GLOBALNIE · ANALIZA

NIESTABILNE WROTA AZJI – JAK SYTUACJA POLITYCZNA NA BIAŁORUSI MOŻE WPŁYNĄĆ NA POZYCJĘ POLSKI NA „NOWYM JEDWABNYM SZLAKU”

Mateusz Sakiewicz · 9 września 2020



Obszar Białorusi, a zwłaszcza Brama Smoleńska (zwana też kluczem Moskwy), zawsze miał dla Polski wielkie znaczenie. Militarni stratedzy i historycy wskazują, że jest to newralgiczny punkt dla każdej armii uderzającej na wschód lub też nacierającej z tego kierunku.

Warto jednak także zastanowić się nad innymi powodami, dla których kontrola tego obszaru lub zapewnienie jego neutralności i stabilności jest tak istotna. Jak celnie wskazywał Włodzimierz Wakar, położenie Polski na szlaku wschód-zachód i korzystne warunki geograficzne sprzyjają rozwojowi gospodarczemu kraju. Polska jest krajem tranzytowym, mogąc tym samym współuczestniczyć w wymianie towarowej między wschodem i zachodem lub też przynajmniej czerpać z niej zyski. Jednak by tak się stało, inne elementy tej układanki, Białoruś, Ukraina i kraje bałtyckie, muszą być chętne do współpracy z Polską oraz, co najważniejsze, zapewnić stabilność, suwerenność oraz równowagę w regionie. Bez tych składników rolę europejskiej bramy do Azji może przejąć Rosja. Dziś z powodu destabilizacji na wschodzie Ukrainy i bardzo powolnego tempa realizacji inwestycji infrastrukturalnych w krajach bałtyckich, jedynym pańs-

twem dającym Polsce szanse realizacji ambicji transportowych jest Białoruś.

Szlak wiodący przez Mińsk i dalej Moskwę jest obecnie jedną z najważniejszych dróg, którą do Europy płyną towary z Azji. Dzieje się tak nie tylko z powodu korzystnej geografii, lecz także rozwiniętej, jak na warunki wschodnie infrastruktury kolejowej – magistrala trans-syberyjska jest najszybszym lądowym szlakiem łączącym wschód z zachodem. Północny szlak jest wybierany przez przewoźników i firmy logistyczne zdecydowanie częściej niż alternatywne drogi, takie jak korytarz środkowy idący przez Kazachstan czy Północno-Południowy, który nadal nie osiągnął pełnej zdolności operacyjnej. Jak wynika z raportów UIC (Union Internationale des Chemins de fer – Międzynarodowy Związek Kolei) aż 95% towarów przewożonych koleją trafia do Europy przez Rosję, z czego 75% przechodzi przez przejście Brześć/Terespol i terminal w Małaszewiczach[1]. Jest to kluczowy punkt na transportowej mapie Eurazji, przynoszący kontrolującym go stronom duże zyski handlowe i polityczne. Faktem bezspornym jest, że ominięcie go drogą inną niż oceaniczna jest dużym wyzwaniem. Dodatkowo dla wielu państw śródlądowych przewóz towarów przez porty innych krajów nie ma sensu – o wiele szybszy i prostszy jest transport drogowo-kolejowy, szczególnie w przypadku ładunków masowych, takich jak rudy metali, węgiel czy płody rolne.

Z powyższego wynika więc, że dzięki kooperacji z Białorusią Polska stanowi dla Europy swego rodzaju bramę do Azji. Przez Polskę przechodzą strategicznie istotne dla Unii Europejskiej korytarze transportowe sieci TEN-T (Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk) oraz kolejowe korytarze towarowe – 5, 8 oraz utworzony stosunkowo niedawno siłami Słowenii, Węgier, Słowacji i Polski korytarz 11 „Bursztynowy". Dla dwóch z tych korytarzy (8 i 11) punktem granicznym jest przejście Brześć/Terespol. Polskie służby celne i graniczne odpowiadają tam za bezpieczeństwo przejścia i zapewniają zgodność operacji transportowych i towarów z przepisami unijnymi.

> **Graniczne położenie daje więc Warszawie możliwość pośredniej kontroli nad przewozami i ruchem towarowym**.

Po polskiej stronie przejścia znajduje się też największy w Polsce wolny obszar celny oraz należący do PKP „suchy port" w Małaszewiczach. O dostęp do tego terminalu oraz torów wiodących przez polsko-białoruską granicę rywalizują przewoźnicy z całej Europy i Azji, uiszczając przy tym znaczne opłaty dostępowe. W okolicach Małaszewicz znajdują się także terminale prywatnych firm, jednak pociągi, które są w nich przeładowywane, muszą korzystać z torów należących do polskiego zarządcy, co daje PKP faktyczną kontrolę nad całością kolejowych przepływów towarowych przy granicy z Białorusią. Firmą najbardziej krytyczną wobec polskiej polityki odnośnie Małaszewicz jest DB Cargo należące do niemieckiego koncernu Deutsche Bahn. Niemcy wskazują, że polski terminal nie jest w stanie sprostać rosnącym wymaganiom przewoźników, a linie kolejowe mają zbyt niską przepustowość. Z ich strony pojawiają się także głosy, że polskie służby celne zbyt długo wstrzymują transport i nie radzą sobie z tak dużymi ilościami towarów, co powoduje zwiększanie się czasów oczekiwania pociągów na granicach. Wobec powyższych czynników należy więc zdaniem DB szukać alternatywnych dróg na wschód. Faktem jest, że Małaszewicze powoli docierają do granic swojej przepustowości – jak wskazują raporty szczyt zostanie osiągnięty w 2021 roku[2]. By temu przeciwdziałać czynione są przez PKP Cargo inwestycje w modernizację i rozbudowę terminali[3], a polski zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK rewitalizuje i dosto-

sowuje do standardów europejskich linie kolejowe przy granicy z Białorusią[4]. Powstał także projekt nowego mostu kolejowego na Bugu mającego połączyć oba kraje i zwiększyć przepustowość, a tym samym wolumen przewożonych towarów. Jednak wedle analiz niezależnych think tanków takich jak Infrastructure Economics Centre nawet te inwestycje nie zaspokoją w pełni ambicji przewoźników. Najpoważniejszą alternatywą i konkurentem dla przejścia w Terespolu jest dziś Kaliningrad.

Obwód Kaliningradzki to dla Moskwy prawdziwe okno na świat. Port w Primorsku jest w dziesiątce największych portów Europy[5]. Rocznie przechodzi przez niego 30% eksportu rosyjskiej ropy naftowej, a obrót towarowy w 2019 roku wyniósł ponad 61 milionów ton[6]. Nie jest więc niczym dziwnym, że władze Rosji zamierzają inwestować w rozwój infrastruktury portowej i kolejowej w swojej enklawie. W sierpniu 2020 roku władze federalne, obwodowe i przedsiębiorstwo państwowe Rosyjskie Koleje Żelazne (Российские железные дороги) podpisały porozumienie dotyczące rozbudowy terminala towarowego, tak by mógł on znacznie zwiększyć wolumen przyjmowanych towarów. Ma on docelowo stać się hubem dla handlu pomiędzy Europą a regionem Pacyfiku i Azji[7]. Nawet obecnie firmy spedycyjne specjalizujące się w przerzucie towarów na kierunku wschód-zachód dostrzegają potencjał tkwiący w obwodzie. Firma RTSB prowadzi przez Kaliningrad regularny, kursujący trzy razy w tygodniu, pociąg z Xi'an do Neuss. Pokonanie całej trasy przez Azję i pół Europy zajmuje mu 14 dni[8]. W ostatnim czasie pokazano także, że przy sprzyjających warunkach, trasę z Chin do Kaliningradu może pokonać pociąg o długości 1000 metrów (normy unijne zakładają 750 metrów maksymalnej długości pociągu, (choć obecnie tak długie składy nie są w stanie przemieszczać się po unijnych torach) to w czasie zaledwie 9 dni[9]. Warto zaznaczyć, że ostatni odcinek towary pokonują z pominięciem Polski – do Europy trafiają promami kolejowymi (statkami przystosowanymi do zabierania na swój pokład pociągu) przez Rostock i dalej jadą koleją do Duisburga lub jego okolic (wspomniane wcześniej Neuss), w którym znajduje się port śródlądowy oraz duża liczba terminali kolejowych, lotniczych i samochodowych. Głównymi graczami działającymi w porozumieniu z Rosją są więc Niemcy, a konkretnie spółki-córki Deutsche Bahn – DB Schenker i DB Cargo. To właśnie te firmy na forum europejskim najmocniej forsują koncepcję Kaliningradu jako głównego hubu dla handlu ze wschodem. Pozycja Polski i Małaszewicz wydaje się jednak, ze względów geograficznych, niezagrożona. Mimo to ostatnie wydarzenia na Białorusi mogą podważyć ten status.

> **Białoruś rządzona przez Łukaszenkę nigdy nie była łatwym partnerem. Opracowanie wspólnej strategii kooperacji w dziedzinie transportu, nie mówiąc już o uzgodnieniach w zakresie planowanych inwestycji infrastrukturalnych było zadaniem o dużym stopniu trudności głównie z uwagi na „chwiejność" i częste zmiany kierunku polityki zagranicznej.**

Wychodzące z polskiej strony inicjatywy rozwojowe napotykały często opór białoruskiej biurokracji i problemy natury organizacyjnej. Jednak sama tranzytowość i idąca za tym możliwość czerpania zysków z handlu eurazjatyckiego była zawsze na rękę Mińskowi. Kraj ten już w czasach ZSRR był w praktyce ostatnim ogniwem łańcucha produkcyjnego, z którego można było wysyłać produkty na eksport. Dzięki „Nowemu Jedwabnemu Szlakowi" ten status w pewnym sensie odżył na nowo. Na stabilnym przepływie towarów zyskiwały zarówno Warszawa, jak i Mińsk. Poprawne relacje z Moskwą, chcącą utrzymać status Białorusi jako swojego satelity, wstrzymywały inicjatywy kremlowskich jastrzębi chcących zwiększyć rolę szlaku przez Kaliningrad i zniechęcić przewoźników do drogi wiodącej przez przejście w Brześciu i Te-

respolu. Polska zarazem oferowała Białorusi wyjście na rynki Unii Europejskiej i dalej na zachód. Ta fakultatywna symbioza stanęła jednak pod znakiem zapytania wobec rozprzestrzeniających się na Białorusi protestów społecznych. Z punktu widzenia polskiej ekonomiki utrzymanie stabilności szlaku na wschód jest kluczowe bowiem zapewnia nam on rolę ważnego pośrednika w globalnym łańcuchu transportowym co niesie za sobą zyski pośrednie oraz dodatkowe środki na inwestycje infrastrukturalne pochodzące głównie z funduszy unijnych. Łatwo wyobrazić sobie sytuację, w której podobnie jak na Ukrainie, wspierane przez Rosję bojówki tworzą quasi-państewko na wschodniej Białorusi – tym samym blokując w praktyce przewozy towarowe, mało który przewoźnik bowiem zaryzykuje nałożenie na niego sankcji, co w takim scenariuszu z pewnością byłoby realne. Przy wspomnianej wcześniej destabilizacji na wschodzie Ukrainy i bardzo powolnym tempie postępów inwestycji na Rail Baltica[10] oznaczałoby to w praktyce odcięcie Warszawy od „Nowego Jedwabnego Szlaku", a przynajmniej jego lądowego komponentu. Taka sytuacja pozwoliłaby też łatwiej lobbować niemieckim firmom o europejskie dofinansowanie dla projektów mających zwiększyć możliwości wymiany towarowej z Kaliningradem. Taka strategiczna katastrofa byłaby ciosem dla polskiej gospodarki. Pokazałoby to także, że nasze położenie geograficznie nie jest dla światowego systemu transportowego tak kluczowe jak się nam wydaje."

Drugi scenariusz, w którym do władzy na Białorusi dochodzą siły jednoznacznie prorosyjskie (lub też Aleksander Łukaszenko zajmuje takie pozycje wobec braku innych alternatyw), znacznie ograniczyłby suwerenność Mińska. Również w takim przypadku polski transport kolejowy mógłby ponieść straty. Istnieje bowiem możliwość przewozu towarów szerokim torem do Kaliningradu przez Litwę. Rozwiązanie to byłoby ekonomicznie mniej opłacalne niż droga tradycyjna, ale łatwo sobie wyobrazić, że w wyniku motywowanej politycznie decyzji (podjętej na przykład w wyniku nacisków Moskwy) część przepływów towarowych mógłby zostać przekierowany tak, by ominąć polskie terytorium.

> **Jak wynika z powyższego, polską racją stanu jest jak najszybsze unormowanie się i stabilizacja sytuacji na Białorusi. Obecne wydarzenia pokazują, że Aleksander Łukaszenko w dalszej perspektywie nie będzie w stanie tej stabilności oraz równowagi zapewnić.**

Równocześnie zwycięstwo sił stojących w całkowitej opozycji do Rosji może wywołać ostrą reakcję Kremla, który jeżeli nie militarnie, to w ramach sankcji gospodarczych będzie sabotować tranzyt towarów przez Białoruś. W takiej sytuacji zyskuje przede wszystkim Berlin, a w pewnym sensie także Moskwa. Tracą natomiast Mińsk i Warszawa, pominięte przez projekt, który można by nazwać transportowym odpowiednikiem „Nord Stream 2".

Kooperacja obu krajów leży w ich żywotnym interesie i jest niezbędna dla utrzymania mocnej pozycji na mapie eurazjatyckich łańcuchów logistycznych. Neutralna i utrzymująca poprawne stosunki ze wschodem Białoruś jest w tym układzie tak samo ważna jak nastawiona na zachód Polska. Bez tej symbiozy, cały region może wkrótce zyskać status peryferii „Nowego Jedwabnego Szlaku".

---

[1] „Eurasian Corridors: Developmet Potential – Final report", UIC Freight Department, Marzec 2020 r.

[2] Tamże

[3]
https://www.railfreight.com/intermodal/2020/08/07/pkp-cargo-to-increase-capacity-of-malaszewicze-terminal/ (dostęp 16-08-2020r.)

[4]
https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/plk-zwieksza-potencjal-przeladunkowy-stacji-terespol-4055/ (dostęp 16-08-2020 r.)

[5]
https://inzynieria.com/budownictwo/rankingi/51614,10-najwiekszych-portow-morskich-cargo-w-europie,pozycja-rankingu-9-triest-wlochy-61-96-mln-ton (dostęp 18-09-2020 r.)

[6] https://ptport.ru/press-center/news/detail.php?ELEMENT_ID=10773 (dostęp 17-08-2020r.)

[7] https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=254151 (dostęp 17-08-2020 r.)

[8]
https://www.railfreight.com/specials/2020/08/11/kaliningrad-grand-winner-as-alternative-route-on-new-silk-road/ (dostęp 17-08-2020 r.)

[9] https://railway-news.com/1000m-freight-train-from-china-en-route-to-kaliningrad/ (dostęp 17-08-2020 r.)

[10] https://logistyka.rp.pl/transport/6999-rail-baltica-opozniona-i-drozsza (dostęp 17-08-2020 r.)

Oryginał:
https://nlad-kopia1113.instawp.site/niestabilne-wrota-azji-jak-sytuacja-polityczna-na-bialorusi-moze-wplynac-na-pozycje-polski-na-nowym-jedwabnym-szlaku/

NIEZALEŻNOŚĆ KOSZTUJE

Utrzymują nas przede wszystkim czytelnicy. Dzięki nim możemy publikować analizy, których nikt nam nie zamawia, i zostawiać je otwarte dla wszystkich.

WESPRZYJ NAS

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć