



KORYTARZ ŚRODKOWY EURAZJATYCKA ALTERNATYWA WOBEC ROSJI

Konrad Popławski

Sandra Baniak, Adam Michalski, Marcin Popławski

WARSZAWA
STYCZEŃ 2024

KORYTARZ ŚRODKOWY

EURAZJATYCKA ALTERNATYWA WOBEC ROSJI

Konrad Popławski

Sandra Baniak, Adam Michalski, Marcin Popławski

Współpraca: Wojciech Górecki, Jakub Jakóbowski

© Copyright by Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia

REDAKCJA MERYTORYCZNA

Jakub Jakóbowski

REDAKCJA

Tomasz Strzelczyk

WSPÓŁPRACA

Szymon Sztyk, Małgorzata Zarębska

MAPY I WYKRESY

Wojciech Mańkowski

OPRACOWANIE GRAFICZNE

OSW

SKŁAD

Wojciech Mańkowski

ZDJĘCIE NA OKŁADCE

Vladimir Mulder / Shutterstock.com



Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia
ul. Koszykowa 6a, 00-564 Warszawa
tel.: (+48) 22 525 80 00, info@osw.waw.pl

  www.osw.waw.pl

ISBN 978-83-67159-78-4

Spis treści

TEZY | 5

I. KORYTARZ ŚRODKOWY:

GENEZA, PRZEBIEG I DOTYCHCZASOWE LOSY | 9

II. RACJONALNOŚĆ EKONOMICZNA KORYTARZA ŚRODKOWEGO | 12

1. Potencjał transportowy | 12

2. Wąskie gardła | 16

III. LOGIKA POLITYCZNA ROZWOJU KORYTARZA ŚRODKOWEGO | 20

1. Zewnętrzni gracze wobec inicjatywy | 20

2. Perspektywa Azji Centralnej i Kaukazu Południowego | 25

IV. PERSPEKTYWY | 30

TEZY

- Trwająca już niemal dwa lata inwazja Rosji na Ukrainę nie tylko prowadzi do znaczących globalnych przewartościowań politycznych, lecz także niesie za sobą istotne przemiany w eurazjatyckich korytarzach transportowych. Z jednej strony skutkuje ona zamieraniem dynamicznie rozwijającego się w ostatniej dekadzie Korytarza Północnego Kolejowego Jedwabnego Szlaku łączącego Chiny i Unię Europejską. Wolumen towarów przewożonych tą trasą, wiodącą z ChRL przez Kazachstan, Rosję i Białoruś do Polski i pozostałych państw UE, spadł w 2023 r. o połowę względem poprzedniego roku, a na odcinku dalekowschodnim szlak ten w coraz większym stopniu służy transportowi towarów między Chinami a Rosją. Z drugiej strony wojna stanowi silny impuls do rozwijania, głównie w ramach inicjatywy Transkaspijskiego Międzynarodowego Szlaku Transportowego (TITR), alternatywnego Korytarza Środkowego, prowadzącego m.in. przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan, Gruzję, Morze Czarne, a następnie – za pośrednictwem Turcji albo już bezpośrednio – do UE.
- Przed 2022 r. transkaspijski Korytarz Środkowy był niszowym projektem regionalnym i nie cieszył się wsparciem globalnych aktorów ani międzynarodowego biznesu. Ideę rozwoju tego szlaku w ramach regionalnej organizacji TITR wysunął w 2013 r. Kazachstan, choć podobne plany snuto już od lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Zainteresowanie korytarzem wzrosło w 2014 r., po anektowaniu przez Rosję Krymu. Skłoniło to państwa Azji Centralnej i Kaukazu Południowego do zawiązania współpracy na rzecz rozbudowywania niezależnych od Moskwy korytarzy transportowych i stworzenia warunków dla dywersyfikacji wymiany handlowej. Bez zagranicznego wsparcia region nie miał jednak wystarczającego potencjału, aby poczynić znaczące postępy w tym zakresie.
- Pełnoskalowa inwazja Rosji na Ukrainę niesie nowy, dużo potężniejszy impuls rozwojowy dla Korytarza Środkowego. Znacząco wzrosło zainteresowanie nim ze strony UE, która nie tylko liczy na większy import surowców energetycznych i metali ziem rzadkich z państw regionu czy utworzenie alternatywnego szlaku transportowego łączącego Europę z Chinami. Chce także wesprzeć procesy dywersyfikacyjne państw Kaukazu Południowego i Azji Centralnej, ograniczając wpływy Rosji na tym obszarze. W ostatnich miesiącach aktywność dyplomatyczną w regionie – zwłaszcza na polu wsparcia rozwoju Korytarza Środkowego – zwiększyły również USA. Do jego zdecydowanych orędowników należy też Turcja, która poszukuje

możliwości budowania silniejszych powiązań transportowych, a wraz z tym gospodarczych z państwami Azji Centralnej i Kaukazu Południowego. Ankarą widzi zarazem w tym szlaku przyszłe źródło znacznych korzyści z tranzytu i operacji logistycznych dla krajowych terminali przeładunkowych i portów morskich. Jego budowie sprzyja także słabnąca pozycja Moskwy w Azji Centralnej i na Kaukazie Południowym. Rosja staje się coraz bardziej zależna od tranzytu zachodnich produktów przez kraje regionu w ramach procederu omijania sankcji.

- Rozwój Korytarza Środkowego angażuje wielu interesariuszy: rządy państw, władze lokalne, przewoźników i operatorów kolejowych, zarządców infrastruktury, światowe koncerny logistyczne oraz organizacje międzynarodowe. Realne udroźnienie tego szlaku, wypracowanie zasad i regulacji, zgodnie z którymi będzie on działał, oraz ustalenie konkretnego jego przebiegu, a co za tym idzie – podziału korzyści gospodarczych – odbywa się w toku negocjacji rozlicznych powołanych do tego celu inicjatyw i instytucji. W ostatnich latach na czołową wyrósł TITR. W proces ten zaangażowane są też wyspecjalizowane organizacje międzynarodowe, jak choćby Organizacja Współpracy Kolei (OSŽD).
- Kluczowa dla przyszłości Korytarza Środkowego jest postawa Chin. Do niedawna dystansowały się one wobec tej trasy i skupiały raczej na rozwoju wiodącego przez Rosję Korytarza Północnego Kolejowego Jedwabnego Szlaku. W ostatnim czasie zmieniły jednak podejście, co zasygnalizowały na szczycie Inicjatywy Pasa i Szlaku w 2023 r. w Pekinie, gdzie Xi Jinping zdecydowanie wsparł rozwój Korytarza Środkowego. Niezwykle dynamicznie rosnąca wymiana handlowa między Chinami a Rosją wykorzystująca Korytarz Północny oraz niechęć globalnego biznesu do transportu dóbr przez terytorium Federacji Rosyjskiej (FR) sprawiły, że ChRL skłania się ku rozwijaniu alternatywnych tras. Korytarz Środkowy z jednej strony stanowi zatem element dywersyfikacji szlaków dostaw towarów do UE, z drugiej zaś poprawia chińskie możliwości ekspansji gospodarczej w Azji Centralnej i na Kaukazie Południowym, ugruntowując wpływy Pekinu w regionie. Najważniejsze pytanie dotyczy tego, czy Chiny zdecydują się dotować przewozy tym korytarzem. Subsydia przyznawane przez ChRL stanowiły dotąd istotny katalizator wzrostu wolumenu towarów transportowanych Korytarzem Północnym, zwiększając możliwości eksportu chińskich dóbr do UE.
- *Novum* w obecnym ożywieniu zainteresowania Korytarzem Środkowym względem sytuacji z 2014 r. to duża aktywność globalnych korporacji

logistycznych, które wyczuwają korzystny klimat polityczny dla rozwijania tej inicjatywy. Wydaje się, że branża – na bazie wcześniejszych doświadczeń z Kolejowym Jedwabnym Szlakiem – dostrzegła potrzebę rozwoju tej trasy, która nie tylko może być wykorzystywana do tranzytu towarów między Europą a Azją, lecz także silniej włączy do gospodarki światowej państwa Kaukazu Południowego i Azji Centralnej, charakteryzujące się dobrą sytuacją demograficzną i wzrastającym potencjałem gospodarczym. Świadczy o tym fakt, że po lutym 2022 r. połączenia intermodalne (często testowe) wzdłuż korytarza uruchomili liczni globalni gracze z sektora logistyki i spedycji, m.in. włosko-szwajcarski MSC, duński Maersk, francuski CMA CGM czy chińskie COSCO.

- Przewozy towarowe Korytarzem Środkowym są wciąż stosunkowo mało popularne – w 2022 r. szlakiem tym przetransportowano ok. 33 tys. TEU towarów. Wskutek niskich stawek frachtu morskiego w 2023 r. i konieczności dokonywania wielokrotnych przeładunków na trasie wolumen przewiezionych ładunków kontenerowych spadł w ub.r. o prawie 40%. Według oficjalnych danych w 2023 r. korytarzem przetransportowano jedynie 20,2 tys. TEU, choć wcześniej stowarzyszenie TITR spodziewało się, że na koniec roku wynik będzie przynajmniej dwukrotnie lepszy. Stanowi to jedynie ok. 10% wolumenu przewożonego przez Rosję Korytarzem Północnym. Słabymi stronami szlaku pozostają liczne wąskie gardła, konieczność wielokrotnych przeładunków pomiędzy morzem a lądem oraz obostrzenia biurokratyczne, które generują poważne komplikacje logistyczne skutkujące długim czasem i wysokimi kosztami transportu. Likwidacja tych przeszkód wymagałaby inwestycji o wartości 18,5 mld euro w infrastrukturę liniową i punktową, przejścia graniczne i sieć terminali logistycznych w Azji Centralnej i na Kaukazie Południowym oraz tabor kolejowy i dodatkowe jednostki mogące pływać po Morzu Kaspijskim. Aby poprawić sytuację, potrzeba skoordynowanych wysiłków przede wszystkim w zakresie modernizacji infrastruktury, wypracowania procedur przewozowych i celnych, a także wprowadzenia efektywnych rozwiązań logistyczno-transportowych, w tym uruchomienia dodatkowych, regularnych serwisów na Morzu Czarnym i Morzu Kaspijskim. Według przygotowanych na zlecenie KE analiz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR) z 2023 r. do 2040 r. trasa może – w scenariuszu *business as usual* – osiągnąć przepustowość dla tranzytu rządu 130 tys. TEU, a w przypadku wyeliminowania wąskich gardeł i skrócenia czasu przewozu między Europą i Azją do 13 dni – nawet 1,4 mln TEU oraz dodatkowo 470 tys. TEU towarów transportowanych między krajami regionu.

- Nawet w razie urzeczywistnienia się najbardziej optymistycznych prognoz Korytarz Środkowy nie stworzy potencjału dla przeniesienia istotnej części potoków towarów między Europą a Azją z morza na ląd. Jego przepustowość oraz koszty przewozu nigdy nie pozwolą mu skutecznie rywalizować z frachtem morskim. Spedycja lądowa – zarówno kolejowa, jak i drogowa – między oboma kontynentami od dekady stanowi niszę, lecz jest istotna dla niektórych branż (samochodowej, elektronicznej, odzieżowej, farmaceutycznej czy kosmetycznej). Ponadto jest ona ważnym elementem dywersyfikacji szlaków dostaw kluczowych komponentów do produkcji dóbr wysokowartościowych i produktów o podstawowym znaczeniu (tj. surowców energetycznych i mineralnych czy leków i produktów medycznych) w przypadku problemów z dostawami towarów drogą morską, takich jak te występujące w ostatnich latach (kongestie w portach azjatyckich i europejskich, blokada Kanału Sueskiego, ataki rebeliantów i piratów na Morzu Arabskim, Morzu Czerwonym i w Zatoce Adeńskiej). W razie ewentualnej normalizacji relacji Moskwy z Zachodem szlak nie będzie też konkurencyjny kosztowo względem wiodącego m.in. przez Polskę Korytarza Północnego. Wyższa jakość infrastruktury, mniejsza liczba przeładunków i uproszczone procedury celne, a co z tym się wiąże – niższe ceny frachtu – zawsze będą predestynowały transport lądowy między Chinami i Europą Korytarzem Północnym. Korytarz Środkowy może jednak stanowić ważne jego uzupełnienie, a także być preferowany przez branżę logistyczną, jeśli państwa, przez które prowadzi, wykażą się wyższą wiarygodnością i przewidywalnością niż Rosja. W przeszłości – zwłaszcza w szczytach koniunktury gospodarki globalnej lub gdy dochodziło do zatorów w chińskich bądź europejskich portach – przepustowość Korytarza Północnego nieraz okazywała się niewystarczająca.
- Dużą zaletą Korytarza Środkowego jest tworzenie pola dla integracji państw Azji Centralnej w bardziej zwarty politycznie i gospodarczo region, co długookresowo osłabi ich zależność od Rosji. Dzięki szlakowi państwa tej części świata zyskują szansę, aby silniej włączyć się w globalną gospodarkę oraz pełnić funkcję zwornika transportowego między Wschodem a Zachodem. Zarazem współpraca polityczna Azerbejdżanu, Kazachstanu i Gruzji na rzecz utworzenia Korytarza Środkowego zwiększa prawdopodobieństwo poprawy stosunków wzajemnych i rozpoczęcia prac nad kształtowaniem wspólnej agendy regionalnej. W tym wymiarze rozwój trasy generuje synergię między działaniami Zachodu, Turcji i Chin, które – pomimo odrębnych motywacji dla zacieśnienia powiązań z Azją Centralną i Kaukazem Południowym – łączy wspólny cel budowy korytarza omijającego Rosję.

I. KORYTARZ ŚRODKOWY: GENEZA, PRZEBIEG I DOTYCHCZASOWE LOSY

Korytarz Środkowy urzeczywistnia ogólną wizję tworzenia połączeń transportowych pomiędzy dwoma gospodarczymi punktami ciężkości Eurazji – Chinami i Europą – a terytoriami Azji Centralnej, Morza Kaspijskiego, Kaukazu Południowego i regionu Morza Czarnego (zob. mapy na s. 33–34). W założeniu ma stanowić alternatywę wobec transsyberyjskiego Korytarza Północnego, biegnącego z ChRL do Rosji i dalej do Europy, notującego niezwykle dynamiczny wzrost przewozów towarowych od 2013 r. do początku rosyjskiej inwazji na Ukrainę w 2022 r. Dopełnieniem obu tras są – stosunkowo najmniej rozwinięte – tzw. Korytarze Południowe, mające łączyć Stary Kontynent z Chinami przez Azję Centralną, Iran i Turcję. Szlaki lądowe stanowią – wciąż niewielkie – uzupełnienie transportu morskiego i lotniczego na linii Europa–Azja. Odciętym od mórz państwom Azji Centralnej czy Kaukazu Korytarz Środkowy – przebiegający ze wschodu na zachód – oferuje istotną alternatywną opcję względem handlu poprzez terytorium Rosji czy Iranu.

Idea wzmocnienia powiązań infrastrukturalnych między krajami Azji Centralnej i Kaukazu Południowego a Europą z pominięciem Rosji nie jest nowa. W 1993 r. powołano Korytarz Transportowy Europa–Kaukaz–Azja (TRACECA), międzynarodowy program skupiający 14 państw regionu¹. Początkowo był on finansowany przez Komisję Europejską i miał podobne założenia jak zawiązany później Transkaspiski Międzynarodowy Szlak Transportowy (Trans-Caspian International Transport Route, TITR), tj. zbliżenie gospodarcze i transportowe państw Azji Centralnej, basenu Morza Czarnego i Kaukazu Południowego z UE, a pośrednio – zagwarantowanie im możliwości uniezależnienia się od szlaków tranzytowych wiodących przez Rosję. TRACECA ma zinstytucjonalizowaną strukturę, a jego stały sekretariat znajduje się w Baku. Kraje regionu, w szczególności Azerbejdżan i Kazachstan, od dawna postrzegają tę inicjatywę jako projekt narzucony przez Unię. Koncepcję rozwoju korytarzy transkaspjskich wspierają również inne podmioty, m.in. chińska Inicjatywa Pasa i Szlaku, Organizacja Państw Turkijskich, a także wyspecjalizowane organizacje międzynarodowe (jak OSZD).

W ostatnich latach na najważniejsze forum udrażniania szlaku wyrósł TITR, zainicjowany przez Kazachstan podpisaniem w 2013 r. w Astanie porozumienia

¹ Armenia, Azerbejdżan, Bułgaria, Gruzja, Iran, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Rumunia, Tadżykistan, Turcja, Ukraina, Uzbekistan i Turkmenistan.

między kolejami kazachskimi, azerbejdżańskimi i gruzińskimi o utworzeniu Komitetu Koordynacyjnego na rzecz rozwoju TITR. Projekt ma podobne cele co TRACECA, lecz mniejszy zasięg. W ramach inicjatywy rozważa się kilkanaście wariantów przebiegu korytarza z Chin przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan i Gruzję, skąd może rozgałęziać się na kilka odnóg. Dalej prowadzi przez Morze Czarne do portów w Rumunii (Konstanca), Turcji (Stambuł, Filyos) lub Bułgarii (Warna, Burgas) albo – alternatywnie – drogą lądową do Turcji, a stamtąd nad Morze Śródziemne (Mersin), morze Marmara (Ambarlı czy Haydarpaşa w Stambule) lub Morze Egejskie (Çandarlı) bądź tunelem pod cieśniną Bosfor do UE.

Do największych orędowników TITR od początku należą – obok Kazachstanu – Azerbejdżan i Turcja oraz państwa Azji Centralnej, m.in. bogaty w zasoby gazu ziemnego Turkmenistan i najludniejszy z nich Uzbekistan. Już anektowanie przez Rosję Krymu wzbudziło duże zaniepokojenie w państwach Azji Centralnej i skłoniło je do przywiązania większej wagi do inicjatywy. Ustabilizowanie relacji Moskwy z Zachodem po 2014 r. doprowadziło jednak do zaniechania większego zaangażowania w rozwój Korytarza Środkowego. Co więcej, dynamicznie zaczęto rozbudowywać transsyberyjski Korytarz Północny, łączący Chiny i UE za pośrednictwem Białorusi, Rosji i Kazachstanu².

Pełnoskalowa inwazja na Ukrainę w 2022 r. skutkowałą znaczącymi zmianami w wykorzystaniu szlaków transportowych między Wschodem a Zachodem. Od pierwszych miesięcy wojny ruch na biegnącym przez Rosję, a stamtąd do Polski i pozostałych państw UE Korytarzu Północnym znacznie osłabł³. Szacuje się, że w 2023 r. wolumen towarów przewożonych koleją między Chinami a Unią Europejską obniżył się nawet o ok. 50% względem roku 2022⁴. Zadecydowało o tym wiele czynników, w tym drastyczny spadek stawek frachtu morskiego, osłabienie wymiany handlowej UE z Rosją wskutek sankcji gospodarczych nałożonych na ten kraj, wycofanie się części europejskich przedsiębiorstw z tamtejszego rynku, ograniczony dostęp do ubezpieczeń transportowych przez terytorium FR. Ponadto, po części ze względów wizerunkowych, spedytorzy ze Starego Kontynentu zostali zmuszeni do sprowadzania towarów z ChRL tańszą, choć dużo bardziej czasochłonną drogą morską.

² Zob. J. Jakóbcowski, K. Popławski, M. Kaczmarski, *Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia kolejowe UE-Chiny: uwarunkowania, aktorzy, interesy*, OSW, Warszawa 2018, osw.waw.pl.

³ Zob. J. Jakóbcowski, *Kolejowy Jedwabny Szlak w cieniu wojny na Ukrainie*, „Komentarze OSW”, nr 477, 15.12.2022, osw.waw.pl.

⁴ *Statistics*, Eurasian Rail Alliance Index, styczeń 2024, index1520.com.

Dla Kaukazu Południowego i Azji Centralnej inwazja na Ukrainę okazała się niezwykle silnym bodźcem do rozwoju TITR. W październiku 2023 r. doszło do powołania spółki joint venture państwowych kolei azerbejdzańskich, gruzińskich i kazachskich mającej pełnić funkcję wspólnego operatora logistycznego na szlaku. Jej zadanie ma polegać na regulowaniu kwestii taryfowych i obsłudze ładunków na odcinku Morze Kaspijskie–Morze Czarne. Ponadto Azerbejdżan, Gruzja, Kazachstan i Turcja podpisały w listopadzie 2022 r. tzw. mapę drogową dotyczącą przyspieszenia rozwoju korytarza. Podczas ostatniego, listopadowego szczytu Organizacji Państw Turkijskich, będącej m.in. forum współpracy państw Azji Centralnej, Azerbejdżanu i Turcji, ratyfikowano zaś analogiczny dokument na lata 2023–2027 (skoncentrowany na rozbudowie TITR).

II. RACJONALNOŚĆ EKONOMICZNA KORYTARZA ŚRODKOWEGO

Korytarz Środkowy może doprowadzić do zwiększenia wymiany handlowej między Kaukazem Południowym i Azją Centralną a UE czy Turcją lub ChRL, ale też długookresowo służyć jako europejsko-azjatycki szlak tranzytowy. Od biegnącego przez Rosję Korytarza Północnego odróżniają go z jednej strony o ok. 30% krótszy dystans do pokonania między Chinami a Starym Kontynentem (ok. 7 tys. km)⁵, a z drugiej – znacznie bardziej skomplikowany system logistyczny oraz gorzej rozwinięta infrastruktura transportowa i przeładunkowa. Fundamentami poprawy jego przepustowości muszą więc być rozwój portów i linii kolejowych, a także budowa odpowiedniej siatki terminali logistycznych w państwach regionu. Ważne są również usprawnienia na poziomie wspólnych procedur, dokumentacji i odpraw celnych – na szlaku funkcjonuje bowiem kilka stref celnych. Za kluczowe w tym zakresie należy uznać zaangażowanie czołowych aktorów międzynarodowych i globalnych koncernów logistycznych.

1. Potencjał transportowy

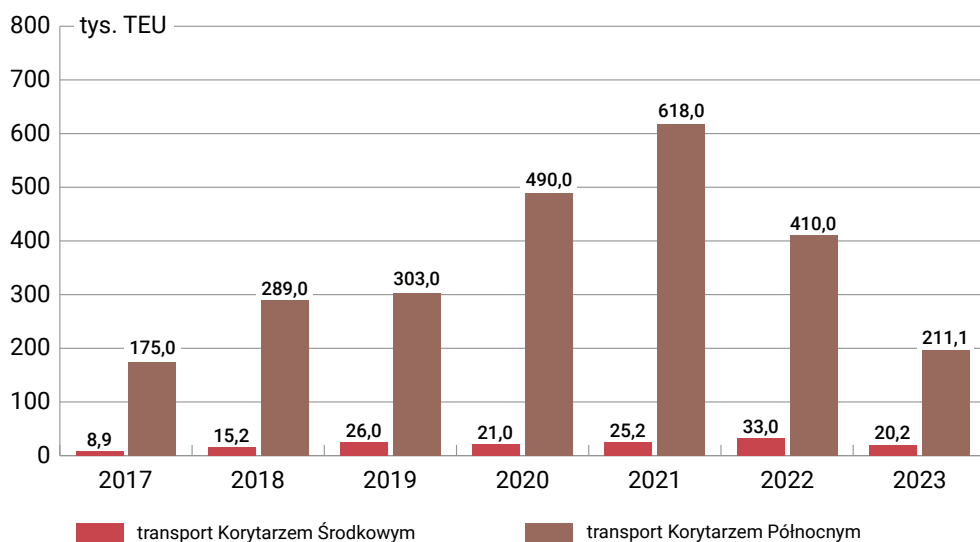
Do czasu inwazji Rosji na Ukrainę prace nad Korytarzem Środkowym nie postępowały zbyt szybko, a to ze względu na ograniczenia finansowe państw, uniemożliwiające likwidowanie licznych barier stojących na drodze do jego rozwoju. Koncepcja rozbudowy szlaku i współpracy pomiędzy poszczególnymi interesariuszami kształtowała się mozolnie od 2013 r. Dopiero w 2017 r. powołano Międzynarodowe Stowarzyszenie TITR (International Association „Trans-Caspian International Transport Route”), które wygenerowało impuls do instytucjonalizacji inicjatywy. Z czasem zaczęli do niego dołączać przewoźnicy kolejowi, operatorzy logistyczni czy porty morskie spoza regionu (m.in. polska spółka PKP LHS – Linia Hutnicza Szerokotorowa, ukraiński przewoźnik szynowy Ukrzaliznyca, litewski LTG Cargo, porty w Burgas i Konstancy czy China Communications and Transportation Association). To doprowadziło do uzgodnienia i organizacji cyklicznych spotkań mających na celu koordynowanie np. stawek celnych, uruchamianie regularnych serwisów pociągów i statków czy zwiększenie przepustowości szlaku. W efekcie m.in. tych prac w kwietniu 2019 r. zainicjowano cotygodniowe połączenia feederowe⁶ między

⁵ *Sustainable transport connections between Europe and Central Asia*, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, 30.06.2023, s. 11, ebrd.com.

⁶ Serwisy dowozowe między portami realizowane małymi kontenerowcami (300–500 TEU).

portami Aktau i Baku na Morzu Kaspijskim, pozwalające transportować kontenery m.in. ze zbożem z Kazachstanu czy elektronikę i odzież z Chin. Na skutek działań tego typu rozwój korytarza silnie przyspieszył. Jeszcze w 2017 r. przewieziono nim jedynie 8,9 tys. TEU (jednostka pojemności odpowiadająca 20-stopowemu kontenerowi). Już rok później wielkość ta wzrosła o niemal 70%, do 15 tys. TEU, a w 2019 r. – o kolejne ponad 70%, do 26 tys. TEU. Mimo tak wyraźnej zwwyżki wynik ten był wciąż zdecydowanie niższy od oczekiwań głównych interesariuszy – zakładali oni, że wolumen transportowanych dóbr wyniesie aż 60 tys. TEU⁷. Kolejne lata okazały się trudniejsze. W 2020 r. pandemia COVID-19 i zaburzenia łańcuchów dostaw sprawiły, że wykorzystanie trasy spadło o ok. 20%, do 21 tys. TEU. Straty te udało się jednak częściowo odrobić rok później, gdy osiągnięto poziom 25,2 tys. TEU.

Wykres 1. Wolumen transportów kontenerowych Korytarzem Środkowym i Korytarzem Północnym w latach 2017–2023



Źródło: Statistics, Eurasian Rail Alliance Index, index1520.com; Międzynarodowe Stowarzyszenie TITR, middlecorridor.com.

Inwazja Rosji na Ukrainę okazała się poważnym ciosem w wiarygodność Korytarza Północnego, więc branża logistyczna niemal natychmiast zainteresowała się Korytarzem Środkowym jako alternatywną trasą pod kątem spedycji towarów między Europą a Azją. Choć w 2022 r. przetransportowano

⁷ *First in the new year sessions of the working group and General Meeting of the International Association "TITR" held in Baku*, Middle Corridor, 17.01.2019, middlecorridor.com.

nim 33 tys. TEU towarów, to rezultat ten wciąż był daleki od oczekiwanych 50 tys. TEU⁸. Dla porównania w tym samym roku, mimo osłabionej dynamiki, Korytarzem Północnym z Chin do UE i z powrotem przewieziono 410,5 tys. TEU⁹, a tradycyjną drogą morską pomiędzy Europą i Azją – nawet nieporównywalnie więcej, bo aż 24,2 mln TEU¹⁰. Wskutek niskich stawek frachtu morskiego w 2023 r. i konieczności dokonywania wielokrotnych przeładunków na trasie wolumen przewiezionych ładunków kontenerowych spadł w ub.r. o prawie 40%. Według oficjalnych danych w 2023 r. korytarzem przetransportowano jedynie 20,2 tys. TEU, choć wcześniej stowarzyszenie TITR spodziewało się, że na koniec roku wynik będzie przynajmniej dwukrotnie lepszy¹¹.

Korytarzem Środkowym zainteresowały się największe światowe firmy transportowo-logistyczne. Armatorzy, tj. włosko-szwajcarski MSC, duński Maersk, francuski CMA CGM, chińskie COSCO czy izraelski ZIM, wprowadzili serwisy na tym szlaku, wykorzystując głównie port w Poti. Stamtąd kierują ładunki do Baku, a następnie Morzem Kaspijskim do Kazachstanu, na zachód, do Turcji (głównie drogą lądową), a także do portów w Rumunii, Bułgarii lub Grecji. W czerwcu 2022 r. połączenie z chińskiego Xi’an do niemieckiego Duisburga uruchomiła niemiecka firma logistyczna CEVA Logistics. Z kolei w marcu 2022 r. fiński Nurminen Logistics podpisał z kolejami kazachskimi porozumienie w sprawie komercjalizacji korytarza i uruchomienia w jego ramach pociągów testowych z ChRL za pośrednictwem portu w Konstancy, a dalej połączeniem promowym z portu w Hamburgu do Helsinek. Swoje usługi na tej trasie oferuje też specjalizujący się w usługach kurierskich DHL. Do Włoch poprzez Korytarz Środkowy trafiają natomiast gruzińskie pomidory czy kazachska pszenica.

Korytarz Środkowy a dywersyfikacja regionu

Obecnie Korytarzem Środkowym transportowany jest jedynie niewielki strumień towarów między Chinami i UE, o czym świadczą relatywnie nieduże wolumeny ładunków kontenerowych. Produkty masowe, charakteryzujące się najczęściej sporo niższymi marżami jednostkowymi, przewozi się między Europą a Azją drogą morską i tylko w wyjątkowych sytuacjach w kontenerach, które są dość droгим sposobem spedycji towarów.

⁸ M. Raimondi, *KTZ's Middle Corridor volumes more than doubled in 2022*, RailFreight.com, 8.02.2023; H. Cokelaere, S.A. Aarup, *Ukraine war shakes up China-Europe railway express*, Politico, 25.07.2022, politico.eu.

⁹ *Statistics*, Eurasian Rail Alliance Index, index1520.com.

¹⁰ *Review of Maritime Transport 2023*, UNCTAD, październik 2023, unctad.org.

¹¹ Międzynarodowe Stowarzyszenie TITR, middlecorridor.com.

Trasa ma jednak znaczny potencjał do pobudzania nie mniej istotnego potoku – powiązanego z handlem między UE, Turcją i Chinami a Azją Centralną i Kaukazem Południowym. Gros towarów transportowanych na tych kierunkach stanowią eksportowane z regionu nieskonteneryzowane ładunki suche (zboża, rudy metali czy cukier) i płynne (ropa naftowa czy gaz). Zgodnie z danymi kazachstańskich kolei wskazane towary przewożono dotąd tym szlakiem w stosunkowo niewielkich ilościach – w całym 2022 r. było to zaledwie 1,48 mln ton. Stan rzeczy zmienia się jednak bardzo szybko: w 2023 r. korytarzem przetransportowano 2,76 mln ton ładunków masowych, co oznacza niezwykle dynamicznąwyżkę aż o 86%. Zgodnie z założeniami do 2025 r. wartość ta ma wzrosnąć do 10 mln ton rocznie.

Optymalizacja szlaku logistycznego pod kątem przewozu kontenerów obniży koszty i skróci czas przewozu towarów suchych i płynnych także między Azją Centralną i Kaukazem Południowym a Chinami, Europą i Turcją, co pobudzi wymianę handlową między nimi. Potok ten ma istotne znaczenie polityczne – rozwój infrastruktury w ramach Korytarza Środkowego poszerza bowiem możliwości dywersyfikacji transportowej nieposiadających dostępu do morza krajów Azji Centralnej, których handel w większości realizowano tradycyjnie przez terytorium FR.

Ze względu na spore zainteresowanie spedytorów przewozem ładunków tym szlakiem Międzynarodowe Stowarzyszenie TITR liczyło na jego dużo lepsze rezultaty w 2023 r. Wolumen transportowanych dóbr miał się podnieść aż o 60% r/r i wynieść niemal 53 tys. TEU, a więc osiągnąć pułap przepustowości. Według oficjalnych danych za 2023 r. przewozy ładunków masowych tym szlakiem znacząco wzrosły¹², lecz jednocześnie nastąpił istotny spadek transportu kontenerów (o 39%). Według zleconych przez KE analiz EBOR-u do 2040 r. Korytarz Środkowy może uzyskać – w razie ziszczenia się scenariusza *business as usual*, zakładającego zrealizowanie jedynie ograniczonych inwestycji infrastrukturalnych – przepustowość tranzytową wynoszącą 130 tys. TEU, a w przypadku eliminacji wąskich gardeł – nawet do 1,4 mln TEU (do tego należy jeszcze doliczyć strumień kontenerów transportowanych między krajami regionu – ok. 470 tys. TEU). Aby osiągnąć taki wynik, czas przewozu towarów między Chinami a UE należy skrócić do 13 dni (mniej więcej tyle średnio podróżują dobra Korytarzem Północnym do granicy polsko-białoruskiej)¹³, co będzie wymagało inwestycji na poziomie 18,5 mld euro i harmonizacji prze-

¹² Międzynarodowe Stowarzyszenie TITR, middlecorridor.com.

¹³ [Sustainable transport connections between Europe and Central Asia](#), op. cit., s. 11.

pisów przez państwa regionu. Dużą szansę na usprawnienie funkcjonowania szlaku – a wraz z tym przyspieszenie spedycji towarów – niosą plany ujednolicenia opłat celnych oraz wdrożenia wspólnego listu przewozowego, nad czym pracują Kazachstan, Azerbejdżan i Gruzja. Na odcinku Baku–Tbilisi–Kars (Turcja) państwa te testują obecnie cyfrowy list przewozowy.

2. Wąskie gardła

Złożoność łańcucha logistycznego sprawia, że cena frachtu 40-stopowego kontenera z Kazachstanu do Polski przez Korytarz Środkowy może wynieść nawet 10–12 tys. dolarów, a czas dostawy – 50–60 dni. Trasa ta nie jest więc konkurencyjna względem Korytarza Północnego wiodącego przez Rosję, którego operatorzy oferują stawki (należy zaznaczyć, że przy wsparciu chińskich subsydiów) za transport w granicach 6–7 tys. dolarów, a czas dotarcia do terminali przeładunkowych w Małaszewiczach położonych przy granicy polsko-białoruskiej wynosi 10–14 dni. Chociaż koszt frachtu morskiego z Chin do Europy gwałtownie wzrósł (z 800–900 dolarów w listopadzie 2023 r. do ok. 5400 dolarów w styczniu 2024 r. w następstwie kryzysu na Morzu Czerwonym spowodowanego atakami jemeńskich bojowników Huti na statki towarowe)¹⁴, tradycyjny szlak morski jest w dalszym ciągu bardziej konkurencyjny kosztowo niż Korytarz Środkowy.

Wykres 2. Przeładunki na szlaku Korytarza Środkowego



Logistykę dostaw komplikuje przede wszystkim konieczność kilkukrotnego przeładunku, co generuje wysokie koszty oraz ryzyko uszkodzenia towarów. Szacuje się, że kontenery przemieszczające się pomiędzy Azją a Europą przeładunkuje się średnio pięć razy, a te transportowane przez Korytarz Środkowy – przynajmniej siedem. Najpierw w Chinach następuje zmiana składów pociągów z powodu innego rozstawu torów (w Kazachstanie obowiązującym standardem jest tor szeroki, tj. 1520 mm, a w ChRL – podobnie jak w większości państw europejskich – normalny, tj. 1435 mm), następnie w jednym z kazachskich portów na Morzu Kaspijskim – Aktau lub Kuryk – załadunek dóbr na

¹⁴ K. Wong, *Red Sea crisis: China firms eye Plan B head of Lunar New Year as container prices soar further*, South China Morning Post, 22.01.2024, scmp.com.

statki, a potem ich rozładunek w azerbejdżańskim Alacie (część portu w Baku). Stamtąd ciężarówkami lub pociągami przewozi się je do Gruzji. Po przekroczeniu Kaukazu korytarz rozwidła się. Towary mogą przemieszczać się drogą lądową do Turcji (jeśli transportuje się je pociągami trasą Baku-Tbilisi-Kars, konieczny jest dodatkowy przeładunek ze względu na różnicę w rozstawie torów: 1520 mm w Gruzji, 1435 mm w Turcji) lub ponownie zostać załadowane na statki w Poti bądź Batumi. Po przepłynięciu Morza Czarnego ładunki trafiają do portów w Konstancy (Rumunia), Burgas lub Warnie (Bułgaria) albo Stambule (Turcja), skąd w założeniu przewozi się je ciężarówkami lub koleją do miejsc docelowych. Do czasu rosyjskiej inwazji na Ukrainę jedna z najbardziej obiecujących odnóg korytarza biegła przez ukraińskie porty w Czarnomorsku i Odessie, a następnie szerokim torem – Linią Hutniczą Szerokotorową (LHS) – do Polski (w 2018 r. uruchomiono m.in. testowe połączenie Sławków-Urumczy)¹⁵. Zakończenie działań wojennych powinno potencjalnie odblokować tę trasę.

Słabą stroną Korytarza Środkowego pozostaje też bardzo zróżnicowany stan infrastruktury kolejowej, przez co przykładowo w Azerbejdżanie i Gruzji ładunki muszą być przewożone także dużo droższym transportem drogowym. Państwa regionu zdają sobie sprawę z konieczności wybudowania nowych i zmodernizowania istniejących linii kolejowych, co stanowi warunek *sine qua non* usprawnienia przesyłu towarów. Najwyższy priorytet temu celowi nadaje Kazachstan. W ostatniej dekadzie inwestycje w sektorze transportowo-logistycznym wyniosły tam ok. 30 mld dolarów. W tym czasie powstało ponad 2,5 tys. km nowych linii kolejowych¹⁶. Zarazem w Azerbejdżanie, a zwłaszcza w Gruzji obszar ten jest wciąż niedofinansowany i przestarzały, nawet mimo uruchomienia w 2017 r. wspomnianego połączenia Baku-Tbilisi-Kars¹⁷. Stan infrastruktury liniowej to niejedyny problem – brakuje nawet taboru do obsługi trasy. W Gruzji podstawowe wyzwanie stanowi niedobór lokomotyw.

Na Morzu Kaspijskim operuje natomiast zbyt mało jednostek zdolnych do przewożenia towarów przy niedużym zanurzeniu, a to stosunkowo płytki (w niektórych miejscach ma głębokość jedynie 5–6 m) i okresowo zamarzający akwen. Oprócz tego wskutek zmian klimatycznych poziom wody w nim od lat systematycznie spada, co może dodatkowo hamować rozwój spedycji tym szlakiem.

¹⁵ Trasa transkaspjska – testowy przewóz kontenera ze Sławkowa do chińskiego Urumczy, Nakolei.pl, 25.06.2018.

¹⁶ Na podstawie wypowiedzi ministra transportu Kazachstanu z 31 października 2023 r., za: gov.kz.

¹⁷ Zob. W. Górecki, Inauguracja kolei BTK – kaukaskiego odcinka korytarza Azja-Europa, OSW, 8.11.2017, osw.waw.pl.

Ten stan rzeczy wpływa także na relatywnie niewielki tonaż towarów transportowanych na barkach i promach. Wprawdzie wśród interesariuszy korytarza pojawiają się plany pogłębienia akwenu i torów wodnych prowadzących do poszczególnych portów, lecz ten bardzo kosztowny proces mógłby okazać się nieopłacalny z ekonomicznego punktu widzenia. Możliwości produkcji nowych jednostek i wodowania ich na Morzu Kaspijskim również są ograniczone – ich budową zajmuje się głównie stocznia azerbejdżańska (Baku Shipyard LLC). Istnieje też możliwość produkcji statków w Turcji, jednak wówczas ich dostarczenie na akwen musi następować za pośrednictwem rosyjskich rzek. Uwzględniając te problemy, wybudowanie floty potrzebnej do obsługi ładunków na tym morzu w scenariuszu wzrostu popytu na transport Korytarzem Środkowym zajmie kolejnych kilka lat.

Niepokój spedytorów i gestorów ładunków mogą także budzić działania wojenne na Morzu Czarnym. W kontekście transportu dóbr z i do UE inna słaba strona trasy to niedoinwestowana infrastruktura kolejowa w Rumunii i Bułgarii. Sprawia ona, że tranzyt towarów pociągami lub ciężarówkami z wykorzystaniem tamtejszych portów jest kosztowny i prowadzi do jeszcze większego skomplikowania łańcucha dostaw. Dodatkowo na Morzu Czarnym nie operuje wystarczająca liczba serwisów obsługujących Korytarz Środkowy. Zdarzało się, że dobra, które miały być transportowane tym szlakiem z UE, docierały do gruzińskich portów z opóźnieniem, ponieważ z Konstancy trafiały np. do Egiptu, a dopiero stamtąd do Poti bądź Batumi. Często z powodu niedoboru kontenerów ładunki z Rumunii lub Bułgarii kieruje się najpierw do Sztambułu, a potem do Gruzji. Bywa również, że ze względu na ograniczoną ładowność jednostek zamówione przez spedytorów kontenery dzielono w jednym z portów na Morzu Kaspijskim na mniejsze partie, przy czym ostatecznie nie wszystkie trafiały do Burgas, Konstancy lub Warny jednocześnie, co znacząco wydłużało dostawę do klienta docelowego.

Jedną z głównych przeszkód w rozwoju Korytarza Środkowego jest konieczność korzystania z kilku listów przewozowych na szlaku¹⁸, co wynika z ciąż-

¹⁸ Dokument potwierdzający nadanie przesyłki zawiera informacje o miejscu jej rozładunku, przewożonym towarze czy formalnościach celnych. Transport kolejowy, drogowy i morski wykorzystuje różne listy. W międzynarodowych przewozach kolejowych pomiędzy Europą a Azją powszechnie stosuje się dwa odrębne listy: SMGS i CIM. Pierwszy z nich został opracowany przez Organizację Współpracy Kolei i jest używany głównie w krajach byłego bloku socjalistycznego, w tym w Chinach. Drugi obowiązuje w UE, niektórych państwach europejskich poza nią (Albania, Bośnia i Hercegowina, Serbia, Szwajcaria, Ukraina czy Wielka Brytania), a także w krajach azjatyckich (Afganistan, Armenia, Azerbejdżan, Gruzja, Iran, Pakistan) i północnoafrykańskich (Algieria, Maroko, Tunezja), które przystąpiły do COTIF (Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami, zawiązana w Berlinie w 1980 r.).

głych zmian środków transportu – z kolejowego na morski, potem na drogowy bądź kolejowy, następnie znów na morski, a później raz jeszcze na drogowy lub kolejowy. Ten stan rzeczy komplikuje i tak już złożoną logistykę przewozu dóbr. Dla porównania na trasie Korytarza Północnego stosowany jest tylko jeden list przewozowy – kolejowy SMGS – uznawany przez Chiny, Kazachstan, Rosję, Białoruś i Polskę, co jest rozwiązaniem dużo bardziej konkurencyjnym. Spedycję towarów Korytarzem Środkowym dodatkowo utrudnia ograniczona możliwość korzystania z elektronicznych listów przewozowych. Interesariusze TITR, mając tego świadomość, pracują nad ich wprowadzeniem. Usprawniłyby one cały proces logistyczny, umożliwiły śledzenie trasy ładunków i wyliczanie przewidywanego czasu ich dostawy oraz zapobiegały ich zagubieniu. Państwa regionu – zwłaszcza w ramach TITR – dążą do wdrożenia ujednoliconego listu przewozowego na wzór SMGS, lecz jest to proces złożony i długotrwały. Zgodnie z rekomendacjami EBOR-u zawartymi w raporcie *Sustainable transport connections between Europe and Central Asia*¹⁹ powinny one też wdrożyć elektroniczny list przewozowy e-CMR przeznaczony dla przewoźników drogowych, który ma obowiązywać w UE od sierpnia 2024 r., oraz e-TIR²⁰. Ten ostatni został wypracowany przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ (UNECE) i w założeniu ma się stać standardem globalnym. Pozwala on na sprawny przewóz towarów przez granice krajów tranzytowych: kontenery/naczepy plombuje się na terytorium państwa, z którego wyruszają, a kontrolę celną przeprowadza w państwie docelowym. Wprowadzenie tego rozwiązania w regionie usprawniłoby procedury celne, zmniejszyło ryzyko oszustw i obciążenia administracyjne tamtejszych służb, a także skróciło czas transportu dóbr (ze względu na brak potrzeby oczekiwania na kontrole celne) i obniżyło koszty dla przewoźników. Obecnie w każdym z krajów tej części świata obowiązują inne procedury celne – powoduje to konieczność wystawiania dodatkowych dokumentów tranzytowych, co również utrudnia i wydłuża kontrole graniczne.

¹⁹ *Sustainable transport connections between Europe and Central Asia*, op. cit., s. 50–54.

²⁰ *Digitalization of transit along the middle corridor from Central Asia to Europe to accelerate thanks to eTIR*, UNECE, 3.07.2023, unece.org.

III. LOGIKA POLITYCZNA ROZWOJU KORYTARZA ŚRODKOWEGO

Rosyjska inwazja na Ukrainę zwiększyła zainteresowanie rozwojem Korytarza Środkowego również wśród dużych graczy zewnętrznych, którzy dostrzegli w nim nie tylko szansę na lepsze skomunikowanie z Kaukazem Południowym, Azją Centralną czy Chinami, lecz także możliwość redukcji wpływów Moskwy. Koncepcję rozwoju tego szlaku wspierają politycznie UE i USA, w gronie głównych orędowników jego rozbudowy jest też Turcja. Coraz więcej sygnałów wskazuje na to, że Pekin zamierza wykorzystać słabnącą pozycję Moskwy i ożywienie zainteresowania Zachodu tym korytarzem, aby samemu zaangażować się w to przedsięwzięcie. Kluczowa dla przyszłości szlaku będzie właśnie postawa Chin i zachodnich graczy, w tym instytucji finansowych, które mogą sfinansować eliminację jego wąskich gardeł.

1. Zewnętrzni gracze wobec inicjatywy

Azja Centralna i Kaukaz Południowy od lat należą do teatrów rywalizacji pomiędzy Zachodem, Rosją, ChRL czy Turcją. Zwiększone zainteresowanie zewnętrznych aktorów Korytarzem Środkowym nie ma jedynie wymiaru gospodarczego i nie polega wyłącznie na dążeniu do dywersyfikacji szlaków handlowych czy poprawy dostępu do nośników energetycznych regionu. Graczy coraz silniej motywuje też pragnienie osłabienia wpływów Moskwy i jej dźwigni nacisku na tę część świata. Tendencje te są wspierane również przez mniejsze państwa, takie jak Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Singapur, Japonia czy Korea Południowa, które liczą na zyski z uczestnictwa w rozbudowie szlaku.

Przed inwazją Rosji na Ukrainę **Unia Europejska** sygnalizowała chęć udziału w rozwoju Korytarza Środkowego, jednak nie szły za tym bardziej zdecydowane kroki. Po 24 lutego 2022 r. w Brukseli zapadła decyzja o dużo silniejszym zaangażowaniu się w to przedsięwzięcie. W październiku 2022 r. kwestię tę poruszano w czasie wizyty przewodniczącego Rady Europejskiej Charles'a Michela w Kazachstanie i Uzbekistanie, a miesiąc później w Samarkandzie zorganizowano Forum Zrównoważonych Powiązań Transportowych UE-Azja Centralna²¹. Już przed wojną na Ukrainie plany wprzężenia państw regionu w szlaki transportowe UE znalazły się w unijnej strategii Global Gateway, zakładającej

²¹ *Remarks by President Charles Michel after his meeting with President of Kazakhstan Kassym-Jomart Tokayev in Astana*, Rada Europejska, 27.10.2022, consilium.europa.eu.

poprawę powiązań gospodarczych wspólnoty ze światem za pośrednictwem lepszych połączeń infrastrukturalnych. Agresja Rosji sprawiła, że kraje członkowskie dostrzegły w tym projekcie szansę nie tylko na zwiększenie importu towarów i surowców energetycznych z Azji Centralnej i Kaukazu Południowego, lecz także na emancypację tych regionów spod oddziaływania Kremla.

Unia już wspomaga finansowo rozwój Korytarza Środkowego. Przykładowo EBOR zapowiedział, że zainwestuje 100 mln dolarów w kolej w Kazachstanie²². W październiku ub.r. otwarto kluczowy odcinek gruzińskiej autostrady Wschód-Zachód (Ubisa-Szorapani), poprawiającej skomunikowanie m.in. portu w Poti. Łącznie Europejski Bank Inwestycyjny przeznaczył na budowę 150 km dróg szybkiego ruchu w Gruzji 42 mln euro w formie dotacji i 1 mld euro w kredytach²³. Z kolei w listopadzie KE zadeklarowała przekazanie 16 mln euro na poprawę bezpieczeństwa na wskazanej wcześniej autostradzie. Dotuje też inne krajowe projekty z zakresu *connectivity* na sumę 85 mln euro rocznie. Z kolei w Azerbejdżanie UE wspierała w ostatnich latach opracowanie strategii portu w Baku.

W czerwcu 2023 r. do Kazachstanu przybył prezydent RFN Frank-Walter Steinmeier. Jako pierwszy zachodni polityk odwiedził on wówczas port w Aktau. W trakcie jego wizyty Rosneft Deutschland (RND), spółka posiadająca udziały w trzech niemieckich rafineriach, podpisała kontrakt na dostawy kazachstańskiej ropy naftowej poprzez Rosję, Białoruś i Polskę do rafinerii w Schwedt (za pośrednictwem rurociągu Przyjaźń)²⁴. Można się również spodziewać udziału w rozwoju TITR dużego niemieckiego biznesu (szczególnie z sektorów motoryzacyjnego i logistyki), gdyż należał on wcześniej do głównych beneficjentów ustanowienia Korytarza Północnego Kolejowego Jedwabnego Szlaku. Dodatkowo w listopadzie Kazachstan i Uzbekistan odwiedził prezydent Emmanuel Macron, co wskazuje na wzrost zainteresowania Francji regionem i chęć wzmocnienia współpracy surowcowej (uran, ropa naftowa)²⁵.

Zainteresowane rozwojem korytarza są też **Stany Zjednoczone** oraz **inne państwa Indo-Pacyfiku**. Na przełomie lutego i marca 2023 r. podczas wizyty w Kazachstanie i Uzbekistanie sekretarz stanu USA Antony Blinken obiecał

²² A. Usov, *EBRD invests KZT 50 billion in Kazakhstan Railways bond*, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, 25.07.2022, ebrd.com.

²³ *Georgia: Another milestone for the EIB's continuous support for the development of the East-West Highway*, Europejski Bank Inwestycyjny, 31.10.2023, eib.org.

²⁴ M. Kędzierski, *Umowa na dostawy kazachstańskiej ropy do Niemiec*, OSW, 23.06.2023, osw.waw.pl.

²⁵ M. Popławski, *Macron w Azji Centralnej: wzrost francuskich ambicji w regionie*, OSW, 13.11.2023, osw.waw.pl.

przekazanie 25 mln dolarów m.in. na projekty dywersyfikujące szlaki handlowe w regionie w ramach wspierania jego odporności gospodarczej. We wrześniu amerykański gigant transportowo-logistyczny Wabtec zawarł wstępne porozumienie z Kolejami Kazachskimi w sprawie sprzedaży im 240 lokomotyw, co pozwoli odnowić 15% taboru. Umowę o wartości 1 mld dolarów ma skredytować amerykański EXIM Bank, lecz wymaga to jeszcze zgody Kongresu USA²⁶.

Kooperację z Kazachstanem rozwijają także Japończycy, m.in. poprzez rządową Japan International Cooperation Agency. Tokio widzi w TITR szansę na alternatywne względem morskiego połączenie kraju z UE. Już obecnie z Japonii do Europy, w tym Londynu, transportuje się tym szlakiem przesyłki pocztowe, a w marcu ub.r. japońska spółka Inpex, posiadająca 7,6% udziałów w kazachstańskim złożu ropy naftowej Kaszagan, z sukcesem przeprowadziła próbną dostawę surowca do portu w Baku. Ponadto w maju Abu Dhabi Ports Group podpisała umowę z firmą KazMunayGas – największym koncernem paliwowo-naftowym w kraju – na rozwój floty morskiej i przybrzeżnej. W tym samym miesiącu singapurski operator portowy PSA – jeden z największych na świecie – zawiązał z Kolejami Kazachskimi joint venture mające operować na szlaku.

W ciągu ostatnich dwóch lat coraz więcej sygnałów zainteresowania TITR płynie z **Chin**. Choć w tamtejszych koncepcjach wymieniano go od początku jako jedną z odnóg korytarzy transportowych w ramach Kolejowego Jedwabnego Szlaku, to w praktyce po 2013 r. sukces odniosła tylko trasa wiodąca przez Rosję – jako wyraźnie priorytetowa dla Pekinu. Zdecydowały o tym np. stosunkowo krótki czas przejazdu (ok. 12–16 dni), dotacje ze strony chińskich prowincji, które zwiększały jej rentowność, modernizacja infrastruktury kolejowej i terminali przeładunkowych oraz dosyć dobrze zorganizowany łańcuch logistyczny (członkowie Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej usprawnili procedury celne i zunifikowali dokumenty przewozowe). ChRL wydawała się również brać pod uwagę interesy Moskwy, długo ostentacyjnie nieangażującej się w rozbudowę Korytarza Środkowego, a na niektórych forach międzynarodowych nawet aktywnie go zwalczającej. W praktyce w rozwoju TITR nie brała udziału większość ważnych chińskich podmiotów zajmujących się intensyfikacją handlu eurazjatyckiego na szczeblu centralnym oraz regionalnych „miast-hubów” aktywnych na Kolejowym Jedwabnym Szlaku.

Po inwazji FR na Ukrainę zainteresowanie Chin Korytarzem Środkowym zaczęło wzrastać. Podczas III Forum Pasa i Szlaku w Pekinie w październiku 2023 r.

²⁶ Z. Mamyshev, *American Wabtec to invest \$1 billion in Kazakhstan*, Курсив, 18.09.2023, kz.kursiv.media/en.

przywódca ChRL Xi Jinping podkreślił chęć „stworzenia wielowymiarowej sieci połączeń w ramach Pasa i Szlaku” oraz „budowy nowego korytarza logistycznego na kontynencie eurazjatyckim, który zintegruje także morski Jedwabny Szlak”²⁷. Wśród zaproszonych gości znaleźli się też przywódcy państw Azji Centralnej, a w trakcie wydarzenia zawarto porozumienia z Kazachstanem dotyczące rozwoju korytarza. W kuluarach szczytu podpisano list intencyjny (za którym ma pójść oddzielna umowa międzynarodowa) w tej sprawie z władzami w Astanie, a także analogiczny z Iranem – nakierowany na rozbudowę szlaku biegnącego jeszcze bardziej na południe. Kroki te można wiązać zarówno z wyczerpywaniem się przepustowości infrastruktury na Korytarzu Północnym (który obsługuje głównie gwałtownie rosnący handel na linii ChRL–Rosja), jak i z coraz większymi ambicjami Pekinu do samodzielnego kształtowania obszaru poradzieckiego²⁸. Otwarte wsparcie udzielone przez Xi Jinpinga dla rozwoju Korytarza Środkowego skłoni najpewniej liczne krajowe podmioty z branży logistycznej do geograficznej dywersyfikacji połączeń z Europą, a być może również do subsydiowania przewozów tym szlakiem.

Choć rozwój TITR prowadzi do ekonomicznego uniezależniania się Azji Centralnej i Kaukazu Południowego od **Rosji**, a ona sama w przeszłości krytycznie podchodziła do tej koncepcji, to aktualnie Moskwa nie blokuje otwarcie współpracy transportowej państw tych regionów z Zachodem i ChRL. Wzrosła bowiem jej zależność od dóbr dostarczanych za pośrednictwem tej części świata – w ramach procederu obchodzenia zachodnich sankcji. FR stara się natomiast składać propozycje budowy nowych szlaków transportowych. Na początku listopada 2023 r. z jej inicjatywy zawarto memoranda o utworzeniu dwóch nowych tras przebiegających przez region wzdłuż osi północ-południe. Mają one przede wszystkim stworzyć bezpośrednie połączenie pomiędzy Rosją a Iranem (Zatoką Perską) i Indiami (Rosja–Morze Kaspijskie–Turkmenistan–Uzbekistan–Kirgistan oraz Białoruś–Rosja–Kazachstan–Uzbekistan–Afganistan–Pakistan). Kreml liczy też na zwiększenie roli Międzynarodowego Korytarza Transportowego Północ-Południe (International North-South Transport Corridor, INSTC), łączącego FR z Indiami, następnie poprzez Morze Arabskie z Iranem i Azerbejdżanem, a od niedawna również z Turkmenistanem, który oficjalnie dołączył do przedsięwzięcia w lipcu 2023 r. W październiku ub.r. Moskwa i Teheran zadeklarowały, że przeznaczą łącznie 36 mld euro na rozbudowę infrastruktury na tym

²⁷ P. Uznańska, J. Jakóbowski, *Na nowych torach? Inicjatywa Pasa i Szlaku po forum w Pekinie*, „Komentarze OSW”, nr 553, 15.11.2023, osw.waw.pl.

²⁸ M. Bogusz, M. Popławski, *Szczyt Chin–Azja Centralna. Pekin wciąż skazany na współpracę z Moskwą*, OSW, 22.05.2023, osw.waw.pl.

szlaku²⁹. Posunięcia te pokazują, że Rosja uważa TITR za projekt polityczny pod auspicjami europejskimi. W reakcji na wzmożenie jej aktywności kraje Azji Centralnej i Kaukazu Południowego starają się unikać dychotomii między konkurencyjnymi inicjatywami transportowymi UE i ChRL oraz podkreślać ich komplementarność względem rozszerzania wymiany handlowej z FR.

Do grona ważnych aktorów zaangażowanych w rozwój Korytarza Środkowego należy też **Turcja**. TITR ma jej zapewnić korzyści z tranzytu i pomóc osiągnąć pozycję hubu logistycznego pomiędzy Europą a Azją, jak również doprowadzić do zwiększenia jej wpływów w Azji Centralnej i na Kaukazie Południowym³⁰. Ta konsekwentnie realizowana polityka została zapoczątkowana po upadku ZSRR, gdy Ankara aktywnie włączyła się w inicjatywę TRACECA. W kolejnych latach działała m.in. na rzecz powstania ropociągu Baku-Tibilisi-Ceyhan czy gazociągu południowokaukaskiego (BTE). Pozycjonuje się także jako jeden z głównych pomysłodawców i promotorów trasy, propagując pogłębienie współpracy mającej na celu rozwijanie tego przedsięwzięcia w ramach Organizacji Państw Turkijskich³¹.

Zgodnie z tureckimi założeniami podstawowy szlak kolejowy w ramach TITR ma rozpocząć się przy granicy z Gruzją, prowadzić przez miasta Kars, Sivas, Ankara, Sztambuł, a dalej pod cieśniną Bosfor do Bułgarii albo – alternatywnie – do dysponujących znacznymi mocami przeładunkowymi portów nad morzem Marmara (m.in. Ambarlı czy Haydarpaşa w Stambule). Ich potencjał – ok. 7,4 mln TEU – stanowi ok. 60% całkowitej przepustowości kontenerowej krajowych portów³². W przypadku znacznego wzrostu wolumenów transportowanych korytarzem Ankara jest gotowa rozbudować infrastrukturę kolejową prowadzącą od granicy z Gruzją do portów w Izmirze (Morze Egejskie) i Mersynie (Morze Śródziemne).

W ostatnich latach władze zrealizowały liczne istotne inwestycje na potrzeby obsługi tych potoków towarów, zwłaszcza na zachodzie kraju. Należy do nich zaliczyć szereg projektów nad Bosforem, m.in. tunel kolejowy Marmaray (który dziennie przemierza 21 pociągów towarowych w obu kierunkach³³), dwupokładowy drogowy Tunel Euroazjatycki pod dnem Bosforu (120 tys. po-

²⁹ M. Raimondi, *Iran and Russia want to invest 36 billion euros in the INSTC*, RailFreight.com, 30.10.2023.

³⁰ Od strony technicznej projekt wchodzi w zakres kompetencji resortu transportu Turcji, a jego promocję i wymiar polityczny ściśle koordynuje tamtejsze MSZ. *Türkiye's Multilateral Transport Policy*, Republic of Türkiye: Ministry of Foreign Affairs, mfa.gov.tr.

³¹ *Orta Koridor Üzerinde Yeni Pazarlar ve Fuarı*, ortakoridor.org.

³² *Sektör İstatistikleri*, Tureckie Stowarzyszenie Operatorów Portów, turklim.org.

³³ O. Uysal, *Turkey to face more demand on Europe-Asia rail corridor*, Rail Turkey En, 18.03.2022, railturkey.org.

jazdów dziennie w obu kierunkach³⁴) oraz most Selima Groźnego w Stambule, u wejścia z Morza Czarnego do cieśnin (z infrastrukturą kolejową, choć aktualnie nieużywaną). Wspomnieć też należy o nowo otwartej przeprawie nad Dardanelami oraz o moście Osmangazi omijającym zatokę İzmit. Równocześnie Ankara dąży do posiadania kolei dużych prędkości – na odcinku Stambuł-Ankara-Konya (kierunek południowy) przedsięwzięcie to niemal ukończono, natomiast między stolicą a Sivas (kierunek wschodni) i Izmiarem (zachodni) jest ono dalej rozbudowywane. Infrastruktura transportowa na wschodzie Turcji prezentuje się gorzej – tu sieć kolejowa jest dopiero modernizowana. Pomimo oddania do użytku linii Baku-Tbilisi-Kars (w 2022 r. przewieziono nią 432 tys. ton ładunków³⁵, a jej przepustowość ma wzrosnąć do końca dekady do 17 mln ton³⁶) i modernizacji infrastruktury drogowej na przeszkodzie do zwiększenia transportu towarów przez TITR stoją wciąż niedokończona kolej dużych prędkości (chodzi zwłaszcza o odcinek Kars-Sivas), niewystarczająca drożność szlaku oraz brak odpowiedniej siatki centrów przeładunkowych³⁷.

2. Perspektywa Azji Centralnej i Kaukazu Południowego

Inwazja Rosji na Ukrainę stała się dla państw Azji Centralnej i Kaukazu Południowego katalizatorem intensyfikacji prac nad połączeniami transportowymi z pominięciem FR. Dostrzegły też one możliwości zwiększenia korzyści z tranzytu dóbr między Europą a Azją. Regionalna współpraca nad rozwojem TITR, a zarazem zaangażowanie w chińską Inicjatywę Pasa i Szlaku należą do istotnych powodów wzmożenia aktywności dyplomatycznej Kazachstanu, Azerbejdżanu i Gruzji, lecz także pozostałych państw tej części świata. Poprzez zaprezentowanie siebie jako wiarygodnych partnerów kraje te liczą na poprawę stosunków z UE, ChRL i Turcją, a długofalowo – na wzmocnienie swojej pozycji wobec Rosji. W TITR upatrują zaś szansy na wzrost przesyłu towarów i surowców energetycznych (np. ropy naftowej i uranu z Kazachstanu) do UE oraz zwiększenie wzajemnych obrotów handlowych, a co za tym idzie – silniejszą integrację gospodarczą w basenie Morza Kaspijskiego i w Azji Centralnej. Długoterminowo ich ranga w handlu między Europą i Chinami może się umocnić, dzięki pozyskaniu środków na modernizację infrastruktury w regionie

³⁴ *Eurasia Tunnel Project, Istanbul, Turkey*, Road Traffic Technology, roadtraffic-technology.com.

³⁵ N. Papatolios, *Azerbaijan Railways sees cargo transport boosted in all directions*, RailFreight.com, 19.01.2023.

³⁶ *Baku-Tbilisi-Kars (BTK) Rail Line, Azerbaijan, Georgia, Turkey*, Railway Technology, 28.11.2012, railway-technology.com.

³⁷ W 2021 r. otwarto terminal logistyczny w Kars obsługujący transport kolejowy (ok. 400 tys. ton ładunków rocznie). *TCDD opens Kars logistics hub*, Railway Gazette International, 1.12.2021, railway-gazette.com.

(w tym dostępowi do zachodnich instrumentów finansowych, m.in. funduszy z unijnej inicjatywy Global Gateway).

Kazachstan odgrywa szczególną rolę w lądowej wymianie handlowej między Europą a ChRL (przechodzi przez niego 80% potoku tranzytowego, obsługuje zarówno Korytarz Północny, jak i Korytarz Środkowy). Strategiczne położenie i relatywnie dobrze rozwinięta infrastruktura kolejowa pozycjonują go jako państwo z potencjałem do stania się ważnym hubem logistycznym na szlaku, dlatego Astana wykazuje dużą aktywność w rozwijaniu projektu (vide np. inwestycje w ramach specjalnej strefy ekonomicznej w Aktau)³⁸. Z jej perspektywy Korytarz Środkowy może długookresowo zwiększyć możliwości przesyłu ropy naftowej z pominięciem Rosji, np. z wykorzystaniem ropociągu BTC³⁹ (zgodnie z planami do końca dekady ma nim płynąć 6–10 mln ton surowca rocznie). Zapewne posłuży też do transportu surowców energetycznych i metali ziem rzadkich z Kazachstanu i Uzbekistanu do państw UE – o zwiększenie ich importu skutecznie zabiegały szczególnie RFN i Francja. W przyszłości za pośrednictwem TITR do UE mają również trafiać zielony wodór i amoniak ze szwedzko-niemieckiej inwestycji na zachodzie kraju⁴⁰.

Pierwszoplanową rolę Astany w rozwoju korytarza potwierdza studium EBOR-u z 2023 r., uznające trasę z Chin przez południowy i centralny Kazachstan do wybrzeża Morza Kaspijskiego za jego optymalny wariant. Warunkiem powodzenia przedsięwzięcia jest wyeliminowanie wąskich gardeł – mowa m.in. o braku połączenia drogowego między Aktau i Kyzylordą czy o słabo rozwiniętej linii kolejowej Aktau–Bejneu (wymaga położenia drugiego toru i elektryfikacji). Niezbędne jest także zbudowanie m.in. obwodnicy kolejowej Ałmaty (prace nad jej powstaniem zainaugurowano 14 listopada 2023 r.) i terminali przeładunkowych przy granicy z ChRL (w miejscowości Ałtynkol), Uzbekistanem, Kirgistanem i Turkmenistanem oraz położenie nowych linii kolejowych i rozbudowanie istniejących na terenach przygranicznych z Uzbekistanem i Chinami. W listopadzie 2023 r. rozpoczęto też budowę kazachstańskiego odcinka kolei

³⁸ Aktywność tę potwierdza podniesienie perspektywy ratingu Kazachstanu przez agencję Moody's ze stabilnej do pozytywnej. Krok ten uzasadniono m.in. działaniami Astany na rzecz dywersyfikacji gospodarki, w tym rozwoju TITR. Zob. O. Auyezov, F. Light, *Moody's raises Kazakhstan's outlook on Middle Corridor prospects*, Reuters, 27.10.2023, za: nasdaq.com.

³⁹ Trasa uruchomionego w 2006 r. ropociągu Baku–Tbilisi–Ceyhan prowadzi od złóż azerskich do Turcji, a stamtąd do basenu Morza Śródziemnego i państw UE. Jego powstanie to przede wszystkim efekt kooperacji Azerbejdżanu i Turcji z inwestorami zachodnimi (m.in. BP, Eni, TotalEnergies, MOL, Equinor).

⁴⁰ Zob. np. J. Lillis, *EU taps Kazakhstan for rare earths, green hydrogen*, Eurasianet, 9.11.2022, eurasianet.org; W.A. Sánchez, *Kazakhstan's Uranium Industry and the Middle Corridor Come Together*, The Diplomat, 30.01.2023, thediplomat.com.

Darbaza–Maktaaral, dzięki czemu otwarte zostanie kolejne przejście kolejowe z Uzbekistanem⁴¹.

Znaczne zaangażowanie Kazachstanu w rozwój Korytarza Środkowego widać już dziś. Astana rozbudowuje porty na Morzu Kaspijskim w Aktau i Kuryku (oba funkcjonują w ramach specjalnej strefy ekonomicznej). Zwiększenie ich przepustowości to jeden z podstawowych warunków wzrostu wolumenów towarów przewożonych TITR. W 2022 r. w porcie w Aktau przeładowano 3,8 mln ton ładunków (o 9% więcej niż rok wcześniej), w tym 2,5 mln ton ropy. W pierwszych siedmiu miesiącach 2023 r. wyeksportowano przez niego 2,6 mln ton suchych i płynnych ładunków masowych (o 24% mniej względem analogicznego okresu 2022 r.). Sukcesywnie wzrasta zaś wykorzystanie jego możliwości do przesyłania ropy naftowej na Zachód poprzez BTC lub rosyjski port w Machaczkałe. Przez 11 miesięcy 2023 r. z Aktau wyeksportowano drogą morską 3,1 mln ton tego surowca – o 50% więcej niż w tym samym okresie 2022 r. Wzrosty dotyczyły zarówno infrastruktury BTC, jak i tej biegnącej z portu w Machaczkałe. Nie przyczyniło się to jednak do uniezależnienia się od tranzytu ropy przez Rosję – w pierwszej połowie 2023 r. przesył kazachskiego surowca wszystkimi szlakami przebiegającymi przez jej terytorium podniósł się o 19% r/r. Władze w Astanie nie mają przy tym realistycznych planów ograniczenia tego zjawiska⁴².

W ramach inwestycji państwowej spółki Semurg Invest w port Kuryk 29 września 2023 r. otwarto nowy terminal Sarża. W sierpniu informowano, że przedsiębiorstwo AD Ports Group (inwestor ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich) zawarło umowę, aby we współpracy z PSA International z Singapuru rozbudować ten terminal i nadać mu bardziej wielofunkcyjny charakter, a także obsługiwać ładunki ze zbożem. Do drugiego kwartału 2025 r. ma się zakończyć warta 28,9 mln dolarów rozbudowa portu kontenerowego w Aktau, co zwiększy jego przepustowość ponad pięciokrotnie (z 40 tys. do 215 tys. TEU rocznie)⁴³. W marcu 2023 r. joint venture na bazie Kazmorttransflotu (własność państwowego koncernu naftowo-wydobywczego KazMunayGas) i AD Ports Group nabyło dwa tankowce do transportu ropy naftowej o nośności 8 tys. ton, a w maju podmioty te podpisały porozumienie o rozwoju floty morskiej i przybrzeżnej.

⁴¹ *Sustainable transport connections between Europe and Central Asia*, op. cit.

⁴² *Kazakhstan increased oil exports in 1H 2023 by 8% y/y, transit via Russia rising*, Reuters, 1.08.2023, reuters.com.

⁴³ W.A. Sánchez, *Kazakhstan's Ports: A Vital Node of the Middle Corridor*, The Diplomat, 9.05.2023, thediplomat.com.

Równolegle do współpracy regionalnej na rzecz udrożnienia Korytarza Środkowego Kazachstan wdraża inicjatywy transportowo-logistyczne w ramach chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku. Za osiągnięcie Astany można uznać uzyskanie poparcia Pekinu dla rozbudowy TITR. W maju 2023 r. podczas wizyty prezydenta Kasyma-Żomarta Tokajewa w kazachstańskim terminalu w suchym porcie w Xi'an (przechodzi przez niego 40% towarów importowanych przez Kazachstan) otwarto tam centrum logistyczne. Wcześniej, w marcu, trójstronne memorandum o współpracy przy tworzeniu korytarza dla e-commerce pomiędzy UE a ChRL zawarły niemiecki operator kolejowy WEA Transport GmbH, chiński operator logistyczny Huapengfei oraz Kazpost (poczta kazachska). Z kolei podczas Forum Pasa i Szlaku w październiku 2023 r. Astana podpisała z Pekinem umowy na utworzenie trzeciego kolejowego przejścia granicznego Ajagöz-Tacheng i wspólną budowę po stronie Kazachstanu 1,3 tys. km linii kolejowych w ciągu trzech lat. Prace nad pierwszą inwestycją, która połączy m.in. miasta Ajagöz i Bachtu na wschodzie kraju, rozpoczęto w grudniu 2023 r. Po jej zakończeniu w 2027 r. ma zostać otwarte nowe przejście graniczne z Chinami⁴⁴. Rozbudowie ulega także infrastruktura kolejowa od granicy z ChRL (przejście Alaszankou-Dostyk) w kierunku stacji węzłowej Mojnty (centrum Kazachstanu). Na tym odcinku powstaje drugi tor, który ma zostać oddany do użytku w 2025 r.

Azerbejdżan widzi w rozwoju TITR szansę na wzmocnienie swojego znaczenia jako hubu logistycznego. Aktualnie dochody przynosi mu głównie eksport surowców energetycznych (docelowo również zielonej energii) przez Gruzję i Turcję do państw zachodnich. Baku oprócz obsługi tranzytu towarów na osi północ-południe (między Rosją a Iranem) ma nadzieję na zyski z obsługi potoków towarowych i surowcowych na osi wschód-zachód. W ostatnich latach Azerbejdżan podjął się też modernizacji portu Baku (faktycznie zlokalizowanego 80 km od tego miasta, w Alacie). Plany jego rozbudowy zmodyfikowano po rosyjskiej agresji na Ukrainę. Przepustowość nowego terminalu kontenerowego ma wzrosnąć w najbliższym czasie do 0,6 mln TEU rocznie. Mają także powstać nowe – do przeładunku nawozów i zbóż. Aktualnie trwają prace koncepcyjne nad kolejnym etapem rozbudowy portu (pozwalają na to warunki geograficzne). Potencjał rozwoju na osi wschód-zachód pokazują trasy istniejących ropociągów (Baku-Tbilisi-Ceyhan o przepustowości ok. 60 mln ton rocznie i Baku-Supsa – ok. 8,5 mln ton) oraz gazociągu Baku-Tbilisi-Erzurum (południowokaukaski, część Południowego Korytarza Gazowego – 25 mld m³).

⁴⁴ N. Papatolios, *Railway fever: new line and border crossing between Kazakhstan-China*, RailFreight.com, 22.12.2023.

Dodatkowo już obecnie mniejsze ilości ropy (rzędu kilku milionów ton), głównie z Turkmenistanu i Kazachstanu, można transportować koleją pomiędzy Baku a Batumi oraz Baku a Poti. Rozwój TITR umożliwiłby lepsze wykorzystanie połączenia Baku-Tbilisi-Kars.

Gruzja – z racji swojego położenia – jest niezbędnym uczestnikiem wszystkich przedsięwzięć transportowo-komunikacyjnych w regionie, zarówno wzdłuż osi wschód-zachód, jak i północ-południe (Rosja-Armenia). Jej kluczowe znaczenie jako państwa tranzytowego (towary mogą stamtąd wędrować na zachód i przez Turcję, i przez Morze Czarne) nie zmniejszy się znacząco nawet w przypadku oczekiwanego odblokowania szlaków wiodących przez **Armenię** (w tym tzw. korytarza zangezurskiego łączącego Azerbejdżan z eksklawą Nachiczewanu i Turcją), gdyż nie są one wyposażone w odpowiednią infrastrukturę (na razie – stan na 3 stycznia 2024 r. – granice Armenii z Azerbejdżanem i Turcją pozostają zamknięte). Gruzja dysponuje portami w Batumi, Poti i Supsie oraz terminalem naftowym w Kulewi. 14 sierpnia 2023 r. tamtejszy rząd przyjął Narodową strategię transportową i logistyczną na lata 2023–2030 oraz Plan działań na lata 2023–2024. Zgodnie z pierwszym z tych dokumentów do końca 2024 r. ma się zakończyć modernizacja sieci kolejowej oraz opracowane ma zostać studium rozwoju kolei dużych prędkości, które łączyłyby Gruzję „z państwami sąsiadującymi”. Ponadto do 2030 r. ma zostać wybudowanych 760 km dróg szybkiego ruchu. Drugi dokument zawiera zaś wykaz 48 zakładanych aktywności – m.in. cyfryzację sektora transportowo-logistycznego (w tym wprowadzenie zasady jednego okienka w portach i digitalizację dokumentów transportowych). Deklarowanym celem Tbilisi jest członkostwo w Unii Europejskiej – 14 grudnia 2023 r. na szczycie państw UE w Brukseli podjęto decyzję o przyznaniu Gruzji statusu kandydata. Może to zwiększyć jej dostęp do unijnych źródeł finansowania inwestycji.

IV. PERSPEKTYWY

Nieprzewidywalność polityki Rosji, którą potwierdziła pełnoskalowa inwazja na Ukrainę, stała się bardzo silnym bodźcem do przyspieszenia prac nad rozwojem Korytarza Środkowego. Ostatecznie przekonała ona elity Kaukazu Południowego, a jeszcze bardziej Azji Centralnej, o konieczności gruntownej dywersyfikacji i ograniczenia zagrażającej ich bezpieczeństwu ekonomicznemu zależności tranzytowej od Moskwy. Jednocześnie region doskonale zdaje sobie sprawę z okna możliwości, jakie stwarzają osłabienie pozycji międzynarodowej FR oraz pogłębienie się jej uzależnienia od towarów dostarczanych z tej części świata (również w ramach procedury obchodzenia sankcji), co generuje pole do aktywnego poszukiwania partnerów zewnętrznych. Wzrasta też motywacja do zacieśniania integracji gospodarczej wewnątrz regionu i wspólnego realizowania interesów na arenie globalnej.

Inaczej niż miało to miejsce po 2014 r., szansa na sukces trasy staje się realna. Decyduje o tym taktyczna zbieżność celów największych światowych aktorów – USA, UE i Chin – choć różnią ich interesy. Z perspektywy Zachodu rozwój korytarza wydaje się idealnym rozwiązaniem mającym symbolicznie „ukarać” Kreml za jego agresywną politykę poprzez zapewnienie Azji Centralnej i Kaukazowi Południowemu alternatywnego szlaku tranzytowego i ograniczenie tam wpływów Moskwy. Szlak wpisuje się też w inicjatywę Global Gateway – strategię budowy silniejszych powiązań gospodarczych ze światem za pomocą lepszego skomunikowania infrastrukturalnego i koordynowania inwestycji europejskich korporacji transnarodowych. Pekin również dąży do zacieśnienia powiązań transportowych z Azją Centralną i Kaukazem Południowym, a zarazem do stopniowego zwiększania swojego oddziaływania na leżące tam państwa i eksportu na ich rynki. Inaczej niż w przypadku Zachodu ChRL nie zależy jednak na jakimkolwiek „karaniu” Moskwy, ale nie chce też być od niej uzależniona w zakresie połączeń infrastrukturalnych z Europą. Ponadto wykorzystuje znaczną część przepustowości Korytarza Północnego do rozszerzania dynamicznie rosnącej wymiany handlowej z FR. Docelowo niezależne od Rosji lądowe korytarze transportowe ze Starym Kontynentem zapewnią Chinom większe możliwości i wyższą elastyczność eksportu swoich dóbr na najważniejsze rynki europejskie.

Do rozbieżności między Pekinem a Zachodem co do rozbudowy Korytarza Środkowego może prowadzić rywalizacja systemowa dotycząca funkcjonowania infrastruktury na szlaku. UE będzie gotowa współfinansować jej rozwój w ramach Global Gateway, niemniej oczekuje przy tym zachowania standardów

równego dostępu do niej, wdrażania mechanizmów rynkowych oraz ujednoczenia i usprawniania procedur celnych. Chiny natomiast spróbują zapewne zdominować obsługę logistyczną trasy oraz wykorzystać ją do rozbudowywania swoich wpływów ekonomicznych – w szczególności w Azji Centralnej, ale też na Kaukazie Południowym. Źródłem napięć mogą także stać się kwestie finansowe: Zachód będzie się spodziewał pełnej transparentności przy wydatkowaniu środków unijnych przeznaczonych na inwestycje, podczas gdy działania ChRL w tym obszarze mogą okazać się dużo mniej przejrzyste. W tych aspektach w stanowiskach Brukseli i Pekinu wobec korytarza przeważa jednak chęć kooperacji, choć z pewnością nie dojdzie do bezpośredniej współpracy czy koordynacji między projektem Global Gateway a Inicjatywą Pasa i Szlaku.

Szansę na wzmocnienie więzi gospodarczych z Azją Centralną i Kaukazem Południowym oraz lewarowanie pozycji własnych centrów logistycznych jako głównych punktów tranzytowych na Korytarzu Środkowym dostrzega także Turcja. Intensywnie inwestuje ona w krajową kolej i porty morskie oraz wykorzystuje swoje wpływy (np. w Organizacji Państw Turkijskich) do promowania korzystnego dla niej przebiegu trasy. Tę pomyślną koniunkturę polityczną dla budowy szlaku zauważają również m.in. państwa Zatoki Perskiej czy Singapur, które widzą w nim okazję do osiągnięcia znaczących korzyści dla rodzimych firm z obsługi i rozbudowy tamtejszej infrastruktury. Z kolei Japonii i Korei Południowej da on przede wszystkim możliwość alternatywnego względem szlaku morskiego transportu swoich towarów do Europy czy dywersyfikowania dostaw wobec wiodącego przez Rosję Korytarza Północnego.

Korzystną dla rozbudowy Korytarza Środkowego sytuację chciałaby też z pewnością wykorzystać międzynarodowa branża transportowo-logistyczna, która doskonale zdaje sobie sprawę, jak szybko ten proces może przebiegać, gdy będzie mu towarzyszyć wsparcie najważniejszych graczy globalnych i regionalnych. Dzięki rozwijaniu Kolejowego Jedwabnego Szlaku dysponuje już ona know-how potrzebnym do tworzenia międzykontynentalnych szlaków transportowych. Zarazem wielki biznes ma świadomość, że istnieje popyt na szybszy przesył towarów między Chinami a Europą, nawet jeśli koszt będzie wyraźnie wyższy niż fracht drogą morską. Korytarz Środkowy stwarza bowiem także szansę na wzrost bilateralnej wymiany handlowej między państwami Azji Centralnej i Kaukazu Południowego a ChRL, Turcją czy krajami UE.

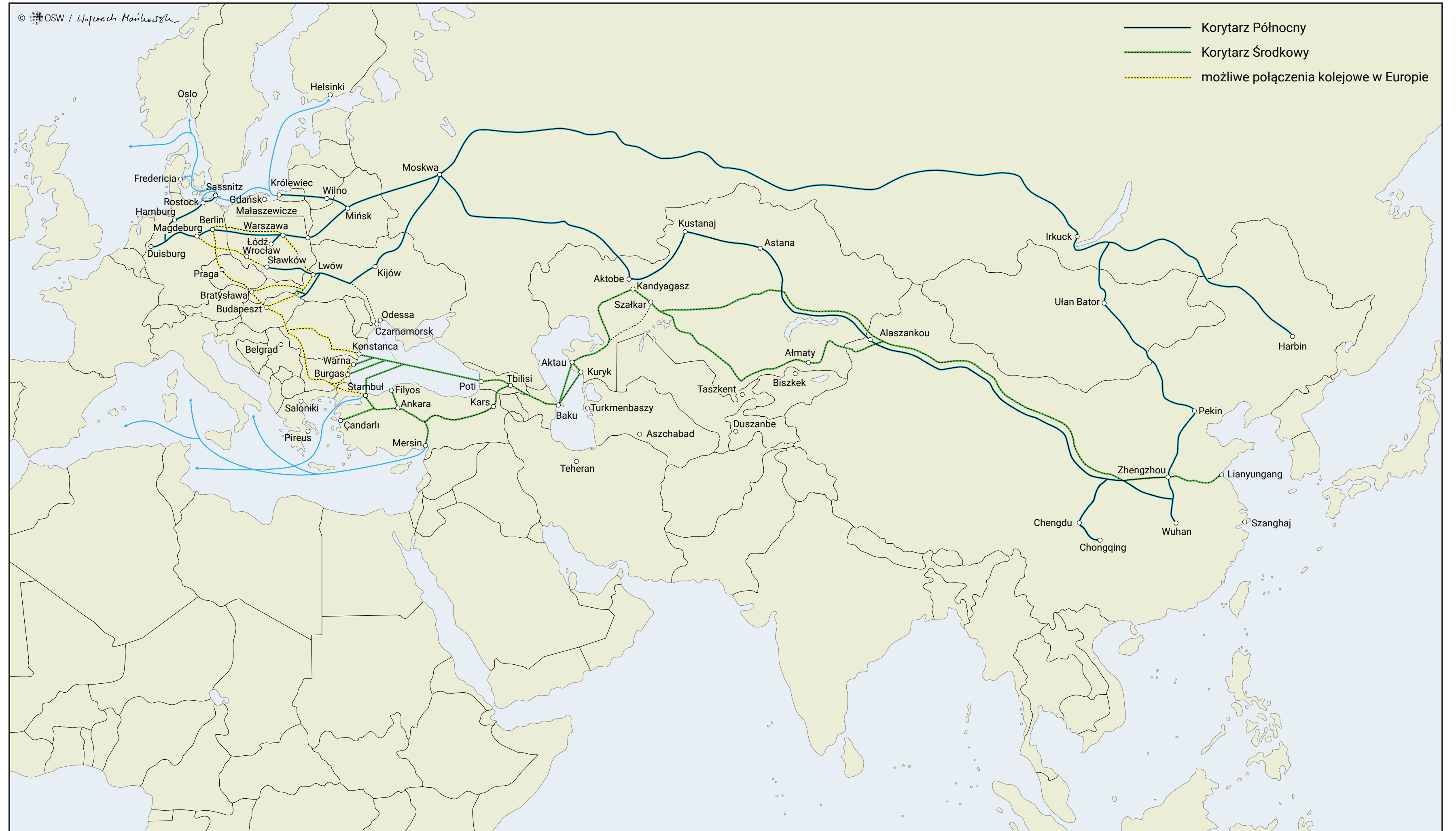
Dla powodzenia Korytarza Środkowego kluczowe będą trzy czynniki.

- Po pierwsze, bliska współpraca najważniejszych państw na trasie w celu redukcji wąskich gardeł – zarówno w wymiarze infrastruktury twardej (koleje, porty morskie, przejścia graniczne, nowe jednostki zdolne do pływania po Morzu Kaspijskim), jak i miękkiej (zarządzanie przepływem ładunków, usprawnienie procedur celnych, wprowadzenie jednego listu przewozowego, optymalnie w formie cyfrowej). Co do drugiego aspektu wystarczy koordynacja działań krajów będących na szlaku w ramach istniejących forów politycznych, natomiast jeśli chodzi o ten pierwszy – wymagający znacznych środków finansowych – konieczne jest wsparcie aktorów zewnętrznych.
- Po drugie, napływ kapitału zagranicznego (z Zachodu i – co nieuniknione – Chin), który pozwoli sfinansować najważniejsze inwestycje w biedniejszych państwach regionu.
- Po trzecie, istotna będzie przychylna postawa Pekinu, który podobnie jak w przypadku Korytarza Północnego może zaoferować subsydia na transport dóbr oraz wesprzeć kraje regionu w zakresie modernizacji infrastruktury.

Spełnienie tych warunków zdecydowanie obniży cenę frachtu towarów i skróci czas przewozu, co zwiększy – już zresztą widoczne – zainteresowanie tym szlakiem ze strony inwestorów prywatnych.

Długofalowo sukces Korytarza Środkowego może prowadzić do stopniowego ograniczania zależności państw Azji Centralnej i Kaukazu Południowego od Rosji i jednocześnie do rozwoju ich relacji gospodarczych z Zachodem, Chinami i Turcją. Ponadto będzie sprzyjał integracji samego regionu, co również będzie osłabiało wpływy Moskwy. Poprawa sytuacji ekonomicznej tej części świata przy jednoczesnym słabnięciu rosyjskiej gospodarki zmniejszy atrakcyjność FR jako partnera handlowego. Może też niwelować zainteresowanie państw Azji Centralnej i Kaukazu Południowego uczestnictwem w procedurze obchodzenia sankcji – zwłaszcza jeśli wzrośnie ich zależność od napływu kapitału z Zachodu.

Mapa 1. Lądowe korytarze transportowe między Europą a Chinami



Źródło: opracowanie własne.

Mapa 2. Infrastruktura transportowa Korytarza Środkowego w państwach tranzytowych



- główne porty
- terminale przeładunkowe
- kluczowe szlaki kolejowe Korytarza Środkowego
- kluczowe szlaki drogowe Korytarza Środkowego
- wąskie gardła
- obszary trwających bądź zamrożonych konfliktów zbrojnych