

Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki

Marcin Kaczmarski

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku, na który składają się trasy lądowa i morska, została przedstawiona przez lidera ChRL Xi Jinpinga jesienią 2013 roku. Początkowo zakładała ona utworzenie sieci połączeń infrastrukturalnych, głównie korytarzy transportowych, pomiędzy ChRL i Europą – najważniejszym chińskim partnerem gospodarczym. W ciągu 2014 roku koncepcja Szlaku zyskiwała na znaczeniu, stając się kluczowym narzędziem chińskiej polityki zagranicznej, zwłaszcza w sferze dyplomacji publicznej oraz *soft power*. Pod koniec 2014 roku władze chińskie zapowiedziały utworzenie Funduszu Jedwabnego Szlaku z kapitałem rzędu 40 mld dolarów.

Idea Nowego Jedwabnego Szlaku stanowi elastyczną formułę używaną przez Chiny w dialogu z wieloma krajami. Poprzez inkluzywny charakter przyczynia się do osłabienia negatywnego wrażenia wywołanego dynamiczną ekspansją gospodarczą i asertywnością Chin w polityce zagranicznej, zwłaszcza wobec sąsiadów. Proces implementacji koncepcji Szlaku pozwoli Chinom na rozbudowę wpływów politycznych w sąsiedztwie: w Azji Centralnej i Południowo-Wschodniej. Szlak będzie alternatywnym punktem odniesienia dla dominacji USA i rosyjskich projektów integracyjnych w tych regionach. Koncepcja będzie legitymizować i ułatwiać wzrost chińskich wpływów w krajach tranzytowych na drodze do Europy Zachodniej, tj. na Bliskim Wschodzie (kraje arabskie, Izrael, Turcja), w Rogu Afryki (Kenia) oraz Europie Środkowej (Bałkany, kraje Grupy Wyszehradzkiej). Koncepcja ma także istotne znaczenie dla chińskiej polityki wewnętrznej. Stała się ona jednym z głównych projektów politycznych Xi Jinpinga. Posłuży rozwojowi centralnych i zachodnich prowincji Chin. Otwarty i nie do końca określony charakter koncepcji skazuje ją na sukces, niezależnie od tego, w jakim stopniu zostanie zrealizowana w praktyce. Elastyczny charakter pozwala Chinom kontynuować już prowadzone inwestycje w wymiarze dwustronnym, przedstawiając je jako składające się na koncepcję Szlaku.

Geneza i ewolucja koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku została po raz pierwszy przedstawiona publicznie przez prezydenta ChRL Xi Jinpinga we wrześniu 2013 roku w trakcie wizyty w Kazachstanie. Zaproponował on utworzenie Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku (*Silk Road Economic Belt*). W październiku 2013 roku podczas podróży do Indonezji przedstawił równoległą inicjatywę

Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku (*21st Century Maritime Silk Road*). Idea odnowienia Jedwabnego Szlaku stała się popularna w chińskich mediach i środowisku eksperckim pod hasłem: „jeden pas i jeden szlak” (*One Belt and One Road*).

W ciągu 2014 roku koncepcja stopniowo zyskiwała pozycję kluczowego hasła chińskiej polityki zagranicznej i, w nieco mniejszym stopniu, wewnętrznej. Początkowo pozostawała ona niedookreślona, nie przewidywała instytucjo-

nalizacji działań. Jednak pod koniec 2014 roku władze ChRL stworzyły ramy finansowe Szlaku. Xi Jinping zadeklarował utworzenie Funduszu Nowego Jedwabnego Szlaku z kapitałem 40 mld dolarów. Dodatkowym źródłem finansowania będzie Azjatycki Bank Inwestycji w Infrastrukturę (AIIB), powołany w listopadzie 2014 roku przez Chiny i 20 innych państw azjatyckich. W styczniu 2015 roku zapowiedziano utworzenie prywatnego Funduszu Rozwoju Energetyki, który planuje przyciągnięcie dla realizacji koncepcji Szlaku inwestycji rzędu 20 mld dolarów.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku stała się kluczowym narzędziem chińskiej polityki zagranicznej.

Koncepcja lądowego i morskiego Nowego Jedwabnego Szlaku zakłada utworzenie sieci korytarzy transportowych, które połączyłyby Chiny z krajami Unii Europejskiej – partnerem handlowym ChRL numer jeden (w 2013 roku obroty z UE sięgnęły 559 mld dolarów). Oznacza to budowę bądź modernizację infrastruktury transportowej – kolejowej (w tym szybkiej kolei) i drogowej, portów lądowych i morskich oraz lotnisk, a także tworzenie infrastruktury przesyłowej (ropociągi, gazociągi) oraz telekomunikacyjnej. Oficjalna wersja trasy Szlaku, opublikowana na stronie rządowej agencji informacyjnej Xinhua, pokazuje jeden wariant odcinka lądowego i jeden morskiego, które łączą się w północnych Włoszech. Jest to jednak uproszczenie, gdyż koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku stanowi konglomerat tras i przewiduje kilkanaście wariantów połączenia transportowego Chin z Europą. Przy tym poszczególne warianty nie wykluczają się wzajemnie (zob. Aneks 1). Część inwestycji infrastrukturalnych, które będą stanowić element Szlaku, takie jak drogi i rurociągi w krajach Azji Centralnej czy połączenia kolejowe cargo z Polską i Niemcami, została zrealizowana jeszcze przed ogłoszeniem kon-

cepcji (zob. Aneks 2). Te przedsięwzięcia często nie były koordynowane. Idea Szlaku stała się ich polityczną nadbudową i uzasadnieniem dla już podjętych przez ChRL działań, wcześniej traktowanych jako autonomiczne posunięcia, o charakterze dwu- lub wielostronnym. Istniejące bądź realizowane inwestycje mogą zostać włączone bez podejmowania dodatkowych działań czy kosztów.

Znaczenie przypisywane koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku przez chińskie władze wykracza jednak poza budowę infrastruktury transportowej między ChRL i Europą. Już pierwszy zarys idei, przedstawiony przez prezydenta Xi w Astanie, wskazywał na większe ambicje. Chiński przywódca do celów przyświecających budowie Szlaku zaliczył ułatwienie handlu i inwestycji, promocję rozliczeń w lokalnej walucie oraz wzmocnienie kontaktów międzyludzkich. Prezentując morski wariant Szlaku, Xi Jinping skupił się na integracji pomiędzy ChRL i krajami Stowarzyszenia Państw Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN). Chociaż koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku początkowo nastawiona była na kraje sąsiadujące z Chinami, w 2014 roku uległa przekształceniu w uniwersalne narzędzie chińskiej polityki.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku jako narzędzie chińskiej polityki zagranicznej

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku stała się narzędziem chińskiej polityki zagranicznej w wymiarze regionalnym i globalnym. Proklamowanie idei Szlaku nie musi zmienić dotychczasowej polityki Chin w zasadniczym stopniu: inwestycje w poszczególnych państwach mogą dalej być prowadzone w formie dialogu dwustronnego i dopiero po ich ukończeniu przedstawione jako tworzące jedną całość pod szyldem Szlaku. U podstaw idei szlaku leży **kontekst historyczny**. Koncepcja odwołuje się do istniejących od III wieku p.n.e. do XV wieku tras służących handlowi i wymianie kulturalnej między Chinami i Europą. Tym samym wprost nawiązuje do

okresu świetności cywilizacji chińskiej, kiedy Chiny były centrum ówczesnego świata i dominowały w sąsiedztwie. Historyczno-kulturowe odwołanie ma nadać koncepcji jednoznacznie pozytywne znaczenie.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku staje się **kluczowym elementem chińskiej dyplomacji publicznej i miękkiej siły (*soft power*)**. Koncepcji Szlaku towarzyszy oprawa informacyjno-propagandowa, obejmująca imprezy kulturalne, spotkania eksperckie, trasy turystyczne. Uruchomiona została specjalna strona agencji informacyjnej Xinhua. Chińscy eksperci lansują określenia w rodzaju „chińska wersja Planu Marshalla”. Koncepcja to rodzaj „opakowania” **chińskiej ekspansji gospodarczej poprzez nadanie jej atrakcyjnego kształtu**. Ujęcie tej ekspansji w ramy współpracy wielostronnej, z której korzyści odniosą zarówno Chiny, jak i ich partnerzy, pozwoli zmniejszyć potencjalny niepokój w krajach będących jej obiektem. Koncepcja ma być **ilustracją chińskiej filozofii stosunków międzynarodowych, zgodnie z którą wszystkie zaangażowane państwa wygrywają** (popularyzacja formuły *win-win*). Ma także na celu promocję wizerunku Chin jako „łagodnego” mocarstwa. Koncepcja Szlaku pozwoli również przynajmniej częściowo zatrzeć negatywne wrażenie, jakie powstało w ostatnich latach w związku z rosnącą asertywnością Chin, widoczną zwłaszcza w sporach terytorialnych na morzach Wschodnio- i Południowo-chińskim.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku dostarcza Chinom **elastycznej formuły dla dialogu** z całym szeregiem aktorów, od państw sąsiadujących z Azji Centralnej i Południowo-Wschodniej, przez kraje tranzytowe Bliskiego Wschodu oraz Afryki Wschodniej i Północnej, po kraje europejskie, zarówno należące do UE, jak i niebędące jej członkami. Chiny mogą „sprzedawać” koncepcję poszczególnym krajom i regionom. Stanowi ona dla Chin użyteczny sposób organizowania współpracy wielostronnej bez tworzenia prochińskiej i antyzachodniej

organizacji, która odstraszałaby potencjalnych uczestników. Chiny mogą zaadresować swój projekt łącznie do około 50 państw. Do krajów, które już wyraziły gotowość uczestnictwa w projekcie, należą: Kazachstan, Kambodża, Laos, Sri Lanka, Malediwy, Polska, Litwa, Rosja, Izrael, Austria, Grecja, Tadżykistan, Afganistan, Turcja, Indonezja, Egipt. Już obecnie odbywa się szereg spotkań międzynarodowych na różnych szczeblach, które są przedstawiane jako związane z Nowym Jedwabnym Szlakiem. Na obecnym etapie koncepcja służy organizacji spotkań potencjalnie zainteresowanych państw (np. szczyt transportowy Nowego Jedwabnego Szlaku, który odbył się w Urumczy we wrześniu 2014 roku).

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku dostarcza Chinom elastycznej formuły dla współpracy z całym szeregiem aktorów, od państw sąsiadujących z Azji Centralnej i Południowo-Wschodniej, przez kraje tranzytowe Bliskiego Wschodu, po kraje europejskie.

W przeciwieństwie do integracji europejskiej czy inicjatyw promowanych przez Rosję na obszarze WNP, koncepcja Szlaku jest otwartym projektem politycznym, bez wyraźnie zakreślonych granic. W konsekwencji będzie ona stanowić **bazę dla rozbudowy chińskich wpływów politycznych** oraz pozwoli na tworzenie niesformalizowanej formuły współpracy wielostronnej. Szlak morski może legitymizować wzrost obecności i aktywności chińskiej marynarki na Oceanie Światowym pod pretekstem ochrony chińskiego handlu. Zapraszającym do współpracy w ramach koncepcji państwom będzie trudno odmówić udziału w inicjatywie z uwagi na stosowany przez chińską dyplomację język obopólnej korzyści oraz duży stopień otwartości koncepcji (np. obecnie trwa intensywna dyskusja w Indiach, czy powinny one dołączyć do Szlaku). Co więcej, to, że jakieś pań-

stwo nie będzie brało udziału w projekcie, nie stanowi z punktu widzenia Chin poważniejszego wyzwania z uwagi na otwarty i elastyczny charakter koncepcji.

Koncepcja Szlaku tworzy **alternatywny punkt odniesienia dla amerykańskiej dominacji**, zwłaszcza w Azji Wschodniej, ale także względem innych mocarstw w Eurazji, takich jak Rosja czy Indie. W perspektywie długofalowej koncepcja staje się elementem budowy chińskiego porządku międzynarodowego, alternatywnego wobec zdominowanego przez Stany Zjednoczone. Tworzenie Funduszu Szlaku Jedwabnego zostało poprzedzone powołaniem nowego banku rozwojowego dla Azji, promocją idei tworzenia nowej architektury bezpieczeństwa w Azji bez udziału Stanów Zjednoczonych (zgłoszona przez Xi Jinpinga na szczycie CICA w maju 2014 w Szanghaju) oraz wsparciem dla idei strefy wolnego handlu w ramach APEC (będącej odpowiedzią na amerykański projekt TPP, omijający Chiny). Szlak ma utrudnić Stanom Zjednoczonym realizację zwrotu w stronę Azji oraz negocjować koncepcję amerykańskiego tzw. *New Silk Road Initiative* (zgłoszonej przez Hillary Clinton jeszcze w roku 2011), wiodącej przez Afganistan. Szlak może się przyczynić się do wyłonienia prochińskiej orientacji w polityce zagranicznej krajów leżących wzdłuż trasy Nowego Jedwabnego Szlaku.

Szlak jako rama dla realizacji chińskiej polityki wobec wybranych państw

Zarówno sama koncepcja, jak i proces jej implementacji posłużą Chinom w realizacji celów względem wielu państw.

W przypadku Rosji i państw Azji Centralnej koncepcja ta stanowi chińską odpowiedź na promowany przez Moskwę projekt integracyjny: Eurazjatycką Unię Gospodarczą. Chińska koncepcja – oparta na innych niż rosyjska idea zasadach – umożliwi obronę pozycji ekonomicznej Pekinu w Azji Centralnej bez konieczności otwartej rywalizacji z Rosją. Z kolei potraktowa-

nie Rosji jako istotnego elementu Szlaku (zob. Aneks 1) pozwoli złagodzić rosyjską niechęć do projektu. Tworzy też wrażenie gry o sumie dodatniej, które może przekonać Rosję, że nie warto sprzeciwiać się chińskim projektom w Azji Centralnej. Ciekawym przyczynkiem jest zmiana oficjalnej mapy Szlaku, publikowanej przez chińską rządową agencję informacyjną Xinhua.

Koncepcja Szlaku tworzy alternatywny punkt odniesienia dla amerykańskiej dominacji, ale w przypadku Rosji i państw Azji Centralnej stanowi chińską odpowiedź na promowany przez Moskwę projekt integracyjny: Eurazjatycką Unię Gospodarczą.

W pierwotnej wersji trasa lądowa omijała Rosję, obecnie ją uwzględnia. Unia Eurazjatycka mogłaby ułatwić Chinom realizację projektu, jeśli tworzyłaby wspólną przestrzeń transportową, pod warunkiem jednak że nie stwarzałaby dodatkowych barier. Choć Rosja jest przewidziana jako część Szlaku, ta inicjatywa może podważyć samodzielne rosyjskie plany rewitalizacji infrastruktury kolei transsyberyjskiej, zwłaszcza we wschodniej części. Realizacja Szlaku może też złagodzić potencjalne spory rosyjsko-chińskie o tzw. północną drogę morską, wiodącą przez Arktykę.

W odniesieniu do krajów ASEAN koncepcja Szlaku i jej implementacja będą służyły z jednej strony złagodzeniu wrażenia chińskiej asertywności, z drugiej pozwolą na bardziej skuteczną obronę chińskich interesów w sporach terytorialnych. Inwestycje w poszczególnych krajach (np. planowana kolej w Tajlandii, port kontenerowy w Malezji) stworzą trwałą płaszczyznę dla współpracy. Zarazem koncepcja morskiego Szlaku stanowi legitymizację dla zwiększania obecności chińskiej marynarki wojennej na spornych wodach i prowadzenia przez nią zadań ochrony szlaków morskich; temu też będą służyć porty w Pakistanie, Mjanmie i Sri Lance.

Koncepcja Szlaku tworzy platformę dla dialogu Chin z krajami Azji Południowej, zaś jej realizacja wzmocni pozycję Chin względem Indii, niezależnie czy przyłączą się one do koncepcji, czy też nie. Promując koncepcję Szlaku, Chiny zintensyfikowały relacje z krajami uznawanymi za bliskich partnerów New Delhi: Nepalem, Bangladeszem i Sri Lanką. Nepal i Bangladesz odgrywają rolę w połączeniu Chin z Oceanem Indyjskim przy ominięciu cieśniny Malakka. Sri Lanka bądź Malediwy mogą stać się kluczowym punktem dla chińskiej marynarki wojennej, pozwalającym jej utrzymywać stałą obecność na Oceanie Indyjskim. Wciągając Indie do projektu, Chiny mogą zneutralizować ich opór.

Nowy Jedwabny Szlak nie musi powodować rywalizacji pomiędzy krajami Europy Środkowej.

Indiom zależy na inwestycjach w infrastrukturę portową, co może skłaniać je do współpracy z Chinami. Są też członkiem banku AIIB. Jeśli z kolei New Delhi odmówi współpracy, wówczas Indiom grozi utrata wpływów w tych krajach, które chcą skorzystać z potencjalnego chińskiego finansowania.

Zarówno koncepcja Szlaku, jak i jej realizacja otwierają perspektywy zwiększenia wpływów Chin w regionie Bliskiego Wschodu. Szczególnie duże znaczenie Szlak będzie miał dla stosunków Chin z Egiptem i Izraelem. Chiny rozpatrują obecnie dwa duże projekty transportowe: przekopanie równoległego kanału do Kanału Sueskiego oraz budowę linii kolejowej w Izraelu, pozwalającej ominąć kanał. Koncepcja Szlaku stanowi także sposób zacieśniania współpracy Chin z Turcją. Nowy Szlak może stać się narzędziem otwarcia Chin na Iran poprzez budowę połączenia przez Azję Centralną.

Nowy Jedwabny Szlak a Europa

Europa jest dla Chin najważniejszym partnerem gospodarczym. Realizacja koncepcji Szlaku w wąskim zakresie – budowy połączeń infrastrukturalnych – pozwoli na zwiększenie obrotów handlowych i zdynamizowanie wymiany. Nawet częściowa realizacja projektu zwiększy dostęp ChRL do **rynku europejskiego** oraz ułatwi zacieśnienie współpracy z UE.

Europa Środkowo-Wschodnia (EŚW) może odegrać istotną rolę jako **strefa tranzytowa i miejsce wejścia na rynek** Europy Zachodniej. Wartość wymiany handlowej Chin z EŚW wynosi 40 mld dolarów, tj. mniej niż 10% obrotów z UE, nie będzie ona zatem głównym odbiorcą chińskich towarów. EŚW może za to pełnić funkcję bramy do Europy Zachodniej, z portami morskimi i lądowymi. Infrastruktura w EŚW jest wciąż niedostatecznie rozwinięta – brak standardów, niepełne podwójne tory i elektryfikacja. Eksperti chińscy podkreślają, że otwiera to szansę na zaangażowanie Chin w budowę infrastruktury w EŚW, zwłaszcza modernizację i elektryfikację linii kolejowych, bez wywoływania przy tym konfliktu z UE.

Koncepcję Szlaku i jego znaczenie dla EŚW należy wpisać w szerszy kontekst relacji Chin z regionem. Z punktu widzenia Chin główną zaletą regionu jest położenie geograficzne. Chiny oczekują, że kraje EŚW mając otwarte rynki, będą opowiadały się za porozumieniem o inwestycjach i strefą wolnego handlu. Ponadto kraje EŚW mogłyby pomóc w ulepszeniu i marketingu produktów chińskich przed ich pełnym wejściem na rynek europejski. Kraje EŚW skorzystają z chińskiego finansowania, a dla Chin to dobre miejsce testowe dla inwestycji w UE. Dobre stosunki z Chinami i brak zadrażeń historycznych zmniejszają opór strategiczny wobec chińskich inicjatyw.

Trasa morska siłą rzeczy będzie wchodziła do Europy przez południe (Grecja) i faworyzowała kraje bałkańskie i Węgry. Z kolei najkrótszy wa-

riant trasy lądowej prowadzi do Niemiec przez Polskę. Grecja postrzega się jako punkt łączący szlak morski z lądowym. Polska z kolei widzi się w roli głównego hubu na zachodnim krańcu Szlaku, dla tranzytu i transportu chińskich towarów. Jednak Nowy Jedwabny Szlak **nie musi generować rywalizacji** pomiędzy krajami Europy Środkowej, jako że poszczególne warianty tras nie wykluczają się wzajemnie i będą się uzupełniać. Jednak obecnie mogą one prowadzić do konkurencji pomiędzy poszczególnymi krajami o inwestycje, które będą niezbędnym elementem trasy. Największe ryzyko jest związane z pojawieniem się *race to the bottom* o chińskie inwestycje pomiędzy krajami EŚW (jest to ryzyko obecne od kilku lat i niezależne od koncepcji Szlaku). W krótkim terminie istnienie dwóch głównych wejść do Europy może dzielić Grupę Wyszehradzką – dotąd najlepszą pozycję mają Polska i Węgry. Na korzyści ze Szlaku liczą także państwa bałtyckie.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku jako narzędzie polityki wewnętrznej

W wymiarze **polityki wewnętrznej** koncepcja Szlaku jest osobistym projektem nowego lidera Xi Jinpinga. Plan ten jest „skazany na sukces”, przede wszystkim z uwagi na nieokreśloność jego celów i otwarty charakter. Cały szereg działań z zakresu polityki zagranicznej i gospodarczej może zostać włączony do Szlaku i przedstawiony jako sukces. Nawiązanie do czasów świetności ma legitymizować partię komunistyczną i jej osiągnięcia na arenie międzynarodowej.

W wymiarze **polityki gospodarczej** Nowy Jedwabny Szlak ma promować rozwój i wzrost gospodarczy centralnych i zachodnich prowincji Chin. Tym samym koncepcja staje się zarówno narzędziem polityki Pekinu (wyrównania różnic w skali kraju), jak i poszczególnych prowincji (konkurujących ze sobą we współpracy gospodarczej z zagranicą). Celem chińskich prowincji jest promocja eksportu towarów oraz siły roboczej i wykazanie się sukcesami w tej dziedzinie przed

władzami centralnymi. Subsydia dla korytarzy transportowych ze strony prowincji środkowych i zachodnich oraz konkurencja o ceny transportu ograniczają zarazem racjonalność wykorzystania Szlaku. Szlak może być narzędziem polityki chińskich prowincji, pozwalając im spełniać kryteria takie jak wielkość eksportu, wysyłanie siły roboczej za granicę czy zdobywanie doświadczenia w określonej dziedzinie. Można jednak oczekiwać działań władz chińskich dążących do ograniczania rywalizacji poszczególnych prowincji przy realizacji koncepcji.

Koncepcja Szlaku jest „skazana na sukces”, przede wszystkim z uwagi na nieokreśloność jego celów i otwarty charakter.

Przystąpienie do implementacji założeń Szlaku będzie także sposobem dywersyfikacji inwestycji oraz zagospodarowania części chińskich rezerw. Ponadto przyczyni się do wzrostu eksportu kapitału i siły roboczej oraz do dywersyfikacji inwestycji. Budowa infrastruktury pozwoli chińskim firmom zwiększyć zaangażowanie globalne.

Perspektywy realizacji Nowego Jedwabnego Szlaku

Realizacja koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku będzie w przeważającej mierze zależna od Chin. Tworzenie nowych połączeń ma sens chociażby z uwagi na wielkość chińskiego handlu z poszczególnymi regionami, przez które będzie przechodził lądowy bądź morski wariant szlaku: z Europą (559 mld dolarów), ASEAN (443 mld), Bliskim Wschodem (257 mld), Afryką (192 mld), WNP (150 mld). Z uwagi na otwarty, a zarazem nieprecyzyjny charakter koncepcji można oczekiwać jej implementacji w dotychczasowej formule stosunków dwustronnych. Decyzja, kiedy ogłosić sukces koncepcji, będzie leżała w rękach Pekinu. Dotychczasowe doświadczenia sugerują też, że koncepcja Szlaku będzie realizowana **raczej**

równoległe niż etapowo. Na obecnym etapie można jednak wskazać szereg ograniczeń, które mogą utrudnić proces jej implementacji. Rdzeniem koncepcji lądowego odcinka jest rozszerzenie istniejących połączeń kolejowych pomiędzy Chinami i Europą. Obecnie ułamek handlu odbywa się transportem kolejowym (3,5% chińskiego eksportu do UE trafia drogą lądową). Jego główną zaletą jest dużo niższy koszt w porównaniu z transportem lotniczym oraz kilkakrotnie krótszy czas w porównaniu z transportem morskim (od 12 do 16 dni między centralnymi Chinami i Niemcami, drogą morską 50–60 dni). To sprawia, że transport kolejowy będzie odpowiedni dla specyficznej grupy towarów, której nie opłaca się wysyłać drogą powietrzną, ale dla której transport morski jest zbyt długi. **Sieć kolejowa nigdy nie będzie dominująca**, pozostanie uzupełnieniem transportu morskiego.

Do najpoważniejszych przeszkód w realizacji koncepcji należą **procedury celne** oraz **zróżnicowanie systemów kolejowych**, które wydłużają czas transportu. Interoperacyjność połączeń kolejowych jest trudna do uzyskania, gdyż Szlak przebiega przez trzy systemy kolejowe: chiński, postsowiecki oraz europejski. Dodatkowym wyzwaniem będzie integracja prowadzo-

na przez Rosję na płaszczyźnie Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej, która może utrudnić harmonizację i uproszczenie procedur celnych. Kluczową w kontekście Szlaku może być decyzja o budowie nowych linii kolejowych w Eurazji (normalnotorowych). Rosja sprzeciwia się takim planom, zwłaszcza w odniesieniu do Kazachstanu i jest niechętna połączeniu kolejowemu Chin z Kirgistanem i Uzbekistanem. Do tego dochodzi konkurencja o kształt szlaku i jego poszczególne warianty – zwłaszcza rywalizacja między UE i Rosją. Szlak jest też zależny od dynamiki politycznej rozlicznych terytoriów, przez które przebiega. Atrakcyjność transportu przez Ukrainę zmalała, gdy aneksja Krymu spowodowała rezygnację Chin z planów głębokiego portu na półwyspie. Dużym wyzwaniem, zwłaszcza dla Europy Środkowej, jest brak towarów, które mogłyby być eksportowane do Chin. Pociągi wracają puste, kontenery są często wysyłane do Chin drogą morską, co wydłuża czas i podnosi koszty. Lista potencjalnych towarów obejmuje samochody i leki. Z uwagi na temperatury, konieczne są przerwy zimowe. W związku z tym niektórzy przewoźnicy zaczęli wyposażać się w specjalnie ocieplane wagony towarowe, umożliwiające przewozy całoroczne.

ANEKS 1

Warianty i trasy Szlaku

Zarówno w wersji lądowej, jak i morskiej, Nowy Jedwabny Szlak ma połączyć Chiny z Europą. Sama koncepcja zawiera kilka głównych i kilkanaście pośrednich wariantów tras, jakimi może przebiegać Szlak. Z uwagi na stosowanie różnych określeń w odniesieniu do tych samych wariantów przebiegu Szlaku wskazane jest scharakteryzowanie potencjalnych wariantów pod kątem kluczowych elementów kształtujących wybór poszczególnych tras. Co ważniejsze, **poszczególne warianty nie wykluczają się wzajemnie**, stanowiąc raczej konglomerat tras możliwych do równoczesnej realizacji. Niemniej przyznanie któremuś z wariantów priorytetu będzie go wzmacniało względem innych. Punktem wyjścia lądowej trasy Szlaku z Chin jest port lądowy Horgos, na granicy z Kazachstanem. Pierwszą kwestią jest **rola Rosji**. Chiny stoją przed pytaniem, w jakim stopniu Szlak ma przebiegać przez terytorium Rosji (co zapewniałoby najkrótszą drogę do Europy). W przypadku przekraczania

terytorium Rosji w grę wchodzi dwa warianty. Jeden z nich zakłada wykorzystanie kolei transsyberyjskiej na możliwie najdłuższym odcinku (możliwe wejścia: bezpośrednio z północno-wschodnich Chin; z północnych Chin poprzez Mongolię; z zachodnich Chin poprzez Kazachstan). W drugim przypadku kolej transsyberyjska byłaby omijana – większa część trasy przez Azję biegłaby przez Kazachstan i przez południowo-zachodnią część Rosji (okolice Wołgogradu) oraz Ukrainę.

W przypadku **ominięcia Rosji** w grę także wchodzi dwa podstawowe warianty. Jeden z nich zakłada połączenie transportu kolejowego z morskim i poprowadzenie Szlaku przez Morze Kaspijskie, kraje Kaukazu Południowego do Turcji. W przypadku drugiego wariantu trasa miałaby wyłącznie charakter lądowy, przechodząc przez północną część Iranu, również do Turcji. W momencie wejścia Szlaku do Turcji możliwy jest też wariant dalszego transportu przez Morze Czarne do portów rumuńskich, ale to podnosiłoby koszty realizacji przedsięwzięcia.

Kolejną kwestią staje się **wejście lądowej części Szlaku do Europy**. W tym przypadku możliwe są trzy główne warianty. Pierwszy – północny – obejmuje transport przez Polskę do Niemiec i ewentualnie dalej, do innych krajów Europy Zachodniej. Drugi zakłada wejście przez Słowację w kierunku Wiednia. Trzecim wariantem jest wejście Szlaku do Europy przez Bułgarię w kierunku północnym.

Szlak morski ma zaczynać się w południowo-wschodniej prowincji Guandong i prowadzić wzdłuż wybrzeży Azji Południowo-Wschodniej, przez cieśninę Malakka, Sri Lankę, Ocean Indyjski, Róg Afryki i Kanał Sueski do Morza Śródziemnego. Stąd może on się rozdzielić na porty Europy Północnej oraz Południowej, w tym ostatnim przypadku łącząc się z trasą lądową. W przypadku szlaku morskiego istotną rolę odegrają Sri Lanka, Malediwy oraz Egipt i Izrael.

Uzupełnieniem szlaku morskiego może stać się lądowy korytarz transportowy łączący Chiny z Mjanmą, Bangladeszem oraz Indiami, docierający do Oceanu Indyjskiego i omijający przy tym cieśninę Malakka. Jego równoległym wariantem byłby korytarz przez Pakistan docierający do Oceanu Indyjskiego. Z prowincji Junnan Szlak prowadziłby przez Mjanmę do Dhaki (Bangladesz), a potem do Kalkuty (Indie).

Połączenie szlaku morskiego z lądowym może mieć miejsce w dwóch wariantach. Pierwszym z nich jest wejście do Europy przez porty greckie, z których szlak prowadziłby w kierunku północnym (Serbia, Węgry, Wiedeń). Drugim jest wejście przez włoskie porty na Adriatyku i skierowanie się ku Europie Zachodniej. Porty, które są uwzględniane w poszczególnych wariantach, to: Pireus, Saloniki (Grecja), Bar (Macedonia), Koper (Słowenia).

ANEKS 2

Stan realizacji Szlaku

Część połączeń infrastrukturalnych między Chinami i Europą, które stanowią rdzeń lądowej trasy Szlaku, jest już wykorzystywana. Należą do nich połączenia kolejowe: z Chongqing do Duisburga (od października 2011); z Wuhan do Pragi (od października 2012); z Chengdu do Łodzi (od października 2013); z Zhengzhou do Hamburga (od lipca 2013); z Suzhou do Warszawy (od października 2013); z Changsha do Duisburga (od listopada 2014). Jako najnowsze zostało uruchomione połączenie kolejowe między Yiwu i Madrytem (operatorzy rozważają, czy uczynić je regularnym).

Do tego dochodzą połączenia kolejowe, które mogą zostać włączone do tras Szlaku:

- pomiędzy azjatycką i europejską częścią Sztambułu (podmorski tunel);
- linia Kazachstan–Turkmenistan–Iran;
- połączenia szybkiej chińskiej kolei sięgające do prowincji zachodnich.

Początkiem morskiej części Szlaku jest dzierzawiony przez chińską spółkę grecki port Pireus. Skrócił on drogę chińskich towarów do Europy o około tydzień, gdyż nie płyną one do portów w północnej Europie. Sztandarowym projektem w ramach łączenia trasy morskiej i lądowej Szlaku jest planowana szybka kolej Belgrad–Budapeszt, która ma ułatwić transport towarów z Grecji na rynki europejskie. Memorandum w tej sprawie podpisano w listopadzie 2013 roku, kontrakt w grudniu 2014 roku. Początek budowy jest przewidziany na rok 2015, koniec na 2017. Koszty – 2 mld euro – pokryje chiński Ex-Im Bank, zaś budowę zajmie się państwowa spółka China Railway and Construction Corporation. Nie ma natomiast konkretnych planów budowy połączenia kolejowego między Grecją i Serbią.

MAPA

Warianty tras Nowego Jedwabnego Szlaku



Źródło: <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link>

REDAKCJA MERYTORYCZNA: Olaf Osica, Adam Eberhardt

REDAKCJA: Anna Łabuszewska, Katarzyna Kazimierska

SKŁAD: Bohdan Wędrychowski

Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia

ul. Koszykowa 6a, 00-564 Warszawa

tel.: +48 | 22 | 525 80 00,

fax: +48 | 22 | 525 80 40

**Opinie wyrażone przez autorów analiz nie przedstawiają
oficjalnego stanowiska władz RP**

Zapraszamy na naszą stronę: www.osw.waw.pl