



UNIwersYTET
ŁÓDZKI



OŚRODEK
SPRAW
AZJATYCKICH

Chińska żegluga śródlądowa i szlaki komunikacyjne

*Analiza Ośrodka Spraw Azjatyckich dla Ministerstwa Gospodarki
Morskiej i Żeglugi Śródlądowej*

OŚRODEK SPRAW AZJATYCKICH UL

18 grudnia 2017

Chińska żegluga śródlądowa i szlaki komunikacyjne

Wnioski:

- istotnym jest działanie dwutorowe: dotarcie do odpowiednich agend i wydziałów chińskiego Ministerstwa Transportu i Zasobów Wodnych oraz odpowiednich struktur na poziomie lokalnym;
- z uwagi na wagę rozwoju regionalnego w Chinach należy prowadzić do kontaktów i rozmów z Administracją Żeglugi na rzece Perłowej i Administracją Żeglugi na rzece Jangcy;
- niezbędnym jest zapoznanie się z planami rozwojowymi poszczególnych rzek, np. Zintegrowany Plan Rozwoju Rzeki Jangcy na lata 2012-2030, aby w odpowiedni sposób przygotować ofertę współpracy, która będzie oparta na synergii z kierunkiem rozwoju żeglugi w Chinach;
- we współpracy z Chinami należy kłaść nacisk na współpracę logistyczną w ramach tworzonej platformy e-SilkRoad, która w przyszłości będzie kluczową dla rozwoju stosunków handlowych między Azją a Europą;
- w kontekście prac nad Arktycznym Jedwabnym Szlakiem (AJS) konieczna jest współpraca państw nadbałtyckich, której celem powinna być koordynacja działań a w szerszej perspektywie próby opracowanie wspólnej strategii. Szczególne znaczenie dla wymiany handlowej w inicjatywie Pasa i Szlaku w basenie Morza Bałtyckiego mają Finlandia, Łotwa i Estonia i Polska, ponieważ możliwe są tu połączenia kolejowe jak i morskie. W związku z rosnącą wymianą handlową Chiny-UE, koncepcja AJS będzie jednym z priorytetów zarówno rosyjskiej jak i chińskiej polityki w obszarze budowy korytarzy transportowych;
- planowane inwestycje infrastrukturalne na szlaku TRACECA oraz China-Europe Sea-Land Express są miejscem sprzeczności chińsko-europejskich interesów. Gros inwestycji, które nie są objęte żadnym z programów infrastrukturalnych UE prawdopodobnie będzie realizowana przy udziale chińskich podmiotów gospodarczych przy ich jednoczesnym kredytowaniu przez chińskie instytucje finansowe;
- w obliczu ukraińskiego kryzysu gospodarczego spowodowanego działaniami militarnymi na zachodzie kraju, w celu realizacji inicjatywy Jedwabnego Szlaku rząd ukraiński zintensyfikuje poszukiwania rozwiniętego gospodarczo partnera w regionie.

W tym kontekście, podjęcie próby zwiększenia potencjału eksportowego chińsko-ukraińskiego połączenia może odbyć się w oparciu o współpracę kolejową Ukrainy z Polską.

1. Żegluga Śródlądowa w Chinach – struktura organizacyjna

Zgodnie z Prawem Wodnym ChRL przyjętym 21.01.1988 r., naczelnym organem administracyjnym zarządzającym i koordynującym działania związane z zasobami wodnymi jest Ministerstwo Zasobów Wodnych (dalej jako MZW). Wszystkie specjalistyczne plany związane z infrastrukturą i portami dotyczącymi wodnego transportu śródlądowego muszą być koordynowane przez to ministerstwo, a także muszą być zgodne z zintegrowanymi planami ogólnego wykorzystania zasobów wodnych¹. Według Prawa Portowego ChRL, projekt i konstrukcja portów powinny być zgodne z planami państwowymi, prowincjonalnymi i miejskimi, a także powinny być uwzględnione zalecenia zawarte w innych regulacjach, takich jak plan zagospodarowania przestrzennego czy zapobiegania powodziom.

Rozporządzenie w sprawie zarządzania szlakami transportu wodnego stanowi, iż Ministerstwo Transportu jest odpowiedzialne za główne kanały wodne w państwie, zwłaszcza te, które obsługują klasę IV (statki o wyporności 500 ton wzwyż) i V (statki o wyporności 300 ton wzwyż). W celu usprawnienia bieżącej administracji i zarządzania głównymi szlakami wodnymi w państwie, ministerstwo zdecentralizowało odpowiedzialność nad nimi, przekazując część obowiązków władzom lokalnym, które mają do swojej dyspozycji wydziały transportu, przed którymi odpowiadają prowincjonalne biura transportu rzeczno-jezernego. Tego rodzaju jednostki zostały utworzone na obszarze rzeki Jangcy (Administracja Nawigacji na rzece Jangcy) i Rzeki Perłowej (Administracja Nawigacji na Rzece Perłowej). Rządowe placówki prowincjonalne są więc odpowiedzialne za większość mniejszych szlaków wodnych co zostaje przedstawione w przedkładanych corocznie raportach do Ministerstwa Transportu.

Aktualne władze ChRL realizują plan zainicjowany w 2004 roku, dotyczący śródlądowych dróg wodnych i portów na okres 2007-2020. Zawiera on szczegóły modernizacji wszystkich głównych szlaków wodnych:

¹ Przykładem może być Centralny Dokument nr 1 na rok 2011, będący decyzją Komitetu Centralnego i Rady Państwowej w sprawie przyspieszenia reformy i rozwoju, sposobów ochrony zasobów wodnych. Zawiera on między innymi wytyczne dotyczące poziomu zanieczyszczenia, a także efektywności krajowego zużycia wody.

- **Rzeka Jangcy (6300 km):** bezpośrednią administrację prowadzi Biuro do spraw nawigacji na rzece Jangcy, które podlega Ministerstwu Transportu. Biuro jest odpowiedzialne za zarządzanie i koordynowanie ruchem statków na rzece, a także za wszelkiego rodzaju inwestycje, takie jak rekonstrukcja infrastruktury, budowa portów, czy standaryzacja wytycznych dotyczących projektów statków, które będą dopuszczone do żeglugi. Do bardziej szczegółowych zadań Biura można zaliczyć:
 - ✓ wdrażanie krajowych strategii rozwoju szlaków wodnych oraz regulacji rządowych;
 - ✓ opracowywanie i implementacja przepisów regulujących zasady żeglugi,
 - ✓ tworzenie średnio i długoterminowych planów w tym planów pięcioletnich rozwoju głównej linii rzeki Jangcy;
 - ✓ administrowanie i regulowanie żeglugi na rzece Jangcy pod względem ekonomicznym, a także egzekwowanie zasad równego dostępu do szlaku dla firm transportowych;
 - ✓ regulowanie budowy i rozbudowy portów oraz dróg wodnych, a także wykorzystywania linii brzegowych;
 - ✓ pobieranie odpowiednich opłat rządowych;
 - ✓ monitorowanie jakości przewozu ładunków i pasażerów;
 - ✓ nadzorowanie przestrzeganie zasad bezpieczeństwa;
 - ✓ koordynowanie zadań pomiędzy różnymi prowincjami przez które przebiega szlak wodny;
 - ✓ wdrażanie reform rządowych dotyczących rzeki Jangcy;
 - ✓ promowanie badań naukowych mających na celu rozwój technologiczny i ochronę środowiska;
 - ✓ dostarczanie wskazówek dotyczących gromadzenia i udostępniania danych w związku z przemysłem żeglugowym;
 - ✓ ułatwianie współpracy rządowej z innymi krajami i promowanie inwestycji zagranicznych;
- Port w Chongqing – najgłębszy port śródlądowy w Chinach, zarządzany przez Chongqing Port Services and Logistics Group Ltd. Co;
- Pozostałe porty znajdują się w miejscowościach: Yichang, Shashi, Chenglingji, Wuhan, Yellowstone, Jiujiang, Anqing, Wuhu, Ma'anshan, Nanjing, Zhenjiang, Zhangjiagang, Nantong i Shanghai (patrz Aneks mapa nr 1);

- **Żółta Rzeka (5464 km km):** bezpośrednio zwierzchnictwo sprawuje Komisja zasobów wodnych Żółtej Rzeki i departamenty transportu na szczeblach prowincjonalnych;
 - Porty: Jinan, Kaifeng, Zhengzhou, Sanmenxia, Xi'an, Yinchuan, Lanzhou;
- **Rzeka Amur (2824 km):** bezpośrednio zwierzchnictwo sprawuje Prowincjonalny Departament Transportu Heilongjiang;
 - Porty: Tongjiang, Fuyuan, Heihe, Sunhe (patrz Aneks mapa nr 2);
- **Rzeka Perłowa (2400 km):** bezpośrednio zwierzchnictwo sprawuje Administracja Nawigacji na Rzece Perłowej;
 - Porty: Shenzhen, Guangzhou, Humen, Dongguan, Huizhou, Wuzhou, Liuzhou, Nanning, Guilin;
- **Wielki kanał Pekin-Hangzhou (1776 km):** składa się z siedmiu części: kanał Jiangnan, kanał Li, kanał Zhong, kanał Lu, kanał Południowy, kanał Północny, kanał rzeki Tonghui; zwierzchnictwo sprawują Państwowa Administracja Dziedzictwa Kulturowego, Departament Zasobów Wodnych, Departament Transportu i Departament Ochrony Środowiska;
 - Porty: Yangzhou, Suzhou, Hangzhou, Jining (patrz Aneks mapa nr 3);
- **Rzeka Sungari (1434 km);** bezpośrednio zwierzchnictwo sprawuje Prowincjonalny Departament Transportu Heilongjiang;
 - Porty: Harbin, Qiqihar, Jiamusi (patrz Aneks mapa nr 2);
- **Rzeka Huai (1110 km):** bezpośrednio zwierzchnictwo sprawuje Komisja zasobów wodnych rzeki Huai;
 - Porty: Xinyang, Bengbu, Huainan;
- **Rzeka Min Jiang (793 km):** bezpośrednio zwierzchnictwo sprawuje Prowincjonalny Departament zasobów wodnych Syczuan;
 - Porty: Fuzhou, Nanping;

Aktualnie prowadzone są prace nad pogłębieniem kanałów, modernizacją infrastruktury oraz budową nowych śluz i zapór, które często są wykorzystywane do budowy elektrowni wodnych. Ponadto budowane są nowe terminale rozładunkowe, co ma usprawnić proces załadunku i rozładunku kontenerów, dzięki czemu zwiększa się moc przeładunkową portów.

Najdłuższą rzeką, będącą strategicznym punktem w żegludze śródlądowej w Chinach jest oczywiście rzeka Jangcy. Ze względu na jej kluczowe znaczenie, nadzór nad nią sprawują dwie jednostki. Pierwszą z nich jest Biuro do spraw nawigacji na rzece Jangcy, podlegające Ministerstwu Transportu ChRL, a drugą Komisja zasobów wodnych rzeki Jangcy, która

odpowiada przed Ministerstwem Zasobów Wodnych ChRL. Na przestrzeni ostatnich lat Komisja zasobów wodnych rzeki Jangcy aktywnie realizowała ustalenia zawarte w planach pięcioletnich oraz brała udział nad pracami, mającymi na celu ich sformułowanie. Jednym z efektów jej działalności było opracowanie pięciu koncepcji rozwoju, które poprzez implementację decyzji podjętych przez Stały Komitet i Radę Państwową wdrożono mechanizmy, dzięki którym możliwy jest dynamiczny rozwój rzeki Jangcy przy jednoczesnej ochronie środowiska. Oprócz planów pięcioletnich rząd chiński realizuje również inne inicjatywy, na przykład w grudniu 2012 r. został zatwierdzony przez Radę Państwa Zintegrowany Plan Rozwoju Rzeki Jangcy na lata 2012-2030. Był to pierwszy tego rodzaju kompleksowy plan zagospodarowania rzeki Jangcy oraz jej dopływów, który uwzględnia zarówno potrzeby ekonomiczne jak czynniki związane z ochroną środowiska. W ciągu ostatnich pięciu lat stopniowo realizowano postanowienia planu, dzięki czemu możliwa była budowa i rozwój infrastruktury rzecznej, co zwiększyło bezpieczeństwo i możliwości logistyczne całego szlaku wodnego. Do głównych osiągnięć można zaliczyć modernizację wału przeciwpowodziowego w dorzeczu Jangcy, budowę nowych źródeł wody w pięciu południowo-zachodnich prowincjach, czy zapewnienie warunków do wydobycia piasku w środkowym i dolnym odcinku rzeki. Jednym z ważniejszych projektów był ten zrealizowany w prowincji Hubei, gdzie jednocześnie umożliwiono skierowanie nadwyżki zasobów wodnych do rzeki Jangcy i relokowano źródła wody na północ prowincji.

Aby promować realizację Ekonomicznego Pasa Gospodarczego rzeki Jangcy (decyzja Rady Państwowej z 25.09.2014), Komisja zasobów wodnych rzeki utworzyła specjalną grupę², której jedynym zadaniem jest promocja tej inicjatywy. Oprócz tego koordynuje ona pracę departamentów i mniejszych jednostek, aby dopilnować wypełnienia wszystkich założeń planów w uporządkowany sposób. Zostały bowiem sporządzone oddzielne plany dotyczące rozwoju zasobów wodnych, ochrony i rozwoju linii brzegowej, odprowadzania zanieczyszczeń z portów, a także planów rozmieszczenia śluz i kanałów awaryjnych. Widać zatem skalę projektu, który jest realizowany zgodnie z najwyższymi standardami bezpieczeństwa oraz dbałością o środowisko naturalne.

Kierownictwo Komisji przywiązuje też dużą uwagę do działań o charakterze naukowo-badawczym. Dzięki nim będzie możliwe wypracowanie odpowiednich mechanizmów, które w przyszłości usprawnią działanie szlaku i umożliwią rozwiązanie problemów związanych z logistyką i zanieczyszczeniem środowiska. Dlatego nie tylko umożliwiają instytutom

² Komisja Rzeki Jangcy do spraw promocji rozwoju Ekonomicznego Pasa Gospodarczego rzeki Jangcy.

naukowym prowadzenie badań, ale zajmują się też ich promocją. Ponadto Komisja wspiera różnego rodzaju reformy poświęcone ochronie wód i jest współorganizatorem inicjatyw mających na celu propagowanie wiedzy w jaki sposób można przyczynić się do ochrony środowiska.

2. Główne eurazjatyckie szlaki gospodarcze

Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA)

Program TRACECA został zainicjowany przez szefów ministerstw spraw zagranicznych Armenii, Azerbejdżanu, Gruzji, Kazachstanu, Kirgistanu, Tadżykistanu, Turkmenistanu i Uzbekistanu podczas konferencji w Brukseli (05.1993). Początkowo kapitał inicjalny wyniósł 15 mln euro. „TRACECA” był finansowany głównie ze środków unijnych w celu utworzenia korytarza transportowego przechodzącego przez region Morza Czarnego, Kaukazu, Morza Kaspijskiego aż po kraje Azji Środkowej. W latach 1996-1998 do programu dołączyła Mongolia oraz Mołdawia. Podczas pierwszego dorocznego spotkania państw członkowskich TRACECA w Tbilisi w marcu 2000 roku, wniosek członkowski do Komisji Europejskiej wystosowały Bułgaria, Rumunia i Turcja. Po akcesji, państwa te zostały również stroną porozumienia Basic Multilateral Agreement on international transport on development of the Europe-Caucasus-Asia Corridor, potocznie zwanym MLA. W 2009 roku do porozumienia MLA TRACECA włączono Iran, a status obserwatora otrzymała Litwa.

Działalność grup roboczych w ramach TRACECA została podzielona na cztery sektory: 1) usprawnienie handlu; 2) transport drogowy; 3) transport kolejowy; 4) transport morski; a każde z państw członkowskich zobligowane było do oddelegowania przedstawicielstwa do każdej z grup. W 1997 roku w Helsinkach ustanowiono Komitet Ministerialny, który zakłada współpracę nad konkretnymi projektami infrastrukturalnymi. Ponadto, w 2001 roku w Baku otworzono Sekretariat Międzyrządowej Komisji TRACECA. W ciągu swojej działalności TRACECA promuje następujące projekty inwestycyjne w poszczególnych państwach członkowskich:

Armenia

1. Armeński korytarz transportowy Północ-Południe. Podczas realizacji pierwszej fazy projektu, zrekonstruowano 18,4 km autostrady na odcinku Erywań-Asztarak oraz mniejsze inwestycje drogowe poprawiające bezpieczeństwo użytkowników. Podczas drugiej fazy dokonano rekonstrukcji autostrady Asztarak-Giumri, która jest częścią

międzynarodowej autostrady AH82, która przebiega przez m.in. Kazachstan, Kirgistan, Tadżykistan, Turkmenistan i Uzbekistan. Wartość projektu usprawniającego transport pomiędzy Morzem Kaspijskim a Morzem Czarnym to 962 mln USD. Głównymi inwestorami stali się Asia Development Bank (500 mln) oraz Japan International Cooperation Agency (500 mln);

2. poprawa jakości armeńskiej infrastruktury kolejowej (Wschód-Zachód). Prace obejmują rekonstrukcję linii Erewań-Tbilisi, reorganizację ruchu kolejowego na odcinku Hrazdan-Ijevan oraz budowa nowego połączenia Vanadzor-Fioletovo. Całość inwestycji wyszacowano na 915 mln euro.

Azerbejdżan

1. Portowa inwestycja greenfield w miejscowości Alat, leżącej 70 km na południe od Baku. Jest to priorytetowa inwestycja w ramach działalności TRACECA, ponieważ leży na przecięciu korytarza transportowego Północ-Południe a) połączenia autostradowego (Wschód-Zachód) Baku-Tbilisi-Poti/Batumi; b) połączenia autostradowego (Północ-Południe) Rosja-Baku-Iran; c) połączenia kolejowego do Gruzji; d) połączenia kolejowego z Rosji poprzez Baku, Lenkoran i Astarę do Iranu. Projekt oprócz budowy multimodalnego portu zakłada również powstanie nowych połączeń kolejowych i drogowych w celu stworzenia centrum logistycznego z powierzchnią magazynową w rejonie Morza Kaspijskiego. Projekt wyceniony został na 210 mln euro a zaangażowane instytucje to Asian Development Bank (później ADB), World Bank (później WB) oraz European Bank for Reconstruction and Development (później EBRD).

Bułgaria

1. Utworzenie multimodalnego terminala transportowego w Ruse. Port w Ruse jest największym rzeczny portem w Bułgarii. Dzięki połączeniu kolejowemu z Czarnomorskim portem w Warnie jest kluczowym szlakiem dla handlu międzynarodowego. Inwestycja w rozbudowę portu ma przede wszystkim zapewnić wzrost jego konkurencyjności. Inwestycja przede wszystkim opiera się na rozbudowie możliwości transportu kolejowego i drogowego w regionie;
2. rekonstrukcja połączenia kolejowego Warnia-Ruse. Jest to główna lądowa linia transportowa łącząca Port Rzeczny Ruse (rz. Dunaj) oraz Port Morski w Warnie (Morze Czarne), jednocześnie stanowi najkrótsze połączenie Europy Zachodniej i Środkowej z Morzem Czarnym. Linia kolejowa stanowi część Paneuropejskich

Korytarzy Transportowych nr 7, 8 oraz 9. Inwestycja podzielona jest na dwa etapy: Ruse-Kaspiczan oraz Kaspiczan-Warna a jej wartość szacowana jest na 300 mln euro.

Gruzja

1. Rekonstrukcja połączenia autostradowego Tbilisi-Rustawi. Obecnie, dwupasmowy 12-kilometrowy odcinek o maksymalnej przepustowości ok. 9 tys. pojazdów dziennie przyjmuje ich 12 tys., powodując przeciążenie ruchu drogowego. Poszerzenie jezdni ma pobudzić sektor transportowy i turystyczny regionu, co pośrednio wpłynie na rozwój rynku lokalnego i zapewni nowe miejsca pracy. Projekt prowadzony przy udziale Asian Development Bank;
2. utworzenie nowego połączenia drogowego Samtredia-Grigoleti. Długość planowanego połączenia to 57 km, które usprawni połączenie portu w Poti z autostradą Wschód-Zachód oraz gruzińską republiką autonomiczną Adżaria poprzez trasę europejską E60. Projekt prowadzony przez Ministerstwo Finansów Gruzji;
3. utworzenie centrum logistycznego w Tbilisi. Centrum o całkowitej powierzchni 63 ha ma być zlokalizowane w odległości 15 km od centrum miasta. W ramach projektu planowane jest uruchomienie trzech funkcjonalnych stref: 1) usług logistycznych (obiekty przeładunkowe i magazynowe dla dostawców i operatorów usług logistycznych – przydział gruntu: 55%); 2) terminala kontenerowego (przeładunkowy moduł kolejowy, centrum serwisowe oraz magazyn kontenerów – przydział gruntu: ok. 30%); 3) powierzchnia dla przedsiębiorców (przedsiębiorstwa produkcyjne i komercyjne o wysokich potrzebach w zakresie usług logistycznych – przydział gruntu: ok. 15%). Realizacja projektu ma wzmocnić regionalny sektor logistyki i transportu multimodalnego, wspierając również lokalne rolnictwo oraz przemysł a także branżę lotniczą. W projekt zaangażowane są: Tbilisi Aircraft Manufacturing (TAM), Georgian Railways, Ministerstwo Gospodarki i Zrównoważonego Rozwoju Gruzji. Szacunkowa wartość przedsięwzięcia wydaje się stosunkowo niska, ponieważ projekt zakłada inwestycję 41,3 mln euro;
4. utworzenie bezpośredniego połączenia kolejowego portów w Poti i Baku. Gruzjińsko-azerskie połączenie o całkowitej długości 800 km jest priorytetowym projektem TRACECA pozwalającym na połączenie regionu Morza Czarnego i Kaspijskiego dla ruchu kontenerowego. Zaangażowane podmioty to: Ministerstwo Gospodarki i Zrównoważonego Rozwoju Gruzji, Georgian Railway oraz Azerbaijan Railway.

Kazachstan

1. Elektryfikacja połączenia kolejowego Aktogai-Dostyk o długości 312 km. Wartość inwestycji wynosi 546,4 mln USD. Inwestycja wpłynie na dywersyfikację połączeń kolejowych Kazachstanu z Chinami, usprawniając ruch w północnym i centralnym odcinku kolejowego korytarza transazjatyckiego. Prognozowany do 2020 roku tranzyt towarów wykorzystujących to połączenie ma osiągnąć 25 mln ton rocznie.

Mołdawia

1. Utworzenie powietrznego centrum logistycznego w Markulesztach;
2. budowa odcinka Porumbrei-Cimislia będący częścią drogi krajowej Kiszyniów-Giurgiulesti. Utworzenie 19,1 km połączenia ma ułatwić dostęp do południowego regionu kraju szczególnie z jego środkowej części. Pobudzenie lokalnej gospodarki ma dokonać się poprzez wzmocnienie przemysłu rolnego dzięki nowemu połączeniu drogowemu. Projekt realizowany ze środków krajowych.

Rumunia

1. Modernizacja połączeń kolejowych a) Km 614-Gurasada o długości 102 km, 1,3 mld euro; b) Gurasada-Simeria o dł. 42 km, 632 mln euro; c) Braszów – Sighisoara o dł. 130 km, 1,7 mld euro; d) Braszów-Predeal o dł. 26 km, 200 mln euro; e) Craiova-Calafat o dł. 108 km, 566 mln euro; f) Craiova-Cransebes o dł. 227 km, 1,6 mld euro; g) Caransebes-Arad o dł. 155 km, 670 mln euro. Powyższe inwestycje zostaną zrealizowane ze środków Funduszu Spójności;
2. połączenie kolejowe Bukareszt Północny - Aeroportul Internațional Henri Coandă. Wartość inwestycji to 417,8 mln euro;
3. utworzenie kolei szybkich prędkości. Przedłużenie linii Paryż-Wiedeń poprzez Budapeszt do Szeged. Szacunkowa wartość inwestycji to 11 mld euro;
4. budowa autostrady Targu Mures-Iasi-Ungheni przy granicy z Mołdawią. Autostrada będzie w pełni funkcjonalna po sfinalizowaniu robót korytarzy transportowych nr 4 (Nadlac-Arad-Timisoara-Lugoj-Deva-Orastie-Sibiu-Pitesti-Bukareszt-Cernavoda-Konstanca) oraz Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr 9. Wartość inwestycji to 8,5 mld euro zabezpieczonych przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego;
5. rozbudowa portu w Konstancy. Podczas szczytu Silk Road zorganizowanego przez National Company of Maritime Ports Administration, The Silk Road Association oraz Constanta Port Business Association, 29 września 2017 r. przedstawiono nowe ścieżki

rozwoju tamtejszego portu. Podkreślono otwartość władz rumuńskich w celu podjęcia wspólnej, międzynarodowej inwestycji, która wpisywałaby się w konstrukcję Nowego Jedwabnego Szlaku.

Turcja

1. Rekonstrukcja połączenia drogowego Refahiye-Erzurum-Gurbulak. Jest to kluczowy odcinek tranzytu między Europą, Kaukazem i Azją będący częścią Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr 4. Wartość inwestycji to 450 mln euro;
2. budowa portu w Filyos. Po planowanym ukończeniu jego budowy w 2019 roku, będzie to trzeci największy port w Turcji. Będzie on również stanowić jeden z najważniejszych czarnomorskich portów TRACECA. Całkowita wartość inwestycji szacowana jest na 500 mln euro. Roczny tranzyt towarów przez port ma osiągnąć 25 mln ton rocznie.

Ukraina

1. Utworzenie terminala kontenerowego w Czarnomorsku (850 tys. TEU). Wartość inwestycji to 350 mln USD;
2. pogłębienie portu w Jużne do głębokości 19 m. 13 października 2017 roku China Harbor Engineering Company (CHEC) podjęła się realizacji zadania. Całość inwestycji oszacowano na 354 mln USD.

Ukraiński Jedwabny Szlak (Silk Link)

Inicjatywa powstała w celu stymulowania wzrostu gospodarczego, zrównoważonego rozwoju i stabilności w Europie Wschodniej oraz w regionie Morza Bałtyckiego i Czarnego. Ma zostać osiągnięta przez promocję współpracy regionalnej, gospodarczej integracji transkontynentalnej oraz poszerzenie zakresu wymiany kulturalnej. Inicjatywa ma wykorzystać potencjał geograficzny Ukrainy jako centrum transportowego, logistycznego, finansowego, biznesowego, handlowego i gospodarczego w Europie Wschodniej, regionie Morza Bałtyckiego i Czarnego. Instytucja ma zająć się również koordynacją projektów inwestycyjnych oraz poszukiwania nowych modeli współpracy w zakresie wymiany handlowej. Siłą napędową powyższych deklaracji ma być intensyfikacja współpracy biznesowej i politycznej między Ukrainą, Chinami i pozostałymi państwami europejskimi. Od 2016 roku w Kijowie odbywa się forum poświęcone rozwojowi współpracy w ramach inicjatywy.

W 2016 roku podczas kijowskiego forum postulowano następujące kroki:

- konieczność stworzenia strefy wolnego handlu pomiędzy Chinami a Ukrainą;
- powołanie Silk Road Chamber of International Commerce (SRCIC – izba składająca się z przedstawicieli 61 państw oraz wielu firm prywatnych i państwowych) które przeznaczyło 100 mln USD na inwestycje;
- ustanowienie parków przemysłowych we współpracy z ChRL w celu przyciągnięcia chińskich BIZ;
- intensyfikację procesu integracji gospodarczej państw Azji Środkowej z resztą świata;
- rozpoczęcie rozmów ukraińskiego rządu z przedstawicielami Silk Road Fund oraz Asian Infrastructure Investment Bank;
- włączenie Ukrainy w mechanizm współpracy z państwami grupy 16+1.

Ponadto, doszło do podpisania dokumentów stanowiących o:

- Współpracy Silk Link dla rozwoju platformy eSilkRoad³;
- memorandum o wzajemnym zrozumieniu dla współpracy strategicznej pomiędzy SRCIC oraz Ukraińskiej Izby Gospodarczej w Pekinie (Ukrainian House in Beijing);
- porozumieniu o współpracy pomiędzy SRCIC oraz Centrum Chin Współczesnych „Tianxia Link”;
- memorandum o wzajemnym zrozumieniu pomiędzy Ministerstwem Edukacji i Nauki na Ukrainie oraz Funduszem SRCIC dla finansowego wsparcia studentów;
- grantie na rozwój integracji środowiska edukacyjnego pomiędzy Ukrainą a Chinami w wysokości 200 tys. USD.

Druga edycja forum w 2017 roku odbyła się dn. 16 listopada. Należy zwrócić uwagę, iż wciąż nie udostępniono raportu podsumowującego spotkanie.

China-Europe Land-Sea Express

Program kolejowy został zainicjowany w grudniu 2014 roku przez Chiny we współpracy z Węgrami, Serbią, Macedonią i Grecją. Połączenie kolejowe łączy port w Pireusie z Budapesztem. Obecnie, dwa najczęściej wykorzystywane połączenia morsko-kolejowe to:

³ eSilkRoad to globalna platforma online stworzona w celu intensyfikacji współpracy reprezentantów ministerstw handlu poszczególnych państw z przedstawicielami funduszy inwestycyjnych, banków, biznesmenów oraz przedstawicieli organizacji otoczenia biznesu z ponad 56 państw biorących udział w projekcie New Silk Road.

1) Chiny-Morze Południowochińskie, Cieśnina Malakka-Zatoka Bengalska-Ocean Indyjski-Morze Arabskie-Bab al.-Mandab-Morze Czerwone-Kanał Sueski-Morze Śródziemnomorskie-Port w Pireusie-Belgrad-Protaras; 2) Chiny-Morze Południowochińskie-Cieśnina Malakka-Zatoka Bengalska-Ocean Indyjski-Przylądek Dobrej Nadziei-Atlantyk Południowy-Zachodnie Wybrzeże Afryki-Atlantyk Północny-Europa (Niemcy-Francja-Włochy). 29 listopada 2017 roku premier ChRL Li Keqiang podczas spotkania z serbską premier Aną Brnabić wezwał do wzmożenia wysiłków w budowaniu serbskiej części kolejowego połączenia Węgry-Serbia, będącego flagowym projektem ChRL na Półwyspie Bałkańskim. Dwa dni wcześniej, podczas szczytu formuły 16+1 w Budapeszcie, strona chińska zabezpieczyła 1,7 mld euro przez chiński EXIM Bank na przebudowę 152-kilometrowego węgierskiego odcinka linii kolejowej Belgrad-Budapeszt. Temat budowy kolei wysokich prędkości łączących stolice Węgier i Serbii w kontekście zaangażowania w budowę chińskich podmiotów pojawił się po raz pierwszy w 2013 roku. Wówczas, podczas szczytu 16+1 w Bukareszcie zainteresowane strony podpisały protokół stanowiący o konstrukcji 350 km linii kolejowej o szacowanej wartości 2,89 mld USD. Inicjatywa ta miała stać się kamieniem milowym w związku z konstrukcją Pasa i Szlaku w Europie. W Brukseli natychmiast pojawiły się pierwsze głosy, iż ustalenia z Bukaresztu naruszają wewnętrzne zasady UE w kwestii przetargów publicznych. Tym sposobem UE zablokowało chińską inwestycję na Węgrzech – jako państwie członkowskim – co może negatywnie wpłynąć na unijne aspiracje Serbii. Rozwiązanie tej kwestii może być przełomowym wydarzeniem w stosunkach Chiny-UE, jeśli mowa o dopuszczeniu chińskiej obecności gospodarczej na Starym Kontynencie.

Arktyczny Jedwabny Szlak

Podczas spotkania prezydentów Federacji Rosyjskiej i Chińskiej Republiki Ludowej w lipcu 2017 roku zawarto porozumienie w sprawie konstrukcji Arktycznego Jedwabnego Szlaku. Koncepcja odnosi się do otworzenia nowych połączeń przy Morzu Północnym poprzez północną część Rosji oraz Ocean Arktyczny. Chiny w ramach inicjatywy Pasa i Szlaku otwarcie mówią o stworzeniu trzech „niebieskich pasów ekonomicznych” opartych o połączenia morskie: 1) Morze Południowochińskie-Ocean Indyjski-Afryka-Morze Śródziemne; 2) Morze Południowochińskie-Oceania-Południowy Pacyfik oraz 3) wcześniej wspomniane połączenie poprzez Morze Północne i Ocean Arktyczny. W orbicie chińskich zainteresowań jest rozbudowa trzech rosyjskich portów: 1) Archangielsk, który jest głównym szlakiem transportowym dla drewna, węgla, maszyn, metali oraz towarów przemysłowych i konsumpcyjnych. Obecnie port ten posiada trzy obszary ładunkowe oraz terminal kontenerowy o powierzchni 292 tys. mkw., oraz 2 tys. mkw. powierzchni magazynowej.

Roczna przepustowość portu określana jest na 75 tys. kontenerów TEU; 2) Murmańsk, wyposażony w 52 suwnice bramowe do 40 ton oraz 113 wózków widłowych operujących kontenerami od 1,5 tony do 32 ton. Dodatkową zaletą tej lokalizacji jest ustanowienie strefy wolnego handlu, co predysponuje Murmańsk do stania się głównym centrum logistycznym AJS. Rocznie, odprawia się tu ok. 16 mln ton cargo a według rządowych planów wartość ta ma podwoić się do 2025 roku; 3) Władywostok, którego lokalizacja przy granicy z Chinami i Rosją pozwoliła mu stać się głównym portem otwierającym się na Pacyfik. Dodatkowymi zaletami tej lokalizacji są bezpośrednie połączenie z Moskwą dzięki kolei transsyberyjskiej oraz stosowanie preferencyjnych ulg podatkowych dla inwestorów (CIT ustalony na poziomie 5% w ciągu pierwszych pięciu lat działalności; 12% w ciągu kolejnych 5 lat). Roczna przepustowość władywostockiego portu to 200 tys. kontenerów TEU.

Szacuje się, iż północno-zachodnia linia brzegowa Rosji mogłaby być w pełni operatywna do 2025 roku. W kontekście negocjowanej przez rząd ChRL umowy o wolnym handlu z Eurazjatycką Wspólnotą Gospodarczą - przy wsparciu połączeń kolejowych - rosyjskie porty mogą stać się głównym kanałem wymiany handlowej z Europą. Koncepcja ta ma również kluczowy wpływ na wybrzeże Morza Bałtyckiego w kontekście powierzchni magazynowej oraz rozwoju logistyki regionu.

Po normalizacji dyplomatycznych stosunków pomiędzy Norwegią a ChRL, w 2017 roku oba państwa aktywnie pracują nad ekonomiczną adaptacją terenów północnych. Po spotkaniu premier Erny Solberg z Xi Jinpingiem oraz Li Keqiangiem w kwietniu 2017 roku można wywnioskować, iż Chiny są zainteresowane współpracą z norweskim rządem w kwestii wykorzystania portu w Kirkenes, będącego najbliższym zachodnim portem na morskim szlaku z Chin. Kolejną zaletą wybranej lokalizacji jest fakt, iż port nie jest skuty lodem, co umożliwi obniżenie kosztów transportu. Ponadto w obliczu ustaleń podjętych przez premiera Li Keqiangia oraz jego fińskiego odpowiednika Juhę Sipilę podczas World Economic Forum w Dalian w czerwcu 2017 roku, kiedy to zobowiązano się konstrukcji wartego 3 mld euro projektu kolejowego łączącego port w Kirkenes z fińskim Rovaniemi, można zakładać iż w 10-letniej perspektywie współpraca pomiędzy Skandynawią a Chinami będzie opierała się głównie na inwestycjach infrastrukturalnych w regionie.

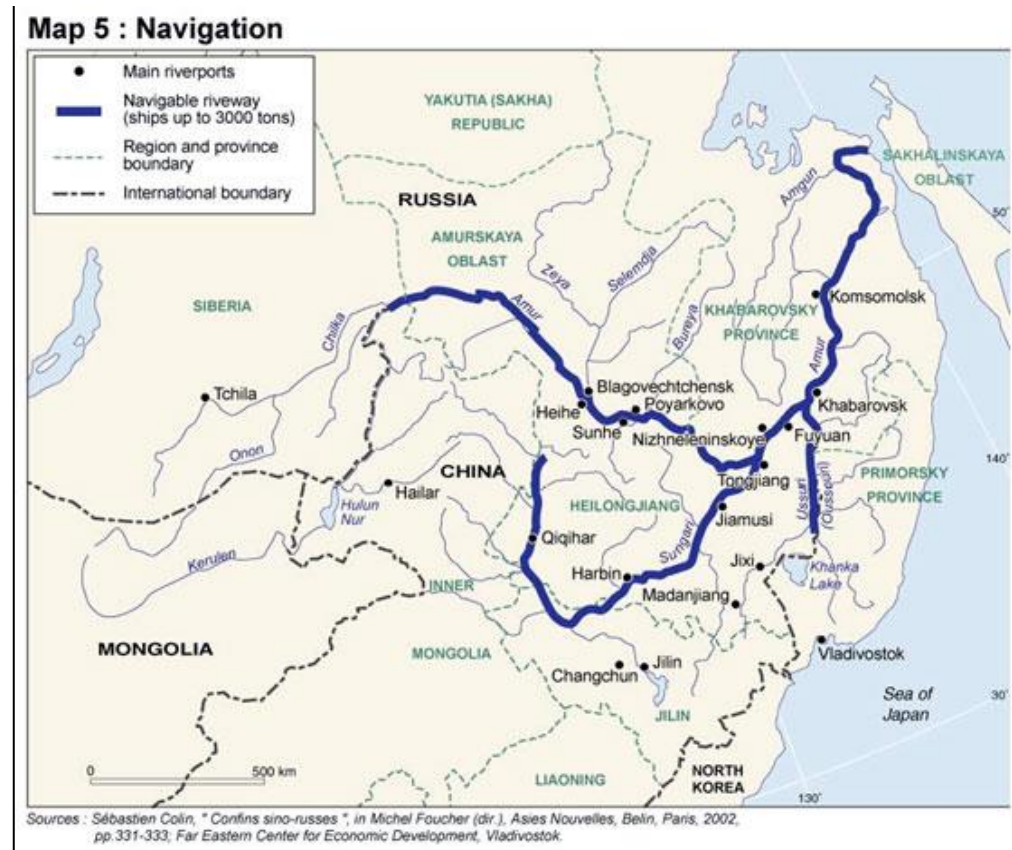
ANEKS

MAPA 1



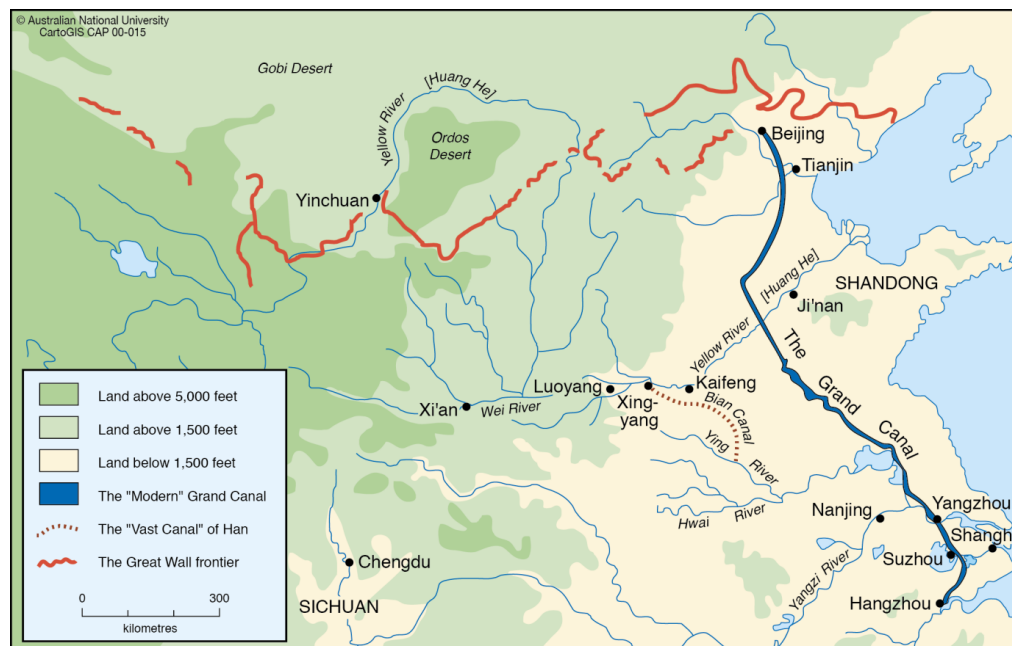
Źródło: *Yangtze River Maps 2018: Location, Route, Ports, & Shore Excursions*, <http://www.chinadiscovery.com/yangtze-cruises/yangtze-maps.html>, data dostępu 15.12.2017.

MAPA 2



Źródło: *The Amur River border. Once a symbol of conflict, could it turn into a water resource stake?*, <http://journals.openedition.org/cybergeog/4141?lang=es>, data dostępu 15.12.2017.

MAPA 3



Źródło: *China - Grand Canal*, <http://asiapacific.anu.edu.au/mapsonline/base-maps/china-grand-canal>, data dostępu 15.12.2017.

TABELA 1 DANE KONTAKTOWE

Nazwa	Adres	Telefon	E-mail	Strona internetowa
Ministerstwo Transportu ChRL	11 Jianguomen Inner St, DongDan, Dongcheng Qu Pekin, Chiny, 100736	010-65292114	jtbweb@mot.gov. cn	http://www.mot.gov.cn/
Wydział współpracy z zagranicą Ministerstwa Transportu	b/d	b/d	b/d	http://www.mot.gov.cn/sj/guojihzs/
Administracja Nawigacji na Rzece Perłowej	263 Yan Jiang Zhong Lu, Guandong, Chiny, 510110	020-83315988	bgs@zjhw.gov.cn	http://www.zjhw.gov.cn/
Administracja Nawigacji na rzece Jangcy	134 Yanjiang Dadao Hankou, Wuhan 430014	027 8276 7156	chjysc@163.com	https://english.cjhy.gov.cn/
Ministerstwo Zasobów Wodnych ChRL	2, Lane 2, Baiguang Road, Pekin, Chiny, 100053	0086-10-63202114	englishweb@mwr.gov.cn	http://www.mwr.gov.cn/
Departament międzynarodowej współpracy naukowej i technologicznej (MZW)	b/d	b/d	b/d	http://gjkj.mwr.gov.cn/
Biuro Ogólnego Rozwoju Ministerstwa	58 ,Shangshanruos hui Building, Nanxiange Street,	0086 -10- 6320 4495	b/d	http://www.zhsyj.org.cn/

Zasobów Wodnych	Xicheng District , Pekin, Chiny			
Centrum Informacji Ministerstwa Zasobów Wodnych ChRL	2, Lane 2, Baiguang Road, Pekin, Chiny, 100053	010-63202557	xxzx@mwr.gov.cn	http://xxzx.mwr.gov.cn/
Biuro Serwisowe Ministerstwa Zasobów Wodnych ChRL	2, Lane 2, Baiguang Road, Pekin, Chiny, 100053	010-63202114	jgfwj@mwr.gov.cn	http://fwj.mwr.gov.cn/
Komisja zasobów wodnych rzeki Jangcy	1863, Jiefang Dadao, Wuhan, Prowincja Hubei, Chiny	0086-27-82828245	cjsslw@126.com	http://www.cjw.gov.cn
Komisja zasobów wodnych Żółtej Rzeki	11, Jinshui Road, Zhengzhou, Prowincja Henan, Chiny	0086-371-66022160	hhw@yrcc.gov.cn	http://www.yellowriver.gov.cn
Komisja zasobów wodnych rzeki Huai	3055, Donghaidadao, Bengbu, Prowincja Anhui, Chiny	0086-552-3093719	hwtg@hrc.gov.cn	http://www.hrc.gov.cn
Komisja zasobów wodnych rzeki Hai He	15, Longtan Road, Hedong District, Tianjin, Chiny	0086-22-24102327	hrg@hwcc.gov.cn	http://www.hwcc.gov.cn
Komisja zasobów wodnych Rzeki Perłowej	80, Tianshou Road, Tianhe District, Guangzhou, Prowincja Guangdong, Chiny	0086-20-87117780	news@pearlwater.gov.cn	http://www.pearlwater.gov.cn

Komisja zasobów wodnych rzeki Liao He	4188, Jiefang Dalu, Changchun, Prowincja Jilin, Chiny	0086-431- 85607066	slwwz@slwr.gov. cn	http://www.slwr.gov.cn
---	--	-----------------------	-----------------------	---