

**INICJATYWA NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU: SZANSA ROZWOJU
INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZE SZCZEGÓLNYM
UWZGLĘDNIENIEM KOLEI**

WSTĘP

W 2013 r. została ogłoszona przez przewodniczącego Chin Xi Jinpinga inicjatywa budowy Nowego Jedwabnego Szlaku („New Silk Road”) (NSR). Bez wątpienia, to ogromny projekt budowy i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej, a także szansa ukształtowania międzynarodowych relacji i globalnego ładu w oparciu o nowe zasady i wartości. Projekt jest otwarty dla wszystkich nacji, a jego formuła „win-win” wskazuje, że każda strona (kraj) może odnieść korzyści. Chiny od czasu ogłoszenia inicjatywy w 2013 r. zawarły ponad 130 bilateralnych umów w sferze transportu, otwarto ponad 350 międzynarodowych dróg dla transportu osób i towarów, ponad 4 tys. bezpośrednich połączeń z 43 krajami, 39 połączeń kolejowych z Europą, a w trakcie budowy jest kolejnych 6 korytarzy transportowych pomiędzy Europą a Azją, a także rozbudowa nowych połączeń w Afryce centralnej i wschodniej. W inicjatywę, która jest ciągle otwarta zaangażowanych jest już 65 państw, które liczą blisko 4,4 mld mieszkańców, wytwarzając 55% światowego PKB, dysponując blisko 75% zasobami rozpoznanych złóż energetycznych.

Inicjatywa nowego jedwabnego szlaki w zakresie stosunków zagranicznych ma prowadzić do wzmocnienia:

- komunikacji i współpracy w zakresie polityki ekonomicznej;
- transportu (rozwój różnego rodzaju dróg);
- rozwoju handlu;
- konwergencji kapitałowej i integracji walutowej;
- relacji międzyludzkich.

Szczególnie ważna pozostaje rozbudowa tzw. korytarzy (w tym korytarzy kolejowych), która prowadzić może do wzmocnienia kontaktów gospodarczych, społecznych, kulturowych pomiędzy dwoma odległymi krańcami dwóch kontynentów: Europy i Azji, a także Afryki. Ogromna liczba populacji, a także zróżnicowanie rozwoju gospodarczego może przyczynić się do wzrostu obrotów handlowych i budowy społecznego dobrobytu, z poszanowaniem różnorodności kulturowej, tym bardziej, że projekt zakłada swobodny przepływ czynników produkcji, a jed-

nym z podstawowych celów jest zróżnicowany, niezależny i zrównoważony rozwój poszczególnych krajów.¹

W niniejszym artykule autor koncentruje się na ocenie roli kolejnictwa w tworzeniu korytarzy transportowych w odniesieniu do wyników handlu zagranicznego, a także ocenie samej inicjatywy, w tym silnych i słabych stron przedsięwzięcia.

WYMIANA HANDLOWA MOTOREM NAPEŁDOWYM INICJATYWY. ROLA CHIN

Statystyki Światowej Organizacji Handlu (World Trade Organisation — WTO) pokazują, że w 2015 r. wartość importu w światowym handlu towarami spadła do poziomu 16,7 bln USD (19,1 bln USD 2014 r.), zaś eksportu 16,48 bln USD (18,99 bln USD 2014 r.).² Mimo wzrostu wolumenu obrotów o 27% w stosunku do 2014 r. wartość obrotów zmniejszała się; importu o 14%, a eksportu o 15%. Procesowi temu towarzyszyła obniżka cen wielu surowców (np. ropy naftowej). Jest to wynik daleki od oczekiwań, a jedną z przyczyn spowolnienia wymiany międzynarodowej upatruje się w słabnącym tempie wzrostu gospodarczego w Chinach.³

Europa, Azja i Ameryka Północna mają ponad 88% udziału w całkowitej wymianie handlowej świata. Gdybyśmy analizowali 10 największych gospodarek świata, to mają one ponad 52% udziału w całości obrotów towarowych świata i 53% obrotów w dziedzinie usług. W latach 2005-2015 wzrósł udział krajów rozwijających się w eksporcie towarów z 33% do 44% (2015). W 2015 r., w wyniku spowolnienia gospodarczego spadł popyt (import) gospodarek bazujących na surowcach (w tym Azja), w tym czasie wzrastał import w USA i Europie. Statystyki ukazują jednocześnie, że Chiny są największym globalnym eksporterem towarów, a USA importerem towarów. Wspólnie Chiny, USA, Japonia, Niemcy i Wielka Brytania mają ponad 1/3 udziału w światowym handlu.

Chińska gospodarka jest silnie związana z wieloma obszarami na gospodarczej mapie świata. Analizując tylko dwa ostatnie lata w handlu zagranicznym można zauważyć następujące tendencje dla chińskiej gospodarki (tab.1):

- wartość obrotów handlowych przekroczyła 2,34 bln USD (2014 r.) i 2,27 bln USD (2015 r.);
- wartość eksportu stanowiła średnio 14% globalnego eksportu;
- wartość importu wyniosła 1,95 bln USD (2014 r.) i 1,68 bln USD (2015 r.);
- wartość importu stanowiła 10% globalnego importu;

¹ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st -Century Maritime Silk Road.

² World Trade Statistical Review 2016, World Trade Organization, s. 134, 138.

³ World Trade Statistical Review 2016, World Trade Organization, s. 18.

— Azja (w znacznej mierze dzięki aktywności Chin) wyprzedziła po raz pierwszy w historii Europę w udziale w globalnym handlu (36,17% wobec 36,15% Europy). Chiny począwszy od lat pięćdziesiątych XX w. starały się stopniowo budować swoją pozycję na arenie światowej

Tab. 1. Wartość obrotów handlu zagranicznego dóbr Chin z uwzględnieniem wybranych regionów świata (tys. USD)

Obszar/Kraj	Razem obroty	Saldo wymiany	Eksport	Import	Razem obroty	Saldo wymiany	Eksport	Import
2014				2015				
Azja	2 273 478 070	103 283 350	1 188 380 710	1 085 097 360	2 094 409 110	185 790 390	1 140 099 750	954 309 360
Afryka	221 656 130	-9 606 630	106 024 750	115 631 380	178 798 770	38 282 230	108 540 500	70 258 270
Europa	774 955 550	102 694 090	438 824 820	336 130 730	432 547 118	373 934 102	403 240 610	29 306 508
Francja	55 764 830	1 639 330	28 702 080	27 062 750	51 370 050	2 126 750	26 748 400	24 621 650
Niemcy	177 715 820	-32 309 720	72 703 050	105 012 770	156 778 190	-18 468 530	69 154 830	87 623 360
Polska	17 191 540	11 322 060	14 256 800	2 934 740	17 086 820	11 602 920	14 344 870	2 741 950
Rosja	95 270 450	12 083 430	53 676 940	41 593 510	68 015 540	1 498 220	34 756 880	33 258 660
Wlk. Brytania	80 867 880	33 414 400	57 141 140	23 726 740	78 500 810	40 633 330	59 567 070	18 933 740
Ameryka Łacinska	263 277 530	9 169 590	136 223 560	127 053 970	235 893 240	28 299 960	132 096 600	103 796 640
Ameryka Północna	610 558 430	241 955 030	426 256 730	184 301 700	613 114 740	264 888 660	439 001 700	174 113 040
USA	555 123 550	237 001 550	396 062 550	159 061 000	557 022 970	261 404 830	409 213 900	147 809 070
Razem	4 301 527 350	383 058 050	2 342 292 700	1 959 234 650	3 953 032 720	593 903 720	2 273 468 220	1 679 564 500

Źródło: China Statistical Yearbook, 2016, National Bureau of Statistics of China, China Statistics Press, Beijing, tab. 11-6 Value of imports and exports by country (region) of origin/destination.

Dla danych z 2015 r. wartość chińskiego eksportu stanowiła ponad 13,8% wartości światowego eksportu i 10% światowego importu i obowiązywało ponad 267 regionalnych umów w sferze wymiany handlowej, w tym największe dotyczyły krajów Unii Europejskiej, Północnoamerykański Układ Wolnego Handlu (NAFTA), Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN).

Trzeba dodać, że tempo wzrostu chińskiego eksportu jest imponujące, dla przykładu: w 1980 r. wartość chińskiego eksportu wyniosła 18,1 mld USD (w tym dobra nieprzetworzone stanowiły 50,3%), w roku 2000 wartość eksportu wyniosła już 249,2 mld USD (dobra nieprzetworzone stanowiły zaledwie 10%), w 2010 r. wartość eksportu wzrosła do 1 577,7 mld USD (dobra nieprzetworzone stanowiły zaledwie 5,2%), zaś w 2015 r. osiągnięto wynik 2 273,4 mld USD (dobra nieprzetworzone stanowiły zaledwie 4,5%). Warto też prześledzić wartość chińskiego importu, w 1980 r. wyniósł on ponad 20 mld USD (w tym dobra nieprzetworzone stanowiły 34,7%), w 2000 r. wartość importu wyniosła już 225 mld USD, w 2010 r. 1 396,24 mld USD, a w 2015 r. 1 679,56 mld USD (w tym dobra nieprzetworzone stanowiły 28,1%).

Co ciekawe, w 2015 r. chiński import spadł o 14% w stosunku do roku poprzedniego, w tym czasie eksport spadł jedynie o 3%, a wiele krajów doznało znaczących spadków w eksporcie (np.

Rosja spadek o 34%, Indie o 17%, Brazylia 15%, UE (28 krajów) o 12%, Niemcy o 11%). W roku 2015 r. Azja doznała najmniejszego spadku w eksporcie w porównaniu z pozostałymi obszarami świata. Wartość inwestycji zagranicznych wyniosła w 2015 r. ponad 2657,5 mld USD i była o 11,7% wyższa niż w roku 2014.⁴ Liczba pracowników pozostających za granicami Chin (usługi pracy) w końcu 2015 r. wyniosła ponad 618 tys. osób. Chiny są do tego jednym z głównych partnerów handlowych Unii Europejskiej (2. miejsce po USA), podobnie jak dla wielu państw członków UE. W samym tylko 2012 r. więcej niż 90 mln Mt towarów zostało wymienionych przez tych dwóch partnerów. Rosnące obroty handlowe i podstępująca konkurencja sprzyjają powstawaniu nowych inwestycji w transport, które dawałyby z jednej strony możliwości szybkiej i niezakłóconej wymiany, z drugiej prowadziłyby do redukcji kosztów frachtu. Niemniej jednak rozwój jedwabnego szlaku, w tym rozwój transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego jest szansą na powstanie wielu alternatywnych dróg, które w zależności od sytuacji mogą być: tańsze, szybsze, bezpieczniejsze itd. Powstanie wielu węzłów komunikacyjnych, jest szansą na rozwój transportu intermodalnego i zwiększenia wymiany handlowej pomiędzy poszczególnymi regionami świata, zgodnie z koncepcją kosztów komparatywnych.

REWITALIZACJA KOLEI. THE NEW EURASIAN LAND BRIDGE (NELB). ZNACZENIE KORYTARZY TRANSPORTOWYCH

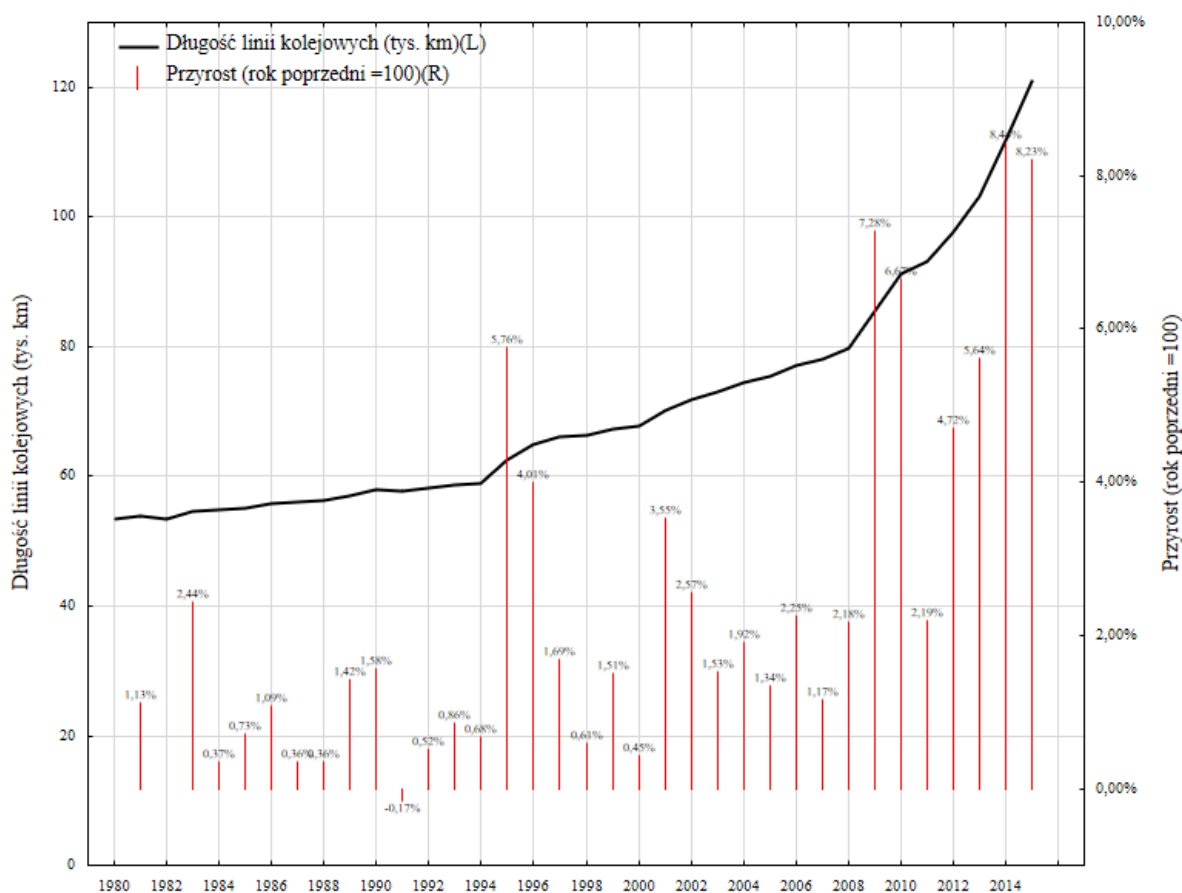
Koleje, które były jedną z ważniejszych innowacji w warunkach XIX i początkach XX w., a które przeżywają wyraźny kryzys, wobec rozwoju transportu dalekomorskiego, kołowego i lotniczego mają szansę odegrać doniosłą rolę w tworzeniu tzw. korytarzy transportowych.⁵ Korytarze transportowe, a dawny starożytny jedwabny szlak jest bodaj najbardziej znanym przykładem takiego korytarza, odgrywają szczególną rolę w rozbudowie sieci transportowej i komunikacyjnej. Jak podają Charles Kunaka, Robin Carruthers od tysięcy lat korytarze handlowe i transportowe umożliwiały połączenia pomiędzy regionami, krajami, kontynentami. Obszary o rozwiniętej sieci transportowej dawały szansę na szybki i efektywny transport, a osiągając często znaczną ekonomię skali zapewniały relatywnie niskie koszty transportu.

Kolej ma być ważnym elementem połączenia Europy z Chinami, choć jak wskazuje Thomas Puls z *Institut der deutschen Wirtschaft*, statystyki handlu zagranicznego pokazują, że ponad 90%

⁴ China Statistical Yearbook, 2016, National Bureau of Statistics of China, China Statistics Press, Beijing, tab. 11-15 Amount of foreign investment by form.

⁵ Kunaka Ch., Carruthers R., 2014, Trade and Transport Corridor. Management Toolkit. Washington, World Bank, s. XIII-XIV i n., License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.

wartości handlu z Chinami odbywa się obecnie z wykorzystaniem transportu morskiego.⁶ Mimo wielu zalet transportu morskiego, jego dużą wadą jest czas transportu, który wynosi średnio (w kontaktach z Europą) 30-35 dni. W 2014 r. ponad 50% globalnego eksportu stanowił transport towarów; największy udział w transporcie towarów przypadł transportowi morskemu (30,3%), drogowemu, śródlądowemu i kolejowemu 15%, zaś lotniczemu 6%. Wzrost znaczenia kolei w Chinach może obrazować poniższy rysunek, gdzie pokazano zarówno wzrost długości szlaków kolejowych i tempo przyrostu nowych linii w stosunku do bezpośrednio poprzedzającego roku (1980-2015).



Rys. 1. Długość linii kolejowych oraz tempo ich przyrostu w Chinach (1980-2015).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: China Statistical Book 2016, tab. 16-3 Length of Transportations Routes

Zauważalne są trzy etapy w rozbudowie chińskiej sieci dróg żelaznych:

- a) stabilny, ale dość powolny wzrost; średnie roczne tempo przyrostu długości nowych szlaków kolejowych wyniosło 0,75% (lata: 1980-1994);

⁶ Puls T., One Belt One Road — Chinas neue Seidenstraße, IW-Kurzberichte 67. 2016.

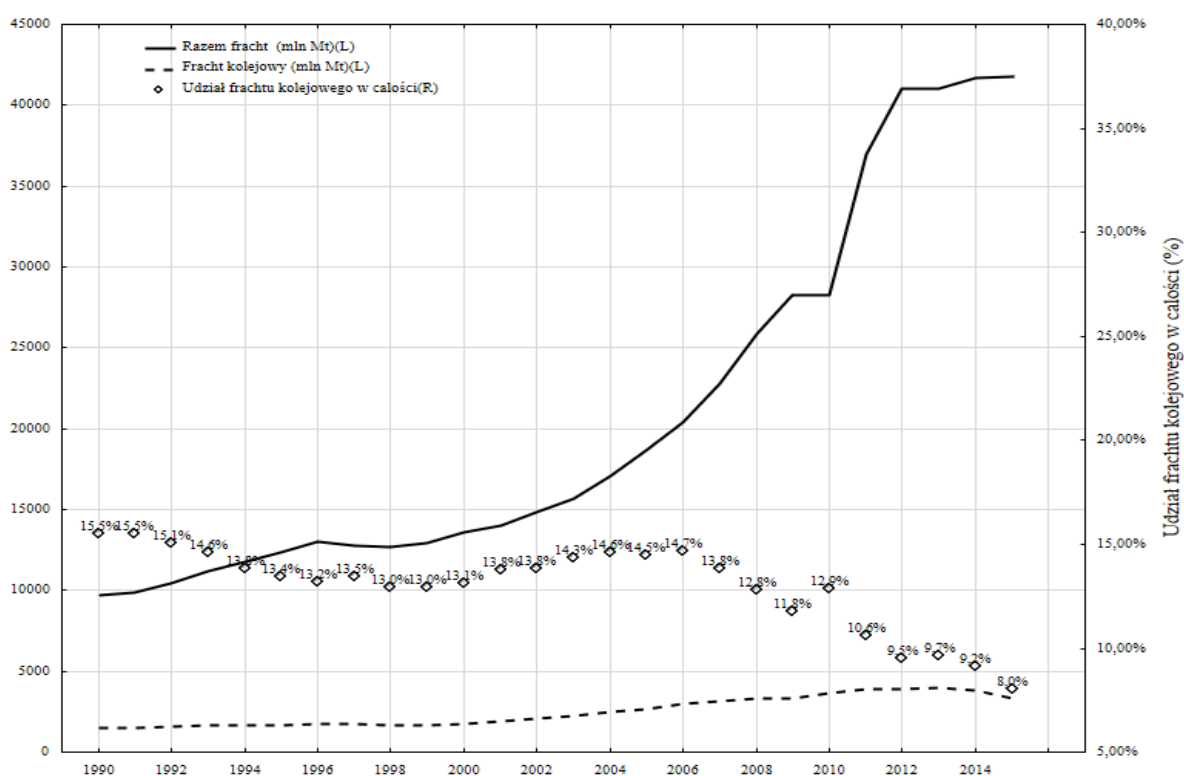
- b) przyspieszenie tempa rocznego przyrostu długości linii kolejowych do 1,8% (lata: 1995-2008);
- c) radykalny wzrost rozbudowy nowych szlaków kolejowych — średnie roczne tempo przyrostu długości wyniosło 5,57% (lata: 2008-2015).

Spośród 121 tys. km dróg kolejowych (2015):

- 61,7% jest zelektryfikowanych,
- 53,5% sieci jest dwutorowa.

Biorąc pod uwagę wielkość przewozów kolejowych w Chinach, należy zauważyć, że (rys. 2):

- a) średnioroczny wzrost dynamiki wielkości przewozów kolejowych (w latach: 1990-2015) wynosi 5,22%;
- b) zaobserwować można trend spadkowy wielkości przewożonych drogami kolejowymi towarów, szczególnie od 2010 r. Średnioroczny spadek wynosi -1,38% (lata: 2010-2015);
- c) spada udział procentowy frachtu kolejowego na rzecz innych rodzajów frachtu, m.in. transportu drogowego.



Rys. 2. Udział frachtu kolejowego we frachcie ogółem w Chinach (1990-2015).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: China Statistical Book 2016, tab. 16-8 Freight Traffic

Wobec powyższych analiz inicjatywa nowego jedwabnego szlaku jest okazją, aby trend spadkowy przewozów kolejowych odwrócić. Nowy jedwabny szlak zakłada rozwój sieci transportowej

w wielu kierunkach, zarówno z wykorzystaniem połączeń morskich, drogowych, i kolejowych. Celem np. Nowego Euroazjatyckiego mostu lądowego (*the New Eurasian Land Bridge*) jest szybkie połączenie kolejowe chińskich prowincji z Europą. Co ważne omijane są zatłoczone porty wschodnie Chin, a do tego kolej będzie wpływać na rozwój pozostałych zachodnich prowincji państwa środka i innych regionów Azji.

W 2013 r. otwarto połączenie kolejowe Chin z Polską i Niemcami⁷, co ciekawe czas frachtu wynosi 16 dni, i jest o 3 tygodnie krótszy niż drogą morską. Linia kolejowa wzmocniła też lokalny rozwój w sferze projektów i konstrukcji innych połączeń kolejowych w Rosji, Azji i samych Chinach. Miasta takie jak Lianyungang (prowincja Jiangsu), Lanzhao, Wuhan, Chongqing, Xian, Urumqi zyskują połączenie do zachodnioeuropejskich miast takich jak Rotterdam i Duisburg w Niemczech. Chińskie towary zostaną przewiezione do miasta Xinjiang za pośrednictwem wewnętrznego systemu kolejowego w Chinach. Połączenie kolejowe przebiega przez Kazachstan, Rosję, Białoruś, Polskę i Czechy, Niemcy, do brzegów Atlantyku. Ta transkontynentalna linia kolejowa, wykorzystująca 39 istniejących odcinków łączy 16 chińskich miast z 12 miastami europejskimi. Istotną rolę odgrywać będą tzw. centra logistyczne (*the logistics hubs*). Symboliczny pociąg towarowy odprawiony z miasta Yiwu (wschodnia część prowincji Zhejiang) przemieszczając się przez Azję Środkową, Rosję, Europę Wschodnią (w tym Polskę) dotarł do Londynu po 18 dniach przemierzając ponad 12 tys. km.

Dodać należy, że Chiny, Japonia i Niemcy należą do krajów, które przodują w konstrukcji systemu szybkiej kolei (*high-speed rail system*). Chińczycy posiadają 12 tys. mil szybkiej kolei, czyli więcej niż wszystkie (w sumie) pozostałe kraje świata. Do tego Chińczycy budują relatywnie tanio i szybko, co daje im znaczną przewagę w konkurencji z innymi. Niestety ten sektor wymaga znacznych kosztów kapitałowych, do tego usługi takich kolei są droższe, a China Railway Corporation w warunkach wolnorynkowych (bez pomocy państwa) miałaby duże problemy ekonomiczne. Może to być szczególnie trudne do implementacji szybkich połączeń w borykających się problemach ekonomicznych Rosji, Kazachstanu czy odczuwającym spowolnienie gospodarcze krajów Europy. Tylko szybkie połączenie kolejowe Moskwa-Pekin liczyłoby ponad 4350 mil i kosztowałoby więcej niż 230 mld USD, ale też skróciłoby czas transportu kontenerów (kolej transsyberyjska) z 6 do 2 dni. Można jednakże stwierdzić, że transport kolejowy nie jest doskonałym substytutem dla transportu morskiego, bo dla przykładu, aby zastąpić jeden statek kontenerowiec należałoby odprawić około 300 składów kolejowych. Jednak transport ten ma ważne znaczenie w tworzeniu wielu połączeń w krajami sąsiednimi, wewnątrz Chin, a także z Europą.

⁷ Trasa kolejowa od Chengdu do Łodzi i od Zhengzhou do Hamburga w Niemczech są już w eksploatacji.

Statystyki jednak potwierdzają, że transport kolejowy ciągle stanowi niewielką część w stosunku do innych rodzajów komunikacji. Dla przykładu w 2012 r. w handlu Chiny-UE głównym środkiem transportu był transport morski i stanowił blisko 62% ogółu przewozów, transport lotniczy stanowił 23%, a transport drogowy i kolejowy zaledwie 7,5%, w tym transport kolejowy 0,4%.⁸ Dla przykładu statystyki dotyczące transportu kolejowego w przypadku 28 krajów-członków UE sugerują powolny wzrost znaczenia tego środka transportu, i tak w 2010 r. transport kolejowy stanowił 11,8% ogółu transportu w tych krajach, a w 2015 r. odsetek ten wzrósł do 12,3%.⁹ Można stwierdzić, że transport lądowy pomiędzy Chinami, a Europą jest ciągle słabo rozwinięty i istnieją w tym zakresie duże potrzeby, zarówno we wzroście wolumenu obrotów z Chinami jak i też obrotów bilateralnych.

Transport kolejowy powinien odgrywać zdecydowanie większą rolę w ramach połączeń EATL (*Euro-Asian Transport Link*). Korzyści z transportu kolejowego można osiągnąć dzięki:

- rozwojowi kooperacji pomiędzy dostawcami, operatorami terminali, firmami transportowymi, spedytorami itd.,
- możliwości oferowania konkurencyjnych cen frachtu, i reagowania w ustalaniu wysokości taryf do zmieniających się warunków rynkowych,
- zapewnieniu elastyczności w planowaniu poszczególnych kierunków dróg żelaznych,
- międzynarodowej współpracy, dotyczącej przewozów dalekobieżnych.

W celu wzrostu znaczenia kolei sektor kolejnictwa wymaga reform. W tym celu przedsięwzięto różnorodne strategie, które są często uzależnione od poszczególnych regionów. I dla przykładu:

1. państwa członkowskie UE są inicjatorami tzw. czwartego pakietu kolejowego (The 4th Railway Package). Na tzw. filar techniczny pakietu kolejowego składają się akty prawne: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. W art. (1) uzasadniono cel stopniowego ustanawiania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz konieczności podjęcia działań w zakresie uregulowań dla kolei, z uwzględnieniem aspektów technicznych bezpieczeństwa i interoperacyjności. W Rozporządzeniu wykonawczym Komii-

⁸ S. Frederick Starr, Svante E. Cornell, Nicklas Norling, *The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade*, Silk Road Paper, December 2015, s. 17.

⁹ Por. Eurostat (online data codes: rail_go_typeall (rail), iww_go_atygo (inland waterways), road_go_ta_tott (national road transport), road_go_ca_c (road cabotage transport); Eurostat computations (international road transport, air and maritime transport).

sji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym określono poszczególne korytarze sieci bazowej. Spośród dziewięciu korytarzy, dwa przebiegają przez Polskę (korytarz Morze Bałtyckie-Morze Adriatyckie), korytarz Morze Północne-Morze Bałtyckie) (tab. 2).

Tab. 2. Korytarze sieci bazowej

Nazwa korytarza	Terytoria państw członkowskich UE
Morze Bałtyckie — Morze Adriatyckie	Polska, Czechy, Austria, Słowacja, Słowenia, Włochy
Morze Północne — Morze Bałtyckie	Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Niemcy, Holandia, Belgia,
Morze Śródziemne	Hiszpania, Francja, Włochy, Słowenia, Chorwacja, Węgry, granica z Ukrainą
Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego	Niemcy, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria, Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria, Grecja, granica z Turcją
Skandynawia — Morze Śródziemne	Norwegia, Szwecja, Finlandia, Dania, Niemcy, Austria, Włochy
Ren — Alpy	Holandia, Belgia, Niemcy, Szwajcaria, Włochy
Atlantyk	Hiszpania, Portugalia, Francja, Niemcy
Morze Północne — Morze Śródziemne	Irlandia, Wielka Brytania, Francja, Holandia, Belgia, Luksemburg, Francja, granica ze Szwajcarią
Ren — Dunaj	Francja, Niemcy, Austria, Czechy, Węgry, Słowacja, granica z Ukrainą, Rumunia.

Źródło: Załącznik I do Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

2. państwa dążące do integracji i członkostwa z krajami UE (Turcja, Bośnia i Hercegowina, Macedonia, Serbia, Czarnogóra) i jednocześnie wyrażające dążenie do włączenia sieci kolejowej do korytarzy UE;
3. Rosja i inne kraje dawnego ZSRR, które albo wypracowały własny model reform (Rosja, Kazachstan, albo poczyniły pewne reformy, ale postęp jest umiarkowany (Ukraina, Uzbekistan), czy też reform raczej nie podjęto (Białoruś, Mołdawia, Tadżykistan, Armenia, Azerbejdżan, itd.);
4. kraje azjatyckie, które nie należą do żadnej powyższej grupy, charakteryzujące się różnorodną, odmienną sytuacją dotyczącą planów rozbudowy i reform w sferze kolejnictwa (Afganistan, Chiny, Iran, Mongolia, Pakistan).

Transport kolejowy z powodzeniem może konkurować z transportem drogowym, szczególnie w przemieszczaniu towarów na znaczne odległości, a także o znacznej masie, zapewniając przy

tym krótszy czas dostawy. Ponadto transport kojowy ładunków na duże odległości jest relatywnie tani, bo wynosi poniżej 0,03 USD za 1 tkm, a przy gęstej sieci kolejowej może oscylować w granicach 0,02 USD za 1 tkm.¹⁰ Transport kolejowy jest ważnym substytutem transportu morskiego i śródlądowego, szczególnie dla regionów oddalonych od mórz, portów, kanałów i żeglownych rzek. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że zelektryfikowana sieć wpasowuje się w promowanie zrównoważonego rozwoju i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Ponadto korytarze bazowe mają tworzyć Transeuropejską Sieć Transportową, wykorzystując sieć drogową, kolejową, porty morskie i śródlądowe, drogi wodne śródlądowe, lotniska i porty lotnicze, terminale drogowo-kolejowe. Sieć ta może być elementem łączącym kraje UE z innymi obszarami i regionami w Europie, a także ważnym elementem nowego jedwabnego szlaku.

CIEMNE STRONY

Realizacja globalnego projektu jakim jest nowy jedwabny szlak budzi wiele wątpliwości, ale także może mieć swoje negatywne skutki jak każda duża inwestycja. Z pewnością realizacja wielu faz projektu będzie negatywnie oddziaływać na naturalne środowisko, w wielu przypadkach będą musiały nastąpić przymusowe przesiedlenia dotychczasowych mieszkańców (budowa linii kolejowych, dróg, tam, mostów itd.). W przypadku braku transparentnych mechanizmów przy realizacji wielu projektów, w wielu krajach, w których procesy demokratyczne są słabo rozwinięte istnieje ryzyko działań korupcyjnych. Na etapie realizacji wielu projektów mogą się pojawić wewnętrzne spory i konflikty interesów, co może wpływać na duże problemy z koordynacją działań i powstania tzw. wąskich gardeł. W wielu przypadkach musi być opracowany mechanizm wnoszenia, rozpatrywania, oddalania skarg, reklamacji zarówno obywateli, właścicieli działek, parceli, ale także uczestników np. przetargów, itd. Ze względu na różnice w rozwoju gospodarczym, priorytetach poszczególnych rządów, restrykcjach w obrotach handlowych, zróżnicowaniu społecznym, instytucjonalnym niezbędna staje się dyskusja między parterami, a luźna koncepcja temu może przeszkadzać.

W przypadku kolei dużą słabością w połączeniach interkontynentalnych mogą być opóźnienia dostaw w wyniku:

- przewozu ładunków przez poszczególne granice państwowe;
- przeprowadzania (różnego rodzaju) inspekcji po obu stronach granicy;
- słabej synchronizacji ruchu pociągów towarowych, która prowadzi może prowadzić do długiego oczekiwania na stacjach granicznych;

¹⁰ Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, s. 3 i n.

— uszkodzenia towarów, szczególnie przy zmianach lokomotyw, które mają różną konstrukcję, moc itd.

Przeprowadzone badania dowiodły, że na szlaku nowej inicjatywy Euroazjatyckiej transportu lądowego (*New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI)*) 40% czasu transportu stanowiły postoje na granicach państw.¹¹

WNIOSKI

Wspólnota międzynarodowa jest mocno podzielona co do oceny przedsięwzięcia określonego jako nowy jedwabny szlak. Z pewnością biorąc pod uwagę potencjał Chin i znaczenie tego kraju na arenie międzynarodowej oraz postępujący wzrost gospodarczy, inicjatywa nowego jedwabnego szlaku wywierać będzie ogromny wpływ na rozwój gospodarki światowej. Ale też zagrożone w kryzysie, i coraz wolniej rozwijające się gospodarki krajów Europy będą jeszcze bardziej narażone na chińską konkurencję, co może także wywoływać różnorodne reperkusje polityczne, prowadząc do napięć w różnych regionach, w tym Azji.

Pozytywnym aspektem jest wyznaczenie konkretnych celów projektu, możliwość włączenia się wielu krajów bez specjalnie skomplikowanych warunków przystąpienia i uczestnictwa. Sama struktura projektu jest elastyczna i ma szansę dotrzeć do wielu odbiorców. Jak nigdy dotąd w związku z nasileniem procesów globalizacyjnych jest szansa na rozwój kontaktów gospodarczych wychodzących poza kraje rozwinięte gospodarczo i dających szansę dla zupełnie innych regionów świata — jak Azja, Afryka. Co ważne nowe połączenia przyczynią się do stabilizacji dostaw towarów, surowców, a do tego czas ich realizacji ulegnie wyraźnemu skróceniu z nawet kilkudziesięciu dni do kilku — kilkunastu dni. Chiny z pewnością zapewnią sobie większe bezpieczeństwo energetyczno-surowcowe, co może się tylko przyczyniać do powiększania dobrobytu i włączanie w rozwój kraju (obok dobrze rozwiniętych części przybrzeżnych) także innych regionów. Ale też widoczne spowolnienie gospodarcze nie napawa optymistycznie, że nagle uczestnicy wymiany międzynarodowej będą mówić jednym głosem w sprawie np. liberalizacji wymiany towarowej. Jedwabny szlak ma szereg ułomności, ale same polityczne napięcia z sąsiadami, dominacja Chin polityczna i gospodarcza może rodzić wątpliwości i napięcia. Z drugiej strony nie najlepsze relacje Unii Europejskiej z Rosją, a także inne inicjatywy ze strony USA, łącznie ze zmianą polityki na protekcyjną, mogą w wyraźny sposób zagrozić, opóźnić bądź ograniczyć efekty projektu.

¹¹ Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, s. 48-49.

Obok różnego rodzaju barier w rozwoju globalnego rynku, w tym barier w rozwoju transportu kolejowego, dostrzec należy m.in. bariery technologiczne, proceduralne dotyczące np. przekraczania granic państwowych, nieodpowiednią infrastrukturę, konflikty polityczne, niespójny rozwój polityki transportowej, wszystkie te zagrożenia są istotne, łącznie z wydawałoby się najważniejszym, ekonomicznym, ogromne środki, które należy ponieść na rozwój infrastruktury komunikacyjnej, w tym kolejowej, mogą okazać się dla niektórych zbyt wysokie. Jest to też szansa dla rozwoju współpracy sektora publicznego i prywatnego w ramach tzw. przedsięwzięć publiczno-prywatnych.

Literatura:

- China Statistical Yearbook, 2016, National Bureau of Statistics of China, China Statistics Press, Beijing
- Eurostat (online data codes: rail_go_typeall (rail), iww_go_atygo (inland waterways), road_go_ta_tott (national road transport), road_go_ca_c (road cabotage transport); Eurostat computations (international road transport, air and maritime transport)
- Kunaka Charles, Carruthers Robin, 2014, Trade and Transport Corridor. Management Toolkit. Washington, World Bank
- Puls, Thomas, One Belt One Road — Chinas neue Seidenstraße, IW-Kurzberichte 67. 2016
- Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, 2011.
- Starr, S. Frederick; Svante E. Cornell, Nicklas Norling, The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade, Silk Road Paper, December 2015
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st -Century Maritime Silk Road
- World Trade Statistical Review 2016, 2016, World Trade Organization
- Załącznik I do Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym