

Krzysztof Witkowski, Edyta Kurzątek

Uniwersytet Zielonogórski
e-mail: k.witkowski@wez.uz.zgora.pl

**NOWY JEDWABNY SZLAK
W KONTEKŚCIE TWORZENIA
GLOBALNEJ STRATEGII LOGISTYCZNEJ**

**NEW SILK ROAD IN THE CONTEXT
OF CREATING GLOBAL LOGISTIC STRATEGY**

DOI: 10.15611/pn.2018.505.26

Streszczenie: Przez całą swoją historię Eurazja przecięta była szlakami komunikacyjnymi i ścieżkami handlowymi, które stopniowo zaczęły łączyć się i tworzyć trasy, dziś znane nam jako Jedwabne Szlaki. Szlaki po obu stronach lądu i morza, wzdłuż których jedwab i wiele innych towarów wymienianych było między ludźmi z całego świata. Dziś perspektywa ta powraca pod nazwą Nowego Jedwabnego Szlaku dzięki chińskiemu prezydentowi Xi Jinpingowi. Celem artykułu jest przedstawienie koncepcji powstania i perspektyw rozwoju Nowego Jedwabnego Szlaku w kontekście zarządzania globalnymi łańcuchami dostaw. Praca ma charakter przeglądowy i opiera się na analizie głównie źródeł internetowych (anglojęzycznych, niemieckojęzycznych i polskojęzycznych). Temat ten jest aktualny i istotny z gospodarczego, a także politycznego punktu widzenia. Autorzy starali się przedstawić konsekwencje budowy Nowego Jedwabnego Szlaku dla globalnej logistyki w kontekście ekonomicznym, ale też politycznym.

Słowa kluczowe: jedwabny szlak, Nowy Jedwabny Szlak, Polska, Chiny, globalna strategia logistyczna.

Summary: Throughout its history, Eurasia was cut through communication routes and trade lanes that gradually began to connect and create routes, now known as Silk Roads. These are trails on both sides of the land and sea along which silk and many other goods were exchanged between people from all over the world. Today, this prospect returns under the name of the New Silk Road thanks to Chinese President Xi Jinping. The aim of this article is to present the concept of the emergence and prospects for the development of the New Silk Road in the context of global supply chain management. The work is reviewed and based on an analysis of mainly Internet sources (English-speaking, German-speaking and Polish-speaking). This topic is current and relevant from an economic as well as a political point of view.

Keywords: silk road, the New Silk Road, Poland, China, global logistic strategy.

1. Wstęp

W dobie globalizacji bardzo istotną rolę odgrywa logistyka. Dotyczy to nie tylko funkcjonowania pojedynczych przedsiębiorstw, ale również gospodarki krajowej, a nawet i światowej – obserwujemy zjawisko konkurowania już nie pojedynczych przedsiębiorstw, lecz całych łańcuchów dostaw. Tempo rozwoju współczesnej gospodarki sprawia, że firmy zmuszone są nieustannie wprowadzać coraz to nowe rozwiązania. To innowacje napędzają postęp rynku. Przedsiębiorstwa prześcigają się w poszukiwaniu innowacji na rynku usług logistycznych, a co za tym idzie – technologie rozwijają się w zawrotnym tempie. Globalizacja, innowacje, technologie ICT (*Information and Communication Technology*) powodują, że czas dostawy jest jeśli nie głównym, to jednym z kluczowych elementów przewagi konkurencyjnej. W takich warunkach odpowiednio zorganizowany system logistyczny staje się rozstrzygającym o sukcesie przedsięwzięcia gospodarczego. Istotne znaczenie mają podsystemy transportu i magazynowania, które tworzą infrastrukturę logistyczną. I to właśnie infrastruktura, a właściwie dostęp do niej, staje się czynnikiem determinującym rozwój przedsiębiorstw, regionów, państw czy kontynentów.

Dobrym tego przykładem może być Nowy Jedwabny Szlak, czyli rozbudowana sieć infrastruktury, łącząca ze sobą Chiny, kraje Azji Środkowej, Bliskiego Wschodu i Europę. Chiński Nowy Jedwabny Szlak *New Silk Road*, nazywany też strategią „jednego pasa i jednej drogi” (*One Belt and One Road*), jest jeszcze ogólnie zarysowaną koncepcją, ale z coraz większymi szansami na realizację.

Celem artykułu jest przedstawienie koncepcji powstania i perspektyw rozwoju Nowego Jedwabnego Szlaku w kontekście zarządzania globalnymi łańcuchami dostaw. Praca ma charakter przeglądowy i opiera się na analizie głównie źródeł internetowych (anglojęzycznych, niemieckojęzycznych i polskojęzycznych). Temat ten jest aktualny i istotny z gospodarczego, a także politycznego punktu widzenia.

2. Geneza i koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku, zwana także Inicjatywą „Jednego Szlaku, Jednego Pasa”, została ogłoszona przez prezydenta Chin Xi Jinpinga we wrześniu 2013 r. podczas oficjalnej wizyty w Kazachstanie [Sykulski 2017]. Przedstawił on podczas wystąpienia na Uniwersytecie Nazarbajewa pięć najbardziej istotnych kierunków politycznych związanych z Inicjatywą: „poprawienie szeroko rozumianego skomunikowania między państwami, poprawienie połączeń drogowych, promowanie ułatwień w handlu, zwiększenie obrotu pieniężnego oraz swobodnego przepływu ludności” [Bartosiak 2016, s. 350]. Najistotniejsza część jego przemówienia dotyczyła chęci stworzenia Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku (*Silk Road Economic Belt*) [Kaczmarek 2015, s. 1]. Byłoby to strategiczne połączenie od Oceanu Spokojnego do Morza Bałtyckiego i następnie sukcesywne dążenie do utworzenia sieci transportowej łączącej wschodnią, zachodnią i południową Azję [Bartosiak

2016, s. 350]. Prezydent Xi podkreślił, że Silk Road szczyli się 3-miliardową populacją i rynkiem, który jest niezrównany zarówno pod względem wielkości, jak i potencjału – wzywając w ten sposób stosowne strony do ułatwienia handlu i inwestycji oraz usunięcia barier [Danlu 2017].

Następnie w październiku podczas podróży do Indonezji ogłosił równoległą inicjatywę zbudowania morskiej odnogi Nowego Jedwabnego Szlaku [Sykulski 2017]. Stwierdził wówczas, iż Chiny oraz kraje ASEAN mogą skorzystać z owej inicjatywy. Od tego czasu obie koncepcje: morska oraz lądowa, są w chińskich mediach oraz ośrodkach eksperckich określane mianem Inicjatywy „Jednego Szlaku, Jednego Pasa” (*One Belt and One Road*) [Kaczmarek 2015, s. 1]. Pas odpowiada drodze morskiej, natomiast Szlak drodze lądowej przez Azję Środkową oraz Lewant w kierunku Europy [Bartosia 2016, s. 350].

Inicjatywa ta ma na celu odrestaurowanie jedwabnego szlaku, który funkcjonował kiedyś, a sama realizacja projektu i budowa potrwa 3–4 dekady [Pyffel 2017]. Silk Road to wielki projekt gospodarczo-handlowy umożliwiający transport i wymianę towarów wzdłuż wyznaczonej trasy, a planowany czas podróży wynosi 18 dni i obejmuje trasę o długości 7456 mil [Webb 2017].

Zarówno w wersji lądowej, jak i morskiej Nowy Jedwabny Szlak ma połączyć Chiny z Europą. Europa jest strategicznym partnerem dla Chin w relacjach gospodarczych (eksport – import), a roczny obrót w relacji Chiny – Zachód wynosi ponad 500 miliardów dolarów [Sykulski 2017]. Koncepcja ta zawiera kilka zasadniczych i kilkanaście pośrednich wersji przebiegu tras [Kaczmarek 2015, s. 7]. Trudno mówić tutaj o ściśle określonym projekcie, ponieważ sami Chińczycy unikają takiego przedstawiania wizji czy koncepcji, jaką jest Nowy Jedwabny Szlak [Sykulski 2017]. Wynika to z niestabilnej sytuacji geopolitycznej w wielu krajach, które ten projekt czy też ogólna koncepcja miałyby objąć [Sykulski 2017]. Poszczególne warianty nie wykluczają się nawzajem i stanowią zespół tras możliwych do jednoczesnej realizacji, jednakże przyznanie któremuś z nich priorytetu spowoduje wzmocnienie go względem innych [Kaczmarek 2015, s. 7]. Trasa rozpoczynać się ma z portu lądowego w Horgos, znajdującego się na granicy z Kazachstanem. Chiny muszą zmierzyć się z kluczową kwestią, a mianowicie jak powinien przebiegać Szlak, żeby maksymalnie skrócić drogę z Rosji do Europy [Kaczmarek 2015, s. 7]. Tutaj kształtują się dwie możliwości. Pierwsza z nich zakłada wykorzystanie kolei transsyberyjskiej na jak najdłuższym odcinku (możliwe wejścia: bezpośrednio z północno-wschodnich Chin; z północnych Chin przez Mongolię; z zachodnich Chin przez Kazachstan) [Kaczmarek 2015, s. 8]. W drugim przypadku kolej zostałaby pominięta na rzecz trasy przebiegającej przez Azję przez Kazachstan i południowo-zachodnią część Rosji (okolice Wołgogradu) oraz Ukrainę [Kaczmarek 2015, s. 8].

Kolejną kwestią staje się wejście lądowej części Silk Road do Europy. Tutaj pojawiają się trzy istotne warianty. Pierwszy od północy – obejmujący transport przez Polskę do Niemiec i najprawdopodobniej dalej do reszty krajów Europy Zachodniej. Drugi przyjmuje dojście przez Słowację w kierunku Wiednia. Trzeci wariant zaś przez

Bułgarię w kierunku północnym [Kaczmarek 2015, s. 8]. Chińska Agencja Informacyjna podaje, iż najkrótszą i najbardziej ekonomiczną trasą łączącą Chiny z Europą jest ta wiodąca przez Polskę [Sykuliski 2017]. Polska ma duże predyspozycje do stania się „państwem tranzytowym”, jak optował Włodzimierz Wakar, ze względu na duży atut, jakim jest właśnie jej położenie geograficzne [Sykuliski 2017].

Początek morskiego szlaku miałyby miejsce w południowo-wschodniej prowincji Guandong i następnie prowadziłby w kierunku wybrzeży Azji Południowo-Wschodniej, przez cieśninę Malakka, Sri Lankę, Ocean Indyjski, Róg Afryki i Kanał Sueski do Morza Śródziemnego. Stamtąd miałyby szansę podziału na porty Europy Północnej i Południowej, w tym ostatnim przypadku łącząc się z trasą lądową [Kaczmarek 2015, s. 8]. W tym przypadku to Sri Lanka, Malediwy oraz Egipt i Izrael odegrałyby najistotniejszą rolę [Kaczmarek 2015, s. 8].

Dopełnieniem szlaku morskiego może być transportowy korytarz lądowy, który łączyłby Chiny z Myanmar, Bangladeszem i Indiami, w kierunku Oceanu Indyjskiego (omijając cieśninę Malakka). Jego jednoczesną alternatywą byłby korytarz przez Pakistan docierający do Oceanu Indyjskiego [Kaczmarek 2015, s. 8]. Z prowincji Junnan Szlak prowadziłby przez Mjanmę do Dhaki (Bangladesz), a następnie do Kalkuty (Indie) [Kaczmarek 2015, s. 8].



Rys. 1. Warianty tras Nowego Jedwabnego Szlaku

Źródło: [Kaczmarek 2015, s. 9].

Także przy połączeniu szlaku morskiego z lądowym powstają dwie zasadnicze możliwości. Pierwsza zakłada wejście do Europy przez porty greckie w kierunku północnym (Serbia, Węgry, Wiedeń). Druga to wejście przez włoskie porty na Adriatyku i następnie zmierzanie ku Europie Zachodniej. Porty, które są uwzględniane w poszczególnych wariantach, to: Pireus, Saloniki (Grecja), Bar (Macedonia), Koper (Słowenia). Zostało to pokazane na rys. 1 [Kaczmarek 2015, s. 8].

3. Finansowanie i realizacja Inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku

Inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku szybko zyskała kluczową pozycję w kreowaniu kierunku chińskiej polityki zagranicznej i nabrała geopolitycznego znaczenia. Powstał kompleksowy projekt stworzenia sieci rozwiązań infrastrukturalnych, głównie korytarzy transportowych, zarówno na lądzie, jak i na morzu, między Chinami a ich strategicznymi partnerami w handlu [Bartosiak 2016, s. 350]. Całościowy koszt wszystkich inwestycji wyceniono na 500 mld dolarów, a Chiny deklarują chęć ich pokrycia. [Lewandowski 2017]. Natomiast realizacja projektu i budowa może potrwać 3–4 dekady [Pyffel 2017].

W listopadzie 2014 r. Chiny utworzyły Fundusz Szlaku Jedwabnego o wartości 40 miliardów dolarów, którego celem jest finansowanie ekonomicznych korytarzy i elementów infrastruktury [Tomański 2017]. Miesiąc wcześniej, w październiku 2014 r., wraz z 20 innymi azjatyckimi państwami założono Azjatycki Bank Inwestycji (*Asian Infrastructure Investment Bank*, AIIB) [Bartosiak 2016, s. 351]. Obecnie zrzesza on 70 państw [Tomański 2017]. Od 15 czerwca 2016 r. Polska stała się pełnoprawnym członkiem w AIIB, a Radosław Pyffel został wybrany w 2016 r. na stanowisko wicedyrektora banku [Telewizja Republika 2017]. Kapitał AIIB ma wynieść 100 miliardów dolarów [Reuters 2017]. Instytucję założono przede wszystkim z myślą o finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych na terenie państw w Azji, gdzie skala potrzeb w tym zakresie jest bardzo duża. Na podstawie szacunków potrzeby te wynoszą 1 bilion dolarów rocznie do 2020 r. [Telewizja Republika 2017].

Dodatkowe finansowanie zapewnią stworzony w 2015 r. Nowy Bank Rozwoju (NDB), o wyjściowym kapitale w wysokości 50 mld dolarów, zrzeszający kraje wspólnoty BRICS, czyli Brazylię, Rosję, Indie, RPA oraz Chiny. Docelowo kapitał ma wynosić 100 mld dolarów [Sykuliski 2017]. Ma on na celu wsparcie strategicznych inwestycji dla państw zrzeszających oraz tworzenie rezerw walutowych chroniących te państwa przed wahaniami na rynkach światowych i zależnością od amerykańskiej waluty [CIRE 2017]. Ponadto w 2015 r. Chiny uruchomiły Fundusz Rozwijania Energii o wartości 20 mld dolarów, który także ma wspierać finansowo Inicjatywę Nowego Jedwabnego Szlaku [Bartosiak 2016, s. 351].

Realizacja to nie tylko inżynieryjne wyzwanie, lecz także problem pod względem logistycznym. Przede wszystkim problematyczna staje się kwestia szerokości rozstawienia szyn oraz różnorodność procedur celnych, które wydłużają czas dostawy. Mamy tutaj bowiem do czynienia z trzema różnymi systemami kolejowymi: chińskim, postsowieckim i europejskim [Kaczmarski 2015, s. 7].

Wizja utworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku zbiegła się z tworzeniem przez Rosję integracyjnego projektu Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej. Realizacja obydwu z nich mogła wywoływać rywalizację w regionie Azji Centralnej, dlatego Moskwa zareagowała sceptycznie na wieść utworzenia Silk Road [Kaczmarski 2017]. Jednakże

podczas wizyty prezydenta Chin w Moskwie w 2015 r. przedstawiono wspólną deklarację o połączeniu projektów i utworzeniu oficjalnego systemu ich koordynacji w postaci wspólnej grupy roboczej [Kaczmarek 2017]. W 2016 r. prezydent Władimir Putin ogłosił podczas Petersburskiego Międzynarodowego Forum Ekonomicznego wizję „wielkiego partnerstwa eurazjatyckiego”, określonego przez niego mianem projektu Wielkiej Eurazji. Zasygnalizowało to, iż Rosja zdecydowała się przyłączyć do silniejszego partnera w miejsce zrównoważenia rosnącej potęgi Chin, równocześnie próbując w ten sposób ukryć rosnącą różnicę w stosunkach rosyjsko-chińskich [Kaczmarek 2017]. Jednakże chiński projekt w odróżnieniu od rosyjskiego EUG ma na celu globalizację, a nie regionalizację w dziedzinie polityki międzynarodowej, co może powodować niezgodność w relacjach między obydwojma państwami [Kaczmarek 2017]. Chiny traktują bowiem EUG jako potencjalny korytarz dla Nowego Jedwabnego Szlaku, który umożliwić może utworzenie najkrótszej drogi i potencjalnie jednego obszaru celnego [Kaczmarek 2017]. Obecnie z Moskwy dochodzą głosy krytyki. Moskwa zauważa, iż Pekin zaczyna ich ponownie ogrywać [Tomaszewski 2017]. Aleksander Gabujew z moskiewskiego ośrodka Carnegie napisał: „Inicjatywa Pasa i Szlaku nie zawiera konkretnych celów, terminów czy kwot i na razie prowadzi donikąd” [Tomaszewski 2017]. Uważa on, że Chiny nie robią obecnie nic innowacyjnego, a budowę infrastruktury oraz miliardowe inwestycje w tworzenie swojej siły poczyniły, zanim zaczęto tworzyć projekt Pasa i Szlaku (np. portu Gwadar w Pakistanie, którego budowę rozpoczęto w 2002 r., a obecnie zalicza się do inicjatywy Jedwabnego Szlaku) [Tomaszewski 2017]. Pokazuje to, iż relacja Pekin – Moskwa zaczyna się kruszyć i coraz wyraźniej rysuje się sprzeczność interesów tych państw.

Rosyjska agresja na Ukrainie spowodowała, że atrakcyjność tego terenu zmalała. Chiny zrezygnowały na jakiś czas z realizacji planów stworzenia głębokiego portu na półwyspie. W 2016 r. ruszył jednak pierwszy testowy pociąg z Ukrainy do Chin. Trasa przebiegała z ukraińskiego portu w Iljiczewsku, następnie kontenerowcem przez Morze Czarne do Gruzji, stamtąd koleją przez Azerbejdżan do portu Alyat, ponownie kontenerowcem do Kazachstanu i koleją do Chin [Kresy24 2017]. Rosja z dużym niepokojem śledziła przebieg tego kursu. W odróżnieniu od Moskwy ani Kazachstan, ani Gruzja, ani Azerbejdżan nie będą traktowały przewozu jako politycznego narzędzia nacisku w stosunku do Chin czy Unii Europejskiej, ponieważ dla nich jest to możliwość sporych zarobków [Kresy24 2017]. Jest to więc istotny czynnik polityczny, będący alternatywą dla transportu na Zachód, który stwarza możliwość dyktowania warunków tranzytu przez Pekin. Niewątpliwie wadą tej trasy jest konieczność dwukrotnego załadowania i rozładowania kontenerów na statki. Biorąc pod uwagę dzisiejsze rozwiązania technologiczne i rozbudowę portów, można zminimalizować te niedoskonałości [Kresy24 2017]. Ukraińskie władze zadały sobie wiele trudu w celu uruchomienia tego projektu trasy, jednakże koszty okazały się zbyt wysokie i nieopracowane. Wiceminister ds. integracji europejskiej Wiktor Dowhań stwierdził, że kolej transsyberyjska jest obiektywnie tańsza i przewiduje transport kolejowy, bez potrzeby wykorzystywania transportu intermodalnego ani frachtu morskiego [Wschodnik

2017]. Przyczyniło się to do tego, iż Ukraina przegrała z Rosją rywalizację o Nowy Jedwabny Szlak. 18 stycznia 2017 r. do Londynu przybył pierwszy pociąg towarowy z Chin, którego trasa przebiegała przez terytorium Rosji, Białorusi, Polski, Niemiec i Belgii [Wschodnik 2017]. Transport okazał się tańszy oraz krótszy, niż proponowała to Ukraina. Według Dowhania ministerstwo szuka sposobu na obniżenie kosztów trasy ukraińskiej i planuje zmniejszyć opłaty portowe, a także zachęcić do przewozu promowego nowych graczy, m.in. z Unii Europejskiej i Turcji [Wschodnik 2017].

W międzyczasie pojawił się jednak problem związany z wystąpieniem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Stanowisko Państwa Środka pozostało jednakże niezmiennie w kwestii wzmocnienia współpracy i więzi z Wielką Brytanią i podkreśliło nadzieję na kontynuację tego, co zostało osiągnięte do tej pory. Ambasador Liu Xioaming wspominał, iż: „niezależnie od tego, czy kraj znajduje się w UE, czy nie, będziemy dążyć do wspólnych kontaktów, umożliwiających wymianę poglądów na różne kwestie, jak i rozwój” [Hajduk 2017].

Obecnie wykorzystywana jest już część połączeń stanowiących podstawę dla trasy lądowej Szlaku. Chodzi o następujące połączenia kolejowe:

- Chongqing – Duisburg (od października 2011);
- Wuhan – Praga (od października 2012);
- Chengdu – Łódź (od października 2013);
- Zhengzhou – Hamburg (od lipca 2013);
- Suzhou – Warszawa (od października 2013);
- Changsha – Duisburg (od listopada 2014) [Kaczmarek 2015, s. 8].

Ze względu na brak nowoczesnej infrastruktury w dalszym ciągu jest to transport na małą skalę i stosunkowo powolny w odniesieniu do aspiracji – drogą lądową trafia bowiem do Europy zaledwie 3,5% towarów [Lewandowski 2017].

Następnie w 2014 r. uruchomiono najdłuższe towarowe połączenie kolejowe na świecie między chińskim miastem Yiwu a Madrytem (rys. 2). Tranzyt trwa trzy tygodnie i ma być obsługiwany przez pociągi towarowe składające się z 82 wagonów [Polaczek 2017].

Oprócz tego dochodzą jeszcze połączenia kolejowe, które mogą zostać włączone do tras Szlaku:

- między azjatycką i europejską częścią Sztambułu (podmorski tunel);
- linia na trasie Kazachstan – Turkmenistan – Iran;
- połączenia szybkiej chińskiej kolei sięgające do prowincji zachodnich [Kaczmarek 2015, s. 8].

Jeżeli chodzi o początek trasy morskiej, to jest to grecki port Pireus, który dzierżawiony jest przez chińską spółkę Cosco. Pozwolił on skrócić przewóz chińskich towarów do Europy o około tydzień [Kaczmarek 2015, s. 8]. Istotną częścią łączącą trasę morską i lądową jest budowa szybkiej kolei Belgrad – Budapeszt. W roku 2015 podczas szczytu Chiny – kraje Centralnej i Wschodniej Europy (szczyt 16+1) została podpisana stosowna umowa w tej kwestii między Chinami a Serbią i Węgrami [Kresy 2017]. Ma ona na celu skrócenie trasy z ośmiu do trzech godzin oraz usprawnienie



Rys. 2. Przebieg najdłuższego towarowego połączenia Yiwu – Madryt

Źródło: [Polaczek 2017].

transportu towarów z Grecji na rynek europejski. Obecnie Komisja Europejska bada 350-kilometrowy odcinek tej trasy i prowadzi śledztwo, czy nie naruszono europejskich przepisów w kwestii udzielenia pomocy publicznej dla dużych projektów infrastrukturalnych [Biznes Alert 2017]. Fakt ten może wpłynąć na tempo realizacji Inicjatywy.

W dniach 14-15 maja 2017 r. odbyło się w Pekinie Forum Pasa i Szlaku, które skupiło 30 głów państw oraz ponad 100 przedstawicieli krajów i instytucji z całego świata. Zasadniczym celem było dokonanie podsumowania dotychczasowych osiągnięć Inicjatywy *One Belt, One Road* [Bachulska, Pendrakowska 2017].

Głównym problemem dla Inicjatywy okazuje się sceptycznie podejście części partnerów, które wynika z braku nakreślenia konkretnych celów i narzędzi Pasa i Szlaku. Niepokojący staje się fakt, iż na projekcie skorzystać mają przede wszystkim Chiny [Przychodniak 2017]. Pogłębiająca się nieufność odzwierciedla się w niskim szczeblu delegacji krajów zachodnich w Pekinie. Brak zaufania powoduje m.in. problemy z realizacją niektórych konkretnych projektów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Okazuje się też, że część inwestycji jest opóźniona lub wstrzymana, np. na Białorusi, w Pakistanie [Przychodniak 2017]. Ponadto problematyczna staje się kwestia bezpieczeństwa, która także wpływa na sprawną realizację inwestycji (terroryzm w Pakistanie i państwach Bliskiego Wschodu) [Przychodniak 2017].

Chiny podkreśliły na Forum, iż współpraca w budowie Szlaku będzie oparta na zasadzie *win-win*, jednakże analizując mapy interesów konkretnych państw, można

wywnioskować, iż często są one rozbieżne, a nawet sprzeczne [Bachulska, Pendrakowska 2017]. Dużym wyzwaniem staje się więc wypracowanie wielostronnego konsensusu. Kolejne Forum Pasa i Szlaku ma się odbyć w 2019 r. i będzie miało na celu skonkretyzowanie ram współpracy [Bachulska, Pendrakowska 2017]. Pierwszą sprawą jest pozyskiwanie aprobaty krajów rozwijających się, drugą natomiast umiejętnie zaangażowanie w projekt. Brak zaangażowania może bowiem nasilać sceptycyzm w odniesieniu do prawdziwych zamiarów Chin [Bachulska, Pendrakowska 2017]. Współpraca powinna nastąpić tam, gdzie pokrywają się interesy głównych graczy. Najpierw jednak powinien nastąpić rekonesans tych obszarów, a następnie rozpoczęcie komunikacji [Bachulska, Pendrakowska 2017]. W przeciwnym razie projekt będzie spotykał się z coraz większą nieufnością i podzieleniem.

4. Wymiar geopolityczny i handlowy Nowego Jedwabnego Szlaku

Inicjatywa *One Belt, One Road* zakłada plan budowy sieci nowych szlaków handlowych na całym świecie, złożonych połączeń szybkiej kolei przecinających Europę, rozległe porty wzdłuż Azji i Afryki oraz szereg stref wolnego handlu (*free-trade zones*).

Na podstawie doniesień z chińskich mediów państwowych w projekt zainwestowano już bilion dolarów, a oczekuje się, iż kolejne kilka bilionów dolarów zostanie zainwestowane w ciągu następnej dekady [Griffiths 2017]. Projekt obejmuje 60% ludności świata i stanowi 1/3 światowej gospodarki [Newsbreakers 2017]. Oczekuje się, iż do 2050 r. procent światowego PKB wzrośnie do 80, tylko z końcem ostatniego roku odnotowano PKB na poziomie 68% [Newsbreakers 2017]. Ekonomiści przyrównują ten projekt to Planu Marshalla, który pomógł ugruntować pozycję USA jako supermocarstwa po II wojnie światowej, ale skala inwestycji obejmująca Nowy Jedwabny Szlak jest dużo bardziej złożona. Biorąc pod uwagę dzisiejsze warunki USA zainwestowały w Plan Marshalla około 130 miliardów dolarów, Chiny mają w planach wydać o wiele więcej [Carney 2017]. Jest to próba Pekinu zapewnienia sobie światowej dominacji oraz utrzymania wzrostu i bogactwa przez następne dekady, w czasie kiedy USA się wycofują [Carney 2017]. Wang Yiwei z Center for China and Globalization stwierdził: „Po tym jak Trump objął władzę, zastopował TPP (*Trans-Pacific Partnership*) i stał się izolacjonistą” [Carney 2017]. Następnie dodał, iż Chiny są największą wschodzącą potęgą, która zaprasza inne kraje do przyłączenia się do osiągnięcia „China dream” [Carney 2017].

Inicjatywa jest w toku i działa w przemysłowym centrum Chongqing na terenie południowych Chin. Jest to olbrzymie centrum logistyczne, gdzie kontenery ładowane są na pociągi 24 h na dobę, a chińskie towary, tj. iPady czy części do aut, transportowane są do Azji Centralnej, Rosji oraz Europy (fragment tego centrum pokazano na rys. 3). Pociągi o długości 2 kilometrów pokonują 12 000 kilometrów w ciągu 13 dni w celu osiągnięcia punktu dystrybucji w Niemczech, odnawiając w ten sposób dawne szlaki handlowe i łącząc z nowoczesną wydajnością [Carney 2017]. Rzeczniczka Chongqing

Logistics City, Gu Xin, powiedziała, iż pociągi były przełomem w zapewnieniu niezawodnego, bezpiecznego i taniego dostępu do rynków [Carney 2017]. „Nowe szlaki handlowe przyciągną więcej koncernów i dużych firm międzynarodowych, co przyczyni się do otwarcia Chin i Chongqing na świat” – dodała [Carney 2017].



Rys. 3. Pociągi opuszczające Chongqing w kierunku Azji Centralnej, Rosji i Europy

Źródło: [Carney 2017].

Chińskie przedsiębiorstwo motoryzacyjne Lifan z Chongqing jest przykładem firmy produkującej właśnie takie produkty, jakimi Chiny chcą handlować na runku światowym. Co dwie minuty wysokiej jakości SUV wychodzi z linii produkcyjnej, a ich cena detaliczna wynosi 12 000 dolarów [Carney 2017]. Już teraz eksportują je do 30 krajów, a prezes Lifan, Mu Gang, powiedział, że sukces zawdzięcza koncentracji na innowacjach i szybkości reagowania na potrzeby i wymagania konsumentów. Firma ta jest modelowym wzorem dla Inicjatywy *One Belt, One Road*. Jest ona własnością prywatną i napędzana jest potrzebami rynku, a nie wymogami państwa [Carney 2017]. Mu Gang dodaje jednak, iż żeby plan odniósł sukces, to koniunkturalne przedsiębiorstwa państwowe w Chinach muszą zmienić orientację. „Niepoważnym zjawiskiem jest to, że przedsiębiorstwa państwowe dbają tylko o burmistrza, w sytuacji gdy firmy prywatne koncentrują się wyłącznie na rynku” – dodał [Carney 2017].

Miasto Chongqing odczuło już korzyści płynące z wdrażania planu Nowego Jedwabnego Szlaku, odnotowując wzrost gospodarczy o 11% , który jest prawie dwukrotnie wyższy od średniej krajowej [Carney 2017]. Wzbudza to w Chińczykach

nadzieje, że centrum logistyczne w tym mieście to dopiero początek zalet wpływających z tego projektu.

Nie zapominajmy jednak o tym, iż Chiny to kraj komunistyczny, a wiele krajów zachodnich jest demokratycznych, co może przyczynić się do utrudnień w planowaniu i koordynacji koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku. Kraje wzdłuż *One Belt, One Road* to mieszanka kultur i systemów. Niektóre nie są gospodarkami rynkowymi, a połowa to kraje islamskie z innymi prawami [Carney 2017]. Niektóre, takie jak Turcja i Egipt, są niestabilne, więc trudniej jest budować i utrzymywać projekty w takich miejscach [Carney 2017].

Niektórzy krytycy dodają, iż temu olbrzymiemu projektowi brakuje definicji i szczegółów (Tom Miller z Gavekal Dragonomics), jeszcze inni obawiają się zaś, że jest to projekt jednokierunkowy (Jorge Wuttke, prezes Unijnej Izby Handlowej w Chinach) [Carney 2017]. Chiny będą musiały naprawdę otworzyć swoje rynki i znieść przeszkody w przepisach, żeby projekt ten okazał się sukcesem. „Martwimy się, że w ciągu następnej dekady inicjatywa zostanie zapamiętana jako *One Belt and One Trap*, marnotrawstwo zasobów, które w dużym stopniu zależy od niewydajnych przedsiębiorstw państwowych” – powiedział Jorge Wuttke [Carney 2017]. Ponadto ostrzega, iż Inicjatywa jest przejmowana przez coraz więcej chińskich firm, które wykorzystują ją do uchylania się od kontroli kapitału i przemykania pieniędzy poza granice państwa, pod pretekstem międzynarodowych inwestycji i partnerstwa [Griffiths 2017].

Pekin utrzymuje, że projekt ten ma na celu partnerstwo i współpracę w rozwoju handlu. Chińczycy nauczyli się, że najlepszym sposobem budowania wzrostu gospodarczego jest tworzenie dobrych miejsc pracy, a największą przeszkodą jest brak infrastruktury [Griffiths 2017]. Obecnie realizowanych jest wiele projektów obejmujących budowę tysiąca kilometrów autostrad w Pakistanie, międzynarodowego lotniska w Nepalu, a także połączenia kolejowego między Chinami a Laosem. Duże globalne firmy, takie jak GE i Siemens, zamierzają zarobić na planach, obok chińskich firm budowlanych [Griffiths 2017]. Częścią planów jest także port w Gwadar w Pakistanie, który ma wytyczać nowe szlaki handlowe [Griffiths 2017].

Sukces *One Belt, One Road* pozwoli uznać, iż Chiny wyparły USA z pozycji supermocarstwa w świecie, jednakże ze względu na rozmiary tego przedsięwzięcia może on także obrócić się przeciwko nim. Chociaż czerpią z niego wiele korzyści, to stwarza on także wiele zagrożeń. Wiele kluczowych krajów będących na trasie Szlaku, w Azji Środkowej, Afryce czy Azji Południowo-Wschodniej, jest podatnych na niestabilność gospodarczą i polityczną, a także korupcję [Griffiths 2017]. Prezydent Chin Xu ostrzega, że jeżeli nie uda się zrealizować wielu projektów jednocześnie, to cała Inicjatywa może się załamać [Griffiths 2017]. Wkrótce stwierdził, że Chiny mają „bardzo niski poziom inwestycji za granicą”, wskazując na poważne problemy z chińskimi projektami w Wenezueli, na Sri Lance i w Myanmarze [Griffiths 2017]. Dodał, że projekty *One Belt, One Road* charakteryzują się przedsięwzięciami o „bardzo małym znaczeniu gospodarczym dla Chin” [Griffiths 2017]. Obok kruchości

gospodarczej planu pojawia się też kwestia bezpieczeństwa, która towarzyszy niektórym projektom w Azji. Przede wszystkim chodzi o Korytarz Gospodarczy Chin – Pakistan (*China-Pakistan Economic Corridor*), gdzie ponad 13 000 członków armii pakistańskiej zostało wykorzystanych do ochrony tego projektu, który przebiega przez różne regiony plemion południowoazjatyckich [Griffiths 2017].

Wcześniejsze chińskie inwestycje zagraniczne również zyskiwały złą reputację, ponieważ nie były świadczone dla lokalnych gospodarek, powiedział Marro, analityk chińskiego działu Economist Intelligence Unit. „Najgłośniejsze zarzuty zostały sformułowane przeciwko chińskim inwestycjom w Afryce, gdzie duże przedsiębiorstwa państwowe, zakładając sklep, wprowadzały pracowników z Chin, zamiast zatrudniać miejscowych, a następnie ponownie eksportują wydobywane surowce do Chin” – dodał [Griffiths 2017].

Ze względu na olbrzymią skalę inicjatywy *One Belt, One Road* jakiegokolwiek niepowodzenie może spowodować poważny uszczerbek dla reputacji Chin.

Według danych z lat wcześniejszych chiński eksport do UE wynosił 3,5% i obejmował głównie drogę lądową. Profesor Wojciech Paprocki ze Szkoły Głównej Handlowej uważa, iż droga lądowa jako alternatywa dla morskiej to produkt niszowy, wynikający z dużych rozbieżności pomiędzy zdolnościami ładunkowymi statków i pociągów [Niedziński, Majszyk 2017]. Jeden pociąg jadący do Europy z Chin zabiera na platformach 41 kontenerów 40-stopowych. Największy kontenerowiec świata MDC „Oskar”, dla porównania, może zabrać na pokład 19,2 tys. TEU (kontenerów 20-stopowych) [Niedziński, Majszyk 2017]. Transport kolejowy zyskuje na atrakcyjności w sytuacji, gdy chodzi o dostawy pilne, opóźnienia w produkcji czy też brak miejsca na statkach, dla tych którzy poszukują tańszych rozwiązań i nie chcą przepłacać za transport lotniczy. Na przykładzie Polski ceny rozkładają się następująco: transport kontenera 40-stopowego z Chin do Polski drogą morską kosztuje 3–5 tys. dolarów, przewiezienie go koleją to koszt w wys. 8–10 tys. dolarów, natomiast transport lotniczy generuje koszty do ok. 40 tys. dolarów za kontener [Niedziński, Majszyk 2017].

Od kilku lat zainteresowanie transportem kolejowym wzrasta. Zjawisko widoczne jest zwłaszcza po wybuchu kryzysu światowego, który spowodował, iż importerzy i eksporterzy zaczęli liczyć się z kosztami. Będzie on nadal zyskiwał na znaczeniu wraz z budową nowych połączeń umożliwiających wydłużenie składów i osiągnięcie większych prędkości. Dostawa kontenera z towarem z Chin do Europy trwa 50–55 dni drogą morską (łącznie z ładunkiem, odprawą, możliwym transportem lądowym z portu do lotniska), pociągiem jeszcze niedawno było to 23–25 dni, zaś samolotem do 10 dni [Niedziński, Majszyk 2017]. W ramach realizacji Nowego Jedwabnego Szlaku już dziś trasa kolejowa została skrócona do 12–14 dni. Natomiast działająca obecnie najdłuższa trasa Yiwu – Madryt potrzebuje 21 dni, pomimo rozbieżności w szerokości torów.

Wzrost handlu na obszarze UE jest zasadniczą korzyścią klarującą się w tle realizacji Inicjatywy. W rzeczywistości trasa lądowa kończy się w Europie, a droga morska jest obecnie najczęściej wykorzystywana do handlu między Unią a Chinami

[Garcia-Herrero, Xu 2017]. Rozwój sieci infrastruktury może zwiększyć obroty Europy w tym zakresie. Ponadto z racji pojawienia się alternatyw w wyborze frachtu może też wygenerować obniżenie kosztów transportu, a zarazem zwiększyć handel międzynarodowy. Dziesięcioprocentowy spadek kosztów kolejowych, lotniczych i morskich spowodowałby wzrost handlu odpowiednio o 2%, 5,5% i 1,1% [Garcia-Herrero, Xu 2017]. Nowy Jedwabny Szlak da możliwość wyboru także spedytorom, stworzy im szansę negocjacji i redukcji kosztów transportu [Webb 2017].

Chociaż obecna inicjatywa koncentruje się na głównie na infrastrukturze, to istnieją także inne obszary, w których może się rozwijać. Jednym z oczywistych celów, jeśli chodzi o handel, jest likwidacja barier handlowych. W rzeczywistości władze chińskie zaczęły rozważać podpisywanie umów o wolnym handlu (FTA) z krajami, które pojawiają się na trasie Nowego Jedwabnego Szlaku [Garcia-Herrero, Xu 2017]. Większość krajów UE nie jest bezpośrednio włączona do tej inicjatywy i możliwe jest tylko nawiązanie przez Chiny umowy o wolnym handlu ze wszystkimi krajami UE, stąd szanse na skorzystanie z FTA w UE są niewielkie [Garcia-Herrero, Xu 2017].

5. Zakończenie

„Kiedy 500 lat temu gospodarki wielu krajów zaczęły się integrować, Euro-Azja stała się centrum światowego handlu. Kraj z obszaru Euro-Azji, który dominował – kontrolował dwa z trzech najbardziej zaawansowanych i produktywnych regionów globu. Około 75% globalnej populacji zamieszkuje Euro-Azję, na której terenie znajduje się ponad 70% wszystkich zasobów energetycznych oraz około 65% globalnego bogactwa” – Zbigniew Brzeziński [Independent Trader 2017].

Pojedynczy kraj lub grupa krajów, które zdominują zasoby Euro-Azji, będzie też kontrolować kwestie związane z gospodarką światową. Inną opcją wynikającą z kontrolowania całego kontynentu jest zdominowanie szlaków morskich, przede wszystkim oceanów. Ten, kto będzie kontrolował morskie szlaki handlowe, uzyska możliwość kontrolowania międzynarodowego handlu oraz przepływu strategicznych surowców.

W XX wieku nadzór nad oceanami przeszedł w ręce Amerykanów. Zmniejszenie roli handlu morskiego będzie miało duże znaczenie geopolityczne i gospodarcze. Chiny poprzez Inicjatywę Nowego Jedwabnego Szlaku chcą stworzyć największą i najkosztowniejszą infrastrukturę łączącą Chiny z Zachodem. Ten, kto zbuduje takie połączenie, będzie w stanie kontrolować przepływ towarów, a także całkowicie uniezależnić się od dotychczas panujących warunków gospodarczych. Chiny poprzez ten projekt chcą zbudować nowy ład, będący przeciwwagą do obecnej hegemonii USA, i umocnić swoją walutę wobec dolara.

Sam projekt nie miał na celu stanowienia przeciwwagi wobec USA, lecz budowanie sieci współpracy między krajami Europy oraz Azji. Chińczycy na ogół są ostrożni w planowaniu tego rodzaju projektów, ale ostatnie 15 lat pokazuje, że są bardzo skuteczni i wytrwali w dążeniu do celu. Mają dostęp do najnowszych technologii, olbrzymie zasoby finansowe oraz niesamowitą wolę w osiągnięciu tego ambitnego planu.

Już teraz wiele projektów jest w fazie realizacji lub przygotowania. Chiny nie zwalniają tempa i zapraszają kraje do współpracy, ale w dalszym ciągu to one kontrolują postępy w tej kwestii. Jak mówi chińskie przysłowie, „Chcesz być bogaty, zbuduj drogę”. Pekin doskonale zdaje sobie z tego sprawę i jest na dobrej drodze do stworzenia nowej dominacji na płaszczyźnie handlowej i politycznej.

Literatura

- Bachulska A., Pendrakowska P., <http://www.polska-azja.pl/analiza-cspa-12-forum-pasa-i-szlaku-w-kontekscie-miedzynarodowym/> (29.05.2017).
- Bartosiak J., 2016, *Pacyfik i Eurazja o wojnie*, Warszawa.
- Biznes Alert, <http://biznesalert.pl/bruksela-moze-zablokowac-nowy-jedwabny-szlak/> (26.05.2017).
- Carney M., <http://www.abc.net.au/news/2017-05-14/china-plans-new-silk-road-to-dominate-world-trade/8522682> (26.05.2017).
- CIRE, <http://www.cire.pl/item,96548,1,0,0,0,0,powstaje-nowy-bank-rozwoju.html> (26.05.2017).
- Danlu T., http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-09/07/c_132700695.htm (29.05.2017).
- Garcia-Herrero A., Xu J., <http://bruegel.org/2016/09/what-does-chinas-belt-and-road-initiative-mean-for-eu-trade/> (2.06.2017).
- Griffiths J., <http://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/> (26.05.2017).
- Hajduk K., <http://www.psz.pl/136-azja/chiny-i-wielka-brytania-beda-kontynuowaly-wspolprace> (28.05.2017).
- Independent Trader, <http://independenttrader.pl/prawdziwe-znaczenie-nowego-jedwabnego-szlaku.html> (2.05.2017).
- Jakubowski M., <http://polska-3-0.pl/nowy-jedwabny-szlak-z-korzyscia-dla-polski-szeroki-tor-docierajacy-do-centrum-logistycznego-gorzyczki-wierzniowice/> (2.06.2017).
- Kaczmarek M., 2015, *Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki*, Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, nr 161, s. 1–9, Warszawa.
- Kresy, <http://kresy.pl/wydarzenia/chiny-podpisaly-umowe-z-wegrami-i-serbia-na-budowe-szybkiej-kolei-budapeszt-belgrad/> (27.05.2017).
- Kresy24, <http://kresy24.pl/ruszyl-jedwabny-szlak-z-chin-na-ukraine-omija-rosje/> (27.05.2017).
- Lewandowski P., <https://polskaniepodlegla.pl/opinie/item/9930-nowy-jedwabny-szlak-czyli-iii-wojna-swiatowa> (29.05.2017).
- Logistyczny, <http://logistyczny.com/aktualnosci/nowosci-dla-tsl/item/2101-regularne-polaczenie-kolejowe-polska-chiny> (30.05.2017).
- Mark J.J., http://www.ancient.eu/Silk_Road/ (26.05.2017).
- Newsbreakers, <http://newsbreakers.ng/chinas-huge-project-to-reshape-world-trade-is-still-a-work-in-progress/> (26.05.2017).
- Niedziński B., Majszyk K., <http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/885634,nowy-jedwabny-szlak-przyniesie-korzysci-nie-tylko-chinom.html> (2.06.2017).
- Przychodniak M., <https://www.pism.pl/publikacje/komentarz/nr-11-2017> (26.05.2017).
- Pyffel R., https://www.youtube.com/watch?v=fiyn9k_MO-Q (27.05.2017).
- Reuters, <http://de.reuters.com/article/china-entwicklungsbank-aiib-idDEKBN0U909720151226> (26.05.2017).
- Silk Road Adventure, <http://www.silkroadadventure.pl/jedwabny-szlak/> (26.05.2017).
- Sykulski L., <https://www.youtube.com/watch?v=FAIBtbV9IqA> (27.05.2017).
- Telewizja Republika, <http://telewizjarepublika.pl/radoslaw-pyffel-wicedyrektorem-azjatyckiego-banku-inwestycji-infrastrukturalnych,35884.html> (27.05.2017).

Tomański R., <http://forsal.pl/artykuly/1042414,nowy-jedwabny-szlak-czym-jest-analiza.html> (27.05.2017).

Tomaszewski W., <http://www.polska-azja.pl/w-tomaszewski-nowy-jedwabny-szlak/> (27.05.2017).

UNESCO, <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> (26.04.2017).

Webb J., <https://www.forbes.com/sites/j.webb/2017/01/03/the-new-silk-road-china-launches-beijing-london-freight-train-route> (26.05.2017).

Wikipedia, https://pl.wikipedia.org/wiki/Jedwabny_szlak (26.05.2017).

wPolityce, <http://wpolityce.pl/gospodarka/262679-nowy-jedwabny-szlak-chin-szansa-dla-polski-na-inwestycje-i-eksport> (26.05.2017).

Wschodnik, <http://wschodnik.pl/biznes/item/9955-ukraina-przegrala-z-rosja-konkurs-o-nowy-jedwabny-szlak.html> (27.05.2017).

Część 5

Zarządzanie strategiczne w transporcie

