

Władimir Putin zniszczył Nowy Jedwabny Szlak

10 marca 2022

Jak słusznie zauważył azerski specjalista ds. stosunków międzynarodowych Yunis Sharifli, celem zbliżenia chińsko-ukraińskiego z roku 2021 roku było uczynienie z państwa pod przywództwem Wołodymyra Zełenskiego jednej z bram do Europy dla Inicjatywy Pasa i Szlaku, znanej też jako Nowy Jedwabny Szlak.



W lipcu 2021 roku Chińska Republika Ludowa oraz Ukraina podpisały porozumienie o współpracy w zakresie budowy infrastruktury komunikacyjnej, która miała stać się bardzo istotnym elementem dla chińskiego handlu z państwami kontynentu europejskiego.

Chińczycy wchodząc z solidnym impetem na Ukrainę, planowali stworzyć sobie alternatywę dla transportu swoich towarów na stary kontynent oraz dla transportu towarów europejskich na rynek chiński. Było to spowodowane destabilizacją Białorusi przez reżimy zachodnie, które chciały dokonać zamachu stanu w roku 2020, aby przejąć kontrolę nad rosyjskim sojusznikiem oraz jednym z najistotniejszych państw dla transportu

towarowego Europa-Azja.

Zamach stanu, w przeciwieństwie do Ukrainy 2014 roku, się nie powiódł jednak konsekwencje, które nastąpiły w ciągu miesięcy po nim, takie jak nałożenie na Białoruś sankcji za aresztowanie jednego z tzw. opozycjonistów, którzy sterowali nastrojami społecznymi podczas rewolucji 2020 czy też destabilizacja polsko-białoruskiego pogranicza przez reżim Aleksandra Łukaszenki, spowodowały, że Chińczycy i tamtejsi przewoźnicy musieli brać pod uwagę tę niestabilność i szukać alternatyw dla szlaku prowadzącego przez kraj ze stolicą w Mińsku. Ukraina było w tym momencie jedynym logicznym wyborem.

Brano także zapewne pod uwagę Litwę, jednak ta postanowiła opuścić platformę współpracy 17+1 (platforma współpracy państw Europy Środkowo-Wschodniej i Chin) i otworzyć w swoim kraju przedstawicielstwo państwa Tajwan, co oczywiście musiało wiązać się z reperkusjami ze strony Pekinu. Chińczycy na to odpowiedzieli zawieszając ruch kolejowy pomiędzy swoim krajem a właśnie Litwą.

Większy udział Ukrainy w inicjatywie Pasa i Szlaku leżał rzecz jasna w głębokim interesie państwa rządzonego przez Wołodymyra Zełenskiego. Przede wszystkim powiązania gospodarcze państwa ze stolicą w Kijowie i Chińskiej Republiki Ludowej spowodowałyby, że Ukraina stałaby się sojusznikiem sojusznika Federacji Rosyjskiej, a więc Rosjanie musieliby się, rzecz jasna do pewnego stopnia, liczyć z tym, że działania przeciwko państwu ukraińskiemu spowodują negatywny odzew ze strony Chin.

Ponadto chińskie inwestycje spowodowałyby rozbudowę i unowocześnienie infrastruktury komunikacyjnej na Ukrainie oraz stworzenie nowych miejsc pracy. Zdywersyfikowałyby one także wpływy zachodnie oraz rosyjskie, od których Ukraina była uzależniona.

Jednak Ukraina wchodząc w bliższą kooperację z ChRL jako istotny czynnik Inicjatywy Pasa i Szlaku stałaby się

alternatywą dla Białorusi jako głównego podmiotu, przez który transportowano z Chin i do Chin towary czym zagroziłaby interesom kraju rządzonego przez Aleksandra Łukaszenkę, który wydaje się być najważniejszym sojusznikiem Federacji Rosyjskiej. Ponadto Chińczycy wchodząc na Ukrainę chcieli tym samym omijać terytorium Federacji Rosyjskiej, chociażby poprzez Morze Czarne i port w Odessie. Zmniejszałoby to więc tym samym nie tylko zyski z racji opłat transportowych dla Białorusi lecz także dla samej Rosji rządzonej przez Władimira Putina.

Krótko mówiąc: Ukraina jako istotny czynnik Nowego Jedwabnego Szlaku była sprzeczna z interesem Rosji i jej sojuszników. Ale nie tylko z interesem Rosji. Ukraina udostępniająca swoją ziemię dla transportu chińskich kontenerów oraz dla rozbudowy infrastruktury, która przyspieszałaby chiński wzrost gospodarczy, była także solą w oku Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, które zapewne walczyły przyczyniły się do tego, że Litwa odchodziła od współpracy z Chinami, według mnie po to, aby zniszczyć Państwu Środka potencjalne alternatywy dla północnych nitek NJS i przekierować całość na odcinek ukraiński i białoruski, co jak widzimy w ciągu ostatnich dni, w związku z wojną ukraińsko-rosyjską, przyniosło już właściwie zniszczenie całego wielkiego chińskiego projektu geoeconomicznego jakim jest kolejowy Nowy Jedwabny Szlak.

Już w czwartek 24 lutego a więc w dniu wybuchu wojny, port w Odessie, do którego trafiały kontenery transportowane przez Morze Czarne, został zamknięty. Dwa dni później zamknięto granicę ukraińsko-rosyjską oraz ukraińsko-białoruską, co spowodowało całkowity paraliż NJS na odcinku ukraińskim. Ukraińcy, aby uniemożliwić rosyjskiemu agresorowi transportowanie zaopatrzenia dla wojska kolejną, prowadzili działania dywersyjne, polegające na wysadzaniu w powietrze szyn kolejowych, biegnących z Rosji na Ukrainę. Tym samym Nowy Jedwabny Szlak, przechodzący przez Rosję i Ukrainę, został uziemiony nie tylko na czas wojny lecz na wiele lat.

Przewoźnicy tacy jak MSC czy też Maersk całkowicie wstrzymali nadawanie przesyłek z Chin do Europy drogą kolejową z powodu utraty zaufania do transportu przez terytorium Rosji i Białorusi. Tak postępują także inne firmy, które po prostu muszą wkalkulować to, że działania wojenne wkrótce mogą się rozszerzyć o nowe terytoria czy też całe państwa.

Na przejściu granicznym w Małaszewiczach, przez które jeszcze niedawno przechodziło 90% całego transportu kolejowego Europa-Chiny, ruch ciągle spada. Nikt nie chce ryzykować niedowiezienia towaru na czas czy też utraty własności w skutek działań wojennych. Poza tym na Białorusi wagony kolejowe są przeznaczane na potrzeby wysiłku wojennego co powoduje, że po prostu zaczyna ich brakować w kontekście przewozów towarowych. Ponadto część przewoźników ogłosiła zakaz wjazdu na terytorium Białorusi. Ubezpieczyciele z kolei nie chcą już zapewniać ochrony ładunków.

W związku z możliwością wybuchu wojny, jeszcze przed 24 lutego część odbiorców oraz w zasadzie chyba wszyscy nadawcy przesyłek, przerzucili się na dużo wolniejszy i coraz droższy transport morski.

Według ocen ekspertów za kilka-kilkanaście dni ruch kolejowy w Małaszewiczach, przez które, przypomnijmy przechodziło nie tak dawno 90% całej wymiany towarowej Chiny-Europa drogą kolejową, stanie całkowicie. Tym samym, wobec niedokończenia południowej nitki Nowego Jedwabnego Szlaku przez Iran, Turcję i półwysep Bałkański, wobec zniszczenia Ukrainy oraz sankcji nałożonych na Rosję, chiński projekt „żelaznego” Nowego Jedwabnego Szlaku zostanie niemal całkowicie zniszczony.



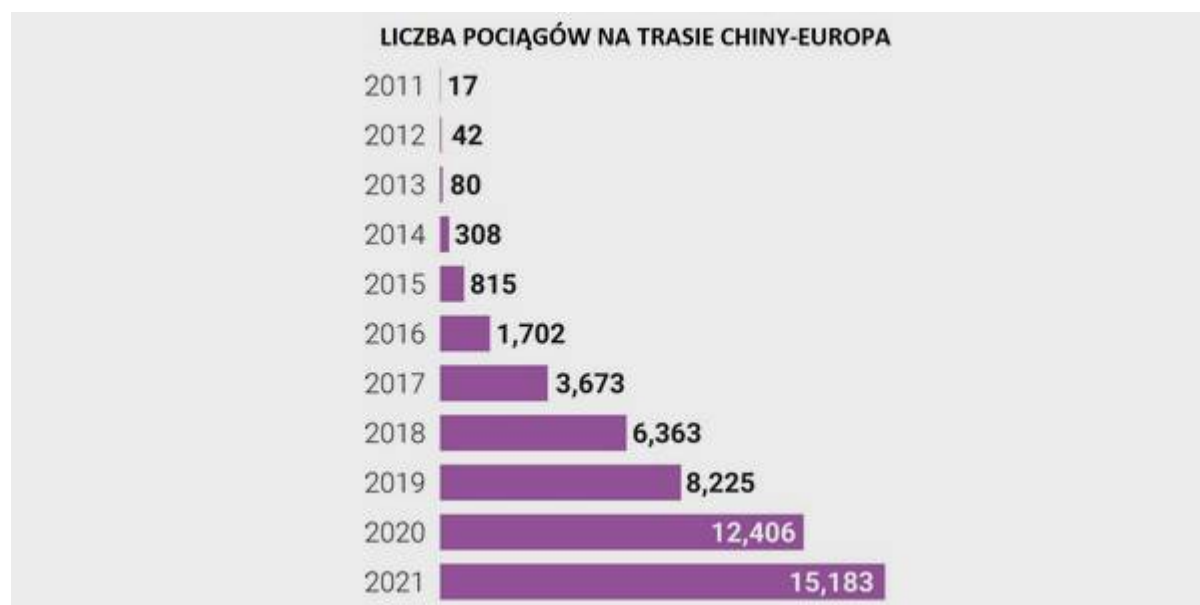
Obecnie wysyłki kolejną w stronę Chin zostały całkowicie zawieszone. Przesyłki z Chin wciąż jeszcze są transportowane w stronę Europy, jednak tak jak już wspomniałem, jest kwestią dni kiedy i te zostaną wstrzymane. Ruch drogowy już niemal całkowicie zamarł.



W chwili gdy wybuchała wojna, kolejowym Jedwabnym Szlakiem transportowano jedynie 5% całości wymiany handlowej ChRL-UE. Jednak liczba przerzuconych do Europy kontenerów drogą kolejową rosła z roku na rok w zatrważającym tempie. W 2019 roku chińsko-rosyjsko-kazachska spółka UTLC ERA, która odpowiada za około 80% wszystkich towarów przerzuconych drogą lądową na trasie Chiny-Europa, zanotowała wynik 333 tys.

kontenerów o długości 20 stóp, które trafiły z Dalekiego Wschodu na stary kontynent. Rok później liczba ta wzrosła do 546 tys. kontenerów. W roku 2021 przetransportowano ich niemal 700 tys. Całkowita ilość kontenerów przerzuconych w 2021 roku z Chin do Europy drogą lądową to więc około 850 tys. W obecnym 2022 roku prognozowano wzrost o kolejne 20%.

W 2020 roku wartość towarów przetransportowanych do Europy wyniosła 50 miliardów dolarów. Rok później już 74,9 miliarda. W 2016 roku wartość ta wyniosła jedynie 8 miliardów. W tym właśnie roku pomiędzy Chinami a Europą przejechały 1702 pociągi towarowe. W roku 2021 a więc jedynie 5 lat później, już ponad 15 tysięcy a więc niemal 10 razy więcej. W roku 2011 kiedy Chińczycy zaczęli eksport towarów do Europy drogą lądową, przejechało ich jedynie 17.



Uderzenie w transport kolejowy z Chin do Europy, które wykonał 24 lutego 2022 roku Władimir Putin, wywołując pełnoskalową wojnę z krajem rządzonym przez Zełenskigo, nie było jedynym działaniem rosyjskim na Ukrainie, które hamowało rozwój kolejowej alternatywy dla transportu morskiego. Już w 2014 roku, kiedy Rosja anektowała Krym oraz rozpoczęła wojnę hybrydową na wschodzie Ukrainy, efektem działań rosyjskich oraz sankcji UE było wstrzymanie eksportu europejskich produktów rolnych oraz spożywczych na rynek chiński. Orzeczenie

poprzez aneksję Krymu, powstrzymanie uczynienia tego półwyspu wielkim chińskim hubem przeładunkowym.

Biorąc pod uwagę iż transport lądowy to wciąż jedynie 5% ogółu wymiany handlowej UE-Chiny, mogłoby się wydawać, że zniszczenie przez rosyjsko-ukraińską wojnę kolejowego Jedwabnego Szlaku nie uderzy zbyt mocno w interesy Państwa Środka. Nic bardziej mylnego. Transport morski, w wyniku tzw. pandemii koronawirusa, która spowodowała wzrost znaczenia drogi lądowej i spadek morskiej, bardzo mocno podrożał. Jeszcze przed wybuchem tzw. pandemii COVID-19 koszt transportu drogą morską jednego kontenera z Szanghaju do Rotterdamu, wynosił mniej niż 2000 dolarów. Po wybuchu pandemii wzrósł on do 13 tys. Po rosyjskiej agresji na Ukrainę z lutego bieżącego roku, niektórzy spedytory podawali stawki sięgające 54 tys. dolarów. Ponadto na drodze morskiej występują znaczne opóźnienia a także wciąż brakuje wystarczającej liczby jednostek morskich do tego, aby zaspokoić potrzeby eksportowe.

Uderzenie w kolejowy JS jest więc bardzo istotnym działaniem, szkodliwym dla Chin, które może się okazać zabójcze dla ich gospodarki oraz porządku społecznego. Tym bardziej że Chińczycy nie chcąc drażnić Rosji, nie mają zamiaru stanowczo potępiać rosyjskiej agresji na Ukrainę, co stawia ich w roli pariasa świata oraz może spowodować wkrótce pogorszenie ich wizerunku w skali międzynarodowej co może wiązać się z próbami ich izolacji.

Aby Chiny zostały w 2030 roku największą gospodarką świata, potrzebują utrzymać wzrost PKB na poziomie około 6% rocznie. Biorąc pod uwagę paraliż NJS może okazać się to bardzo trudne. Tym bardziej, że ceny energii rosną a Chińczycy muszą importować gigantyczne ilości surowców do jej wytwarzania gdyż sami ich po prostu nie posiadają. A przynajmniej nie tyle ile wchłania ich gospodarka.

Nawet jeżeli Rosjanie bardzo szybko zakończyliby wojnę na Ukrainie to i tak sankcje, nałożone na Rosję zapewne

pozostałyby jeszcze jakiś czas. Ponadto zniszczenia wojenne, które spowodowały destrukcję północnej nitki NJS przez Moskwę i Kijów, odbudowywano by zapewne wiele lat. Równie długo potrwa zapewne odzyskiwanie zaufania inwestorów i przewoźników, którzy chcieliby finansować transport oraz odbudowę i tworzenie nowej infrastruktury dla przewozów kolejowych i drogowych.

Tak więc Nowy Jedwabny Szlak na odcinku ukraińskim i białoruskim zostanie zapewne uziemiony na dłuższy czas. Tym bardziej, że wciąż nie wiadomo kiedy zakończy się wojna. A w mojej opinii, przyglądając się nieudolności rosyjskiej armii oraz fanatyzmowi Ukraińców, można podejrzewać, że po ewentualnym zdobyciu Kijowa odpalona zostanie opcja „Afganistan”. Czyli przeniesienie działań zbrojnych z regularnej armii na działania partyzanckie. Tym bardziej, że Rosjanie nie wiadomo dlaczego nie mają zamiaru przecięcia linii zaopatrzeniowych dla Ukraińców, przechodzących przez zachód tego kraju. Co rażąco wygląda na celowe przedłużanie wojny przez władzę kremłowską.

Autorstwo: Terminator 2019

Źródło: WolneMedia.net

Źródłografia

1. <https://atalayar.com/en/blog/china-winning-war-not-its-own>

2.

<https://www.euractiv.com/section/central-asia/opinion/ukraine-chinas-new-bridge-to-europe/>

3.

<https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-eurasian-land-bridge-china-russia-poland/>

4.

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140058/>

Russia-puts-a-stop-sign-on-the-new-Silk-Road

5 .

<https://www.manilatimes.net/2022/03/06/opinion/columns/putin-may-have-bombed-good-friend-chinas-iron-silk-road/1835219>

6 .

<https://www.maritime-executive.com/editorials/russian-invasion-inflicts-collateral-damage-on-china-s-bri-agenda>

7 .

<https://mei.edu/publications/connecting-beijings-global-infrastructure-peace-cable-middle-east-and-north-africa>

8. <https://mondediplo.com/outsidein/china-ukraine>

9 .

<https://www.euromoney.com/article/29sc7mbhcs98zytzn14hs/opinion/war-in-ukraine-threatens-bri-disrupts-china-europe-rail-freight>

10 .

<https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3169239/what-china-europe-railway-express-and-how-much-pressure-it>

11 .

<https://www.reuters.com/breakingviews/chinas-belt-road-strafted-by-vladimir-putin-2022-03-03/>

12 .

<https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/02/22/cosco-launches-new-train-connection-china-germany/>

13 .

<https://www.railfreight.com/specials/2022/02/03/russia-ukraine-crisis-is-this-the-armageddon-of-europe-china-rail/>

14 .

<https://www.rynekinfrastruktury.pl/mobile/wojna-na-ukrainie-zwiekszy-zatory-w-malaszewiczach-80479.html>

15.

<https://www.wnp.pl/logistyka/gwaltownie-spadaja-przewozy-towarow-do-i-z-rosji-oraz-bialorusi,550026.html>

16.

<https://www.fxmag.pl/arttykul/wojna-uderza-w-lancuchy-dostaw-transport-drogowy-sparalizowany>

17.

<https://portaltsl.pl/transport/lgt-cargo-uruchamia-pociagi-do-malaszewicz/>

18.

<https://www.rp.pl/transport/art35818031-koleje-litewskie-odmawiaja-przewozu-rosyjskich-towarow>

19.

<https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/kolej/wojna-na-ukrainie-zamrozi-nowy-jedwabny-szlak-80530.html>

20.

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

21.

<https://trans.info/pl/wojna-na-ukrainie-czy-zaszkodzi-transportowi-z-chin-277345>