

O co nam chodziło z Centralnym Portem Komunikacyjnym

11/2021 Jacek Bartosiak

Walki polityczne przez wieki przejawiały się w zacieklej rywalizacji o nowe źródła potęgi powiązane z podporządkowaniem nowych dziedzin życia i kluczowych pozycji w nowych domenach działalności człowieka. Tak było na lądzie, na morzu, w powietrzu, w spektrum elektromagnetycznym – królestwie niewidzialnych fal radiowych i sygnałów emisyjnych; wreszcie w XXI wieku w stworzonej ręką człowieka cyberdomenie digitalnej. Dotyczyło to nauki, technologii, innowacji, gospodarki, nowych rynków czy metod prowadzenia wojny.



Zniszczenie Lewiatana, grafika Gustave'a Dorégo z 1865 (fot. Wikipedia)

Najważniejszą rywalizacją strukturalną, która powtarzała się w historii świata w ciągu ostatnich 500 lat, była rywalizacja dwóch odrębnych światów: Oceanu Światowego i Kontynentu. Każdy z nich starał się zapewnić sobie przewagę polityczną i kontrolę nad przepływami strategicznymi, aby odnosić sukcesy w odwiecznym wyścigu o modernizację i produktywność – czyli o status sprawczości, który z nich wprost wynika. W toku nieustannej rywalizacji nader często wybuchały wojny.

Ciągły pojedynek sił politycznych Oceanu Światowego i Kontynentu obserwowałem na własne oczy w latach 2017–2019, kiedy byłem zaangażowany w opracowywanie pomysłu, a potem realizację projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego, który miał powstać między Warszawą a Łodzią. Projekt, w którym przez pewien czas pełniłem również funkcję pierwszego prezesa zarządu, miał być największą inwestycją infrastrukturalną w historii całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Jego zadaniem było znacząco usprawnić przepływy strategiczne w Polsce, której przestrzeń jest słabo rozwinięta. Właściwie można by rzec – z punktu widzenia logiki przepływów strategicznych – jest ona w znaczący sposób zdezorganizowana jeszcze od czasów rozbiorów przez Rosję, Niemcy i Austrię. Najbardziej znanym elementem przedsięwzięcia miał być potężny port lotniczy i komunikacyjny dogodnie zlokalizowany, służący komunikacji zarówno z Europą, jak i z Azją, umiejscowiony w połowie drogi między Pekinem a Waszyngtonem.

Dzięki rozmiarom, skali i finansowej wartości celem projektu było stworzenie nowych łańcuchów dostaw i wartości (biorąc pod uwagę również nowatorstwo projektu), a następnie rozszerzenie tego nowoczesnego skomunikowania szerzej i dalej w region, w tym do sąsiadów Polski na wschodzie i południu, oraz – być może – nawet do Rumunii i na Węgry.

Pomysł polegał na stworzeniu systemu połączeń północ-południe rozciągającego się między Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym. W tym, jeśli pozwoliłyby na to okoliczności, aż do doliny Dunaju. Polegał on również na zmonopolizowaniu przepływów strategicznych ze wschodu na zachód na kontynencie europejskim i czerpaniu w ten sposób również siły politycznej z pozycji geopolitycznej Polski i Rumunii. Zakładano, że eurazjatycki system skomunikowania kontynentalnego przez masy lądowe Eurazji ma szansę powstać, a Stany Zjednoczone mogą nie dać rady go powstrzymać. Zespół pracujący nad projektem chciał po prostu zrobić wszystko, co w jego mocy, aby strategicznie pozycjonować Polskę w nadchodzącej walce o najważniejsze źródło potęgi – o skomunikowanie.

Region Europy Środkowo-Wschodniej w czasach nowożytnych i nowoczesnych był europejską strefą zgniotu, w której mocarstwa zewnętrzne robiły, co chciały, i zasadniczo decydowały o organizacji przepływów strategicznych, w tym kolei, autostrad i systemów drogowych oraz związanych z nimi inwestycji i przepływów kapitałowych – często wbrew pragnieniom i interesom narodów regionu. Ludzie pracujący ze mną i zaangażowani w projekt pragnęli wreszcie zakończyć tę nieznośną sytuację.

Oprócz problemów z krajowymi partykularnymi interesami sprzeciwiającymi się projektowi i ze zbyt słabą władzą wykonawczą w Warszawie, która nie zdołała w wystarczającym stopniu forsować

projektu przez gęstą sieć zależności politycznego labiryntu, napotkaliśmy znaczącą presję polityczną ze strony zagranicznych graczy zainteresowanych projektem (oczywiście na ich warunkach i zgodnie z ich interesami) lub pragnących jego wykolejenia. Względnie jeśli nie zastopowania, to, owszem, realizacji projektu – ale bez udziału w nim konkurencyjnych mocarstw obcych. Projekt, choć wciąż w bardzo początkowej fazie, był przedmiotem nieustannego zainteresowania urzędników amerykańskich, chińskich i niemieckich.

Jako zespół realizujący projekt spotykaliśmy się z wieloma delegacjami z Chin, które bardzo chciały włączyć projekt w ramy eurazjatyckiego skomunikowania Pasa i Szlaku, sfinansować go i kompleksowo zbudować, a tym samym wzbogacić i wzmocnić kontrolowane przez chińskie firmy i władze w Pekinie łańcuchy dostaw i wykonawców. Chińczycy naciskali na nas, chcąc przeforsować swój w istocie mackinderowski pomysł „konkurencyjnego skomunikowania” z Europą. Bardzo im wtedy na tym zależało i starali się, aby Polska przyjęła ich ofertę.

Z drugiej strony amerykańscy urzędnicy, zarówno ci z ambasady w Warszawie, jak i bezpośrednio z USA, zrobili wszystko, aby wykorzystać swój status gwaranta bezpieczeństwa Polski i upewnić się, że Chińczycy nie skorzystają z okazji, aby uzyskać przychówek inwestycyjny na Nizinie Środkowoeuropejskiej, pośrodku przesmyku polskiego kontrolującego komunikację na najważniejszej osi przepływów strategicznych Europy kontynentalnej między Morzem Bałtyckim a Karpatami. Dokładnie w miejscu, gdzie masy lądowe Eurazji zwiężają się, tworząc stosunkowo wąski odcinek prowadzący do serca morskiej Europy na wybrzeżu Atlantyku.

Niemcy również byli aktywni, choć weszli do gry ostatni, wykorzystując mechanizmy nacisku Unii Europejskiej, rozlicznych przepisów i unijnych transferów finansowych, a także stosując bezpośrednie naciski na liderów politycznych w Polsce, aby zniechęcić ich do projektu. W rzeczywistości chodziło oczywiście o kontrolę systemu przepływów strategicznych – ich nowego kształtu, łańcuchów dostaw, wartości i marży. Te zależności powstawałyby bowiem w wyniku realizacji tego ogromnego projektu.

Na Nizinie Środkowoeuropejskiej, która jest głównym łącznikiem lądowym między Europą i Azją, Niemcami i Rosją, a dalej Bliskim Wschodem i Chinami, zawsze istniała rywalizacja o to, kto odpowiada za reguły odbywającego się tu ruchu. Zmiany tych reguł mają wpływ na kruchą równowagę sił, tworząc różnego rodzaju zależności i konkurencję w gospodarce, a zatem także w polityce.

I tak oto amerykańska potęga Oceanu Światowego walczyła nad Wisłą z dążeniem Chin do konsolidacji lądowej Eurazji w ramach wielkiego projektu służącego ominięciu wód Oceanu Światowego i ustanowieniu własnego systemu handlu i skomunikowania. Niemcy stali w środku walki między dwoma światami, zatroskani i nieco zagubieni, że w globalnym systemie przepływów strategicznych XXI wieku rywalizacja wielkich mocarstw znów się rozpoczęła na dobre. Nie rozumieli wtedy jeszcze, że wkrótce może nadejść czas, by także oni wybrali swoją orientację geopolityczną. Pomimo atlantyckiego wyboru *Westbindung* dokonanego przez kanclerza Adenauera po ostatniej wojnie światowej Niemcy skutecznie utrzymywali swoją opowieść, że pragną jedynie prowadzić biznes i korzystać z otwartego globalnego systemu handlu. I dalej zarabiali na systemie, dostarczając najlepszy na świecie sprzęt i wysokiej klasy urządzenia, jak zwykli to robić.

Dlatego tak wielu przedstawicieli amerykańskiej myśli strategicznej ma tendencję do powtarzania, że Niemcy są stale mierni w opracowywaniu wielkich strategii. Przebieg obu wojen światowych według nich jest tego mocnym dowodem. Przynajmniej w wypadku projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego Niemcy robili niemało, aby Berlin miał coś do powiedzenia, jeśli chodzi o system współpracy gospodarczej, który można nazwać *Mitteleuropa*. W systemie tym łańcuchy dostaw Europy Środkowo-Wschodniej od 20 lat grawitują w kierunku niemieckiej potęgi gospodarczej. I tak według Niemców powinno pozostać, najlepiej na zawsze. W rezultacie projekt CPK nie był faworyzowany w Niemczech.

Poprzez liczne mechanizmy gospodarcze i polityczne, które pojawiłyby się wraz z rozwojem projektu (i kontrolę tych mechanizmów w Warszawie), chcieliśmy stworzyć warunki do politycznego balansowania, aby przygotować kraj na nowe czasy. Byliśmy pewni, że one nadchodzą. Mieliśmy rację, co widać już jasno późną jesienią 2021 roku.

Budowanie zdolności do pełnoprawnej gry o równowagę nigdy nie jest mile widziane przez inne mocarstwa. Tymczasem gra o równowagę jest podstawowym rodzajem systemu politycznego w Eurazji i jej trybem domyślnym. Ta zasada została „wyłączona” po 1991 roku przez dominującą potęgę USA, która przychodziła do Eurazji z Oceanu Światowego. Nam chodziło o to, by dać państwu polskiemu lepsze karty do gry w nowych czasach.

Autor Jacek Bartosiak

Data 11/ 2021

S&F Hero

Więcej na: strategyandfuture.org