

Nowy korytarz transportowy

6 grudnia 2023

By skutecznie ominąć zachodnie sankcje, Rosja wraz z krajami, dla których współpraca z nią jest ważniejsza od gróźb Zachodu, tworzy nowe korytarze transportowe. Dopięła tworzenie „Południowego Korytarza” , składającego się z dwóch odcinków: morskiego i lądowego. Zapewni on łączność Rosji z krajami Centralnej Azji. Będzie on biegł od Astrachania przez Morze Kaspijskie do portu Turkmenbaszy w Turkmenistanie, a następnie przez Uzbekistan dotrze do Kirgistanu.

Nie będzie to, co przyznają eksperci, szlak najkrótszy i najwygodniejszy, ale bardzo ważny dla Rosji i krajów regionu. Ma bardzo ważne znaczenie dla lokalnej geopolityki. Uniezależnia te kraje od Kazachstanu, który chciałby wykorzystywać swoją tranzytową pozycję do wzmacniania pozycji politycznej.

Południowy Korytarz Transportowy łączący Rosję z Centralną Azją będzie się składał z dwóch odcinków: morskiego i lądowego. Morski będzie zaczynał się w Astrachaniu i przez Morze Kaspijskie biegł do turkmeńskiego portu Turkmenbaszy. Z niego kontenery z ładunkami będą przewożone do odbiorców w trzech krajach: Turkmenistanie, Uzbekistanie i Kirgistanie. Przewozy po nim nie będą odbywały się rzecz jasna tylko w jednym kierunku. Także produkcja z tych trzech krajów będzie transportowana do Rosji lub też do Azerbejdżanu i dalej do Europy. Także europejskie towary przez port w Turkmenbaszy mogą być dostarczane do Centralnej Azji. Do inicjatywy tej przystąpi też zdaniem obserwatorów Tadżykistan. Prezydent Uzbekistanu Szawkat Mirzijojew miał już o tym rozmawiać z prezydentem Tadżykistanu Emomali Rachmonem.

Tworzenie tego korytarza nie było zbyt nagleśniane. Szczegóły dotąd są utrzymywane w tajemnicy. Zachodni obserwatorzy specjalizujący się w problemach Centralnej Azji

sugerowali, że korytarz nie będzie kończył się lub, jak kto woli, zaczynał w Kirgistanie, ale w Chinach. Twierdzili, że do jego organizowania może zostać użyta drogowa magistrała Chiny-Kirgistan-Uzbekistan. Pominęli jednak fakt, że droga ta zimą jest często nieprzejezdna z powodu śnieżnych zatorów i transport po niej jest wtedy mocno utrudniony. Okazało się jednak, że Chiny, choć nieoficjalnie, będą uczestniczyć w projekcie. Uruchomiły właśnie transportowy korytarz biegnący z miasta Łanczżoł w prowincji Hańsu przez Kirgistan do Taszkientu.

Połączenie to będzie miało charakter kombinowany lub, jak kto woli, mieszany. Pociągi towarowe będą dochodzić do stacji Kaszgar w Ujgurskim Autonomicznym Okręgu. Tu kontenery będą przeładowywane na przyczepy samochodowe i przewożone do Osz w Kirgistanie. Stąd drogą kolejową będą przewożone do Taszkientu w Uzbekistanie. Ten chińsko-kirgisko-uzbecki korytarz ma długość 4380 km i transport ładunków po nim będzie trwał od 7 do 10 dni. Skróci się jeszcze, gdy zostanie zbudowany odcinek kolejowy Kaszgar-Osz.

Kompania China Railway Express ma już prowadzić prace studyjne, mające doprowadzić do budowy tego odcinka. Zachętą do nich jest fakt, że już obecnie, mimo że przewozy tą drogą są dość skomplikowane, to jednak szybsze o 5 dni niż przewóz towarów przez terytorium Kazachstanu. Trasa z Chin do Uzbekistanu będzie rzecz jasna łączyła się w Taszkencie z Korytarzem Południowym. Rosja dzięki niemu zyska więc dodatkowe połączenie z Chinami, choć na dobrą sprawę nie jest ono jej szczególnie potrzebne. Niemniej jednak wielu obserwatorów uważa, że nowy Południowy Korytarz będzie „tajną drogą dostaw towarów podwójnego przeznaczenia dla Rosyjskiej Federacji”. Komentatorzy zwracają uwagę, że szlak ten zaczęto tworzyć po oświadczeniu Kazachstanu, że nie będzie pomagać Moskwie omijać zachodnie sankcje. Uruchomił system on-line, kontrolujący, czy do Rosji przez Kazachstan nie są eksportowane towary, mogące być wykorzystywane do celów

wojskowych. Kazachstan przestał też eksportować do Rosji 106 rodzajów towarów mających strategiczne znaczenie, m.in. dronów, części zamiennych dla nich, specjalną elektronikę chipy itp.

Rosja zaakceptowała stanowisko Astany w tej kwestii i w dalszym ciągu traktuje Kazachstan jako swojego najlepszego sojusznika. Można z tego wyciągnąć wniosek, że albo pogodziła się ze stanowiskiem Kazachstanu, albo też sprawa ma jakieś ukryte drugie dno. Potrzebne Rosji towary Kazachstan może np. eksportować do Chin, a te mogą reeksportować je do Rosji. W każdym razie inicjatorem stworzenia nowego transportowego korytarza nie była Rosja, ale Kirgistan. Jego stworzenia domagały się m.in. Ministerstwo Transportu i Ministerstwo Gospodarki republiki, a także wiele transportowych kompanii. Ich zdaniem strona kazachska tworzy na swoich przejściach granicznych sztuczne problemy, w rezultacie czego kierowcy stoją na granicy wiele dni w wielokilometrowych kolejkach. W efekcie kirgiscy przewoźnicy nie dostarczają towarów w terminie i ponoszą straty. Biszkek podkreśla, że sprawa bynajmniej nie jest nowa i wlecze się od 2017 r. Ma ona podtekst polityczny. Kirgistan nie pozwala Kazachstanowi przekształcić go w swoją „kieszonkową republikę” i strefę wpływów. Jego podejście znalazło zrozumienie w Uzbekistanie, który też nie chce pogodzić się z liderstwem Kazachstanu w Centralnej Azji. Najludniejsze państwo w regionie też bowiem ma w tej kwestii ambicje. Nie chce być skazane na konieczność przesyłania swojego tranzytu do Rosji poprzez Kazachstan.

Dla Turkmenistanu uruchomienie nowego połączenia oznacza dodatkowe zyski. Będzie zarabiał port w Turkmenbaszy, a także morską kompania transportowa, która będzie przewozić towary do rosyjskiego portu pod Astrachaniem. Turkmenistan, Uzbekistan i Kirgistan mają też nadzieję, że stworzony przez nich Południowy Korytarz przejmie przynajmniej część tranzytu z Europy do Chin.

Większość obserwatorów jest zdania, że Korytarz Południowy

powstał w efekcie nowej geopolitycznej sytuacji. Będzie narzędziem nacisku na Kazachstan, a także czynnikiem wiążącym trzy republiki Centralnej Azji jeszcze bardziej z Rosją. Komentatorzy uważają, że ma on przyszłość, nawet jeżeli sytuacja geopolityczna w regionie uległaby zmianie.

Autorstwo: Marek A. Koprowski

Źródło: NCzas.info