

Kompendium Wschodnie



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

Lipiec 2022

Słowem wstępu

Od kilku lat jesteśmy świadkami wzrostu znaczenia przewozów kolejowych pomiędzy Chinami i Europą. Władze Chińskiej Republiki Ludowej rozwój tych przewozów traktują jako jeden ze swoich geopolitycznych celów, stąd też narodziła się idea Nowego Jedwabnego Szlaku, nazywanego też inicjatywą Jeden Pas i jeden szlak (ang. One Belt, One Road). O tym jak ważna jest to dla Pekinu inicjatywa świadczy zaangażowanie się kapitałowe w inwestycje infrastrukturalne w głównie w południowo-wschodniej Europie. Polska w tej inicjatywie do tej pory była obecna głównie w nitce przez Kazachstan, Rosję i Białoruś, przez przejście graniczne w Małaszewiczach. Od kilku lat w Małaszewiczach widoczny jest jednak problem z kongestią i problemami z przepustowością, stąd też szukano alternatywnych nitek. Rosyjska agresja na Ukrainę wstrząsnęła światową geopolityką i pokazała, że nitka przez Rosję i Białoruś wiąże się z wieloma ryzykami. Chińska inicjatywa od samego początku opierała się na dywersyfikacji, szukaniu kilku alternatywnych dróg, aby inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku była uodporniona na wstrząsy geopolityczne.

Ostatnie wydarzenia karzą nam większą uwagę poświęcić wymianie handlowej z Chinami czy to przez Węgry i Turcję, port morski w słoweńskim Koprze, a także przez Ukrainę zakładając, że ten kraj utrzyma port w Odessie. Ukraina i Turcja to też państwa aspirujące do członkostwa w Unii Europejskiej, stąd też powinniśmy patrzeć na nie też pod względem późniejszej korelacji wewnętrznej, nawet jeżeli do uzyskania przez nie pełnego członkostwa minie wiele lat, to same działania akcesyjne powinny służyć rozwojowi wzajemnej logistyki.

Celem niniejszego raportu jest z jednej strony przytoczenie najważniejszych działań jakie są obecnie podejmowane w ramach czy to działań przedakcesyjnych czy międzynarodowemu zaangażowaniu w odbudowę Ukrainy (choćby w ramach szczytu Lugano w Szwajcarii, który miał miejsce w dniach 4 i 5 lipca 2022 roku) oraz wskazanie rekomendacji dla wykorzystania tych możliwych potencjałów z perspektywy Polski.

I. Rola korytarza Bałtyk – Adriatyk w Nowym Jedwabnym Szlaku

Korytarz TEN-T Bałtyk – Adriatyk łączący polskie porty nad Bałtykiem, z włoskimi i słoweńskimi portami nad Adriatykiem może mieć też potencjał bezpośrednio w wymianie handlowej pomiędzy Europą i Chinami. W przebiegu ustanowionym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku przebiega on przez Polskę, Czechy, Słowację, Austrię, Włochy i Słowenię. W ostatnich latach pojawił się postulat, także w Polsce, aby rozszerzyć ten korytarz także o węzeł Budapeszt na Węgrzech, który może odgrywać rolę hubu łączącego korytarz Bałtyk-Adriatyk ze szlakami handlowymi biegnącymi do Azji. **W projekcie rewizji sieci TEN-T zaproponowanym 14 grudnia 2021 roku przez Komisję Europejską (COM(2021) 812, pojawiła się propozycja włączenia Budapesztu do korytarza Bałtyk-Adriatyk.**

Budapeszt leży obecnie w korytarzu TEN-T nazywanym „Orientalnym”, który biegnie na wschód do Rumunii i Bułgarii (posiadających porty na Morzu Czarnym), a dalej drogą lądową może biec do Turcji, której rola w wymianie handlowej Azja – Europa rośnie za sprawą wojny na Ukrainie oraz do greckich portów. Grecja patrząc na politykę Chin odgrywa rolę strategiczną w Nowym Jedwabnym Szlaku co widać po koncentracji chińskiego kapitału w porcie Pireus, a także wsparciu

gospodarczym chińskiego rządu w budowę szybkiej kolei między Węgrami i Grecją przez Serbię.

Rolę w wymianie handlowej Europa – Chiny odgrywać mogą też porty nad Adriatykiem. Port morski w słoweńskim Koprze, który od wielu lat stara się budować kooperację z polskimi partnerami. Port w Koprze kooperuje też w przeładunkach z portami w egipskiej Aleksandrii i Izraelskiej Haifie, a także przez Kanał Sueski umożliwia bezpośrednio z chińskimi portami.



Grafika: Port w Koprze / Luka Koper

W korytarzu Bałtyk-Adriatyk leżą też włoskie porty: Wenecja, Rawenna, Triest, którym warto też się przyglądać.

II Odbudowa Ukrainy i potencjały dla kooperacji

W ostatnich latach budowana była logistyczna współpraca polsko-ukraińska, głównie w ramach szlaku Gdańsk – Odessa. Operujący na Bałtyku Port Gdańsk budował współpracę, poprzez połączenia kolejowe z Portem Odessa na Morzu Czarnym. Na tym morzu leżą chociażby porty w Turcji i Gruzji, które mogą być wykorzystywane w wymianie handlowej Azja – Europa. Starano się przede wszystkim tworzyć stałe połączenia kolejowe, z przyszłościowym planem zwiększania ich częstotliwości.

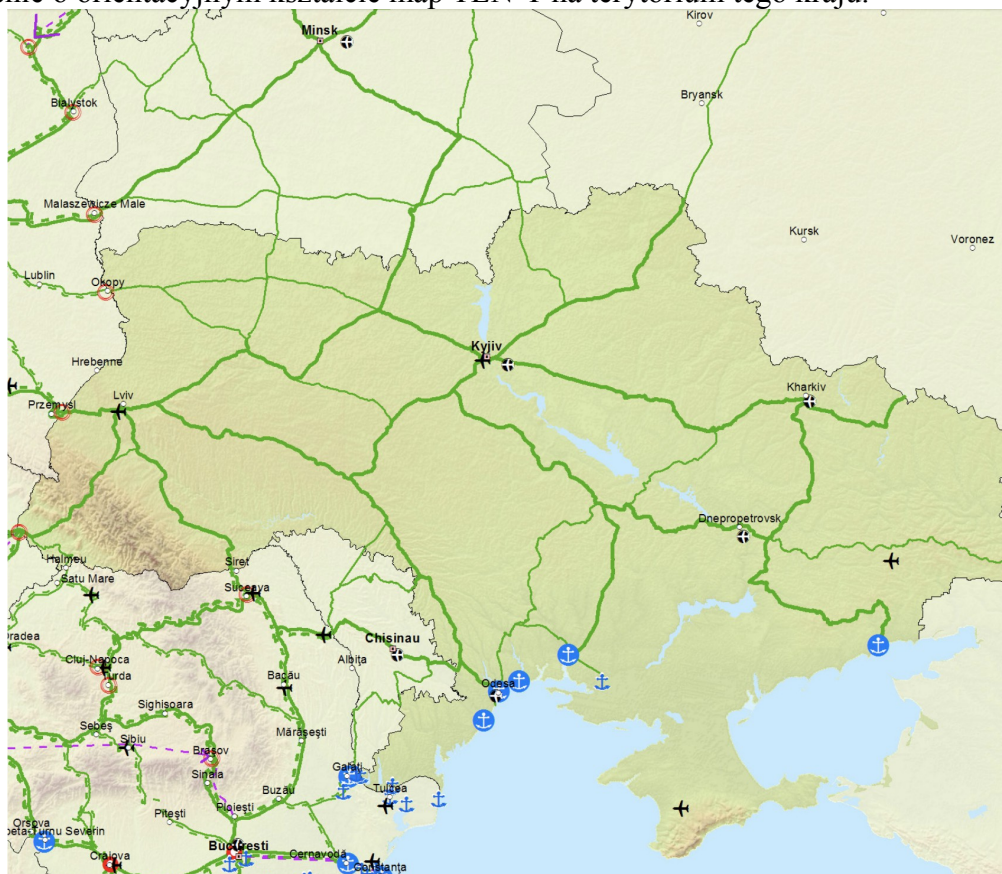
Dzień 24 lutego, gdy Rosja zaatakowała Ukrainę, stał się przełomowym, od tego dnia bowiem znacząco zmieniło się postrzeganie świata na wiele kwestii. Skutki wojny oddziałują bowiem na sporą część świata, chociażby z tego powodu, że Ukraina jest kluczowym producentem żywności. Błokada ukraińskich portów sprawiła, że w wielu biedniejszych państwach znacząco wzrosło ryzyko głodu. Próbowano przesunąć eksport ukraińskiego zboża na kolej, z uwagi na kluczowe problemy infrastrukturalne, kolej stała się jedynie częściową alternatywą dla transportu morskiego. Dużym problemem jest chociażby inna norma rozstawu torów na Ukrainie, niż funkcjonująca w Unii Europejskiej. Wymaga to zatem transgranicznych przeładunków lub wymiany wózków w wagonach. Z racji tego, że są to procesy czasochłonne kluczowym wyzwaniem dla Ukrainy będzie przynajmniej częściowe (dla kluczowych w transporcie towarowym odcinków) przystosowanie torów do rozstawu europejskiego.

W czasie wojny kolej odgrywa na Ukrainie istotną rolę, szef ukraińskiej kolei Aleksander

Kamyszyn nazwał kolej „filarem bezpieczeństwa”. Ukraińskie Ministerstwo Gospodarki z kolei wskazuje za cel strategiczny otworzenie się logistyczne na zachodnią Europę oraz potrzebę budowania w zachodniej części kraju terminali przeładunkowych. Ukraińskie władze koszty modernizacji infrastruktury, w tym także budowy i rozbudowy portów, aby odpowiadała unijnym standardom, szacują na 13 mld euro – budowa 4,8 tys. dróg i linii kolejowych; 6 portów oraz 11 terminali intermodalnych.

Potrzeba wsparcia międzynarodowego

Ukraina już w 2017 roku wyraziła chęć wejścia do sieci TEN-T. W 2018 roku powstały pierwsze mapy. 12 maja 2022 roku temat został odświeżony, tego dnia Ukraina podpisała z Unią Europejską porozumienie o orientacyjnym kształcie map TEN-T na terytorium tego kraju.



Powyższa mapa wskazuje, że ważnym węzłem logistycznym na Ukrainie mógłby stać się Lwów.

W dniach 4-5 lipca w szwajcarskim Lugano odbyła się międzynarodowa konferencja dotycząca odbudowy Ukrainy, w której udział wzięli reprezentanci ponad 40 państw, a także wielu organizacji międzynarodowych jak: Bank Światowy, Międzynarodowy Fundusz Walutowy, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju. To spotkanie potocznie nazywane jest też „planem Marshalla dla Ukrainy”. W czasie tej konferencji założono, że odbudowa Ukrainy trwać ma 10 lat i być podzielona na 3 etapy.

Część wniosków z tej konferencji obejmuje zagadnienia związane bezpośrednio z logistyką. Założono, że:

- do końca 2022 roku powstanie linia kolejowa w europejskim rozstawie między Polską i Rawą Ruską i Mościskami (łącznie 88 km) oraz między Polską i Kowlem (94 km)
- do końca 2025 roku ma powstać w europejskim rozstawie torów połączenie między Polską i Kowlem oraz Polską i Chyrowem

- w latach 2026-2032 budowę linii kolejowej w europejskim rozstawie, o standardzie dużej prędkości relacji Warszawa – Kijów
- budowę terminali przeładunkowych po stronie ukraińskiej, przy granicach z Unią Europejską.

Powyższe ustalenia pokazują, że nie ma uzgodnień, aby w najbliższych latach doprowadzić do połączenia linią według standardu europejskiego Polskę chociażby z Lwowem, jedynie byłyby to miejscowości położone na wschód od Lwowa, gdzie mogłyby powstawać ukraińskie terminale. Nie ma także planów skomunikowania według europejskiego rozstawu portu w Odessie z Polską.

Kluczowy dla przyszłej roli Ukrainy będzie przebieg wojny z Rosją, obecnie port w Odessie nie może normalnie funkcjonować z powodu blokady morskiej.

III. Turcja w TEN-T

Turcja od wielu lat wyraża zainteresowanie przystąpieniem do Unii Europejskiej – właściwie od 1987 roku. Od 1999 roku Turcja ma status kandydata do UE. Formalne negocjacje akcesyjne rozpoczęły się w 2005 roku, dzisiaj można jednak odnieść wrażenie, że przed Turcją jeszcze długa droga. 21 czerwca 2016 roku w Amsterdamie przyjęto projekt sieci TEN-T na terenie Turcji, która liczy blisko 16,8 tys. km sieci drogowej autostrad (według informacji General Directorate of Highways Turcji) oraz 7,4 tys. km torów, z planem budowy kolejnych 3,5 tys. km (na podstawie Technical Assistance to Transportation Infrastructure Needs Assessment – raport przedakcesyjny).

Najważniejsze tureckie porty morskie (według projektu sieci TEN-T to Mersin nad morzem Śródziemnym i uruchomiony w 2011 roku port w Çandarli na Morzu Egejskim. Na Morzu Czarnym, które może nas interesować w kontekście wykorzystania portu w Odessie, najważniejsze porty to: Trabzon, Samsun i

Sieć TEN-T obejmie Turcję dopiero po wejściu jej do Unii Europejskiej, dzisiaj jest to jednak najważniejsze elementy infrastruktury logistycznej w Turcji.

IV Wnioski i rekomendacje

- Wojna w Ukrainie pokazała jak kluczowa jest w budowaniu trwałej wymiany na linii Europa – Chiny dywersyfikacja szlaków;
- Polskie porty morskie Gdańsk i Gdynia, wraz Bydgoskim Węzłem Logistycznym, mają potencjał, aby być ważnymi elementami wymiany handlowej na linii Europa – Chiny;
- Konieczne są dalsze zabiegi, aby węzeł Budapeszt stał się elementem korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk;
- Konieczne jest budowanie trwałych ram współpracy logistycznej pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą i Turcją;
- Kryzys z ukraińskim zbożem pokazał jak ważny jest rozwój logistyki, także w procesie odbudowy

tego kraju po wojnie. **Konieczne jest opracowanie ram na w miarę szybką perspektywę, skomunikowania portu w Odessie z Polską według europejskiego rozstawu torów czyli 1435 mm;**

- Terminale na Ukrainie zachodniej mogą być kluczowymi partnerami dla polskiej logistyki.