

## Bezpieczniejsza alternatywa – wzrost zainteresowania Korytarzem Środkowym w Azji Centralnej

Daria Zielińska

Według danych Ministerstwa Transportu Kazachstanu w ciągu ostatnich siedmiu lat wolumen ładunków transportowanych przez terytorium tego państwa za pośrednictwem Transkaspijskiego Międzynarodowego Korytarza Transportowego (TITR), inaczej zwanego Korytarzem Środkowym, zwiększył się ponad pięciokrotnie, osiągając wielkość ponad 4,5 mln ton rocznie. Prowadzący z Chin przez Azję Centralną, Morze Kaspjskie, Kaukaz Południowy oraz Morze Czarne lub Turcję do Europy szlak jest alternatywą wobec transportu towarów przez tzw. Korytarz Północny – łączący Chiny z Europą przez Rosję i Białoruś – (zob. [Korytarz Środkowy. Eurazjatycka alternatywa wobec Rosji](#)). Zyskał na znaczeniu po rozpoczęciu rosyjskiej inwazji na Ukrainę w 2022 r. Dodatkowym czynnikiem, który zwiększył zainteresowanie Korytarzem Środkowym, były konflikty na trasie tzw. Korytarza Południowego wiodącego przez Iran, Afganistan i Pakistan. W rezultacie podczas spotkania szefów rządów Organizacji Państw Turkijskich na początku kwietnia br. w Baku zadeklarowano wolę zwiększenia wolumenu ładunków przewożonych TITR o kolejne 10% w 2026 r.

Rozwój szlaków transportowych jest kluczowy dla państw Azji Centralnej ze względu na ich plany dywersyfikacji gospodarczej. Chociaż obecnie Korytarz Środkowy służy im przede wszystkim do wymiany handlowej z Chinami i Turcją, ma również pomóc w rozwinięciu relacji gospodarczych z innymi partnerami, w tym Unią Europejską. Barrierami dla rozwoju szlaku są ograniczenia finansowe, szczególnie w przypadku mniejszych gospodarek Azji Centralnej, ale także relatywnie niskie zainteresowanie prywatnych inwestorów oraz konieczność standaryzacji celnej i likwidacji tzw. wąskich gardeł na jego trasie. Widoczny wzrost międzynarodowego zainteresowania tranzytem przez TITR daje szansę na częściowe rozwiązanie tych problemów.

### TITR szansą na rozwój państw Azji Centralnej

Korytarz Środkowy obejmuje przewozy transportem drogowym, kolejowym i morskim (przede wszystkim za pośrednictwem promów). Regionalnym liderem w zakresie rozwoju szlaku jest Kazachstan ze względu na położenie geograficzne (główna trasa prowadzi przez jego terytorium) i rozwiniętą sieć kolei, a także postępującą modernizację portów kaspjskich. Na zeszłorocznym spotkaniu konsultacyjnym przywódców Azji Centralnej Astana wysunęła propozycję stworzenia wspólnej regionalnej strategii dotyczącej transportu.

Również Pekin w coraz większym stopniu angażuje się politycznie i finansowo w rozwój TITR, postrzegając go jako część Inicjatywy Pasa i Szlaku. Zainwestował w ramach lokalnego joint venture m.in. w linię kolejową łączącą Chiny z Kirgistanem i Uzbekistanem, potencjalnie możliwą do zintegrowania z Korytarzem Środkowym. Według władz Kazachstanu w 2024 i 2025 r. ponad 80% wszystkich ładunków transportowanych drogą lądową z Chin do Europy trafiało na ten kontynent przez Kazachstan, a wielkość ta rokrocznie rośnie. Jednak wolumen ładunków przewożonych szlakami lądowymi nadal pozostaje znacznie mniejszy niż tych, które trafiają do Europy drogą morską. Żaden ze szlaków lądowych nie stanowi dla niej realnej alternatywy, co wynika przede wszystkim z różnicy w kosztach – tranzyt za pośrednictwem TITR jest wielokrotnie droższy niż statkami kontenerowymi, nawet jeśli droga morska jest zazwyczaj bardziej czasochłonna.

Dzięki inwestycjom krajowym i zagranicznym możliwe staje się częściowe rozładowanie wąskich gardeł, w których tranzyt zwalnia ze względu na konieczność przeładunków – zarówno przy zmianie środka transportu, jak i wskutek różnic technicznych, takich jak dysproporcja w szerokości torów kolejowych (występuje między Chinami a Kazachstanem oraz Gruzją a Turcją). Prezydenci Azerbejdżanu i Kazachstanu zadeklarowali, że dzięki planom modernizacji portu w Aktau nad Morzem Kaspijskim wolumen ładunków transportowanych między dwoma państwami za pomocą promów ma zostać zwiększony do 10 mln ton rocznie. W planach jest także transport kazaskiego uranu drogą morską do Europy. W rozwój portu angażują się też chińskie firmy: spółka Lianyungang Port Group wraz z kazaską spółką kolejową KTZ Express mają do 2030 r. wybudować tam terminal kontenerowy.

Chociaż główny szlak omija pozostałe państwa Azji Centralnej, jego południowe odnogi obejmują Kirgistan, Uzbekistan i Turkmenistan. Do niedawna nie przyciągały one dużej uwagi partnerów zagranicznych, m.in. ze względu na izolacjonistyczną politykę Turkmenistanu. Obecnie państwa te w coraz większym stopniu dostrzegają szansę, jaką stwarza rozwój szlaków transportowych. 10 lutego br. w Aszchabadzie przedstawiciele spółek kolejowych z Turkmenistanu, Uzbekistanu, Azerbejdżanu i Gruzji podpisali protokół dotyczący wspólnej strategii wobec TITR, określający m.in. metody eliminacji wąskich gardeł. Szczególnie proaktywną rolę w rozwijaniu potencjału łącznościowego w regionie przyjął Taszkent, dla którego priorytetem jest budowa linii kolejowej Chiny–Kirgistan–Uzbekistan (CKU). Jej projekt po raz pierwszy zaproponowano wkrótce po upadku ZSRR, jednak realizację rozpoczęto dopiero w 2025 r.

Transformacja państw Azji Centralnej w kraje tranzytowe jest elementem szerszego procesu rozwijania ich relacji gospodarczych z partnerami zewnętrznymi. Rozwój infrastruktury Korytarza Środkowego w regionie jest możliwy przede wszystkim dzięki postępującej integracji regionalnej, która obejmuje m.in. planowaną wspólną strategię dotyczącą transportu i łączności, obejmującą m.in. digitalizację i standaryzację procedur celnych oraz rozbudowę portów kaspijskich, w tym turkmeńskiego Turkmenbaszy. Plan został opracowany przez pięć państw regionu wraz z Azerbejdżanem, który coraz częściej bywa zaliczany do tego samego regionu politycznego co tzw. C5; państwa te dążą do prowadzenia wspólnej polityki wobec partnerów zewnętrznych, takich jak m.in. Unia Europejska (zob. [Spojrzenie do wewnątrz – współpraca regionalna w Azji Centralnej](#)).

### **Rosnące zainteresowanie partnerów zewnętrznych**

Korytarz Środkowy przyciąga rosnące zainteresowanie międzynarodowe. W rozwój TITR i inwestycje w jego infrastrukturę zaangażowani są zarówno tradycyjni partnerzy państw Azji Centralnej – jak Chiny, Turcja (szlak jest priorytetem jej polityki transportowej) i Azerbejdżan – jak i kraje oraz organizacje, z którymi państwa regionu dopiero rozwijają relacje, m.in. Japonia i Unia Europejska. W ostatnim roku podpisano wiele porozumień dotyczących TITR, przede wszystkim podczas szczytów C5 z partnerami zewnętrznymi.

UE angażuje się w rozwój TITR, inwestując w centralnoazjatyckich partnerów i wdrażanie unijnej strategii *connectivity* łączącej Europę z Turcją, Kaukazem Południowym i Azją Centralną. W trakcie Forum Inwestycji w listopadzie 2025 r. w Taszkencie zadeklarowała finansowanie dla inwestycji związanych z TITR o wartości ponad 30 mln euro. Również strategia rozwoju zdolności Korytarza Transkaspjskiego ma być wprowadzona dzięki wsparciu UE, szczególnie Niemiec i Francji. Z kolei Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju zadeklarował pożyczki dla państw regionu na m.in. modernizację portu w Aktau, a także dróg w Kazachstanie, Kirgistanie i Uzbekistanie. UE ma wspierać te inwestycje w ramach programu Global Gateway.

Wśród państw inwestujących w TITR znajdują się również takie, które nie korzystają bezpośrednio z tranzytu za jego pośrednictwem. W trakcie szczytu C5+Japonia w grudniu 2025 r. premier Sanae Takaichi zadeklarowała wsparcie dla Kazachstanu w uproszczeniu procedur celnych w porcie w Aktau, a także wolę inwestycji w rozwój dróg, portów, kolei i centrów logistycznych. Tokio sądzi, że ułatwi to pogłębienie współpracy z państwami Azji Centralnej w zakresie energetyki i surowców krytycznych (na szczycie podpisano również porozumienia o kooperacji w tym zakresie). Z punktu widzenia Japonii wsparcie TITR jest zatem elementem szerszej strategii mającej poprawić bezpieczeństwo energetyczne i surowcowe kraju oraz dywersyfikację łańcuchów dostaw. Niewykluczone, że inne państwa – np. USA i Wielka Brytania, które od 2025 r. zwiększyły swoje zaangażowanie we współpracę gospodarczą i polityczną z Azją Centralną – będą dokonywać podobnych inwestycji w rozwój Korytarza Środkowego, aby zbliżyć się do partnerów z regionu i zdywersyfikować źródła surowców energetycznych. Przejawem takich działań może być deklaracja Stanów Zjednoczonych z lutego br. dotycząca planowanych inwestycji w rozwój kolei w Kazachstanie.

### **Perspektywy i ograniczenia**

Konflikt między Afganistanem a Pakistanem niemal uniemożliwia płynny tranzyt towarów z Azji Centralnej na południe, sprawiając, że Korytarz Środkowy staje się jedyną racjonalną śródlądową alternatywą. Na wzrost zainteresowania transportem przez TITR wpłynął również atak Izraela i Stanów Zjednoczonych na Iran, chociaż jego konsekwencje regionalne wzbudziły dodatkowe obawy co do stabilności zachodniej części szlaku związane z bezpieczeństwem Morza Kaspijskiego, Azerbejdżanu i Turcji.

Mimo ryzyk zarówno państwa C5, jak i ich partnerzy zewnętrzni postrzegają Korytarz Środkowy jako perspektywiczny. Dywersyfikacja szlaków transportowych łączących dwa kontynenty, zmniejszająca zapotrzebowanie na tranzyt przez Rosję za pośrednictwem tzw. Korytarza Północnego, jest ważna zarówno dla odbiorców, w tym UE, jak i dla uniezależniającej się od Moskwy Azji Centralnej. Państwa regionu dostrzegają coraz więcej szans w priorytetyzacji sektora *connectivity* – widzą, że dzięki temu mogą stać się centrami transportowymi i logistycznymi, co pomoże im w dywersyfikacji gospodarczej.

Wśród wyzwań dla TITR znajdują się rozładowanie wąskich gardeł, a także modernizacja portów kaspijskich i usprawnienie procedur celnych. Procesy zmierzające do rozwiązania tych problemów już się rozpoczęły, pobudzone m.in. inwestycjami zagranicznymi. Wzrost zainteresowania Korytarzem Środkowym może skutkować zwiększonym wsparciem partnerów i inwestorów dla państw Azji Centralnej, być może również w formie subsydiów oferowanych np. przez zainteresowane rozwojem szlaku Chiny.