

Modi w Zagrzebiu: chorwackie marzenia o śródziemnomorskim hubie

Jan Nowinowski

18 czerwca premier Indii Narendra Modi złożył wizytę w Chorwacji, gdzie podpisał umowy o współpracy dwustronnej w zakresie rolnictwa, kultury, nauki i technologii oraz edukacji. Zagrzeb poparł finalizację wznowionych w 2022 r. negocjacji w sprawie umowy o wolnym handlu pomiędzy Indiami a UE oraz zapowiedział rozwój kooperacji w obszarze obronności. Tematem rozmów było również potencjalne uczestnictwo Chorwacji w planowanym korytarzu transportowym Indie–Bliski Wschód–Europa (IMEC), który Nowe Delhi przedstawia jako alternatywę dla chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku. Morsko-lądowa trasa wiodłaby z zachodniego wybrzeża Indii na Półwysep Arabski, a następnie przez izraelski port w Hajfie do śródziemnomorskich państw europejskich (w początkowej wersji projektu jedynie do greckiego portu w Pireusie) i dalej głównie do Francji, Niemiec i Włoch. O współpracy w ramach IMEC Modi dyskutował też dwa dni wcześniej na Cyprze.

Podróż premiera Indii do Chorwacji świadczy o aspiracjach Zagrzebia do zwiększenia swojej roli jako „śródziemnomorskiej bramy” do Europy Środkowej. Będzie to jednak zadanie niełatwe, biorąc pod uwagę istniejące ograniczenia infrastrukturalne, konkurencję regionalną oraz niestabilność polityczną na Bliskim Wschodzie.

Komentarz

- **Wizyta lidera najludniejszego państwa świata stanowi wizerunkowy sukces Zagrzebia.** Modi stosunkowo rzadko odwiedza UE, a zwłaszcza Europę Środkową (wyjątkiem były zeszłoroczne pobyty w Polsce i Ukrainie). To także pierwszy raz, kiedy szef rządu Indii przybył do Chorwacji w ponad 30-letniej historii stosunków dyplomatycznych pomiędzy oboma państwami. Zawarte porozumienia dwustronne są ogólne i mają charakter ramowy, ale dzięki nim Zagrzeb znalazł się w awangardzie unijnego zbliżenia z Nowym Delhi. W ostatnich miesiącach doszło do intensyfikacji współpracy UE z Indiami, u której podstaw leżą również napięcia w jej relacjach z Chinami. Dotychczas wybrzeże Adriatyku i Bałkany Zachodnie leżały w orbicie gospodarczych zainteresowań Pekinu.
- **Władze dążą do uczynienia z portu w Rijece hubu logistycznego. Konkuruje on w tej dziedzinie ze słoweńskim Koprem i włoskim Triestem.** Z tego względu Chorwacja jest chętna do współpracy w ramach IMEC, a zarazem do podjęcia rywalizacji z innymi państwami śródziemnomorskimi – m.in. Grecją (Pireus) i Francją (Marsylia). Sprzyja temu plan oddania do użytku we wrześniu br. nowego terminala kontenerowego Rijeka Gateway, który będzie najnowocześniejszym obiektem tego typu na Adriatyku. Projekt

realizującą należącą do duńskiego armatora Maersk spółka APM Terminals i chorwacka firma Enna Logic. Możliwe, że wizyta Modiego ma związek z ostatnimi dużymi – szacowanymi na 5 mld dolarów – inwestycjami Maerska w infrastrukturę portową i logistyczną w Indiach. Armatorom zależy bowiem na korzystaniu z terminali portowych, w których mają udziały, ze względu na optymalizację kosztów. Nowe Delhi sonduje możliwości kooperacji z innymi aktorami w basenie Morza Śródziemnego oraz przedstawia IMEC jako szansę na rozwój słabo jak dotąd rozwiniętej współpracy gospodarczej z państwami Inicjatywy Trójomorza (3SI). Chorwacja, która w przyszłym roku organizuje jej szczyt, akcentuje swoje kluczowe położenie pomiędzy Europą Środkową a Adriatykiem, sugerując potencjalne synergia między 3SI i IMEC.

- **Przeszkodami na drodze do urzeczywistnienia się ambicji Zagrzebia mogą się okazać ograniczenia infrastrukturalne i konkurencja regionalna.** Pełne wykorzystanie możliwości przeładunkowych, którymi ma dysponować terminal Rijeka Gateway, będzie utrudniał stan infrastruktury transportowej, zwłaszcza kolejowej. Główną inwestycją, która przyczyni się do znaczącego usprawnienia przewozów towarowych i zwiększenia przepustowości portu, jest rozbudowa i modernizacja linii kolejowej biegnącej z Rijeki przez Zagrzeb do granicy z Węgrami, lecz finalizacja tego przedsięwzięcia nastąpi najwcześniej w 2032 r. Silnymi oponentami w kontekście rywalizacji o obsługę rynków państw Trójomorza i połączeń z korytarzem IMEC są – jak już wspomniano – Włochy i Słowenia, dysponujące większymi i lepiej skomunikowanymi portami w Trieście i Koprze.
- **Perspektywy powstania korytarza IMEC wydają się niepewne.** Koncepcję ogłoszono we wrześniu 2023 r. w trakcie szczytu G20 w Nowym Delhi. Jej założeniem było pokazanie krajom Globalnego Południa, że Zachód jest w stanie zaoferować alternatywę dla Inicjatywy Pasa i Szlaku. Mimo zapowiedzi sygnatariuszy (oprócz USA, UE i Indii porozumienie o współpracy dotyczące utworzenia korytarza podpisały Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Francja, Niemcy i Włochy) jak dotąd ani nie opracowano „mapy drogowej” projektu, ani nie zapewniono środków na jego realizację. Obecna napięta sytuacja w regionie bliskowschodnim sprawia, że IMEC tkwi w impasie, choć podczas lutowego spotkania w stolicy Indii przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen i premier Modi podkreślili determinację w rozwoju tej inicjatywy. Na odpowiedź nadal czeka pytanie o opłacalność przewozu dóbr tym szlakiem w stosunku do tradycyjnej drogi morskiej – m.in. z uwagi na wielość przeładunków i brak bezpośredniego połączenia kolejowego między bliskowschodnimi państwami.