

Polski „Kanał Sueski”

10 października 2022

Nowy Rok 2012 prezes firmy Hatrans Tomasz Grzelak spędził w terminalu kolejowym Małaszewicze przy przejściu granicznym z Białorusią. Wtedy przyjechał pierwszy pociąg z 41 wagonami kontenerów z chińskiego miasta Chengdu. Firma Hatrans była jego operatorem. Wcześniej zdarzało się w Małaszewiczach odprawiać kontenery z Chin, ale nigdy całego „chińskiego” pociągu. Wtedy powstał pomysł stworzenia regularnego połączenia towarowego między Polską a Chinami.



Wtedy też zwrócono uwagę na inne chińskie prowincje niż te położone na wschodnim wybrzeżu Państwa Środka. Nie na Pekin, Kanton, Hongkong i Szanghaj, bo te metropolie już wcześniej uruchomiły połączenia morskie z całym światem. Za to prowincje położone w środkowej części Chin, jak choćby Syczuan, były wówczas gorzej skomunikowane. Kiedy na początku XX wieku powstał w Chinach projekt „Go West”, aktywizujący gospodarczo te regiony, najpierw powstawały tam drogi, linie kolejowe i rurociągi. To musiało zaowocować inwestycjami. W ślad za tym w środkowych prowincjach zaczął się instalować wielki biznes. Produkcja nowych przedsiębiorstw ruszyła pełną parą. Pozostawał jeden problem: jak przetransportować to do Europy bez konieczności angażowania przepełnionych chińskich portów na wschodnim wybrzeżu. Zwykle na dostarczenie kontenera drogą morską z Chin do Europy trzeba liczyć 45 dni. Czasem zdarzało się, że towar gdzieś utykał i wszystko wydłużało się nawet do dwóch miesięcy. Dlatego trzeba było importerom proponować coś pośredniego pomiędzy tanim, ale długotrwałym transportem morskim i szybkim, lecz bardzo drogim transportem lotniczym.

Pierwsze pociągi trasę Chengu – Małaszewicze o długości około 10 tysięcy km pokonały w 15 dni. Szybko z nowego szlaku kolejowego zaczęli korzystać inni przewoźnicy. Zwłaszcza, że

ten nowy polsko- chiński szlak kolejowy wpisał się w ogłoszony we wrześniu 2013 roku przez przewodniczącego Xi Jinpinga wielki geopolityczny projekt komunikacyjny nazwany Nowym Jedwabnym Szlakiem. W tworzenie pasa lądowych i morskich dróg połączeń między Chinami a resztą świata. Na „kolejowym” nowym Jedwabnym Szlaku pojawiła się największa polska państwowa firma przewozowa PKP Cargo. Zaczęła obsługiwać połączenia Chiny- Niemcy przez port kolejowy w Małaszewiczach. Połączenie kontenerowe Japonia – Europa Zachodnia uruchomiły też Koleje Rosyjskie (RŽD). Trasa prowadziła z portu Władywostok linią transsyberyjską, przez Białoruś, Polskę aż do Europy Zachodniej. Do Władywostoku zaczęły docierać kontenery promami z portów w Hakata, Kobe, Toyama i Yokohama. Skrócono procedury celne i formowanie składów pociągów. Dodatkowo rosyjski rząd podjął decyzję o subsydiowaniu pociągów ze swych portów dalekowschodnich.

Rosyjski rząd zgodził się też, że rosyjskie embargo na żywność z Polski nie obejmuje jej tranzytu przez Rosję do Kazachstanu i Chin. Wprowadzono specjalne elektroniczne plomby z systemem lokalizacji. Wszystkie te udogodnienia sprawiły, że stale przybywało tam nowych połączeń. Stacje końcowe pociągów z Chin znajdowały się w 92 miastach na terenie 21 państw europejskich. W pierwszym kwartale 2021 roku liczba przewozów kolejowych między Chinami i Europą wzrosła o 70 procent, a liczba przewiezionych kontenerów o niemal 80 procent. Warto przypomnieć, że w 2020 roku, mimo pandemii, liczba przewozów wzrosła o połowę. Dnia 29 sierpnia 2021 roku w Małaszewiczach odnotowano historyczny rekord. Przez szerokotorową infrastrukturę przejechało 18 składów „na wyjeździe” i 15 składów „na wjeździe”. Jeszcze w styczniu 2022 roku, w ostatnim miesiącu pokoju we Wschodniej Europie, Cargotor zanotował 25-procentowy wzrost przewozów rok do roku po torze. Niestety po ataku Rosji na Ukrainę ruch kolejowy w Małaszewiczach spadł. Według różnych szacunków o około 25 procent.

Cywilizacyjny fenomen

Aby zrozumieć jakie znaczenie może mieć dla światowej gospodarki i naszego regionu Europy, taki polski gospodarczy most między Azją i Europą, warto przypomnieć historię starego Szlaku Jedwabnego Szlaku. Zwłaszcza jego cywilizacyjny fenomen. Była to sieć handlowych połączeń, które połączyły ówczesne Chiny z państwami Bliskiego Wschodu, środkowej Azji i Europy. Od III wieku przed naszą erą aż do XVII wieku naszej ery. W latach rozkwitu szlaki miały ponad 12 tysięcy kilometrów długości. Najważniejsza trasa prowadziła z Xi'an, dawnej stolicy Chin, przez Lanzhou do oazy Dunhuang. Tam rozdzielała się na szlak główny, zwany północnym i południowy. A ściślej rozgałęziała się na elastyczny system dróg handlowych bazujący na tradycyjnych szlakach i połączeniach nowych, omijających lokalne wojny i konflikty.

Przez ponad dwa tysiące lat lądowy Szlak łączył Chiny z ówczesną Europą. Pod koniec I wieku przed naszą erą powstał również morski Jedwabny Szlak prowadzący z Morza Czerwonego, przez Indie i Malaje na Morze Południowochińskie. Ale tamten szlak służył przede wszystkim państwom azjatyckim. Dla wielkich, kontynentalnych Chin kręgosłupem wymiany gospodarczej z Azją i Europą były wtedy szlaki lądowe. Wymianie szczególnej, bo stary Szlak zbudowano na zasadzie łańcuszka kupców – pośredników. Przekazywali oni swe towary, a przy okazji przeróżne informacje, niczym pałeczkę w lekkoatletycznej sztafecie, następnym gildom kupieckim. Ci uzupełniali ładunki karawan o swoje towary i swoją wiedzę o swoim świecie. I wszystko to wysyłali dalej.

Dziś trudno sobie wyobrazić, że masowo kupujący chiński jedwab Rzymianie jeszcze w pierwszych wiekach naszej ery nie widzieli jego producentów. Bo nie mieli z Chinami bezpośrednich kontaktów. Rzymianie i inni Europejczycy przez wieki próbowali wyobrazić sobie jak naprawdę wyglądają mieszkańcy Chin. Nazywali ich ludem Seres, bo wtedy „serica” po łacinie oznacza

jedwabny ubiór. Uważali, że jedwab jest wyczesywany z liści drzew. Pierwszy raz Rzymianie zobaczyli jedwabne tkaniny u Partów, którzy szyli z nich bojowe sztandary. Zachwycili się nimi i zaczęli sprowadzać jedwab za pośrednictwem kupców z państwa Partów. Szybko w Rzymie jedwab stał się bardzo popularny. Zaś jedwabne szaty, noszone przez kobiety, były też synonimem seksu i wyuzdania. Rzymski pisarz Pliniusz Starszy krytykował rzymskie wydatki na jedwab, kupowany jedynie „po to, by rzymskie dziewczęta mogły się publicznie pokazywać w przezroczystych szatach”.

Pierwszymi Europejczykami, którzy Chińczyków ujrzeli i swe wrażenia opisali, byli dwaj franciszkanie. Posłowie papiescy, i szpiedzy Watykanu, którzy dotarli w 1246 roku na dwór mongolskiego chana. Włoch Jan di Piano Carpini i Benedykt Polak. Dzięki Benedyktowi Polakowi, który sporządził z podróży obfitą relację, europejskie elity mogły wreszcie przeczytać jak ci Chińczycy naprawdę wyglądają.

Stary Jedwabny Szlak zaczął podupadać pod koniec XVII wieku. Kiedy kapitalistyczne państwa Europy Zachodniej postawiły na morską ekspansję. Budowę flot handlowo-wojennych. Na odkrywanie nowych dróg morskich i nieznanych ówczesnym Europejczykom kontynentów. Efektem tej ekspansji była europejska XIX wieczna rewolucja przemysłowa. Rozwój nauki i techniki. Ale też hańba powszechnego, masowego niewolnictwa. Hańba podbojów państw „odkrywanych”, hańba kolonizacji.

Koniec XIX wieku był w Europie także okresem fascynacji minioną historią. Wzrostem zainteresowania romantycznymi podróżami, egzotycznymi państwami Orientu, kolejną falą zainteresowania Chinami. Wtedy, w 1877 roku, niemiecki podróżnik i geograf baron Ferdinanda von Richthofen opublikował książkę przypominającą dawne, handlowe szlaki i nadał im nazwę „Seidenstrasse”, po niemiecku „Drogę jedwabną”. Upowszechnioną potem jako „Jedwabny Szlak”. Uczynił tak ze względów marketingowych. Bo jedwab nie był jedynym, ani głównym, towarem transportowanym tymi szlakami. Ale był

najbardziej znanym, szykownym i przemawiającym do wyobraźni. Niemiecki baron przypominał też starą prawdę, że wspólny handel sprzyjał wymianie kulturalnej, naukowej, religijnej między chińskim centrum cywilizacji azjatyckiej z cywilizacjami środkowej Azji i Europy.

Najnowsze interpretacje idą jeszcze dalej. Znacznik historii Jedwabnego Szlaku Christopher I. Beckwith w swej monografii „Imperia Jedwabnego Szlaku” lansuje tezę, iż Centralna Eurazja zajmowała kluczowe miejsce w historii starożytnego i średniowiecznego świata. Termin Centralna Eurazja obejmuje pas lądu, który biegnie przez połączony super-kontynent Europy i Azji. We wczesnym średniowieczu, kiedy to Centralna Eurazja była właśnie w swoim apogeum, był to obszar ogromny – na zachodzie aż po Dunaj, z Bliskim Wschodem, zachodnim i południowym Iranem i Kaukazem, oraz Południową i Południowo-Wschodnią Azją. Łącznie z Japonią, Koreą i Chinami oraz subarktyczną, północną Eurazję. W ocenie Beckwith’a Szlak Jedwabny był nie tylko siecią dróg handlowych. To był „system całościowy – polityczny, gospodarczy i kulturowy – Centralnej Eurazji, w którym handel, zarówno wewnętrzny, jak i zewnętrzny był niezwykle ceniony i dynamicznie uprawiany”. Handel towarami na Szlaku był uzupełniany w sposób naturalny wymianą „pozytywnych wartości” niematerialnych. Jedwabny Szlak stymulował tworzenie się nowych systemów wartości, norm postępowania i nowych umiejętności. Wraz z karawanami wędrowały nowe idee, elementy nowych filozofii pojmowania świata i wierzeń. System Jedwabnego Szlaku odniósł sukces w otoczeniu silnie multikulturowym. Pokazał jak bardzo dywersyfikacja i specjalizacja gospodarcza oraz różnorodność kulturowa – odmienność w sposobach i stylach życia – mogą sprzyjać rozwojowi cywilizacyjnemu.

Inny znawca tej problematyki, prof. Wojciech Hubner, zauważa, że współcześnie: „Mówi się czasem o „duchu Szlaku Jedwabnego”, co zawiera w sobie takie pojęcia i koncepcje, jak: szlachetność intencji i działania, jego pokojowy charakter,

wspólna i uczciwa realizacja ambitnych celów.

Im lepiej rozumiemy tę część historii ludzkości, w której funkcjonował Szlak Jedwabny, tym bardziej czujemy, że wzorce działania i sam „duch Szlaku” mogłyby być dzisiaj szczególnie przydatne. Obecne zamierzenia chińskie mają wymiar globalny, a horyzont czasowy Pasa i Szlaku sięga co najmniej połowy bieżącego stulecia, stuletniej rocznicy utworzenia ChRL. Odwołanie się do uniwersalnej tradycji historycznego Szlaku może dziś nieść ze sobą ładunek nadziei na pozytywne przemiany świata. Do wypełniania swoich ambitnych zadań potrzebny jest człowiek o specyficznych cechach – multikulturowy, przedsiębiorczy, otwarty na to co nowe i w staromodnym znaczeniu – szlachetnie działający.”

Niekorzyść na korzyści

Dzięki projektowi Nowego Jedwabnego Szlaku Polska ma historyczną szansę aby korzystnie wykorzystać swe położenie geopolityczne. Przez wieki uważane za fatalne, bo stanowiące znakomity teren dla przemieszczania się walczących wojsk maszerujących ze wschodu na zachód. Polska, ze względu na swe centralne położenie w Europie Środkowo- Wschodniej, zawsze była mostem łączącym cywilizacyjny zachód ze wschodem Europy. Skandynawską północ z bałkańskim południem. Tworzony Nowy Jedwabny Szlak sprawił, że teraz Polska może być mostem pomiędzy gospodarkami Azji a Unii Europejskiej. A także państw bałkańskich, co będzie możliwe po ukończeniu zaplanowanych dróg i linii kolejowych łączących północ z południem Europy. Pewnie dlatego państwo polskie już teraz wspiera budowę w Małaszewiczach wielkiego centrum handlu Europa – Azja. Hubu przeładunkowego dla transportowanych towarów. Centrum magazynowego i logistycznego wspierające ich rozsyłkę po całej Europie.

Małaszewicze mają być najnowocześniejszym i największym hubem przeładunkowym w Europie. Docelowo będzie tam obsługiwanych 55

par pociągów na dobę. Trzy raz więcej niż obecnie. Według wstępnych szacunków będzie to inwestycja wartości 3 mld zł. W całości finansowana z budżetu państwa polskiego wraz z współfinansowaniem z funduszy Unii Europejskiej.

Jesteśmy zdeterminowani, aby doprowadzić do końca tę niezwykle ważną dla polskiej gospodarki oraz Polski wschodniej inwestycję, zadeklarował w mediach wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Ale ten komunikacyjny projekt nie powinien ograniczyć się tylko do sprawnego przeładunku przewożonych towarów i składowania ich w bezpiecznych magazynach. Nie może być ograniczony wyłącznie do ekonomicznego, biznesowego wymiaru. Małaszewicze, i otaczające je pogranicze, powinno stać się miejscem spotkań przeróżnych firm azjatyckich i europejskich. Projektowych, promocyjnych, logistycznych, kurierskich, handlowych. Start-upów. Powinien powstać tam wielki XXI-wieczny „Bazar”. Źródło zysków, technologii, impulsów dla naszej gospodarki i gospodarek państw kooperujących. Taki często promowany przez polskich ekonomistów i polityków suchy port i kanał kolejowy Azja – Europa mógłby być stać się regionalnym „Kanałem sueskim”. Tworzonym przez polskich, chińskich i innych międzynarodowych przedsiębiorców. Współzarządzanym i chronionym przez wszystkich jego udziałowców i użytkowników. Korzystającym z międzynarodowego parasola bezpieczeństwa stworzonego przez jego użytkowników. Posiadającym status strefy zdemilitaryzowanej. Wolnej od wszelkich wojen, nawet tych hybrydowych. To ważne, bo wojna na Ukrainie spowodowała spadek przewozów kolejowych.

O tym, jak ten kolejowy Nowy Jedwabny Szlak ważny jest w geopolitycznej układance, świadczy fakt, że pomimo napięcia spowodowanego przez wojnę w Ukrainie, nie doszło do zamknięcia przejść kolejowych na granicy Polski z Białorusią. Ograniczono ze strony polskiej jedynie transport drogowy, ale nie kolejowy.

Przez pierwszą połowę 2022 roku transport na trasie Chiny – Europa trwał. Łącznie przejechało wtedy 7473 pociągi. Pomimo uruchamiania alternatywnych tras kolejowych, omijających Rosję i Białoruś, około 90 procent wszystkich przewozów kolejowych z Chin przejeżdża do Unii Europejskiej przez Polskę. Potwierdził to Sun Linjiang, ambasador Chin w Polsce, podczas spotkania z polskimi władzami w Małaszewiczach w lipcu 2022 roku. Przypomniał też w tym roku handel Chin z Europa przekroczyć może 206 miliardów USD.

Jeszcze w lutym 2022 prezydent RP Andrzej Duda spotkał się podczas inauguracji Igrzysk Olimpijskich z przywódcą Chin Xi Jinpingiem. Omawiano wtedy budowę w Polsce chińskiego centrum logistycznego w okolicach Małaszewic. W lipcu tego roku obaj prezydenci uzgodnili podczas wideo konferencji następne wspólne przedsięwzięcia. W Polsce powstanie centrum hurtowego handlu żywności pochodzącej z całej Europy Środkowo-Wschodniej przeznaczonej na rynek chiński. A także centra chińskich firm z branży e-commerce.

W czasie pandemii nastąpił wzrost internetowego handlu. Znowu okazało się, że geograficzne położenie Polski ściągają inwestycje światowych firm z branży e-commerce. W Polsce swe centrum obsługujące Europę Środkowo-Wschodnią ma już amerykański Amazon. Ale w ostatnich latach skutecznie z amerykańskim gigantem na polskim i środkowo europejskim rynku konkurują dwie inne firmy Ali Expres i Shopee. Ali Expres wybudował już swe centrum logistyczne pod Łodzią o powierzchni ponad 10 tysięcy metrów kwadratowych. Ali Express to część Alibaba Group firmy o wartości wycenianej na 730 mld USD. A Shopee, to część singapurskiego Sea Ltd. Wycenianego na „tylko” 46 mld USD, ale 19 procent udziałów ma tam chiński Tencent. Jedno z największych przedsiębiorstw w Azji, chińska spółka wyceniana na ponad 500 mld USD.

W Polsce wszystkie reprezentowane w Sejmie kluby parlamentarne optują za rozbudową portu kolejowego w Małaszewiczach i wspierającej go infrastruktury na pograniczu polsko-

białoruskim. I nie tylko tam.

Prezes DB Cargo Polska Marek Staszek przewiduje, że istniejący już szlak kolejowy Chiny – Polska powinien być szybko uzupełniony o szlak ukraiński. Łączy się to z koncepcją stworzenia w Polsce centrum logistycznego i transportowego służącego przyszłej odbudowie Ukrainy.

Wtedy rola polskiego mostu między Azją i Europą dodatkowo wzrośnie.

Autorstwo: Piotr Gadzinowski

Źródło: Trybuna.info