a zwłaszcza Rostock i Lubeka oraz szwedzki port Gothenburg.

Interesy narodowe Polski, RFN i Rosji w procesie ustalania przebiegu północnej nitki *Jedwabnego Szlaku*

Ostateczne ukształtowanie trasy *północnej nitki Jedwabnego Szlaku* będzie konsekwencją umiejętnego wykorzystania regionalnych powiązań gospodarczych i politycznych oraz formy włączenia się poszczególnych państw w inwestycje wynikające z chińskich planów jego funkcjonowania. W regionie bałtyckim na nowo określi to układ powiązań polityczno-gospodarczych, w którym najważniejszymi graczami będą Republika Federalna Niemiec, Rosja oraz Polska. Pozycja wymienionych państw jest konsekwencją roli, jaką projekt *Szlaku* odgrywać

może w strategiach gospodarczych, jak i charakteru zmiany układu regionalnych tras wymiany handlowej.

Zasadniczą kwestią jest sposób przewozu towarów do państw nordyckich oraz układ głównego szlaku przewozowego na terytorium RFN. W odniesieniu do układu przewozowego, kierowanego do państw nordyckich zasadniczą kwestią jest wybór hubportu przeładunkowego. W istniejących koncepcjach głównym szlakiem towarowym jest linia kolejowa Chengdu–Łódź i porty Gdańsk oraz Gdynia. Posiadają one nabrzeża kontenerowe oraz drobnicowe (główne kategorie towarowe w eksporcie z Chin) i ukształtowany stały system połączeń z portami skandynawskimi. Niezaprzeczną zaletą polskich portów w kontekście transportu towarów na rynek nordycki są inwestycje w porty obsługujące właśnie te połączenia, zwłaszcza w Trelleborgu, oraz infrastrukturę umożliwiającą wykorzystanie gazu LNG, jako paliwa do napędu jednostek promowych¹⁸.

Realizacja celów polskiej polityki wymaga więc właściwego jej skorelowania z celami, jakie osiągnąć zamierzają Chiny oraz politycy niemieccy. W kontekście chińskim zasadnym jest podnoszenie kwestii skrócenia czasu dostaw towarów oraz ograniczeń w stosowaniu przewozów szynowych w południowo-wschodniej części kontynentu. Rozwiązanie to uzasadnia nie tyle przebieg *północnej nitki*, co niweluje znaczenie połączeń poprzez Turcję, Grecję i państwa Europy Południowo-Wschodniej. W tej kwestii potencjalnymi sojusznikami są politycy niemieccy, gdyż ogranicza to także możliwości przewozowe przez terytorium tego państwa. Ale najważniejszym argumentem jest zaangażowanie finansowe w projekty przez Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych.

Kolejnym argumentem, który może wpłynąć na układ środkowoeuropejskiego odcinka *północnej nitki* jest wskazanie regionalnych możliwości eksportowych. Najpoważniejszym ograniczeniem projektu jest bowiem brak przewozów w kierunku zachód–wschód. W tym kontekście ponownie istotnym rozwiązaniem jest podjęcie kooperacji z RFN, dotyczącej zarówno zawieszenia zdolności eksportowych na rynki azjatyckie państw północnej Europy, jak i zdominowania ich przewozu.

Drugim, o wiele trudniejszym do osiągnięcia, celem polskiego oddziaływania powinno być dążenie do zminimalizowania roli szlaku bałtyckiego z wykorzystaniem Autostrad Morskich RFN–Rosja. Jego osiągnięcie prowadzi do naruszenia rosyjskich interesów oraz stwarza konieczność redefinicji polityki prorozwojowej, prowadzonej przez państwo niemieckie w odniesieniu do północno-wschodnich Landów. Celem niemieckiej polityki rozwojowej jest pobudzenie gospodarcze regionów poprzez stworzenie, na obszarze Nadrenii Północnej Westfalii, regional-

¹⁸ Decyzją Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Komisji Europejskiej pływające na akwenu Morza Bałtyckiego jednostki morskie są zobowiązane do wykorzystywania paliwa o niskiej zawartości siarki. Maksymalna zawartość siarki w paliwach nie może przekroczyć 0,1%. Zalecenia Komisji Europejskiej wskazują na gaz LNG, jako paliwo dla jednostek prowadzących żeglugę na Bałtyku.

nych centrów logistycznych oraz przystosowanie portów do prowadzenia wymiany z Rosją. Podkreślić należy, że w roku 2015 państwo niemieckie zakończyło szereg inwestycji komunikacyjnych i przebudowę systemów przeładunkowych w portach Rostock i Sassnitz–Mukran, co ogranicza możliwości polskiego oddziaływania politycznego w tej kwestii. Natomiast pozytywnym zjawiskiem, w kontekście celów politycznych państwa polskiego, jest spadek wzajemnych obrotów towarowych pomiędzy obydwojma państwami oraz zmiana wolumenu przewożonych towarów. Niemieckie porty były przebudowane z myślą, że podstawową formą przeładunku będą towary skonteneryzowane, wielkogabarytowe elementy konstrukcji metalowych oraz drobnicowe, przewożone w systemie *ro-ro*. W praktyce są to głównie przeładunki kontenerowe i *ro-ro*, a koniecznością jest ich dalszy transport systemem szynowym lub linią morską z portów Obwodu Kaliningradzkiego do centrów logistycznych w regionie Sankt Petersburga. Efektywność ekonomiczna tego rozwiązania uzależniona jest więc od skali wymiany handlowej, a ta uległa obniżeniu. Rozwiązaniem, które pozwoli na zwiększenie obrotów, jest budowa sieci połączeń nie w układzie Rosja–RFN, ale z wykorzystaniem portów niemieckich jako hubów przeładunkowych dla portów Morza Północnego i zachodnioeuropejskich partnerów handlowych. Zwłaszcza Holandii, Francji i Wielkiej Brytanii oraz odbiorców rosyjskich lub państw Azji kontynentalnej. Niezaprzeczalnym walorem tego rozwiązania jest możliwość przeprowadzenia – w oparciu o port Sassnitz – jednej odprawy celnej na obszarze Unii Europejskiej.

Oceniając znaczenie konsekwencji o charakterze gospodarczym, uwzględnić należy również możliwość wykorzystania przez partnera rosyjskiego argumentu o charakterze polityczno-ekonomicznym. Najpoważniejszym problemem efektywnego wykorzystania *północnej nitki* jest możliwość wykorzystania do przewozów towarowych z Europy do Azji. Potencjalne wykorzystanie przez Rosję tego szlaku, do transportu towarów w głąb własnego terytorium towarów, może być czynnikiem decydującym o wiodącej roli połączenia z wykorzystaniem autostrad morskich i rosyjskiej sieci połączeń szynowych w kształtowaniu trasy jej przebiegu. Rozwiązanie to ogranicza rolę połączenia kolejowego poprzez Łódź do Duisburga, co niweluje rolę łódzkiego Centrum Logistycznego, jako głównego hubu przeładunkowego dla towarów kierowanych do Europy Północnej, zwłaszcza państw nordyckich. Wpłyne to też decydująco na kondycję polskich portów (głównie Gdańsk i Gdynia).

Zaprezentowane uwarunkowania powodują, że realnym scenariuszem może stać się potencjalny brak wsparcia państwa niemieckiego dla polskich koncepcji ograniczania roli połączeń bałtyckich, lub uznanie tych połączeń za istotne dla funkcjonowania szlaku przez polityków chińskich. Uwarunkowania te niwelują w zasadzie możliwość samodzielnego osiągnięcia przez Polskę celu, jakim jest ograniczenie roli połączeń bałtyckich. Ograniczenie przewozów niemiecko-rosyjskimi autostradami morskimi możliwe jest jedynie poprzez uzyskanie akceptacji dla tej idei przez partnera chińskiego. A to z kolei będzie mogło zaistnieć poprzez

podkreślenie potencjalnego uzależnienia ekonomicznej roli północnej nitki *Nowego Jedwabnego Szlaku* od charakteru rosyjskich interesów i kształtu rosyjskiej polityki. Zwłaszcza w kontekście azjatyckich planów Pekinu, sprowadzających się do ekonomicznego „związania” gospodarki Kazachstanu oraz – w mniejszym stopniu – Turcji z Chinami.

Przedstawione powyżej uwarunkowania polityczno-gospodarcze powodują, że zasadnym – zarówno z punktu widzenia polityki chińskiej, jak i niemieckiej – staje się rozważenie rosyjskich interesów w odniesieniu do przebiegu *północnej nitki Jedwabnego Szlaku*. Ich akceptacja stanowi zagrożenie dla interesów polskich, co z kolei wymaga podjęcia działań podkreślających znaczenie głównej odnogi północnej nitki szlaku. Zwłaszcza, że zarówno z punktu widzenia polityki chińskiej, jak i niemieckiej – zasadnym staje się rozważenie rosyjskich interesów w odniesieniu do przebiegu *północnej nitki Jedwabnego Szlaku*. Ich akceptacja stanowi zagrożenie dla celów strategicznych polskiej polityki transportowej.

Podsumowanie

Przekształcenia euroazjatyckiego układu szlaków transportowych, a zwłaszcza powstanie północnej nitki tzw. *Nowego Jedwabnego Szlaku*, oddziałują na sposób funkcjonowania europejskich linii transportowych. Pośrednio, ale w istotny sposób, funkcjonowanie tego szlaku zmienia charakter przewozów towarowych z wykorzystaniem bałtyckich linii żeglugowych. Zwłaszcza wykorzystujących bałtyckie porty Republiki Federalnej Niemiec, Federacji Rosyjskiej i Polski. Równocześnie Polska i Republika Federalna Niemiec mogą stać się istotnymi państwami tranzytowymi dla wymiany handlowej prowadzonej na linii Azja kontynentalna – Europa północno-zachodnia – kontynenty amerykańskie. W dużej mierze status ten obydwu państwa uzyskają, w wyniku wykorzystywania połączeń lądowych przechodzących przez środkową część terytorium Polski i środkowe oraz północne Landy RFN. W konsekwencji tych przeobrażeń niezbędnym warunkiem podtrzymania tego, korzystnego dla obydwu państw, układu szlaków transportowych jest podjęcie kooperacji ukierunkowanej na rozbudowę szlaków transportowych Azja kontynentalna–Europa, zwłaszcza *północnej nitki Nowego Jedwabnego Szlaku*. Natomiast interesem Polski jest przekonanie polityków niemieckich co do konieczności zmiany polityki przewozowej, ukierunkowanej na współpracę z Rosją. Pozwoli to na ograniczenie roli niemiecko-rosyjskich Autostrad Morskich w systemie przewozów z Azji kontynentalnej. Cel ten jest możliwy do osiągnięcia tylko poprzez równoległe prowadzone działania wobec partnera chińskiego, zwłaszcza poprzez podkreślanie uwarunkowań ekonomicznych, zwiększających czas transportu w wyniku zastosowania przewozów multimodalnych przez subregion bałtycki oraz czynnika politycznego, w postaci nadmiernego uzależnienia chińskiego projektu od rosyjskich interesów. Polityka ta two-

rzy jednak potencjalne pole polsko-nienieckiego konfliktu w postaci rywalizacji o zdominowanie przewozów towarowych na terytorium państw skandynawskich oraz sposób wykorzystania bałtyckich szlaków transportowych i ich lądowych odcinków. Zwłaszcza, że w obecnym i przyszłym układzie sieci transportowych naturalnym rozwiązaniem jest przejęcie połączeń z portami państw nordyckich przez Polskę. Sytuacja ta wymaga prowadzenia odpowiedzialnej polityki gospodarczej, ukierunkowanej na rozbudowę europejskiej sieci transportowej i kreowania powiązań gospodarczych z państwami Azji kontynentalnej, czyli na obszarze odbudowywanej z różnym skutkiem rosyjskiej strefy wpływów.

The Development of the transportation lines Asia-Europe as a determinant of the German's and Poland's transport policies in the Baltic Region

In the article, regional consequences of Chinese One Belt One Initiative project were elaborated. Author pointed out the possibility of cooperation between Poland and Germany in order to achieve the role of the most important countries in transit, overload and conditioning that may allow achieving this target. Article also presents some limitation – mainly results of Russian interests and potential conflict areas.

Key world: One Belt One Initiative, Baltic Region, transport politic