

Kolejowy Jedwabny Szlak w cieniu wojny na Ukrainie

Jakub Jakóbowski

Konflikt na Ukrainie załamał trwający ponad dekadę trend szybkiego wzrostu eurazjatyckich przewozów kolejowych, które stały się istotnym – choć nie dominującym – kanałem wymiany handlowej między Chinami i Unią Europejską. W pierwszych dziewięciu miesiącach 2022 r. ich wolumen obniżył się o ok. 35% względem analogicznego okresu poprzedniego roku (do ok. 370 tys. TEU). Choć wielkość przewozów odbudowuje się po gwałtownym spadku z pierwszych tygodni konfliktu, maleje w nich udział towarów wysokowartościowych i eksport z UE do Chin tą drogą (jego wartość w okresie marzec–wrzesień zmniejszyła się o 65% r/r). Małaszewicze na granicy polsko-białoruskiej nie tylko utrzymały dominującą pozycję, lecz także stały się właściwie jedynym punktem wejścia towarów do UE. Na znaczeniu straciły natomiast niemieckie huby logistyczne, które dotychczas w największym stopniu obsługiwały kolejowy handel produktami wysokowartościowymi (m.in. motoryzacyjnymi).

Utrzymanie przewozów między Azją a Europą związane jest m.in. z dyplomatycznym i finansowym zaangażowaniem Chin. Transport kolejowy nie został objęty sankcjami ze strony Rosji i UE, a głównymi czynnikami ograniczającymi przewozy są rezygnacja wielu korporacji transnarodowych z tranzytu przez terytorium Rosji i wzrost ryzyka biznesowego. Na dalszym funkcjonowaniu tej branży cieniem kładą się potencjalne scenariusze eskalacji, np. zmuszenie przez Kreml Białorusi do udziału w wojnie lub pełne zamknięcie granic Rosja–UE. W długofalowej perspektywie znaczny rozwój przewozów kolejowych i osiągnięcie poziomów powyżej tych sprzed wojny, co wymagałoby dużych nakładów na infrastrukturę wzdłuż całego szlaku, wydają się mało prawdopodobne do czasu trwałego zakończenia konfliktu rosyjsko-ukraińskiego.

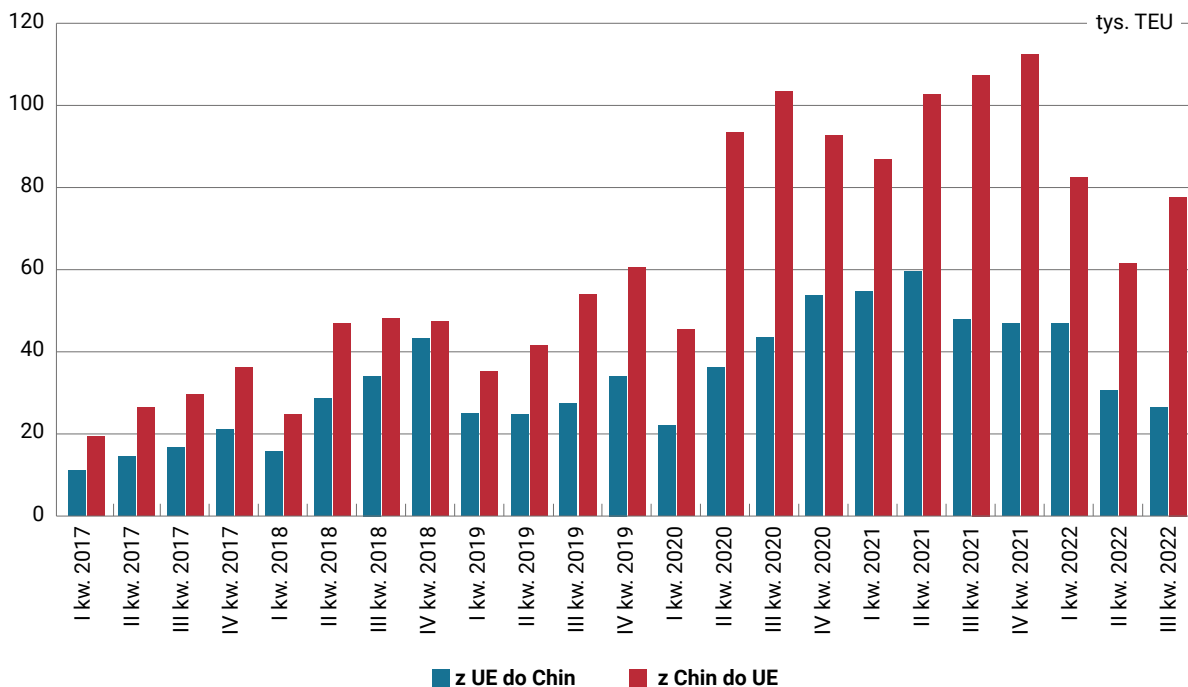
Sytuacja w czasie wojny

W rekordowym roku 2021 eurazjatycką siecią kolejową w obu kierunkach przetransportowano 692,5 tys. TEU ładunków o łącznej wartości 32,4 mld euro, a ta wysoka dynamika utrzymywała się jeszcze w pierwszych dwóch miesiącach 2022 r. Rosyjska inwazja na Ukrainę 24 lutego, a także lawina sankcji nałożonych na agresora przez UE spowodowały załamanie trendu wzrostowego. Nie doprowadziły jednak do całkowitego zamrożenia Kolejowego Jedwabnego Szlaku. Po początkowym szoku w globalnej branży transportowej, który skutkował wstrzymaniem wielu połączeń między Chinami i UE, w kolejnych miesiącach ruch zaczął się odbudowywać, a jego wartość w pierwszych



dziewięciu miesiącach 2022 r. osiągnęła łącznie 370 tys. TEU (spadek o 35% r/r)¹. Odbicie dynamiki wynikało zarówno z presji ze strony klientów końcowych – nierzadko opierających całe swoje łańcuchy logistyczne na kolei – jak i z wyraźnej determinacji Pekinu i Moskwy do utrzymania funkcjonowania przewozów. Związany z wojną kryzys w transporcie kolejowym ChRL–UE dużo silniej dotyka przy tym eksport z Europy do Chin niż w odwrotnym kierunku. Ogólna wielkość potoku towarowego w III kwartale 2022 r. porównywalna jest z wolumenami notowanymi w 2020 r., a więc na początku pandemii COVID-19.

Wykres 1. Transport kolejowy między Chinami i UE przez terytorium Rosji od 2017 r.



Źródło: Статистика, ERAI Eurasian Rail Alliance Index, index1520.com.

Strategiczne kalkulacje Pekinu

Z punktu widzenia Pekinu przewozy kolejowe Chiny–UE nie mają znaczenia strategicznego i nie stanowią alternatywy wobec handlu morskiego. W 2021 r. odpowiadały one zaledwie za 0,6% ogółu wartości chińskiego handlu. Są jednak istotną gospodarczo i politycznie niszą w wymianie z Unią Europejską (stanowiły w 2021 r. 4,6% ogólnej jej wartości), stymulując w szczególności eksport z Chin. Skłania to Pekin do wspierania eurazjatyckich przewozów w czasie wojny i do podejmowania prób redukcji ryzyka, z którym mierzy się korzystający z kolei globalny biznes. Od samego początku zaangażowanie chińskiego rządu było kluczowe dla wzrostu branży. Choć pierwsze transporty tego typu realizowano już od 2011 r., ich gwałtowny rozwój rozpoczął się po 2013 r. i ogłoszeniu Inicjatywy Pasa i Szlaku przez przewodniczącego ChRL Xi Jinpinga. Nadanie budowie powiązań gospodarczych w Eurazji wysokiego priorytetu politycznego w Chinach nałożyło się wówczas na kalkulacje władz konkurujących ze sobą hubów logistycznych, usytuowanych z dala od portów morskich – jak Chengdu, Chongqing, Xi'an czy Zhengzhou – a na dalszym etapie również wschodnich miast tego państwa.

Tworzenie regularnych połączeń kolejowych z Europą stało się narzędziem przyciągania zagranicznych inwestorów relokujących produkcję w głąb Chin. W pierwszych latach rozwoju eurazjatyckich przewozów kolejowych były one intensywnie subsydiowane przez władze w ChRL – na poziomie lokalnym

¹ Dane zbiorcze publikowane przez Koleje Rosyjskie (RZD). W niniejszym opracowaniu wykorzystywane są również dużo bardziej szczegółowe – choć niepełne – informacje podawane przez czołowego przewoźnika na terytorium Rosji, Białorusi i Kazachstanu – alians kolejowy UTLC ERA, który w latach 2019–2021 odpowiadał za ok. 90% całości przewozów w tych krajach.

i centralnym (pomoc ta pokrywała nawet 70–80% nominalnych kosztów transportu). W ostatnich latach Pekin jednak coraz silniej naciska na stopniowe wycofywanie wsparcia. Choć mechanizm działania subsydiów nie jest transparentny, ich stosowanie będzie istotnym narzędziem podtrzymywania potoków towarowych na szlaku w obliczu wojny. Dodatkowo – dla części przewozów – chińscy państwowi ubezpieczyciele oferują specjalne instrumenty ubezpieczeniowe, które mają zredukować część ryzyka związanego z konfliktem na Ukrainie (np. wstrzymania transportów w Rosji).

Stymulowane przez państwo chińskie zwiększenie znaczenia eurazjatyckiej kolei doprowadziło do wzrostu rozpoznawalności przewozów do Europy wśród firm handlowych i globalnych koncernów, w szczególności w branżach samochodowej, elektroniki, komponentów, a także dóbr konsumpcyjnych i e-commerce². Ten środek transportu stał się powszechnie stosowanym rozwiązaniem pośrednim – pomiędzy szybkim i drogim transportem lotniczym a tanim i stosunkowo powolnym frachtem morskim. Ogromnym impulsem rozwoju połączeń ChRL–UE był wybuch epidemii COVID-19 na terenie Chin, która w dużo większym stopniu dotknęła transport lotniczy (uziemiając ładunki cargo przewożone w lukach samolotów pasażerskich) oraz morski (kwarantanny zaburzyły pracę portów i regularnych serwisów żeglugowych). W rezultacie skala tranzytu kolejowego radykalnie wzrosła – osiągnęła w 2021 r. 692 tys. TEU – jednocześnie jednak zwiększenie popytu wywołało „klęskę urodzaju”. Doprowadziło to do poważnych zatorów w całej eurazjatyckiej sieci kolejowej, znaczącego wydłużenia czasu transportu Chin–UE (z 12 do nawet 40–50 dni) i do poszukiwań alternatywnych punktów wejścia do UE względem dominującej przed COVID-19 granicy polsko-białoruskiej. Pierwsze miesiące rosyjskiej inwazji przyczyniły się co prawda do spadków wolumenów dostaw, ale doszło zarazem do przyspieszenia czasu przewozów do początkowych 10–14 dni, co de facto przywróciło rynek do pierwotnych parametrów jego funkcjonowania z lat 2017–2019.

Do utrzymania eurazjatyckich przewozów przyczyniła się postawa Moskwy, która jak dotąd nie zdecydowała się na ich wykorzystanie do gospodarczych nacisków na UE. Po początkowo wyrażanym sceptycyzmie wobec Inicjatywy Pasa i Szlaku, po 2013 r. Rosja szybko włączyła się w rozwój sektora eurazjatyckiego transportu kolejowego, widząc potencjalne zyski z tranzytu kontenerów z Azji, i utworzyła m.in. wyspecjalizowany w obsłudze tego rynku rosyjsko-białorusko-kazaski alians kolejowy UTLC ERA. Powołanie Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej, likwidującej konieczność odpraw celnych na obszarze między Chinami i UE, znacząco wpłynęło na rozwój przewozów kolejowych, a zarazem na harmonizację interesów rosyjsko-chińskich. Działania te sprawiły, że tzw. trasa północna (zob. mapa 2), która wiedzie przez Rosję, stała się bezkonkurencyjna pod względem kosztów, czasu oraz jakości serwisu i absolutnie zdominowała transport kolejowy (rocznie ponad 95% wolumenów dostaw) ChRL–UE. W Rosji powstały również grupy interesu – skupione wokół Kolei Rosyjskich i osób z najbliższego otoczenia Kremla – zainteresowane utrzymaniem tranzytu mimo inwazji na Ukrainę i gospodarczej wojny z Zachodem. Tranzyt kolejowy stał się również istotnym źródłem zagranicznych dochodów dla reżimu Łukaszenki, mierzącego się z druzgocącymi sankcjami ze strony UE³.

Przewozy kolejowe Chin–UE nie osiągnęły jednak nigdy takiej skali, która uczyniłaby Kolejowy Jedwabny Szlak przedsięwzięciem o strategicznym znaczeniu z punktu widzenia Pekinu. Transportowane tą drogą towary – nawet w czasie maksymalnego obłożenia w trakcie pandemii COVID-19 – odpowiadały za nie więcej niż 5% wartości wymiany Chin–UE, a zarazem za mniej niż 1% całości chińskiego handlu zagranicznego. Ewentualne zakłócenia przewozów wpłynęłyby natomiast negatywnie na stabilność wybranych łańcuchów dostaw w Chinach i UE, a przede wszystkim byłyby dużym ciosem wizerunkowym dla Pekinu, który uczynił z transportu kolejowego główny symbol Inicjatywy Pasa

² J. Jakóbowski, K. Popławski, M. Kaczmarek, *Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia kolejowe UE–Chiny: uwarunkowania, aktorzy, interesy*, Warszawa 2018, osw.waw.pl.

³ P. Żochowski, *Bolesne sankcje sektorowe UE wobec Białorusi*, OSW, 25.06.2021, osw.waw.pl.

i Szlaku. Stąd chińska dyplomacja zabiegała o utrzymanie stabilności przewozów, zarówno w obliczu polsko-białoruskiego konfliktu w czasie kryzysu migracyjnego 2021 r., jak i po inwazji Rosji na Ukrainę⁴. Należy jednak zakładać, że w sytuacji ewentualnego całkowitego zablokowania tranzytu – na przykład w rezultacie rosyjskiej decyzji o włączeniu sił białoruskich do aktywnego udziału w wojnie – Pekin za znacznie ważniejsze uzna swoje strategiczne relacje⁵ z Moskwą, jak miało to miejsce choćby przy naruszaniu chińskich interesów gospodarczych w wyniku napaści na Ukrainę w 2014 i 2022 r.⁶

Wojenne ryzyka dla eurazjatyckiej kolei

Działania wojenne związane z rosyjską inwazją na Ukrainę w niewielkim stopniu bezpośrednio wpłynęły na ogół przewozów między Chinami a Unią Europejską – dużo ważniejszą rolę w tym zakresie odgrywają konflikt gospodarczy na linii Rosja–UE i rosnące ryzyko biznesowe. W pierwszych dniach wojny całkowicie zamknięty został korytarz biegnący z Chin do UE przez terytorium Ukrainy (zob. mapa 2), który dynamicznie rozwijał się pod koniec 2021 r. Decyzja ta dotknęła głównie jego dwie funkcjonujące wówczas odnogi: do granicy z Polską (m.in. linię szerokotorową Hrubieszów–Sławków), a także prowadzącą przez ukraińsko-węgierską granicę trasę do miejscowości Záhony, gdzie w I kwartale 2022 r. oddany został do użytku duży terminal intermodalny nakierowany na obsługę przewozów z Azji. Mimo dużych przyrostów z 2021 r. tranzyt przez Ukrainę do UE odgrywał jednak marginalną rolę w całości rynku (poniżej 3% wolumenu przewozów). Ponadto w wyniku wojny zamknięte zostały – małej skali i z reguły nieregularne – połączenia bezpośrednie Chiny–Ukraina. Na odcinkach tras biegnących przez Rosję i Białoruś przejściowe utrudnienia powstawały wskutek ataków cybernetycznych na białoruski system zarządzania siecią kolejową, a także ze względu na wykorzystywanie rosyjskich i białoruskich lokomotyw do transportu sprzętu wojskowego.

Decydujący wpływ na spadki przewozów Chiny–UE wywierają konflikt polityczny i wojna gospodarcza między Rosją i Unią Europejską. W odróżnieniu od transportu morskiego i drogowego powiązania kolejowe UE–Rosja nie są formalnie objęte wzajemnymi restrykcjami. Duże oddziaływanie na tę gałąź transportu mają jednak inne rodzaje sankcji, a przede wszystkim decyzje korporacji transnarodowych o czasowym lub całkowitym wycofaniu się z rynku rosyjskiego, a także o zaprzestaniu realizowania tranzytu przez terytorium Federacji Rosyjskiej. Istotną rolę odegrały ograniczenia frachtu morskiego, w pierwszej kolejności zawieszenie prowadzenia serwisów morskich dla rosyjskich portów lub pełne wycofanie się części armatorów operujących na Bałtyku (m.in. Maersk) z tego rynku. Doprowadziło to do całkowitego zatrzymania tranzytu z Chin do UE przez porty obwodu kaliningradzkiego – przed wojną najważniejszego po Małaszewiczach punktu wejścia do Unii dla towarów przewożonych koleją z ChRL (zob. wykres 2). Z wykorzystania rozwiązań kolejowych wycofała się również część europejskich i globalnych firm logistycznych, choć czołowi operatorzy organizujący przewozy – najczęściej zarejestrowane w Austrii i Niemczech spółki z kapitałem rosyjskim – nadal zapewniają swoje usługi.

Rosnącym ograniczeniem tranzytu Chiny–UE przez terytorium Rosji jest dynamicznie rozwijający się kolejowy handel dwustronny między Pekinem i Moskwą oraz – szerzej – Azją i Rosją, konkurujący o przepustowość sieci. W pierwszych dziesięciu miesiącach 2022 r. wolumen handlu z ChRL tą drogą wzrósł o 18%⁷. Moskwa może więc w najbliższym czasie nadawać priorytet tym potokom towarowym, gdyż mają one strategiczne znaczenie w obliczu zachodnich sankcji. Obecnie ograniczenia dotyczą głównie Kolei Transsyberyjskiej i Bajkalsko-Amurskiej Magistrali Kolejowej, które stały się kluczowymi

⁴ Rozmowy autora z chińskimi ekspertami i dyplomatami w latach 2020–2022.

⁵ M. Bogusz, J. Jakóbski, W. Rodkiewicz, *Oś Pekin–Moskwa. Fundamenty asymetrycznego sojuszu*, Warszawa 2021, osw.waw.pl.

⁶ J. Jakóbski, K. Nieczytor, *Poniżej radarów wielkiej polityki – współpraca chińsko-ukraińska*, „Komentarze OSW”, nr 395, 2.06.2021, osw.waw.pl.

⁷ *Перевозки по ж/д сети из России в Китай выросли с начала года на 18%*, InfraNews, 17.11.2022, infranews.ru.

szlakami przekierowania z basenów Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego rosyjskiego eksportu węgla, metali czy drewna na rynki azjatyckie. Tradycyjnie jednak trasy te odgrywają mniejszą rolę w transzycie ChRL–UE (ok. 15% całości przewozów w 2018 r.) niż główny korytarz Chiny–Kazachstan–Rosja–Białoruś–Polska (ok. 75%)⁸.

Mapa 1. Przejścia graniczne UE wykorzystywane w przewozach kolejowych Chiny–UE



Źródło: opracowanie własne.

Nowa struktura handlu kolejowego UE–Chiny

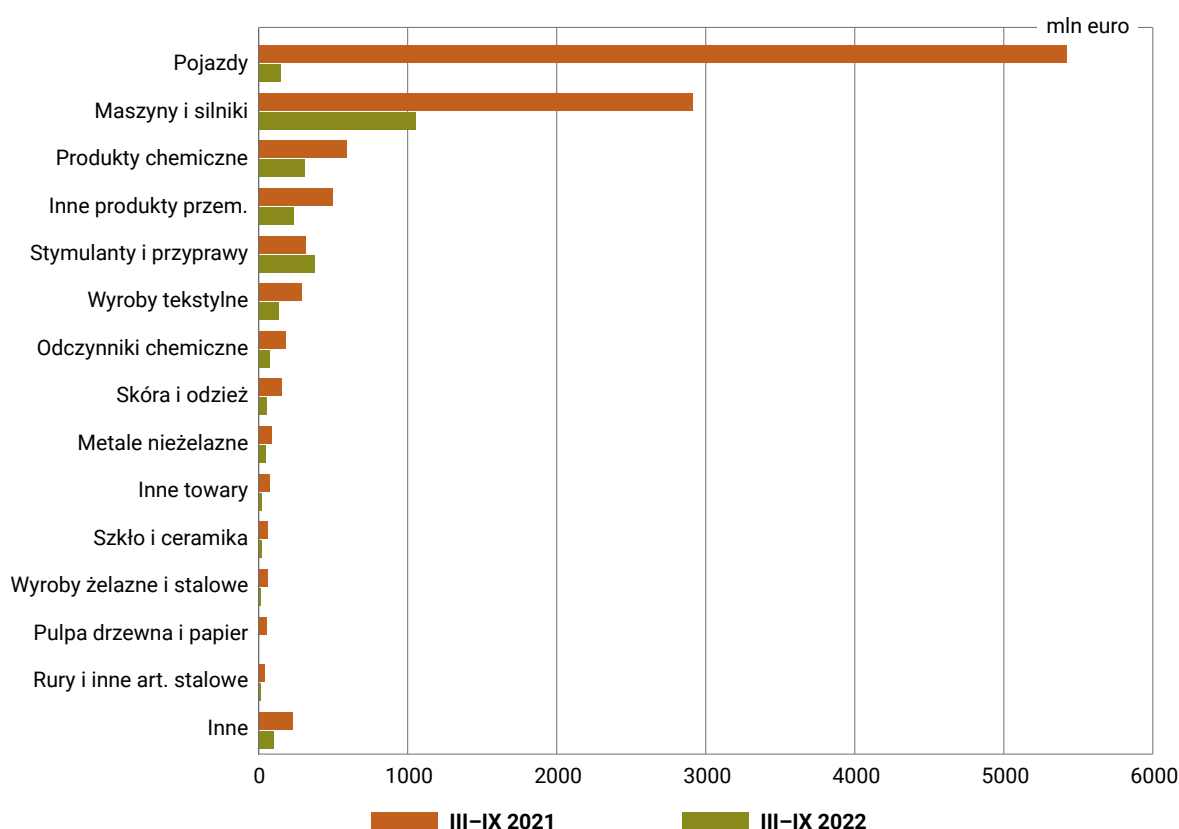
Największy negatywny wpływ na dynamikę przewozów mają decyzje o wycofaniu się z tranzytu przez terytorium państwa rosyjskiego klientów końcowych, głównie dużych koncernów przemysłowych z Europy. Dotyczy to w szczególności eksportu niemieckiego sektora motoryzacyjnego, tradycyjnie jednego z najważniejszych użytkowników transportu kolejowego – obsługiwanego głównie w niemieckich hubach w Duisburgu i Hamburgu. Od marca br. decyzje o wycofaniu się z tranzytu przez terytorium Rosji podjęli m.in. Volkswagen, Audi i Porsche, a także przedstawiciele innych branż – np. szwedzka

⁸ Eurasian Corridors: Development Potential, luty 2020, uic.org.

IKEA czy amerykański producent elektroniki Hewlett-Packard⁹. Część z tych firm ogłosiła m.in. poszukiwania alternatywnych kolejowych tras logistycznych przez Eurazję, m.in. przez tzw. korytarz środkowy (Middle Corridor) prowadzący przez Morze Czarne, Kaukaz i Morze Kaspijskie, oraz powrót do morskiego i lotniczego transportu do Chin.

Posunięcia te należy odczytywać jako wypadkową licznych czynników i konsekwencję m.in. całkowitego wycofania się z rynku rosyjskiego danego przedsiębiorstwa, ograniczonego dostępu do ubezpieczeń transportów do Chin (dotkliwego dla producentów towarów wysokowartościowych), a także relatywnych spadków kosztów frachtu morskiego do tego państwa – do niskich poziomów sprzed pandemii. Wdrażanie zmian w łańcuchach logistycznych, szczególnie w koncernach transnarodowych, jest procesem czasochłonnym. Nierzadko wstrzymanie przewozów przez Rosję ma charakter tymczasowy – część firm może powrócić do korzystania z nich. Dlatego też finalne decyzje podejmowane obecnie przez biznes znajdą pełne odzwierciedlenie w wolumenach przewozów – o ile gwałtowna eskalacja wojny nie doprowadzi do ich nagłego zerwania – dopiero w latach 2023–2024.

Wykres 2. Wartość eksportu drogą kolejową z UE do Chin w latach 2021–2022



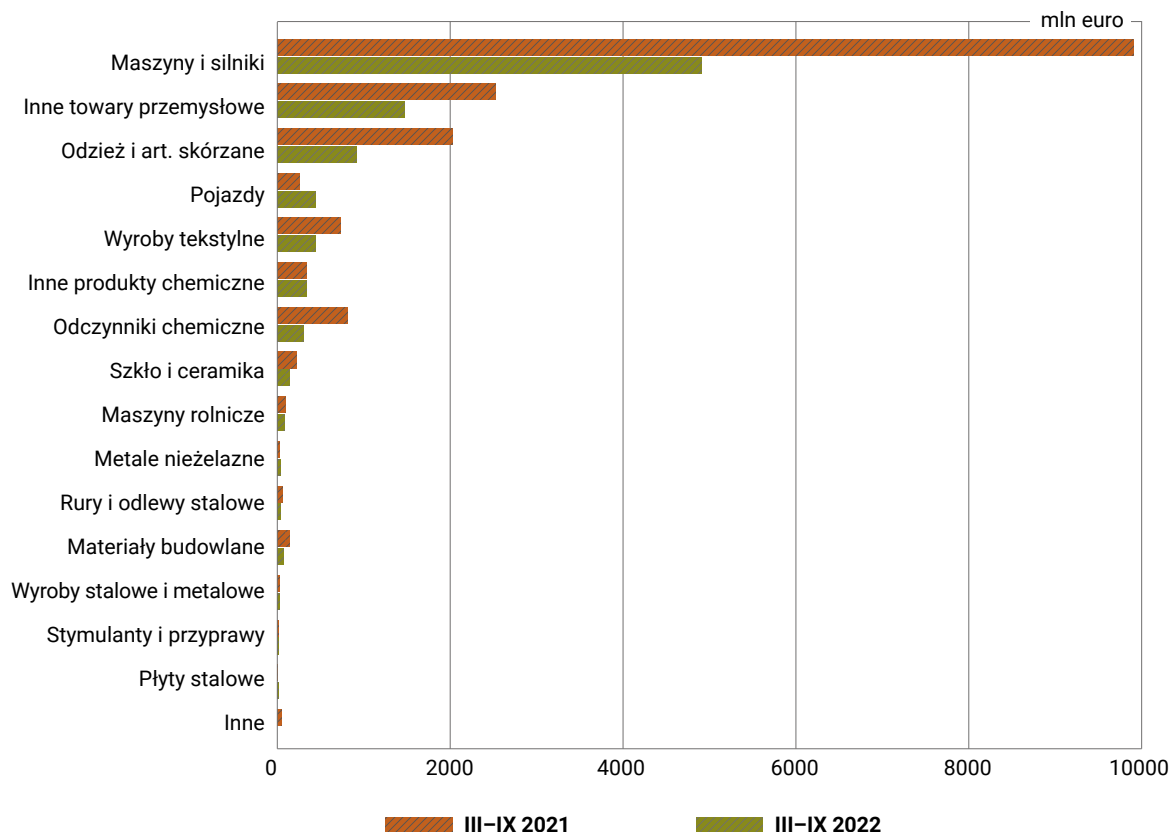
Źródło: *Extra-EU trade since 2000 by mode of transport, by NST/R*, Eurostat, ec.europa.eu.

Szok, jaki w sektorze przewozów ChRL–UE wywołała wojna na Ukrainie, miał charakter asymetryczny – uderzył on przede wszystkim w eksport towarów z Unii do Chin tą drogą. W pierwszych sześciu miesiącach konfliktu zbrojnego (marzec–wrzesień 2022 r.), w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku, wartość dostaw z UE spadła o 65% – z 7,5 mld do 2,6 mld euro (zob. wykres 3). Najbardziej – bo aż o 95% – zmniejszył się eksport pojazdów, w tym przede wszystkim europejskich samochodów luksusowych, choć wyraźne spadki odnotowały również inne kategorie wyrobów przemysłowych. Chińskie dostawy do Unii Europejskiej drogą kolejową zmalały o zaledwie 17,5%, z 11,3 do 9,3 mld euro. Spadek ten objął głównie produkty przemysłu maszynowego, przy czym przewozy

⁹ M. van Leijen, *Luxury cars take the high road, or sea to China since war in Ukraine*, RailFreight, 29.04.2022, railfreight.com.

w innych kategoriach – m.in. wyrobów chemicznych – wzrosły. Do trendów tych, oprócz wojny, przyczynić się mogły strukturalne przemiany w relacjach gospodarczych między Niemcami i ChRL. Związane są one – z jednej strony – ze wzrostem niemieckich inwestycji w produkcję motoryzacyjną w samych Chinach, a z drugiej – ze spadkiem popytu na samochody spalinowe na tym rynku w 2022 r., będącego m.in. skutkiem restrykcyjnej polityki walki z pandemią COVID-19 w Chinach. Równocześnie – wraz z ekspansją chińskich podmiotów tej branży w UE – zwiększać się będzie eksport samochodów elektrycznych czy baterii z Chin do Europy, w tym za pośrednictwem kolei¹⁰.

Wykres 3. Wartość importu drogą kolejową do UE z Chin w latach 2021–2022

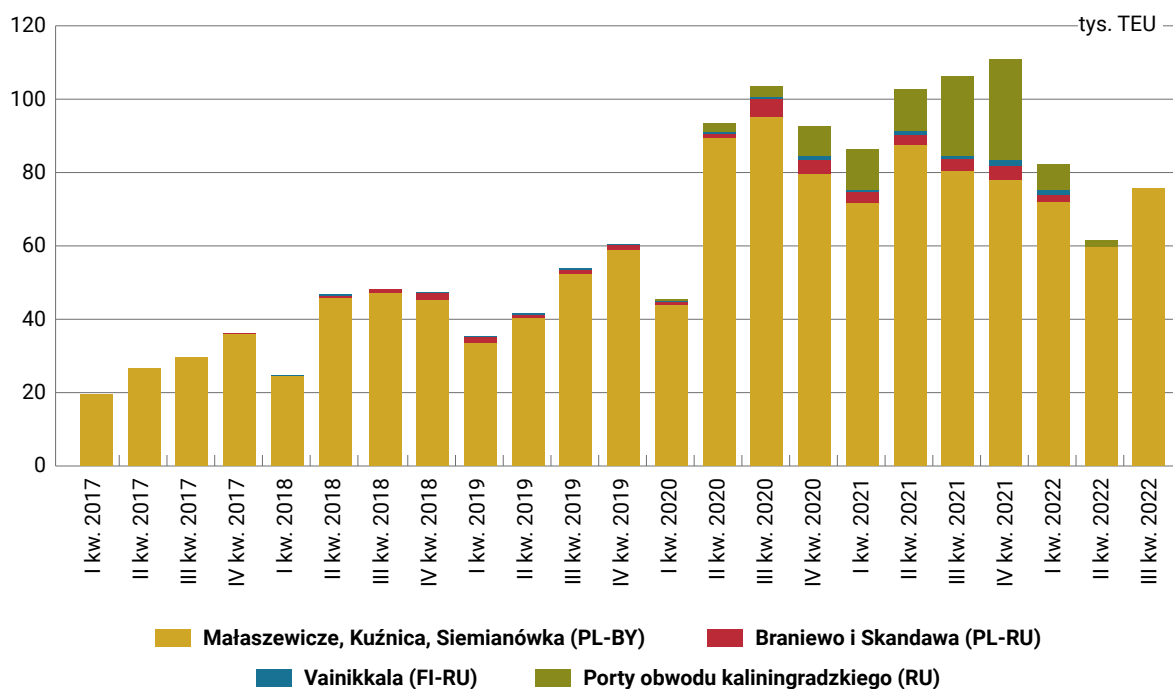


Źródło: *Extra-EU trade since 2000 by mode of transport, by NST/R, Eurostat, ec.europa.eu.*

Struktura handlu ma istotne przełożenie na pozycję europejskich hubów logistycznych, które – podobnie jak punkty przeładunkowe na granicy UE – konkurują o finalną obsługę towarów dostarczanych z i do Chin. To tam koncentruje się najwyższa wartość dodana związana z dystrybucją i konsolidacją ładunków w UE, usługami magazynowania i uzdatniania towarów itp. Wycofanie się dużych niemieckich firm motoryzacyjnych z korzystania z przewozów kolejowych do ChRL relatywnie osłabia znaczenie dotychczas dominujących centrów logistycznych Duisburga i Hamburga, co z kolei wpływa na zaangażowanie Chin w ich rozwój. W czerwcu 2022 r. chińskie COSCO wycofało się z rozbudowy dużego terminalu przeładunkowego w lądowo-rzeczny hubie w Duisburgu, a chęć utrzymania obecności tego koncernu w niemieckich centrach logistycznych mogła przyczynić się do decyzji Berlina o zezwoleniu tej chińskiej firmie na przejęcie ok. 25% udziałów w terminalu kontenerowym w porcie w Hamburgu. Wraz z relatywnym zmniejszeniem roli niemieckich hubów – utrzymujących silną pozycję m.in. przez stały dopływ wolumenów handlowych generowanych przez sektor motoryzacyjny – zyskują na znaczeniu inne istotne centra logistyczne, m.in. w Polsce (Małaszewicze, Łódź, Warszawa), w Belgii (Liège) czy Holandii (Tilburg).

¹⁰ *Idem, New Silk Road for electric cars mostly boosts China export, RailFreight, 7.11.2022, railfreight.com.*

Wykres 4. Przeładunki kolejowe Chiny–UE na głównych przejściach granicznych od 2017 r.



Źródło: Статистика, ERAI Eurasian Rail Alliance Index, index1520.com.

Wojna i nowe ryzyka doprowadziły do nowego rozdania w europejskiej konkurencji o zagospodarowanie kolejowych potoków towarowych z Chin na granicy UE. W ostatnich latach w Unii Europejskiej narastała rywalizacja o kształt korytarzy transportowych, związana z kierowaniem sprowadzanych towarów do określonych przejść granicznych na zewnętrznej granicy UE (zob. wykres 4). Przeładunki między wschodnim torem szerokim a torem europejskim generują wartość dodaną dla branży transportowej, a dodatkowo umożliwiają pozyskanie znaczących części należności z ceł i VAT-u. Dominującemu do 2019 r. przejściu Brześć–Terespol (Małaszewicze) w kolejnych latach sukcesywnie zaczęła wyrastać konkurencja w postaci lądowo-morskich tras do portów obwodu kaliningradzkiego (współpracujących z portami niemieckimi, m.in. Mukranem) oraz do wyspecjalizowanego w obsłudze poczty z Chin centrum logistycznego w Wilnie, a potencjalnie również w postaci tranzytu przez Ukrainę do węgierskiego Záhony – o którego rozwój intensywnie zabiegał Viktor Orbán, we współpracy z Moskwą i chińskimi firmami¹¹. Konsekwencje rosyjskiej inwazji na Ukrainę (a w przypadku Litwy – spór chińsko-litewski z 2021 r.) doprowadziły de facto do zamknięcia wszystkich tras alternatywnych wobec wiodących przez granicę polsko-białoruską. Pozwoliło to Małaszewiczom (i w znacznie mniejszym stopniu przejściom Siemianówka i Kuźnica Białostocka) na zagospodarowanie praktycznie wszystkich – odpowiednio mniejszych niż w poprzednich latach – przewozów Chiny–UE po wybuchu wojny.

Perspektywy

Dynamika przewozów Chiny–UE po rosyjskiej inwazji na Ukrainę wykazała się relatywnie dużą odpornością – utrzymały one ponad połowę notowanych przed wojną wolumenów w pierwszych dziewięciu miesiącach po 24 lutego br. Związane jest to ze wsparciem dyplomatycznym i finansowym ChRL dla utrzymania tranzytu przez Eurazję, z decyzją Moskwy o niewykorzystywaniu go w sporze z Europą, a także z presją międzynarodowego biznesu – potrzebującego czasu na ewentualną przebudowę łańcuchów logistycznych. Należy jednak przyjąć, że okres nieskrępowanego wzrostu eurazjatyckich

¹¹ J. Jakóbowski, K. Nieczytor, F. Tyszka, *Modernizacja suchego portu Záhony: węgierska próba przejęcia przewozów kolejowych z Chin*, OSW, 28.01.2021, osw.waw.pl.

przewozów kolejowych zakończył się. Do ustania wojny rosyjsko-ukraińskiej funkcjonować one będą w cieniu potencjalnie destabilizujących scenariuszy ich częściowej lub pełnej blokady. Zaliczyć można do nich np. wymuszenie przez Moskwę na Białorusi aktywnego dołączenia do konfliktu na Ukrainie, eskalację na linii Rosja–UE prowadzącą do pełnego zamknięcia granic lądowych czy wreszcie wewnętrzną destabilizację samego państwa rosyjskiego. Jeśli nie dojdzie do ziszczenia się skrajnych scenariuszy, przewozy UE–ChRL będą funkcjonować przy odpowiednio niższej dynamice i zmienionej strukturze – ze spadającym udziałem dóbr wysokowartościowych i rosnącym deficytem handlowym Unii Europejskiej w wymianie z Chinami tą drogą. Z dużym prawdopodobieństwem potoki towarowe – które w najbliższym okresie będą najpewniej mniejsze niż w rekordowym 2021 r. – zostaną na granicy UE zagospodarowane głównie przez przejście Brześć–Terespol (Małaszewicze).

Na razie trasy alternatywne wobec przebiegającego przez Rosję tzw. szlaku północnego nie są gotowe na przejście nawet małej części wolumenu przewozów Chiny–UE. Krótco po rosyjskiej inwazji uwaga globalnej branży transportowej skupiła się na tzw. korytarzu środkowym (Middle Corridor), prowadzącym z Chin przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Kaukaz Południowy i Morze Czarne do Europy. Jego rozwój strukturalnie ograniczają braki w infrastrukturze, wąskie gardła i konieczność wielokrotnych przeładunków i odpraw celnych, które generują znaczne koszty i powodują długi czas przewozu. Wedle szacunków kazaskich i azerskich, przy istniejącej infrastrukturze wykorzystanie korytarza środkowego może w 2022 r. wynieść maksymalnie ok. 50–60 tys. TEU (z czego większość kierowana jest do Turcji, nie do UE), co stanowi mniej niż 10% przedwojennych wolumenów szlaku północnego.

Udrożnienie korytarza środkowego będzie jednak możliwe w perspektywie kilku lat, o co zabiegają państwa regionu (m.in. w formie Azerbejdżan–Turcja–Kazachstan–Gruzja) przy wsparciu m.in. Unii Europejskiej. Z dużym prawdopodobieństwem działania te przysłużą się głównie obsłudze handlu państw Azji Centralnej – szukających dróg alternatywnych dla szlaków biegnących przez Rosję – z Europą czy Turcją. Częściowo towary kierowane z UE do Chin, przy których transporcie nie można wykorzystać szlaków kolejowych wiodących przez Rosję, mogą powrócić do łańcuchów logistycznych opartych na transporcie morskim i lotniczym.

Długofalowo rozwój tranzytu Chiny–UE uzależniony jest od relacji w strategicznym trójkącie UE–Rosja–ChRL. Trwałe i strukturalne „rozłączenie” gospodarek Rosji i Unii Europejskiej – także pod względem infrastrukturalnym – będzie negatywnie wpływać również na przewozy z Chin. Przykładowo: w wyniku rosyjskiej inwazji Komisja Europejska zaproponowała zmiany w kluczowej dla pozyskiwania unijnego finansowania sieci korytarzy transportowych TEN-T – znacząco obniżono priorytet powiązań z Białorusią i Rosją, zdecydowanie faworyzując przy tym projekty infrastrukturalne łączące UE z Ukrainą i Mołdawią. Konsekwencją tej zmiany priorytetów jest m.in. to, że UE nie zdecydowała się sfinansować znacznej rozbudowy Małaszewicz z funduszy instrumentu „Łącząc Europę”.

Zmniejszający się udział Unii Europejskiej w handlu z Chinami, wycofanie się dużego europejskiego biznesu z korzystania z transportu kolejowego czy osłabienie pozycji hubów (takich jak Duisburg) mogą doprowadzić do osłabienia europejskiego (w tym niemieckiego) lobby, zabiegającego dotychczas o rozwój przewozów ChRL–UE. Z kolei reorientująca się na współpracę z Chinami Rosja może nadawać zdecydowany priorytet handlowi bilateralnemu, w tym rozbudowie infrastruktury do tego niezbędnej. W takich okolicznościach następna szansa na znaczny rozwój przewozów Chiny–UE – za sprawą inwestycji infrastrukturalnych wzdłuż całego szlaku, które umożliwiłyby znaczny wzrost wolumenów, ponad poziomy notowane przed wojną – pojawi się dopiero po zakończeniu konfliktu rosyjsko-ukraińskiego czy nawet po zmianie obecnego agresywnego reżimu na Kremlu.

Mapa 2. Szlaki północne wiodące przez Rosję na Kolejowym Jedwabnym Szlaku



Źródło: opracowanie własne.