

KORYTARZE DLA NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU Z UDZIAŁEM UKRAINY I POLSKI – PERSPEKTYWY ROZWOJU

© Antonowicz, 2018

Zgodnie z chińską koncepcją *jednego pasa – jednej drogi* przedstawioną po raz pierwszy przez prezydenta Xi Jinpinga w 2013 (ang. *One Belt – One Road*) Nowy Jedwabny Szlak należy postrzegać, jako zbiór praktycznie wykorzystywanych tras morskich, kolejowych lotniczych. Przewiduje się, że w 2020 r. udział transportu morskiego w transporcie kontenerów z Chin wynosić będzie 80%.

Oznacza to, że około 10 % może być transportowane innymi drogami w tym drogami kolejowymi. Chińska polityka państwowa zakłada podejmowanie rozległych działań na rzecz wielogłęziowego zrównoważenia i skoordynowania transportowych inwestycji infrastrukturalnych usprawniających wymianę handlową pomiędzy Chinami a Europą oraz podejmowanie działań ukierunkowanych na zwiększenie atrakcyjności multimodalnych rozwiązań transportowych. Azja Centralna staje się naturalnym celem ekspansji gospodarczej Chin w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku.[15] Najintensywniej wykorzystywane trasy kolejowe do przesyłania ładunków pomiędzy Chinami a Unią Europejską przechodzą przez Rosję i Kazachstan. Tymi szlakami przewożone jest około 90% masy wszystkich ładunków transportowanych koleją w relacji Chiny - Europa. Długość tych tras liczona z/do Chin Środkowych jest znacznie krótsza względem szlaków przechodzących przez Magistralę Transsyberyjskiej. Chińska strategia obsługi wymiany gospodarczej z Europą zakłada, że przewozy kolejowe powinny docelowo mieć znacznie większy udział we frachcie Chiny-Europa. Powodem tego jest przeświadczenie, że jedynie koleją mogłyby być przewożone znacznie większe wolumeny towarów w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń w komunikacji morskiej na trasach Chiny-Europa. Najbardziej efektywne trasy kolejowe łączące chińskie środkowe i zachodnie prowincje z Europą przebiegają przez Kazachstan, Rosję, Białoruś i Polskę. Jedynie z Chin Płn.-Wsch. efektywniej jest kierować towary z Chin na Magistralę.

Ze względu na dużą odległość chińskich prowincji środkowych i zachodnich od Morza Wschodniochińskiego luka opłacalności kolejowego frachtu kontenerowego względem morskiego w relacjach z Europą jest znacznie niższa niż w przypadku chińskich prowincji środkowych i zachodnich niż wschodnich czy południowych, co sprawia, że 90% kontenerów przewożonych w Polsce będących przedmiotem kolejowego frachtu w relacjach Europa-Chiny przejeżdża tranzytem przez Kazachstan, Rosję i Białoruś, a tylko 10% przejeżdża przez Magistralę Transsyberyjską. Od 20.04.2017r. obowiązuje wielostronna umowa o współpracy ukierunkowana na rozwój zwartych kolejowych przewozów kontenerowych w relacjach Chiny-Europa. Stronami tej umowy obecnie są Kolej Chińska, Koleje Rosyjskie RZD, Koleje Kazachstańskie KTŻ, Kolej Białoruska, Kolej Ułanbatorska, Deutsche Bahn oraz PKP S.A. Pod koniec 2017 roku wszystkie większe prowincje nadawały własne pociągi do Europy lub przejawiały takie ambicje. W każdej prowincji, w której regularnie formowane są kolejowe składy kontenerowe wyruszające do Europy znajduje się terminal przeładunkowy większy niż największe tego typu obiekty w Europie. Około 90% kontenerów z Chin kierowana jest tzw. szlakiem zachodnim do Kazachstanu przez przejścia graniczne Dostyk i Horgos. Reszta kontenerów transportowanych drogą lądową do Europy opuszcza Chiny poprzez przejścia graniczne z Rosją i Mongolią.