



Tomasz Stępniewski

## Potencjał rozwoju transportu intermodalnego państw Europy Środkowo-Wschodniej wobec inicjatywy Jedwabnego Szlaku

### Intermodal Freight Transport of East-Central European Countries and Its Potential for Development in Light of the Belt and Road Initiative

**Abstract:** The second meeting of the ministers of transport and the East-Central Europe and China Business Forum, which took place in Warsaw between 25<sup>th</sup> and 26<sup>th</sup> October 2017, discussed the current state of affairs, as well as the growth prospects of maritime economy, international freight routes, intermodal freight transport, and visions regarding infrastructural projects and the development of the whole region. The fact that, from the point of view of the “16+1” cooperation, the general region of East-Central Europe (16 countries) is considerably diversified, is noteworthy. Both EU member and non-EU member states are located in the region. There are eurozone and non-eurozone states, as well as countries of diversified economic structures. In addition, various historical, socio-cultural and political factors come into play. The present paper synthesizes chief problems and challenges for countries located in two regions – the Black Sea region (Bulgaria, Romania), and the Adriatic Sea region (Albania, Bosnia and Herzegovina, Croatia, Montenegro, Macedonia, Serbia, Slovenia).

**Keywords:** East-Central Europe, China, 16+1, the Belt and Road Initiative, Intermodal Freight

### Потенциал развития интермодального транспорта в странах Центрально-Восточной Европы для инициативы Шелкового пути

**Аннотация:** Во время Второй встречи министров транспорта и Центрально-восточноевропейского бизнес-форума в Варшаве, 25 и 26 октября 2017 года, были рассмотрены так текущее состояние как и перспективы развития морской экономики, международных транспортных маршрутов, интермодального транспорта а также планы инфраструктурных проектов и развития всего региона. Важно отметить,

что с точки зрения сотрудничества в формате «16 + 1» широко понимаемый регион Центральной и Восточной Европы (16 стран) является очень разнообразной областью. Существуют государства, являющиеся членами Европейского союза как и страны не входящие в ЕС, страны еврозоны и за ее пределами, а также страны с разной структурой экономики. Кроме того, мы имеем дело с историческими, социокультурными и политическими различиями. Ниже, в синтетическом виде, будут показаны основные проблемы и вызовы государств, расположенных в двух регионах - Черного моря (Болгария, Румыния) и Адриатического моря (Албания, Босния и Герцеговина, Хорватия, Черногория, Македония, Сербия, Словения).

**Ключевые слова:** Центрально-Восточная Европа, Китай, 16+1, инициатива Шелкового пути, интермодальный транспорт

## Wstęp

Podczas II Spotkania Ministrów Transportu oraz Forum Biznesu Europy Środkowo-Wschodniej i Chin w Warszawie w dniach 25-26 października 2017 roku rozmawiano na temat zarówno stanu aktualnego, jak i perspektyw rozwoju gospodarki morskiej, międzynarodowych szlaków transportowych, transportu intermodalnego, a także planów dotyczących projektów infrastrukturalnych oraz rozwoju całego regionu<sup>1</sup>. Poniżej w sposób syntetyczny ukazane zostaną główne problemy i wyzwania odnoszące się do państw położonych w dwóch rejonach: Morza Czarnego (Bułgaria, Rumunia) i Morza Adriatyckiego (Albania, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Czarnogóra, Macedonia, Serbia, Słowenia)<sup>2</sup>.

Co istotne, z punktu widzenia współpracy w formacie „16+1” szeroko rozumiany region Europy Środkowo-Wschodniej (16 państw) jest obszarem bardzo zróżnicowanym<sup>3</sup>. Występują tu państwa będące

<sup>1</sup> Niniejsza analiza została napisana w oparciu o materiały (pochodzące z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz umieszczone w serwisie YouTube przez ministerstwo) z Forum Biznesu Europy Środkowo-Wschodniej i Chin, które odbyło się w Warszawie w dniach 25-26 października 2017 roku.

<sup>2</sup> Niniejsza analiza jest wynikiem badań, których część ukazała się w raporcie: Tomasz Stępniewski, *Projekty infrastrukturalne państw regionu Morza Adriatyckiego i Morza Czarnego*, [w:] *Intermodalność kluczem do współpracy Europy Środkowo-Wschodniej i Chin*, P. Szczepny (koordynacja), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2017, s. 19-26.

<sup>3</sup> Szerzej o polityce Chin wobec Unii Europejskiej i stosunkach Europa Środkowa – Chiny zob. m.in. w: J. Jakóbcowski, M. Kaczmarek, *Nietrafiona oferta Pekinu: „16+1” a chińska polityka wobec Unii Europejskiej*, „Komentarze OSW”, nr 250, 15.09.2017, [www.osw.waw.pl](http://www.osw.waw.pl); *China's investment in influence: the future of 16+1 cooperation*, ECFR, London 2017, <http://www.ecfr.eu>; T. Kong, *The 16+1 Framework and Economic Relations Between China and the Central and Eastern European Countries*, Council for European Studies, 14 December 2015; *China's Twelve Measures for Promoting*

członkami Unii Europejskiej i państwa spoza UE, państwa znajdujące się w strefie euro i poza tą strefą, a także państwa o różnej strukturze gospodarek. Poza tym uwidaczniają się pomiędzy nimi różnice historyczne, społeczno-kulturowe i polityczne. Dodatkowo państwa w ramach tego obszaru dość często wyrażają chęć współpracy, ale jednocześnie konkurują między sobą o nowych inwestorów, trasy przesyłu surowców itd. „Jeden pas, jedna droga” to wspólne porozumienie mające na celu przyniesienie korzyści zarówno państwom Europy Środkowo-Wschodniej, jak i Chinom. 85% towarów jest w dzisiejszych czasach przewożonych statkami. Wyzwaniem dla państw Europy Środkowo-Wschodniej jest uruchomienie nowych tras transportu towarów (oprócz dróg i kolei) w postaci transportu rzeczego.

Forum Biznesu koncentrowało się na państwach Europy Środkowo-Wschodniej, które w większości nie mają dostępu do morza. Z perspektywy chińskiej ważne są te obszary i porty (np. Hamburg, Antwerpia czy Rotterdam), które są swego rodzaju bramą do państw Europy Środkowo-Wschodniej. Porty nad Morzem Bałtyckim (np. Port Gdańsk) sukcesywnie wzmacniają swoją pozycję i zaczynają konkurować z portami zachodnioeuropejskimi. W analizowanych

*Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries*, Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, 26 January 2015, [http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz\\_1/t1410595.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410595.htm); D. Pavličević, *China in Central and Eastern Europe: 4 Myths*, „The Diplomat”, 16 June 2016, <https://thediplomat.com/2016/06/china-in-central-and-eastern-europe-4-myths/>; Z. Liu, *The Pragmatic Cooperation between China and CEE: Characteristics, Problems and Policy Suggestions*, Working Paper Series on European Studies of Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences, vol. 7 (6) 2013; M. Kaczmarek, *China on Central-Eastern Europe: “16+1” as seen from Beijing*, Ośrodek Studiów Wschodnich, 14 April 2015, <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-04-14/china-central-eastern-europe-161-seen-beijing>; R. Q. Turcsanyi, *Obor’s Older Brother: Lessons Learned from the China-CEE 16+1 Platform*, IAPS Dialogue: The Online Magazine of the Institute of Asia & Pacific Studies, 19 July 2017, <https://iapsdialogue.org/2017/07/19/obors-elder-brother-lessons-learned-from-the-china-cee-161-platform/>; J. de Guy, *The European Union’s China Policy: Priorities and Strategies for the New Commission*, European Centre for International Political Economy, „Policy Brief”, no. 3/2015, s. 2-3; Z. Liu, *Europe and the “Belt and Road Initiative”: Responses and risks*, Beijing: China Social Science Press 2016; Y. Wang, *The Belt and Road Initiative. What will China offer the world in its rise*, 1<sup>st</sup> edn, Beijing: New World Press 2015; B. Góralczyk, *China’s interests in Central and Eastern Europe: enter the dragon*, „European View”, vol. 16, 2017, s. 153-162; Z. K. Liu, *The 16+1 cooperation in the context of the Belt and Road Initiative*, [w:] *Danube and the New Silk Road*, D. Dimitrijevic (ed.), Belgrade: Institute for International Politics and Economics 2016, s. 155-180; Z. K. Liu, *China and CEEC cooperation under the Belt and Road Initiative – Misunderstandings reconsidered*, [w:] *Afterthoughts: Riga 2016 International Forum of China and Central and Eastern European Countries*, M. Andzans (ed.), Riga: Latvian Institute of International Affairs 2016, s. 29-32; A. Szunomár, *Blowing from the East*, „International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs”, vol. XXIV, 2015, no. 3/2015, s. 60-78.

rejonach (Morze Czarne i Morze Adriatyckie) każdy port powinien podkreślać swoje atuty oraz w szerokim zakresie promować jakość swojej lokalizacji. Zdaniem przedstawicieli strony chińskiej, państwa tego obszaru winny pracować nad polepszaniem przepustowości swoich portów i starać się oferować jak najlepsze usługi za jak najniższą cenę. Mowa jest również o większej przepustowości w odniesieniu do sieci transportu kolejowego i drogowego. Strona chińska wyraża nadzieję, że w przyszłości uda się skupić inwestycje właśnie w tych obszarach. Dodatkowo należy zauważyć, że rozwijane połączenia kolejowe pomagają wzmocnić korytarz Bałtyk – Adriatyk i tym samym wpływają korzystnie na dostępność portu w Gdańsku.

Format współpracy „16+1” z jednej strony odbierany jest przez państwa regionu jako swego rodzaju alternatywa dla integracji w ramach UE, z drugiej strony jest mocno krytykowany przez państwa członkowskie UE (m.in. Niemcy i Francję) jako narzędzie sterowane przez stronę chińską i służące do rozbijania spójności UE. Poprzez zacieśnianie współpracy gospodarczej – zdaniem krytyków – Chiny mają wpływ na podejmowanie korzystnych dla nich decyzji np. na forum UE i innych organizacji. A instrumentami do uzyskiwania wpływu na państwa formatu „16+1” są finansowanie infrastruktury oraz bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Oceniając pięć lat funkcjonowania formatu „16+1” – w odniesieniu do infrastruktury – można powiedzieć, że ewoluuje on w kierunku formatu „11+5”. Państwa, które nie należą do UE (Albania, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Macedonia, Serbia), korzystają z chińskich kredytów w celu rozbudowy infrastruktury drogowej (np. budowa w tych państwach autostrad, część trasy kolejowej Belgrad – Subotica). Z kolei państwa należące do UE niezbyt chętnie spoglądają na chińskie kredyty jako sprzyjające – ich zdaniem – interesom Chin kosztem Europy Środkowo-Wschodniej.

## 1. Rejon Morza Czarnego

### Bułgaria

Korzystna lokalizacja geograficzna Bułgarii stanowi jeden z największych atutów tego państwa, jeśli chodzi o konkurencyjność – możliwość nawiązania stosunków z państwami Europy, Azji i Afryki, a tym

samym możliwość transportowania towarów do Europy Zachodniej. Zaletę tę dodatkowo wzmacnia fakt, że dwa główne korytarze trans-europejskiej sieci transportowej, biegnącej ze wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego i wzdłuż rzeki Dunaj, przecinają terytorium Bułgarii, gdzie ruch przebiega ze wschodu do centralnej części Unii Europejskiej. W celu osiągnięcia niezawodności i ciągłości w zakresie transportu towarów z Chin do Europy przez Bułgarię szczególne znaczenie ma opracowanie następujących węzłów intermodalnych: Sofia, Burgas, Warna, Gorna Orjachowica, lotnisko w Płowdiwie, terminale kolejowe: Sofia, Płowdiw, Gorna Orjachowica, Ruse, Dragoman oraz śródlądowe szlaki wodne i porty morskie w Warnie i Burgas.

Nowe projekty, które zostaną wprowadzone w życie do roku 2022 – z udziałem środków europejskich – obejmują transport kolejowy i drogowy. Prace związane z remontem kolei i modernizacją odcinków kolejowych także już trwają, podobnie jak przebudowa węzłów kolejowych w Sofii i Płowdiwie. Usprawnione i zoptymalizowane zostaną działania modernizacyjne na Dunaju przez dostarczenie wyspecjalizowanych urządzeń pogłębiających. Co ważne, ustanowiony zostanie system elektronicznej wymiany informacji w bułgarskich portach, co znacznie ułatwi funkcjonowanie tych portów.

Strategiczne cele polityki transportowej Bułgarii do roku 2030 koncentrować się będą wokół następujących kwestii: poprawa efektywności i konkurencyjności sektora transportowego, poprawa łączności transportowej i dostępności oraz ograniczenie negatywnych skutków rozwoju sektora transportowego.

## Rumunia

Rumunię przecinają trzy korytarze paneuropejskie, z północy na południe i ze wschodu na zachód (korytarze nr 4, 7 i 9, które teraz są też częścią sieci TEN-T). Państwo to oferuje wiele możliwości transportowych ze względu na swoje strategiczne położenie – punkt transportu intermodalnego między Dalekim Wschodem a Europą. Rumunia odgrywa i będzie odgrywała kluczową rolę w polityce transportu w regionie. Z tego powodu skupia się na wzmocnieniu pozycji strategicznego portu w Konstancy, który mieści się nad Morzem Czarnym – jest jednym z największych portów czarnomorskich. Jest to połączenie multimodalne między portami Morza Bałtyckiego a Morza Adriatyckiego. Ze względu na swoją lokalizację w Europie i nad

Morzem Czarnym port Konstancja pełni kluczową rolę, jeśli chodzi o przepływ towarów między Azją a Europą. Rumunia chce rozwinąć zaplecze portu w Konstancy dla wszystkich rodzajów transportu: rzeczno-kolejowego oraz drogowego. Co ważne, jest to jedyny port nad Morzem Czarnym, który zlokalizowany jest u ujścia Dunaju do Morza Czarnego. Ministerstwo Transportu Rumunii dużą wagę przykładają do współpracy w ramach platformy „16+1”.

Rozwój infrastruktury transportowej jest jednym z kluczowych aspektów gospodarki rumuńskiej. Państwo to stworzyło dokument integracyjny, w którym mowa jest o priorytetach w zakresie rozwoju głównej infrastruktury transportowej do roku 2030 (w kwestii dróg, kolei, połączeń lotniczych oraz połączeń multimodalnych).

## 2. Rejon Morza Adriatyckiego

### Słowenia

Przez terytorium Słowenii przebiegają dwa główne korytarze transportowe. Jeden to korytarz między Adriatykiem a Morzem Bałtyckim. Drugi to tzw. korytarz śródziemnomorski, który łączy wschód i zachód Europy – przebiega od Ukrainy do Hiszpanii. Oba te korytarze krzyżują się właśnie w Słowenii. Ze względu na swoją lokalizację geograficzną Słowenia jest naturalnym węzłem transportowym – dla transportu, transportu energii, komunikacji – i postrzegana jest jako jedno z najważniejszych państw transportowo-logistycznych Europy Środkowej. Śródziemnomorski i bałtycko-adriatycki korytarz bazowej sieci TEN-T oraz cztery europejskie korytarze transportu kolejowego przechodzą właśnie przez Słowenię. Kraj ma dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową i ważne węzły komunikacyjne, a także centra logistyczne w Lublanie, Mariborze i w Koper. Sieć autostrad – jedna z najgęstszych w Europie – wynosi 700 km. Słowenia dysponuje siecią kolejową o długości ponad 1000 km, trzema międzynarodowymi portami lotniczymi, znajdującymi się w Lublanie, Mariborze i w Portoroż. Państwo to posiada również jeden z najważniejszych portów na północnym Adriatyku, port Koper, co zapewnia multimodalność wszystkich słoweńskich korytarzy. Port Koper odnotowuje stabilny wzrost i z powodzeniem utrzymuje pozycję lidera w transporcie kontenerów i pojazdów na północnym wy-

brzeżu Adriatyku. Przeprowadzone w ostatnich latach inwestycje, mające na celu modernizację infrastruktury portowej i pogłębienie żeglugowych dróg wodnych, już umożliwiły przeładunek ze statków o pojemności 20 tysięcy TEU. Oczekuje się, że transport kontenerowy wzrośnie, a całkowity przeładunek o wartości 24 milionów ton zostanie osiągnięty, a nawet przekroczony w roku 2020, do 35 milionów ton zbliży się zaś w roku 2030. Co więcej, 60% wszystkich towarów jest transportowanych z portu w głąb lądu koleją. Udział ten ma jeszcze wzrosnąć poprzez budowę drugiego toru, który powstanie na linii Koper – Divaca.

Słowenia wspiera również digitalizację w sektorze transportu i logistyki, co przyczyni się do zmniejszenia obciążeń administracyjnych i kosztów. Port Koper jest popularnym portem dla wielu przewoźników z rejonu Adriatyku, przez co konkuruje z innymi portami z nadpółnocnego Adriatyku. Planowana jest również budowa drugiej linii kolejowej z portu Koper do ościennych państw, co zwiększy jego moce przerobowe.

Co ważne, ustanowiony został Instytut Ruchu i Transportu w Lublanie – sojusz strategiczny dla wprowadzenia innowacji w odniesieniu do kolei jako nowe podejście zapoczątkowane przez koleje słoweńskie i serbskie. Sojusz jest połączeniem nie tylko społeczności kolejowej, ale także sektora prywatnego i akademickiego w Europie Południowo-Wschodniej. Obecnie Instytut skupia 50 firm, spółek, które pracują wspólnie na potrzeby rozwoju kolei w państwach regionu Europy Środkowo-Wschodniej.

## **Chorwacja**

Chorwacja zlokalizowana jest na szlaku transportowym w kontynentalnym korytarzu europejskiej sieci transportowej, z bezpośrednim dostępem do wspólnego rynku europejskiego. Największy port Chorwacji to port w Rijeci – intermodalność zabezpiecza najkrótszą drogę do zintegrowanego rynku europejskiego, gdyż droga ta jest o 2536 mil morskich krótsza. Jest to niezaprzeczalna zaleta tego portu. Ze względu na bliskość Europy i państw Bliskiego Wschodu strategiczne znaczenie Morza Adriatyckiego jeszcze wzrosło w ostatnim czasie. Port w Rijeci jest połączony z największym portem w Chinach, działają tam największe firmy spedycyjne na świecie, ma on możliwość obsługi statków o przepustowości 11 tysięcy ton.

Port w Rijecie jest zarówno dużym portem Chorwacji, jak i portem tranzytowym dla państw sąsiednich (np. Węgier). Ponadto czerpie korzyści z korytarza TEN-T. Celem jest zwiększenie konkurencyjności tego portu tak, aby mógł on obsługiwać okoliczne państwa. Z tego powodu zainicjowano program „Rijeka Gateway Program”, który ma zapewnić infrastrukturę zarówno portową, jak i drogową.

Port w Rijecie leży na linii korytarza śródziemnomorskiego, ale także adriatycko-bałtyckiego, dlatego jest zaangażowany w koncepcję „Jeden szlak, jedna droga”. Podejmowane są również wysiłki zmierzające do modernizacji połączeń kolejowych pomiędzy Rijeką a miastami słoweńskimi w celu zapewnienia sprawniejszej obsługi przewozów kontenerowych. Ponadto multimodalność realizowana jest za pomocą różnych środków transportu, w większej części z udziałem dróg (system autostrad w Chorwacji jest bardzo dobrze rozwinięty). Obecnie wykorzystuje się 1/3 potencjału infrastruktury kolejowej. W tej chwili następuje znaczący wzrost tego sektora transportu (o ponad 50%). Towary z portu w Rijecie za pomocą różnych połączeń kolejowych, przez Zagrzeb i Budapeszt, trafiają do Wiednia i Niemiec. Warto również wspomnieć o porcie w Ploče, który jest ważny dla państw sąsiadujących i innych państw z Europy Środkowo-Wschodniej – Bośni i Hercegowiny, Serbii, Węgier, Słowacji, Czech. Port ten połączony jest z korytarzem transportowym 5C. Z kolei port w Zadarze to czwarty port towarowy. Stąd prowadzi najkrótsze połączenie pomiędzy Włochami a Chorwacją, 80 mil morskich.

## Serbia

Położenie geograficzne powoduje, że przez terytorium Serbii przebiega m.in. korytarz śródziemnomorski oraz korytarz Ren – Dunaj. Głównym celem Serbii jest modernizacja, odbudowa i budowa nowych obiektów wzdłuż głównych korytarzy transportu europejskiego. Autostrada z Belgradu do Czarnogóry budowana jest we współpracy z partnerami z Azerbejdżanu i Chin, przy zaangażowaniu lokalnych podwykonawców.

Ponadto korytarz kolejowy nr 10 jest modernizowany i rekonstruowany głównie z pomocą funduszy unijnych i innych międzynarodowych funduszy. Nowy element w odbudowie kolei to finansowanie



i zaangażowanie kontrahentów z Rosji i Chin na odcinku od Belgradu do Węgier.

Rozwój transportu intermodalnego znacząco przyczynia się do rozbudowy sieci kolejowej. Dlatego też działania Republiki Serbii mają na celu rozwój transportu intermodalnego, budowę nowoczesnej infrastruktury terminali intermodalnych. W związku z tym planowana jest budowa terminali m.in. w Belgradzie i Nowym Sadzie. Aby pozyskać ten rodzaj transportu, rozpoczęto projekt mający na celu zbudowanie pierwszego centrum logistycznego w Belgradzie, na terenie Batanicy. Terminal jest miejscem krzyżowania się dróg transportu drogowego i kolejowego, będą przejeżdżać tędy pociągi z portów nad Adriatykiem i europejskich centrów, będzie odbywał się tu przeładunek transporterów oraz magazynowanie i dystrybucja dla użytkowników pojazdów drogowych w promieniu 100-150 km.

Serbia postrzega inicjatywę „jedwabnego szlaku” jako szansę na powiązanie projektów europejskich i sieci TEN-T. Ponadto rząd serbski podkreśla, że elementem, który niewątpliwie przyczynił się nie tylko do przyciągania inwestycji zagranicznych, ale również zwiększenia wydajności gospodarki, jest poprawa infrastruktury komunikacyjnej. Łączna wartość wszystkich projektów infrastrukturalnych w Serbii wynosi około 14,7 mld euro. Niektóre projekty są nadal w trakcie realizacji, a niektóre zostaną ukończone w najbliższym czasie. Zrealizowanie projektów w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego będzie potwierdzeniem tego, że Serbia wypełniła swoją misję i stała się integralną częścią Europy.

## **Albania**

Z geograficznego punktu widzenia z Albanii stosunkowo szybko można przetransportować towary do Macedonii, Czarnogóry, Bośni i Hercegowiny oraz Kosowa. Jest to możliwe dzięki autostradom nr 1 i nr 2, które wchodzą w skład sieci TEN-T. Z kolei droga nr 2 obejmuje korytarz Albania – północ, który łączy się z grecką granicą. Jeżeli chodzi o transport morski, Albania ma 322 kilometry wybrzeża oraz cztery duże porty: Durres, Wlora, Saranda i Shengjin. Port Durres to największy port Albanii, jego położenie jest bardzo korzystne. Przez ten port przewija się prawie 78% towarów i pasażerów.

Transport kolejowy to ponad 400 kilometrów linii głównych i ponad 200 kilometrów linii drugiej kategorii. Sieć rozciąga się w róż-

nych kierunkach: na północ, na południe, na wschód do Macedonii i do Tirany.

Strategia na rzecz transportu 2010-2020 wymienia natomiast konkretne projekty związane z rozwojem transportu multimodalnego. Celem jest rozwój multimodalnego transportu w Albanii poprzez połączenie portów albańskich z państwami sąsiadującymi, zwłaszcza w ramach korytarza nr 8, drogi nr 2, portami: Durres, Wlora oraz połączenie z Kosowem.

### **Bośnia i Hercegowina**

Bośnia i Hercegowina jest ważnym państwem dla transportu w Europie Środkowo-Wschodniej. Paneuropejski korytarz 5C biegnie od Węgier, w kierunku Chorwacji, Bośni i Hercegowiny, aż do Morza Adriatyckiego. Najdłuższy jego odcinek znajduje się na terytorium Bośni i Hercegowiny. Poza tym funkcjonuje tu kilka ważnych połączeń kolejowych, w tym także połączeń towarowych. Zlokalizowane są tu cztery lotniska międzynarodowe, m.in. Sarajewo i Tuzla. Jeśli chodzi o transport wodny, to Bośnia i Hercegowina posiada dostęp do Morza Adriatyckiego – 24 kilometry wybrzeża. Dobre położenie portu Neum umożliwia korzystanie z niego w ramach transportu śródlądowego. Planowana jest rozbudowa tego portu.

Celem Bośni i Hercegowiny w ciągu najbliższych 10-15 lat jest projekt 5C, korytarz, który połączy Węgry, przez Chorwację, Bośnię i Hercegowinę, z portem Neum. Bośnia i Hercegowina wspiera także realizację projektu Via Carpatia. Wprawdzie Bośnia i Hercegowina nie ma bezpośredniego połączenia z Via Carpatia, ale istnieje połączenie z Serbią, która z kolei ma połączenie z Via Carpatia – i właśnie dlatego projekt ten jest tak ważny dla Bośni i Hercegowiny.

### **Czarnogóra**

Najbardziej znaczące projekty infrastrukturalne, które są obecnie realizowane w Czarnogórze, to projekty dotyczące budowy odcinka autostrady Bar – Boljare, droga ekspresowa wzdłuż wybrzeża Czarnogóry i rekonstrukcja kolei w Ribnica Bar. Co ważne, projekty te są zgodne z planami, celami i założeniami mechanizmu „16+1” oraz inicjatywy „Jeden pas, jedna droga”. Czarnogóra (podobnie jak Serbia) jest zainteresowana możliwością dobudowania dróg, które połączyłyby ją z realizowaną trasą Via Carpatia.

Czarnogóra posiada port w Barze, który zlokalizowany jest tuż nad Morzem Adriatyckim. Istotne jest to, że cały port jest portem niezamarzającym. Port w Barze może stanowić początkowy punkt dla projektów transportowych planowanych w ramach inicjatywy „Jeden pas, jedna droga”. Ponadto Czarnogóra wspiera główny cel inicjatywy – włączenie Chin, państw UE oraz państw Azji Centralnej, Afryki Wschodniej, Bliskiego Wschodu, a także państw Europy Środkowo-Wschodniej w projekty infrastrukturalne, gospodarcze i handlowe.

### **Macedonia**

Macedonia jest państwem tranzytowym. Przez jej terytorium przebiegają dwa transeuropejskie korytarze – nr 8 i 10. Ponieważ jest to państwo bez dostępu do morza, wdraża projekty realizowane wzdłuż korytarzy i podnosi jakość usług transportowych, a także konkurencyjność swoich sieci transportowych. Ulepszona infrastruktura wzdłuż korytarzy nr 8 i nr 10 (bardzo ważny ze strategicznego punktu widzenia) stworzy nowe możliwości połączeń transportowych z ważnymi centrami handlowymi w Europie Środkowo-Wschodniej oraz w Azji. Chodzi tu o połączenia transportowe od Morza Adriatyckiego, Morza Jońskiego aż do Morza Czarnego.

Obecnie Macedonia skupia się na budowie nowych autostrad oraz dróg, nowych połączeń kolejowych, jak również na przebudowie i modernizacji już istniejących. Jak już wspomniano, Macedonia nie ma dostępu do morza, a najbliższe porty są zlokalizowane w Grecji. Cele strategiczne Republiki Macedonii sprowadzają się w związku z tym do zapewnienia brakujących połączeń kolejowych w ramach korytarza nr 8. Jest to priorytet dla wszystkich państw z regionu Morza Jońskiego i Morza Adriatyckiego, podobnie jak budowanie relacji z Azją.

### **3. Perspektywa chińska współpracy z państwami położonymi w rejonie Morza Czarnego i Morza Adriatyckiego**

W powyższych akapitach ukazano stan aktualny i plany rozwoju infrastruktury transportowej dwóch rejonów: Morza Czarnego i Morza Adriatyckiego. Należy podkreślić, że zdaniem strony chińskiej (przedstawiciel „China Railway”, jak również Sinotrans LTD) w celu

obustronnego, wzajemnego rozwoju powinno się położyć nacisk na kilka kwestii: po pierwsze, zacieśnienie współpracy i poprawienie jakości wymiany informacji i łączności, po drugie, rozwijanie organizacji transportu. Celem jest przewóz towarów z Chin do Europy w okresie nie dłuższym niż 10 dni. Po trzecie, potrzebna jest lepsza jakość usług – „China Railway” chce budować różnego rodzaju połączenia transportowe na rzecz poprawienia usług transportowych. I po czwarte, konieczne jest obniżenie kosztów logistyki – „China Railway” wyraża nadzieję na współpracę ze wszystkimi firmami międzynarodowymi, co ma służyć obniżeniu kosztów i tworzeniu efektywnej organizacji. Inaczej rzecz ujmując, „China Railway” dąży do zmniejszenia kosztów, a jednocześnie skrócenia czasu transportu, tak aby cała usługa logistyczna była o wiele bardziej kompleksowa.

Mówiąc o perspektywach, należy zaznaczyć, że można spotkać się z opinią, iż najlepszym rozwiązaniem w kwestii współpracy w formacie „16+1” będzie jej włączenie w koncepcję Nowego Jedwabnego Szlaku („Jeden pas, jedna droga”)<sup>4</sup>. Region Europy Środkowo-Wschodniej spełnia wszystkie wymogi, by pełnić rolę hubu dla chińskich towarów dostarczanych na rynek europejski. Z jednej strony, ważne jest postrzeganie przez Chiny regionu jako całości i unikanie sytuacji, w których mogłoby dochodzić do preferowania jednych państw kosztem innych. Jednak z drugiej strony, polityka Chin względem całego regionu również nie może być skuteczna ze względu na duże zróżnicowanie państw Europy Środkowo-Wschodniej.

## **Bibliografia:**

*China's investment in influence: the future of 16+1 cooperation*, ECFR, London 2017, <http://www.ecfr.eu>.

*China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries, Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*, 26 January 2015, [http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz\\_1/t1410595.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410595.htm).

<sup>4</sup> Zob. P.Huang, Z. Liu et al., *The Cooperation between China and Central & Eastern European Countries (16+1):2012-2017*, China-CEEC Think Tanks Network, Beijing: China Social Science Press, Think Tanks Network, 7 December 2017, <http://16plus1-thinktank.com/u/cms/cepen/201801/13214915w9yy.pdf>; A. Vangeli, *China's Engagement with the Sixteen Countries of Central, East and Southeast Europe under the Belt and Road Initiative*, „China & World Economy”, vol. 25, 2017, no. 5, s. 101-124.

- Góralczyk B., *China's interests in Central and Eastern Europe: enter the dragon*, „European View”, vol. 16, 2017, s. 153-162.
- Guy J. de, *The European Union's China Policy: Priorities and Strategies for the New Commission*, European Centre For International Political Economy, „Policy Brief”, no. 3/2015, s. 2-3.
- Huang P., Liu Z. et al., *The Cooperation between China and Central & Eastern European Countries (16+1): 2012-2017*, China-CEEC Think Tanks Network, Beijing: China Social Science Press, Think Tanks Network, 7 December 2017, <http://16plus1-thinktank.com/u/cms/cepen/201801/13214915w9yy.pdf>.
- Jakóbowski J., Kaczmarski M., *Nietrafiona oferta Pekinu: „16+1” a chińska polityka wobec Unii Europejskiej*, „Komentarze OSW”, nr 250, 15.09.2017, [www.osw.waw.pl](http://www.osw.waw.pl).
- Kaczmarski M., *China on Central-Eastern Europe: “16+1” as seen from Beijing*, Ośrodek Studiów Wschodnich, 14 April 2015, <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-04-14/china-central-eastern-europe-161-seen-beijing>.
- Kong T., *The 16+1 Framework and Economic Relations Between China and the Central and Eastern European Countries*, Council for European Studies, 14 December 2015.
- Liu Z., *Europe and the “Belt and Road Initiative”: Responses and risks*, Beijing: China Social Science Press 2016.
- Liu Z., *The Pragmatic Cooperation between China and CEE: Characteristics, Problems and Policy Suggestions*, Working Paper Series on European Studies of Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences, vol. 7 (6) 2013.
- Liu Z. K., *China and CEEC cooperation under the Belt and Road Initiative – Misunderstandings reconsidered*, [w:] *Afterthoughts: Riga 2016 International Forum of China and Central and Eastern European Countries*, M. Andzans (ed.), Riga: Latvian Institute of International Affairs 2016, s. 29-32.
- Liu Z. K., *The 16+1 cooperation in the context of the Belt and Road Initiative*, [w:] *Danube and the New Silk Road*, D. Dimitrijevic (ed.), Belgrade: Institute for International Politics and Economics 2016, s. 155-180.
- Pavličević D., *China in Central and Eastern Europe: 4 Myths*, „The Diplomat”, 16 June 2016, <https://thediplomat.com/2016/06/china-in-central-and-eastern-europe-4-myths/>.
- Stępniewski T., *Projekty infrastrukturalne państw regionu Morza Adriatyckiego i Morza Czarnego*, [w:] *Intermodalność kluczem do współpracy Europy Środkowo-Wschodniej i Chin*, P. Szczęsny (koordynacja), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2017, s. 19-26.
- Szunomár A., *Blowing from the East*, „International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs”, vol. XXIV, 2015, no. 3/2015, s. 60-78.

- Turcsanyi R. Q., *Obor's Older Brother: Lessons Learned from the China-CEE 16+1 Platform*, IAPS Dialogue: The Online Magazine of the Institute of Asia & Pacific Studies, 19 July 2017, <https://iapsdialogue.org/2017/07/19/obors-elder-brother-lessons-learned-from-the-china-cee-161-platform/>
- Vangeli A., *China's Engagement with the Sixteen Countries of Central, East and Southeast Europe under the Belt and Road Initiative*, „China & World Economy”, vol. 25, 2017, no. 5, s. 101-124.
- Wang Y., *The Belt and Road Initiative. What will China offer the world in its rise*, 1<sup>st</sup> edn, Beijing: New World Press 2015.