

Edward Mendyk

## Rozwój azjatyckich szlaków kolejowych tematem Forum Szanghajskiego

Termin „Szanghajska Piątka” pojawił się w 1996 r., kiedy w Szanghaju odbyło się pierwsze spotkanie szefów 5 państw: Federacji Rosyjskiej, ChRL, Kazachstanu, Kirgistanu i Tadżykistanu. Ogólny obszar tych krajów obejmuje 3/5 całego obszaru Eurazji, a liczba ludności stanowi 1/4 globu ziemskiego. Z początku celem tej „Piątki” było rozwiązywanie spraw przygranicznych. Jednakże stopniowo rozpatrywane sprawy wyszły daleko poza przedmiot współpracy transgranicznej i zaczęły być omawiane takie kwestie, jak walka z terroryzmem, ekstremizmem i problemy współpracy ekonomicznej.

W ubr. w Szanghaju odbyło się kolejne spotkanie szefów państw „Szanghajskiej Piątki” z udziałem już prezydentów Rosji, Chin, Kazachstanu, Kirgistanu, Tadżykistanu i Uzbekistanu. W wyniku obrad zostały podpisane: deklaracja o utworzeniu Szanghajskiej Organizacji Współpracy oraz

szanghajska konwencja o walce z terroryzmem, separatyzmem i ekstremizmem.

Obecny skład Szanghajskiej Organizacji Współpracy będzie być może poszerzony o inne kraje. Zainteresowanie przystąpieniem do organizacji przejawia Mongolia, Iran, Indie i Pakistan.

W celu rozwoju regionalnej współpracy ekonomicznej, strona kazachska opracowała projekt „Programu wielostronnej handlowo – ekonomicznej współpracy między krajami – uczestnikami Szanghajskiej Organizacji Współpracy na lata 2001 – 2010”, który zawiera także konkretne propozycje Chin, związane ze stopniową liberalizacją handlu i inwestycji w regionie, rozwojem handlu przygranicznego.

Za centrum zbiegu linii kolejowych krajów uczestniczących w Szanghajskiej Organizacji Współpracy można uznać region wyznaczony stacjami Urumczy i Korla (ChRL) – Dżyzak (Uzbekistan) – Aktogaj i Mointy (Kazachstan). W tym regionie schodzą się drogi – Wielkiego Szla-

ku Jedwabnego, korytarza transportowego TRACECA (Transport Corridor Europa Caucasus Asia), a także odgałęzienia magistrali transsyberyjskiej. Szczególną uwagę udziela się sprawom odbudowy Wielkiego Szlaku Jedwabnego, niegdyś łączącego Chiny z Europą przez tereny Azji Środkowej (Samarkandę)

Jednym z priorytetów współpracy ekonomicznej są przedsięwzięcia dla budowy nowych i modernizacji linii kolejowych łączących regiony Centralnej Azji z Europą i pozostałą częścią Azji.

W Kirgizji sieć kolejowa po rozpadzie ZSRR składa się z kilku oddzielnych odcinków kolejowych. Główny odcinek linii biegnie z północy, od stacji Ługowaja (z Kazachstanu) przez Biszkek do Rybaczje (Bałykczy/Issyk-Kul). Na południowym-zachodzie Kirgizji znajdują się krótkie odcinki linii kolejowej z kierunku Uzbekistanu. W celu połączenia ich z północnym odcinkiem linii, w 1998 r. rozpoczęto budowę linii kolejowej Bałykczy – Koczorka –



Schemat magistrali kolejowych Transazjatyckiej, Transsyberyjskiej i Euroazjatyckiej. Źródło *Zeitschrift der OSSh*, Warszawa 1997, Nr 2

Kare-Kecze – Dżalal-Abad. Budowa nowej linii kolejowej pozwoli dostarczać węgiel z rozwidlenia Kara – Kecze do biszkeckiej elektrociepłowni i do innych regionów Kirgizji, co stworzy energetyczną niezależność republiki w przyszłości.

Budowa tej linii stała się bardziej ekonomicznie uzasadniona w wyniku zakończenia w 2000 r. budowy linii kolejowej Korla – Aksu -Kaszgar w Chinach, która w przyszłości połączy się przez Kirgizję ze środkowo-azjatycką siecią kolejową. Rozpatrywano wiele projektów połączenia kolei Chin i Kirgizji. Przyszła linia kolejowa istotna będzie dla Kirgistanu, jak i dla Uzbekistanu. Dla uzbeckiej strony bardziej dogodną byłaby linia, przechodząca od miasta Kaszgar (Chiny) przez graniczny punkt Erkecz – Tam do miasta Osz. Jednakże w rezultacie dyskusji w sprawie przebiegu nowej linii został przyjęty projekt optymalny, zadowalający wszystkie strony uczestniczące. W toku spotkania „Szanghajskiej Piątki” zatwierdzono północny wariant budowy kolei. Linia kolejowa

pobiegnie od Kaszgaru przez punkt graniczny Torugart i dalej w kierunku Dżalal-Abad i przez karakeczyńskie złoża węgla do Bałykczy, z dalszym połączeniem do Kazachstanu. W tym przypadku zostaną połączone 4 państwa sąsiedzkie: Chiny, Kirgistan, Kazachstan i Uzbekistan.

Bardziej od innych, w budowie tej linii zainteresowane są Chiny, które w ostatnich latach znacząco przyspieszyły własny rozwój ekonomiczny. Chińsko-kirgiska kolej będzie sprzyjać powiększeniu rynku usług transportowych, poszerzając wielkość potoku ładunków z Chin i krajów azjatycko-oceanicznego regionu do krajów Środkowej Azji, a także z Azji do Europy w związku z pogłębianiem się procesów globalizacji międzynarodowych powiązań ekonomicznych i z przejściem potoku towarów z dłuższej drogi morskiej.

Ten chińsko-kirgiski wariant transportowy będzie bardzo konkurencyjny dla istniejących euroazjatyckich magistrali – transazjatyckiej linii, przechodzącej przez Drużbę, a także transsyberyjskiej

magistrali przy przewozach między krajami azjatycko-oceanicznego regionu z państwami Azji Środkowej. Najwięcej skorzystają Chiny i kraje Azji Środkowej. Przyszła linia kolejowa powinna ożywić ekonomikę przygranicznych krajów WNP – Kirgistanu, Uzbekistanu, Tadżykistanu.

Chiny są gotowe przyjąć na siebie obowiązki generalnego dostawcy i zbudować całą linię kolejową. Linia ta jest już ujęta w 5-letnim planie inwestycyjnym ChRL, którego realizacja rozpoczęła się w ubiegłym roku.

Rosja -zdaniem autorów rosyjskich tegoż opracowania – chcąc posiadać wpływ w regionie nie może zajmować wyciekającej pozycji względem projektu budowy tej linii kolejowej. Udział w nim zapewnia również dostęp do strategicznie ważnych bogactw przyrodniczych, co istotne jest z punktu widzenia polityki międzynarodowej, jak i w celu zapewnienia bezpieczeństwa wewnętrznego. Rosja jest też zainteresowana w kolejowym połączeniu do Indii i do morskich portów

Oceanu Indyjskiego, omijając Afganistan. Choć budowa takich linii transportowych spowoduje ewentualne zmniejszenie przewozów na magistrali transsyberyjskiej (Transsib), Rosja powinna na zasadzie swojej obecności w regionie być inwestorem podobnych projektów.

W Kazachstanie po 1991 r. niektóre rejony okazały się rozdzielone obszarem Rosji. W 1998 r. zaczęła się budowa linii kolejowej Aksu (d. Jermak) – Konecznaja (m. Kurczatow) w Pawłodarskim obwodzie długości 185 km. Oficjalne otwarcie tej nowej linii nastąpiło w końcu czerwca 2001 r. Umożliwia ona polepszenie połączeń wewnątrzregionalnych; bezpośrednio Pawłodaru z Semipałatynskiem, miastami kilkuset tysięcznymi. Efekt ekonomiczny dla Kazachstanu sprowadza się do poważnego skrócenia odległości przewozów, gdyż linia ta nie przebiega tranzytem przez terytorium Federacji Rosyjskiej. Nowa linia umożliwi głównie przewozy ekibastuzskiego węgla, który pojedzie do wschodniej części kraju, skracając drogę przewozu o 1,5 tys. km.

Linia Czarskaja – Zaszczita (Ust – Kamenogorsk) długości 142 km planowana jest dla połączenia odizolowanej sieci w rejonie Ust-Kamenogorska i Leninogorska z magistralą transazjatycką (zw. Turksib); pozwoli to wyeliminować przewozy tranzytowe przez Rosję i związane z tym procedury celne, graniczne oraz uniknąć opłat tranzytowych. Pobudowanie tegoż kazachskiego odcinka kolei

znacznie zmniejszy obciążenie rosyjskiej stacji Łokot i przylegających odcinków.

Budowa linii kolejowej Donskoje – Krasnooktiabrskij Rudnik stworzy bezpośrednie połączenie na terenie Kazachstanu, z Aktubinskiego do Kustanajskiego obwodu z pominięciem stacji węzłowych znajdujących się w Rosji. Wynika ona z potrzeb gospodarczych występujących między zachodnią częścią Kazachstanu gdzie wydobywa się ropę naftową i przemysłową północną częścią kraju, z którą nie ma jeszcze bezpośredniego połączenia kolejowego. Ładunki są przewożone tranzytem przez obszar Rosji, gdzie na kazachskie towary stosuje się taryfy tranzytowe. Wzdłuż przewidywanej trasy nowej linii znajduje się wiele pokładów różnych rud, które teraz jeszcze nie są eksploatowane z powodu braku infrastruktury transportowej. Ona także pozwoli skrócić drogę innych kazachskich towarów, np. z kombinatu metalowego z Karagandy oraz rosyjskich towarów do portu morskiego Aktau nad Morzem Kaspijskim. Możliwości tego portu po przeładowaniu ziarna i wielkich kontenerów są praktycznie nie wykorzystane. W ostatnim czasie była przeprowadzana rekonstrukcja portu, co doprowadziło do zwiększenia potoku ładunków, głównie kazachskiego eksportu produktów naftowych, metali i ziarna do Iranu, Turcji i Ażerbejdżanu. W Aktau latem 2001 r. nastąpiło uruchomienie kompleksu kolejowo – promowego, któ-

ry połączył koleje Kazachstanu z korytarzem transportowym Europa – Kaukaz – Azja (TRACECA). Finansowanie kompleksu zostało zrealizowane w ramach projektu korytarza transportowego TRACECA. Rozwój tych przewozów spowoduje częściowe przekierowanie potoków ładunków z kolei rosyjskich, z odcinka Kartały – Orsk oraz z przejścia granicznego Ozinki (Rosja/Kazachstan) na korytarz transportowy TRACECA.

Ponadto w Kazachstanie w stadium rozpracowania są dalsze projekty budowy odcinków kolejowych w centrum kraju dzięki którym stanie się możliwa optymalna komunikacja zachodnich i wschodnich regionów republiki. Główne euroazjatyckie magistrale kolejowe, w tym dwie linie przebiegające przez Kazachstan prezentuje załączona mapka.

Uznając ważną rolę transportu w rozwoju międzynarodowego handlu i współpracy, a także w zapewnianiu stabilności i bezpieczeństwa ekonomicznego w tym regionie uznano za celowe w ramach Szanghajskiej Organizacji Współpracy stworzyć centrum informacyjno – analityczne, do którego funkcji należy śledzenie przewozów multimodalnych i tworzenie bazy danych dostępnej dla krajów – uczestników.

Szanghajska Organizacja Współpracy posiada niezawodny potencjał i perspektywy dalszego rozwoju i może spełniać znaczącą rolę w międzynarodowych euroazjatyckich kontaktach ekonomicznych w przyszłości.