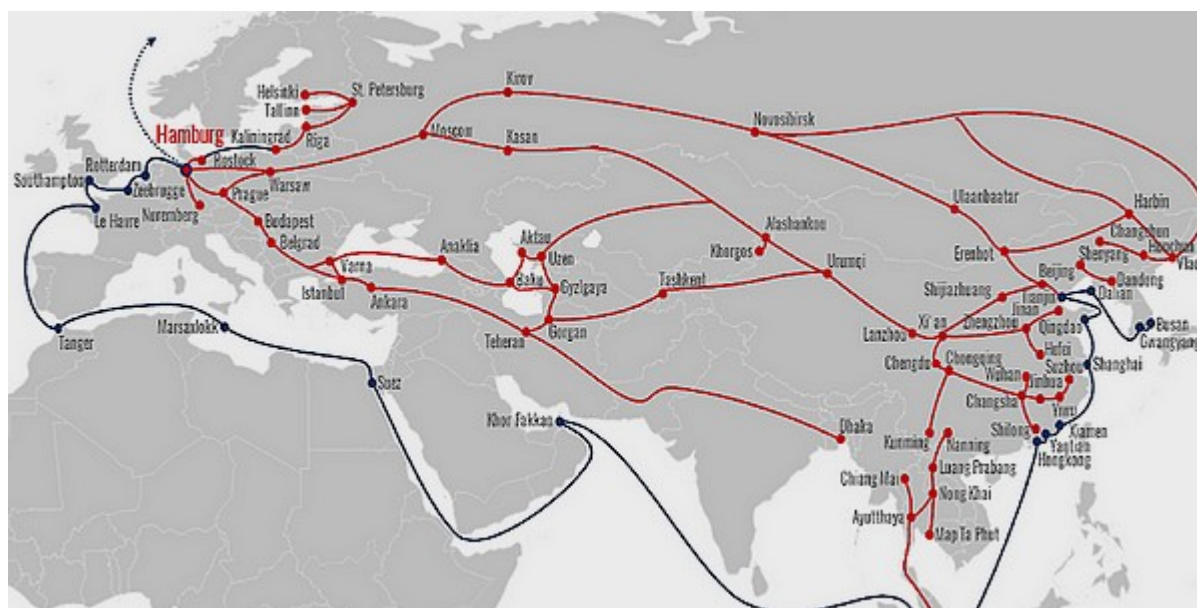


Jak wojna ukraińsko-rosyjska niszczy Nowy Jedwabny Szlak

1 lipca 2023

Po kilkunastu pierwszych dniach wojny ukraińsko-rosyjskiej zimą roku 2022 wydawało się, że konflikt ten spowoduje trwałe zdestabilizowanie i zamknięcie północnej, najważniejszej nitki żelaznego Nowego Jedwabnego Szlaku, wielkiego chińskiego projektu geoeconomicznego, za pomocą którego Pekin chce skomunikować kraje i narody Eurazji siecią pajęczyn infrastrukturalnych, aby dzięki temu móc z większym komfortem i rozmachem prowadzić ekspansję towarową na rynki eurazjatyckich państw.



Po kilku miesiącach zawirowań i groźby włączenia się do wojny strony białoruskiej, co definitywnie wstrzymałoby transport na najważniejszej arterii NJS, sytuacja z chińską inicjatywą zaczęła się poprawiać i stabilizować. Nowy Jedwabny Szlak powracał do względnej normalności – na razie.

Spedytorzy jednak jednocześnie z powrotem na kazachsko-rosyjsko-białoruski korytarz One Belt One Road zaczęli poszukiwać dla niego alternatywy, zdając sobie sprawę, że wojna ukraińska została najprawdopodobniej rozpisana na wiele

lat, co zresztą zaczyna się sprawdzać na naszych oczach. Konflikt trwa już prawie półtora roku a jego końca nie widać.

Alternatywą dla jedwabnego szlaku przez Rosję i jej sojuszników z Unii Eurazjatyckiej są nitki prowadzące przez Azję Środkową, Morze Kaspijskie, Kaukaz i Morze Czarne, tzw. Korytarz Centralny, oraz szlak przez Iran, Turcję i Bałkany. Jednak póki co obie opcje są jedynie melodią przyszłości.

W 2021 roku południową i środkową arterią NJS przetransportowano jedynie 6900 kontenerów. Według organizacji „Korytarz Transportowy Europa-Kaukaz-Azja” do 2030 roku liczba ta ma ulec drastycznejwyżce – nawet do 760 000 TEU rocznie (TEU – kontener o długości 20 stóp). Spójrzmy jednak na teraźniejszość.

Nowy Jedwabny Szlak w 2022 i 2023 roku

Według najnowszych danych transport na Nowym Jedwabnym Szlaku notuje obecnie drastyczny spadek masy przewiezonego towaru w stosunku do roku 2022. W okresie od stycznia do maja 2023 roku przetransportowano z Chin do Europy i z Europy do Chin 600 mln ton towarów. Oznacza to ni mniej ni więcej tylko spadek o 44,69% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. W przypadku kierunku z Europy do Chin mówimy o spadku rzędu 45,76%, w kierunku odwrotnym o spadku rzędu 44,7%. W roku 2022, pomimo rozpoczęcia nowego etapu w wojnie ukraińsko-rosyjskiej w okresie od stycznia do maja przetransportowano na NJS 1,084 mld ton towarów. W roku 2021 liczba ta była jeszcze większa i wynosiła 1,4 mld ton. Widzimy więc wyraźnie, że wojna ukraińska niszczy Chińczykom ich zdolności do napędzania wzrostu gospodarczego poprzez dywersyfikację transportu towarów eurazjatyckimi masami lądowymi.

Spójrzmy jednak na transport Chiny-Polska, gdyż ten jeszcze bardziej ucierpiał przez wojnę ukraińską i jej wszelakie

konsekwencje, tak ekonomiczne, jak i geopolityczne.

W okresie od stycznia do maja 2023 roku z Chin do Polski przetransportowano Nowym Jedwabnym Szlakiem 3,3 mln ton produktów. Oznacza to spadek rzędu 19% w stosunku do roku 2022. W przypadku kierunku odwrotnego spadek jest znacznie bardziej niekorzystny. Z Polski do państwa ze stolicą w Pekinie przewieziono jedwabny szlakiem towary o masie 10,3 tys. ton, co oznacza spadek aż o ponad 82%. Spójrzmy więc na newralgiczny dla handlu z Chinami i dla zysków z tytułu ceł i opłat na NJS terminal w Małaszewiczach, znajdujący się przy granicy z Białorusią.

Według najnowszych danych od początku bieżącego roku aż do maja terminal ten obsłużył 2270 ton towarów transportowanych do Chin. Oznacza to spadek w stosunku do roku poprzedniego aż o 93,67%. Jeżeli chodzi o kierunek z Chin, spadek wyniósł 14,89%, tj. przewieziono z Państwa Środka przez Małaszewicze 3,14 mln ton.

Według najnowszych danych z Polski do Chin wysyła się przede wszystkim tworzywa sztuczne. Masa tych towarów od stycznia do maja bieżącego roku wyniosła 2250 ton co oznacza spadek o 57,47% w stosunku do roku poprzedniego. Innymi popularnymi towarami są „pojazdy inne niż tabor kolejowy i tramwajowy”. Ich przewieziono do Państwa Środka 1760 ton. Również w tym przypadku mieliśmy do czynienia ze znacznym spadkiem tonażu w stosunku do roku 2023. Ściślej rzecz ujmując, mówimy o spadku rzędu 66,41%.

Warto także wspomnieć o przemyśle meblarskim. Z Polski do Chin w okresie pierwszych pięciu miesięcy bieżącego roku trafiło 120 ton mebli, co wiąże się ze spadkiem rzędu 88,27%. Z kolei produktów stalowych oraz żelaznych z Polski do Chin wyjechało aż o 92% mniej niż w roku poprzednim.

Rok 2022 a rok 2021

Ponieważ już porównaliśmy pierwsze miesiące roku 2023 z rokiem 2022, przyjrzyjmy się teraz rokowi rozpoczęcia nowej fazy konfliktu ukraińskiego i porównajmy go z „ostatnim rokiem pokoju” w Polsce i Europie, a więc 2021.

W 2021 roku przez przejście graniczne Brześć-Terespol przejechało 476 tys. TEU. W roku następnym liczba ta spadła niemal o 100 tys. TEU, do 377 tys. Spadek wynosił więc prawie 21% rok do roku.

Według danych chińskich na Nowym Jedwabnym Szlaku w roku 2022 przejechało 16 tys. pociągów, które przewiozły 1,6 mln TEU co stanowi wzrost rok do roku o 10%. Jednak ogromna część tej wartości dotyczy przewozu towarów między Chinami a Rosją, których to wartość znacznie wzrosła w wyniku odseparowania Rosji od zachodnich rynków poprzez sankcje. Spadki wartości przewiezionego wolumenu pomiędzy Chinami a poszczególnymi krajami UE są w niektórych przypadkach drastyczne i unaoczniają, jak wojna ukraińska niszczy wymianę handlową pomiędzy Wschodem a Zachodem.

I tak np. liczba pociągów z Chin do Włoch spadła aż o 91,6%. Z ChRL do Czech o 79,8%. Z Chin do Holandii o 62% natomiast z tego samego kierunku do Francji o 61%. Ogółem przyjmuje się, że o ile przed wybuchem nowego etapu wojny ukraińskiej 80% towarów na szlakach eurazjatyckich jeździło z Chin do Europy, natomiast tylko 20% do Rosji, o tyle dzisiaj jest mniej więcej dokładnie na odwrót.

Wojna ukraińska wbija więc klin w zglobalizowany handel eurazjatycki, tworząc de facto w miejsce wielkiego obszaru od Lizbony do Szanghaju, dwa wyraźnie krystalizujące się bloki polityczne, w strefie zgniotu, których trwa wojna, która będzie w dalszym ciągu separować je od siebie i nie dopuszczać do głębszej integracji tego potężnego obszaru lądowego. Współgra to oczywiście z interesami anglosaskimi.

Tak jak kiedyś Anglicy tak obecnie Amerykanie stoją na straży tego, aby żadna wielka polityczna ani gospodarcza czy też polityczno-gospodarcza struktura nie zdominowała kontynentu eurazjatyckiego. Dopóki trwa wojna na wschód od naszych granic, dopóty Chińczycy i ich wielki projekt Nowego Jedwabnego Szlaku będą znajdować się w niezwykle trudnej pozycji do dalszego zwiększania swoich możliwości eksportowych na rynki europejskie. O ile Anglosasom trudno będzie wbić klin pomiędzy Rosję i Chiny, aby ostatecznie tym drugim wypowiedzieć wojnę na wielu płaszczyznach poniżej poziomu wojny kinetycznej, która cofnie ich gospodarczo w rozwoju o dekady, tak jak uczyniono to z ZSRR w latach 80. XX wieku, o tyle próby ku temu będą z pewnością podejmowane.

W artykule dla „Washington Times” z maja bieżącego roku medium to, rękoma Ariela Cohena, tłumaczy, w jaki sposób należy skłócić Rosjan z Chińczykami poprzez właśnie inicjatywę Nowego Jedwabnego Szlaku, aby rozbić sojusz tych państw, wymierzony w interesy szeroko pojętego świata atlantyckiego.

Cohen proponuje w tej materii wsparcie Korytarza Centralnego NJS, który przechodzi przez Azję Środkową i Ukrainę.

Cohen zauważa, że wolumen towarów przewiezionych tą nitką OBOR w ciągu roku od rozszerzenia konfliktu ukraińskiego o nowe terytoria wzrósł dwukrotnie. Wiąże się to z potrzebą omijania przez Chiny terytorium Rosji, a więc kraju, który w każdej chwili może zostać całkowicie zmarginalizowany na arenie międzynarodowej ze względu na jego politykę względem Ukrainy. Chińczycy zresztą, tworząc Nowy Jedwabny Szlak, chcą, aby był on nie jedną nitką, całkowicie uzależnioną od dobrej woli Władimira Putina i kremlowskiej elity, lecz aby była to cała sieć, cała pajęczyna odnóg, w których jedna zdestabilizowana lub też zamknięta przez konflikt zbrojny czy inne niepokoje społeczne i polityczne zawirowania, mogła zostać zastąpiona kilkoma innymi. Jak na razie w praktyce niemal całość wolumenu, który trafia do Europy z Dalekiego Wschodu, wędruje przez Rosję i Białoruś. Korytarz Środkowy może tę sytuację

odmienić.

Artykuł Cohena utrzymany jest w stanowisku jakoby Amerykanom zależało na istnieniu tej konkretnej nitki NJS, która ma być przez Waszyngton promowana, aby skłócać Rosjan z Chińczykami. Chodzi w tej kwestii o to, że Rosjanie chcą, aby tak nitka południowa, przez Turcję i Iran, jak i środkowa, przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Kaukaz i Morze Czarne, była jak najbardziej zmarginalizowana kosztem północnej, na której zarabiać będą Rosjanie i dzięki niemal monopolowi na przewóz towarów właśnie nią, będą trzymali Pekin pod kontrolą i móc tym samym na nim wymuszać korzystne dla siebie decyzje.

Jeżeli Korytarz Środkowy zyska jeszcze bardziej na znaczeniu, to Moskwa z pewnością będzie z tegoż powodu wielce niezadowolona.

Ja jednak osobiście widzę pewne komplikacje tego toku myślenia, jakoby Amerykanom w ogóle zależało na istnieniu jakiegokolwiek odnogi NJS.

Głos Pentagonu

Robert Spalding, amerykański generał, który piastował stanowisko attaché wojskowego w Pekinie (a więc jest ściśle związany z tajnymi służbami Pentagonu) oraz doradzał Donaldowi Trumpowi w kwestii strategii względem Państwa Środka, już w swojej książce pt. „Niewidzialna wojna” sprzed 4 lat pisał, że Inicjatywa Pasa i Szlaku jest „narzędziem wojny politycznej” Pekinu. A jeżeli jest narzędziem wojny, to trzeba ją zneutralizować.

W swojej najnowszej książce Spalding pisze z kolei, że Nowy Jedwabny Szlak czyni 2/3 świata wasalami Chin a jego celem jest wymuszenie na krajach w Eurazji lojalności wobec Chin. Innymi słowy, wedle tego antychińskiego jastrzębia Inicjatywa Pasa i Szlaku jest elementem chińskich dążeń do globalnej dominacji. A ponieważ, jak twierdzi, USA są w stanie wojny z

Chinami, trudno oczekiwać, aby Amerykanie dopuszczali w trakcie wojny z Pekinem rozwój ich potencjału eksportowego poprzez właśnie zgodę na zwiększenie wpływu środkowego korytarza NJS.

Amerykański wojskowy jasno daje do zrozumienia, aby nie kupować chińskich towarów, nawet kosztem własnej pauperyzacji a inwestujących w Chinach nazywa kolaborantami. Pomimo iż jego jastrzębia retoryka nie koniecznie musi być dobrze widziana w obecnej administracji Białego Domu, niewątpliwie odgrywa ona istotny wpływ propagandowo-psychologiczny tak na amerykańskie elity jak i na zwykłych Amerykanów, którzy mogą dać się ujarzmić jego wojowniczym, antychińskim sloganom.

Można oczywiście założyć, że Amerykanie, przynajmniej za kadencji Joe Bidena, jednak odpuszczają sobie destabilizację Azji Środkowej i Kaukazu. Jednak ostatnie wydarzenia temu przeczą. W 2022 roku wyszło na jaw, że konta w serwisach społecznościowych powiązane z Pentagonem zajmowały się w ciągu ostatnich 5 lat szcuciem i napuszczaniem ludności państw Azji Środkowej na Rosję i Chiny. Strategia wywoływania chaosu, która zapewne przyczyniła się do kolorowej rewolucji w Kazachstanie w styczniu ubiegłego roku oraz do masowych protestów w Uzbekistanie latem 2022 roku, współgra z ideami głoszonymi przez Spaldinga. Trudno z resztą oczekiwać, że jego pomysły są wyłącznie jego prywatnymi opiniami i sugestiami, a nie mają odzwierciedlenia w ogólnej strategii wobec Chin. W USA panuje ponadpartyjny konsensus co do niszczenia chińskiej konkurencji dla globalnej dominacji (jakkolwiek Chińczycy są nią zainteresowani, w co należy powątpiewać) toteż Spalding jest najprawdopodobniej jedynie przekaźnikiem idei, o których głośno się mówi w lochach Departamentu Obrony i które wdraża się w życie.

Jeżeli wiemy więc, że amerykańskie elity widzą w inicjatywie Pasa i Szlaku rzekome chińskie tendencje hegemoniczne, to dalsza ekspansja chaosu i destabilizacji na jego główne arterie powinna trwać.

Trudno w takim przypadku oczekiwać więc, że Amerykanie pozwolą tak na niezakłócone funkcjonowanie korytarza środkowego NJS jak i nitki północnej, której odnogi przechodzić mają przez Białoruś i Ukrainę. Korytarz ukraiński został na całe lata zamknięty w lutym 2022 roku. Szlak białoruski wciąż jest otwarty, lecz notuje się w roku obecnym drastyczny spadek jego eksploatacji.

Parag Khanna w swojej „Konektografii” słusznie zauważa, że świat ewoluuje a wraz z nim geopolityka, którą obecnie cechują wojny o konektywność, a nie o terytorium. A potęga najlepiej skomunikowana handlowo wygrywa.

Do czasu pandemii COVID Chińska Republika Ludowa nieuchronnie zmierzała właśnie do dominacji poprzez skomunikowanie świata eurazjatyckiego. Koronawirus wbił jednak po raz pierwszy klin pomiędzy chłonny europejski rynek towarowy a chińską „fabrykę świata”. Następnie kolejny cios wymierzył kontenerowiec, który zablokował Kanał Sueski. Po raz kolejny starano się przekonać Europejczyków, że odłączenie się od Chin zmniejszy ryzyko uzależnienia od produkcji przez Chińczyków towarów niezbędnych w czasach kryzysu. Ale pomimo tych ciosów, które zadawano chińskiej potędze, które na dodatek zniszczyły ich demografię do takiego stopnia, że Pekin postanowił całkowicie zrezygnować z kontroli urodzeń, ChRL wciąż rozwijała się w szybkim tempie a handel na linii Chiny-Europa bił kolejne rekordy. Rekordy bił także kolejowy Nowy Jedwabny Szlak.

I wtedy wymierzono kolejny cios. Militaryzacja przez zachód Ukrainy przeciwko Rosji i intensywne ukraińskie ostrzały z lutego 2022 roku w terytorium tego kraju zamieszkałe przez ludność rosyjskojęzyczną spowodowały rosyjski gniew i niewątpliwie przyczyniły się do inwazji Federacji Rosyjskiej na wielu frontach. Nowy Jedwabny Szlak na odcinku ukraińskim umarł na wiele lat. Zachód poprzez brak potępienia przez Pekin strony rosyjskiej otrzymał pretekst do okładania sankcjami chiński sektor półprzewodników, czym z kolei stratedzy zza oceanu chcą najprawdopodobniej sprowokować Pekin do inwazji na

Tajwan, aby otrzymać pretekst do izolacji Chin, tak jak uczyniono to z Rosją. Jeżeli taki scenariusz się zrealizuje, to świat na wiele dekad może oddzielić żelazna kurtyna, która powstrzyma w znacznym stopniu chiński wzrost gospodarczy.

Pekin odseparowany od bogatych klientów z zachodu będzie uzależniony od sprzedawania swoich towarów krajom rozwijającym się, na czym zarabiać będzie znacznie mniej niż dzięki ekspansji kolejną w kierunku chłonnych rynków europejskich.

Na dodatek chińska inwazja na Tajwan, jeżeli Pekin połącznie przynętę zarzuconą przez Waszyngton, spowoduje ostatecznie odwrócenie się od Chińczyków amerykańskich korporacji, które wciąż chcą korzystać z taniej chińskiej siły roboczej i to nad rzeką Jangcy i Huang-He produkować swoje towary, które następnie rozjeżdżać się będą po całym świecie. Zarówno odwrócenie się Doliny Krzemowej i Wall Street od inwestycji w Chińskiej Republice Ludowej jak i zamknięcie Pekinowi wrót do Europy poprzez masy lądowe Eurazji, Kanał Sueski czy też cieśninę Malakka może spowodować, że kraj zamieszkały przez niemal 1,5 mld ludzi w wyniku zerwania kontraktu społecznego ogarnąć może chaos, który skutkować będzie erozją systemu politycznego i poddaniem się woli amerykańskiej tak jak stało się to ze Związkiem Sowieckim pod koniec lat 80. XX wieku. Amerykanie zupełnie otwarcie przyznają, że ich celem jest zmiana reżimu w Pekinie na taki, który otworzy szeroko drzwi na penetrację kapitałową zachodu i powrót do czasu kiedy Chiny były tylko i wyłącznie fabryką świata, bez aspiracji do kształtowania geopolitycznej rzeczywistości wokół siebie.

Czy taki scenariusz napisze nam kolejne kilka-kilkanaście lat? No cóż, trudno na ten moment odpowiedzieć na to pytanie. Niewątpliwie jednak czekają nas lata chaosu na przecięciu szlaków transportowych Chiny-Europa. Gdyż bez odcięcia dostępu do europejskiego rynku wdrażanie dalszych kroków mających na celu zniszczenie czy też znaczne osłabienie chińskiej potęgi, będzie jeżeli nie niemożliwe, to na pewno nieskuteczne.

Autorstwo: Terminator 2019

Źródło: WolneMedia.net