

# Nowy Jedwabny Szlak powraca do gry

17 czerwca 2022

Jeszcze pod koniec maja bieżącego roku polskie media donosiły, że wojna ukraińsko-rosyjska, a raczej jej nowa odsłona, z którą mamy do czynienia od lutego bieżącego roku, spowodowała duże straty dla chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku a powrót do czasów boomu dostaw drogą kolejową z początku 2022 roku jest trudną do przewidzenia przyszłością.



Według zarządu polskiego operatora logistycznego Rohlig Suus Logistics ruch w Małaszewiczach, kluczowym punkcie na szlaku handlowym z Chin do Europy, przez który jeszcze niedawno przechodziło 90% dostaw towarów na stary kontynent drogą kolejową, spadł nawet o 30-40% jeżeli chodzi o kwiecień 2022 w porównaniu do kwietnia 2021. Według strony chińskiej od rozpoczęcia inwazji Ukrainy z 24 lutego 2022 roku wolumen ładunków na Nowym Jedwabnym Szlaku spadł o 30%. Z kolei Marek Tarczyński, przewodniczący rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki oszacował, że ruch na NJS spadł nawet o 80%.

Już na początku konfliktu ukraińsko-rosyjskiego polskie media sugerowały, że Władimir Putin de facto zniszczył chiński projekt geoeconomiczny jakim jest Inicjatywa Pasa i Szlaku. Na początku marca bieżącego roku portal „Rzeczpospolita” donosił, że ruch na trasie z Chin do Europy wkrótce całkowicie zostanie wstrzymany. Tym poglądom wtórowały uznane zachodnie serwisy związane z geopolityką i stosunkami międzynarodowymi, m.in. ForeignPolicy.com, które to donosiło, że marzenie o staniu się przez Polskę chińską bramą do Europy zostało zniszczone przez rosyjskiego prezydenta.



Dzisiaj już wiemy, że te złowrogie zapowiedzi, przynajmniej na razie, się nie zmaterializują. Co więcej, jak przewidują eksperci do końca roku 2022 wolumen towarów przewożonych na szlakach pomiędzy Europą a Azją Wschodnią ma wrócić do rozmiarów sprzed 24 lutego.

Na X Forum Transportu Intermodalnego Fracht, 8 czerwca 2022 roku Miłosz Witkowski, dyrektor w Polish Forwarding Company stwierdził, że od momentu wybuchu wojny wolumen przesyłanego towaru na NJS spadł o połowę. Ekspert ten zwraca jednak uwagę, że ruch na szlaku się odradza a wpływ na to ma m.in. punktualność dostaw, ich bezproblemowość oraz rzecz jasna walory najważniejsze a więc czas dostawy oraz jej koszty. A te są w porównaniu do transportu morskiego o wiele bardziej korzystne. Witkowski przewiduje, że do końca roku 2022 wolumen towarów przewożonych Nowym Jedwabnym Szlakiem może wrócić do wartości sprzed wybuchu konfliktu ukraińsko-rosyjskiego.

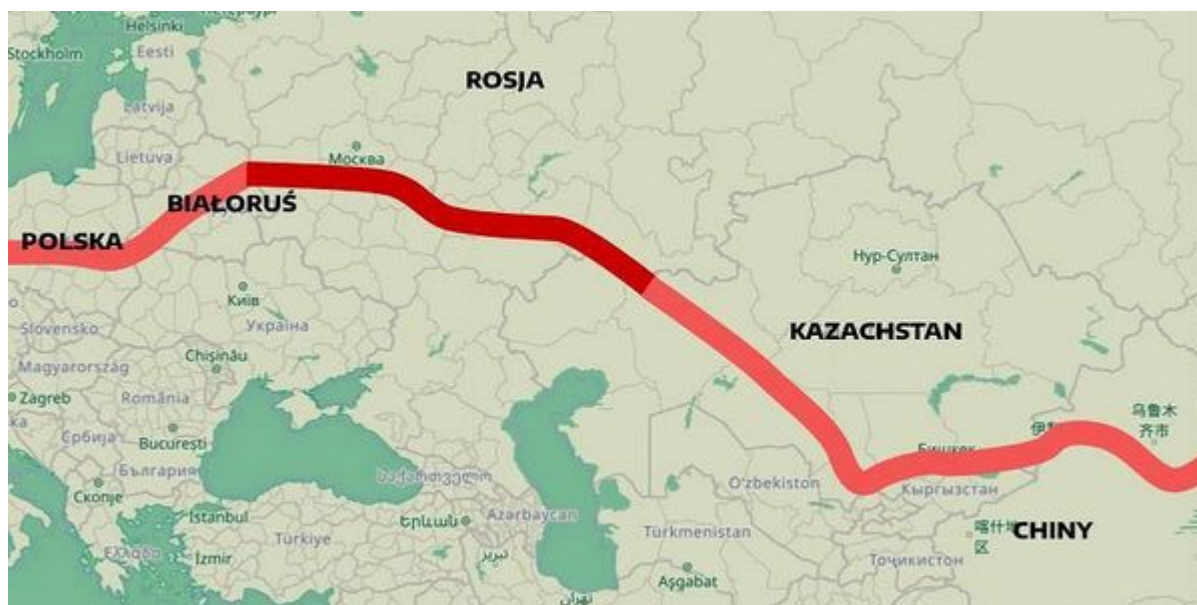


Nie należy rzecz jasna brać na serio wszystkiego co zostało powiedziane o Inicjatywie Pasa i Szlaku, gdyż od początku wojny w tej kwestii pojawiło się wiele dezinformacji, na co z resztą zwraca uwagę m.in. prezes firmy spedycyjnej Symlog. Istnieją więc konkretne grupy wpływu zainteresowane rozpowszechnianiem w tej kwestii informacji albo niesprawdzonych albo też wprost nieprawdziwych. To co jednak dyskusji nie podlega to fakt, że na początku wojny liczba towarów przewożonych na trasach z Chin do Europy bardzo wyraźnie zmalała a obecnie ulega ona stopniowemu zwiększaniu. Czy zapowiedzi powrotu do wartości przewożonego wolumenu sprzed wybuchu wojny zmaterializują się do końca 2022 roku – czas pokaże. To co jest najistotniejsze to fakt, że pewne mocarstwa będą zapewne bardzo się starały, aby tak się nie stało.

Chińska inicjatywa Pasa i Szlaku jest solą w oku Stanów Zjednoczonych. „Wydrążenie” korytarzy kolejowych i drogowych

przez masy lądowe Eurazji powoduje, że Chińczycy znajdują alternatywę dla transportu szlakami morskimi, które wciąż są kontrolowane przez amerykańską marynarkę wojenną, która za pomocą swoich lotniskowców może przejąć kontrolę nad dowolnym przesmykiem, który jest kluczowy dla chińskiego wzrostu gospodarczego. Aby więc uciec z tej pułapki Chińska Republika Ludowa stara się tworzyć zamienniki dla szlaków morskich, których najważniejszym przykładem jest Belt and Road Initiative. Jej destabilizacja czy też nawet upadek, czego jak się wydawało jeszcze kilka miesięcy temu dokonał Władimir Putin, byłaby strategicznym zwycięstwem Waszyngtonu nad Chinami i demonstracją, że bez Amerykanów i obszarów przez nich kontrolowanych Chińczycy nie będą mogli prowadzić wymiany gospodarczej z resztą świata. Wejście Finlandii oraz Szwecji do NATO a więc de facto próba przejęcia kontroli nad szlakiem północnym, przez zimne wody Arktyki, byłoby kolejnym ciosem dla Chin jeżeli chodzi o przejmowanie kontroli nad szlakami, które Ci chcą wykorzystać do współpracy z bogatą i potrzebującą dostaw z „fabryki świata” Europą.

W takim przypadku upadek Nowego Jedwabnego Szlaku wieszczony na początku marca bieżącego roku, byłby niezwykle dotkliwym ciosem dla Pekinu. Tak się jednak nie stało i sytuacja wydaje się powoli wracać do normy. Nie należy jednak pomijać kluczowego czynnika dla tej inicjatywy a więc Białorusi.



To właśnie w dużej mierze od Republiki Białorusi oraz tamtejszych elit politycznych będzie zależało czy NJS powróci do funkcjonalności sprzed wybuchu konfliktu. Gdyby kraj ten dał się wciągnąć Moskwie do wojny ukraińskiej, jak się wydaje wówczas zatrzymanie ruchu na najważniejszej nitce NJS, przez którą jeszcze niedawno przechodziło 90% transportu kolejowego z Chin do Europy, byłoby kwestią czasu. Toteż Amerykanie oraz ich środkowoeuropejscy wasale będą zapewne czynić wszystko, aby tak się właśnie stało i aby Białoruś została w ten konflikt wepchnięta. Czy Mińsk da się sprowokować, zarówno stronie rosyjskiej jak i stronie anglosaskiej – czas pokaże.

Jedno jest pewne: jeżeli Chińczycy chcą, aby ich alternatywa dla handlu morskiego przetrwała, muszą zmobilizować na Aleksandra Łukaszenkę i jego polityczne otoczenie wszystkie swoje najważniejsze zasoby i możliwości. Tak, aby utrzymał się on u władzy i nie dopuścił do wejścia tego kraju w bagno wojenne. A to będzie niezwykle skomplikowane biorąc pod uwagę, że Chińczycy od dziesiątek lat prowadzą politykę nieingerencji w wewnętrzne sprawy innych krajów i zamiast prowadzić działalność imperialną, obalając nieprzychylnie sobie reżimy i instalując w ich miejsce własne marionetki, starają się dogadywać z każdą polityczną opcją, bez względu na jej zabarwienie, wyznając tym samym dyplomację interesów a nie dyplomację siły, jak robi to chociażby Londyn czy też Waszyngton.

Autorstwo: Terminator 2019

Źródło: WolneMedia.net

## Źródłografia

1.

[https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-  
eurasian-land-bridge-china-russia-poland/](https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-eurasian-land-bridge-china-russia-poland/)

2.

<https://www.money.pl/gospodarka/chinski-nowy-jedwabny-szlak-od>

[radza-sie-po-wybuchu-wojny-towary-wracaja-na-kolej-6777636356835904a.html](http://radza-sie-po-wybuchu-wojny-towary-wracaja-na-kolej-6777636356835904a.html)

3.

<https://www.wnp.pl/logistyka/polska-traci-wielka-szanse-wojna-tlumi-ruch-w-malaszewiczach,584736.html>

4.

<https://logistyka.rp.pl/szynowy/art35789281-staja-pociagi-na-nowym-jedwabnym-szlaku-dla-nadawcow-ryzyko-jest-zbyt-duze>

5. <https://www.youtube.com/watch?v=kJ9JW0liFzg>

6. [https://www.youtube.com/watch?v=\\_uIn8Iuus2U](https://www.youtube.com/watch?v=_uIn8Iuus2U)