

Nieoczekiwana ofiara wojny – śmierć Nowego Jedwabnego Szlaku

6/2022 Marcin Osowski

Agresja Rosji na Ukrainę, która spowodowała postępującą izolację Federacji Rosyjskiej, niesie ze sobą dalekosiężne konsekwencje geostrategiczne, które nie są dostrzegane w bieżących komentarzach analitycznych dotyczących tego konfliktu.

Nowe pakiety sankcji obejmujące zamknięcie przestrzeni powietrznej, zamknięcie rosyjskich portów morskich powodują wycofanie się wielu branż z rynku rosyjskiego. Z drugiej strony zapowiedź bezprawnego przejęcia leasingowanych statków powietrznych, a także jawna kradzież zachodniej własności intelektualnej polegająca na nieprzebraniu praw patentowych, znaków towarowych etc. *de facto* wykluczają Rosję z globalnych łańcuchów dostaw i realnego krwioobrotu gospodarki światowej. Dzieje się to w wymiarze ściśle praktycznym. Koszty ubezpieczeń związanych z transportem lub tranzytem przez terytorium Federacji Rosyjskiej są na tyle wysokie, że nie opłaca się prowadzić działalności logistycznej w tym kraju. Co prawda pojawiają się głosy, że wojna na Ukrainie to tzw. *proxy war*, jaką Stany Zjednoczone toczą z Chinami, ale mówi się o tym w kontekście maksymalnego osłabienia największego sojusznika ChRL, tak by sojusz z Rosją był dla Chin bezużyteczny. Wydaje się, że umyka jednak gra o większą stawkę – o bezpośrednią dominację nad całą Eurazją. Ukraińska wojna, która trwa już ponad sto dni, doprowadziła do śmierci największego projektu geostrategicznego Państwa Środka, czyli Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS). A to właśnie zniszczenie tego przedsięwzięcia uniemożliwia Chinom ekspansję w stronę Europy i stworzenie realnej alternatywy dla gospodarczego porządku światowego, którego wyrazem jest swoboda morskich szlaków handlowych gwarantowana przez amerykańską marynarkę wojenną.

Nowy Jedwabny Szlak znany wcześniej jako *One Belt One Road*, a później *Belt Road Initiative* to wielodomenowa koncepcja stworzenia wydajnego logistycznie i prężnego gospodarczo połączenia z Chin przez kraje Azji Środkowej i Europy Wschodniej z Europą Zachodnią z pominięciem kluczowych miejsc kontrolowanych przez mocarstwo morskie, takich jak cieśnina Malakka, Kanał Sueski czy Gibraltar. NJS ma kilka głównych dróg, ale wszystkie biegną równoleżnikowo ze wschodu na zachód. Ogłoszony w Astanie, wówczas stolicy Kazachstanu, najbardziej oddalonej od wybrzeży morskich stolicy na świecie, miał być symbolem nowej potęgi Państwa Środka, które zgłasza pretensje do rzucaenia wyzwania globalnemu amerykańskiemu hegemonowi poprzez próbę zdominowania i skomunikowania Eurazji. Do lutego 2022 roku NJS rozwijał się niezwykle obiecująco. W grudniu roku 2021 generował około 3% całego wolumenu towarów pomiędzy Chinami i Europą, czyli około 850 000 TEU (ekwiwalent 20-stopowego kontenera morskiego). Przy całkowitym ruchu towarów z Chin do Europy na poziomie 24 mln TEU ten niecały milion wydawał się niewielkim udziałem, ale zapowiadane inwestycje w terminale multimodalne na całej długości szlaku kolejowego (bo to właśnie kolej miała być w założeniu głównym nośnikiem towarów na NJS) w Chinach, Kazachstanie, Rosji czy w Polsce (Małaszewicze zwane przez Chińczyków Mala) z roku na rok miały skokowo zwiększać wolumen przewożonych towarów. Również program modernizacji kolei rosyjskich na lata 2022–2024 szacowany na około 2,5 mld euro wraz z rozwijaniem współpracy choćby z Siemensem w zakresie szybkich pociągów i nowych lokomotyw miał się przyczynić do poprawy przepustowości oraz szybkości transportu zapewnianych przez RZD (państwowe koleje rosyjskie). Sami Chińczycy zapowiadali

dotychczasowe inwestycje w NJS na poziomie 900 mld dolarów do roku 2025. Te liczby, zapowiedzi i wolumeny robiły wrażenie i budziły uśpiony potencjał setek milionów ludzi odciętych od oceanu światowego. Z drugiej strony Szlaku też nie próżnowano. Same tylko niemieckie koleje (Deutsche Bahn Cargo) planowały ponad dwukrotny wzrost liczby kontenerów do roku 2025 (z 200 000 TEU w 2020 do 500 000 TEU w 2025). Głównym punktem nadawczo-odbiorczym jest port w Duisburgu – największy śródlądowy port w Europie i wielki węzeł kolejowy. Co więcej, Niemcy równolegle do medialnej i politycznej sprawy budowy i uruchomienia Nord Stream 2 rozwijali od roku 2020 logistyczny Nord Stream NJS omijający Polskę. Utworzyli bowiem regularne połączenie z Chin do Niemiec przez Królewiec, gdzie pociągi były przeładowywane na tzw. *feeder shuttle* do Rostocku, a tam z powrotem formowane w pełne pociągi. Deutsche Bahn wprost pisze na swoich stronach, że to z powodu rozbudowy i przeciążenia polskiego terminala w Małaszewiczach Maersk – największa firma logistyczna świata w roku 2020 – uruchomił połączenie kolejowe przez Władawostok do Sankt Petersburga, a stamtąd poprzez *feeder shuttle* do Hamburga i Rotterdamu, wykorzystując fakt, że trasa kolejowa biegnie wyłącznie przez terytorium Federacji Rosyjskiej, nie ma zatem granic celnych, zmian rozstawu osi, lokomotyw etc. Volvo regularnie przewoziło samochody z Göteborga do swoich fabryk w Daqing (Chiny) lub odwrotnie. NJS z każdym kwartałem coraz silniej wiązał Europę z Chinami, na czym korzystała Rosja, największe państwo tranzytowe na szlaku, a także Białoruś, Kazachstan, Turkmenistan czy Uzbekistan.

Po 24 lutego to się skończyło. Nowy Jedwabny Szlak jako pas transmisyjny chińskich wpływów został przecięty. Być może to również tłumaczy tak duże zaangażowanie Stanów Zjednoczonych w wojnę na Ukrainie i tym samym w wypychanie Rosji poza system globalnych łańcuchów dostaw. Nie chodzi przy tym o samą Federację, ale o złamanie konceptu wyjścia Chin do Azji i stworzenia stabilnych i niezależnych od Amerykanów węzłów logistycznych, a później gospodarczych, kapitałowych i pozostałych przepływów strategicznych. W tym sensie Ameryka nad Dnieprem zamyka Chiny w dorzeczu Jangcy i Żółtej Rzeki, pokazując jednocześnie, że ma instrumenty oddziaływania na masy lądowe Eurazji poprzez ich kontrolowaną destabilizację w kluczowych obszarach. To również tłumaczy opieszałość Niemiec, które rozwijały intensywnie to nowe połączenie z Chinami, w perspektywie tworząc lewar na USA, na wypadek gdyby Ameryka ograniczyła możliwości żeglugowe do i z Chin. Bez NJS Niemcy z powrotem stają się zależne od US Navy, co ogranicza im możliwość samodzielnego decydowania nie tylko o sobie, ale i o pozycji wobec całej Europy.

Pojawiają się co prawda głosy o alternatywie tzw. *Middle Corridor*, czyli szlaku z Chin przez terminal Dostyk na granicy z Kazachstanem, dalej przez port w Aktau, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan, Gruzję, Morze Czarne, port w Konstancy lub Odessie i dalej do Polski (terminal szerokotorowy Sławków), ale niska przepustowość, konieczność czterokrotnej zmiany modalności (kolej–statek) oraz niestabilność polityczna krajów na tym szlaku powodują, że potencjał *Middle Corridor* to zaledwie 3–5% obecnej przepustowości NJS.

Czy nagła śmierć Nowego Jedwabnego Szlaku wpływa na polską gospodarkę, w tym na branżę logistyczną? Początkowy entuzjazm dla NJS związany z wykorzystaniem położenia geograficznego naszego kraju, a także szybko rosnącą powierzchnią magazynową stopniowo zmieniał się w obsługiwane głównie połączeń wschód–zachód na linii kolejowej Rzepin–Małaszewicze. Trwająca aktualnie rozbudowa tego terminala na granicy polsko-białoruskiej może okazać się przeskalowana. Polskie porty morskie w zasadzie zaniechały intensywnej rozbudowy swojej infrastruktury wraz z końcem poprzedniej perspektywy unijnej dzięki funduszom infrastrukturalnym (POiŚ lub CEF), a największy terminal kontenerowy na Bałtyku, wspólne przedsięwzięcie PSA (Singapur) i Polskiego Funduszu Rozwoju, rozbudowuje terminal DCT do przepustowości około 5 mln TEU rocznie (obecnie około 2,1 mln TEU), lecz będzie częściowo wykorzystywany jako port instalacyjny Morskiej Energetyki Wiatrowej. Formalna współpraca pomiędzy kolejami polskimi (PKP Cargo) a czeskimi, ukraińskimi lub rumuńskimi, a także współpraca pomiędzy np. portem Gdańsk a portem Odessa lub portem Konstanca nie materializuje się w inwestycjach infrastrukturalnych, które mogłyby z miejsca przejąć nagłą zmianę ścieżek logistycznych i zablokowanie NSJ. Wydaje się zatem, że infrastrukturalny koncept Międzymorza z połączeniami północ–południe wraz z wykorzystaniem sieci drogowej, kolejowej, a także w perspektywie dróg śródlądowych nagle ma gospodarczy sens i nie musi konkurować (oraz być zwalczany) przez beneficjentów NSJ zarówno ze

Wschodu, jak i z Zachodu. Wymaga jednak olbrzymich nakładów i wieloletniej strategii rozwijania tego obszaru. Warto wykorzystać ten historyczny i niespodziewany fakt złożenia do grobu chińskich ambicji kontynentalnych, którym tak chętnie ulegali tak Rosjanie, jak Niemcy.

Autor Marcin Osowski

Data 6/2022

Now We Know – wasze eseje w S&F
Więcej na: strategyandfuture.org