

Janusz Łacny
Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Transport drogowy jako czynnik rozwoju regionalnego Azji Środkowo-Wschodniej na przykładzie projektu NELTI¹

Przez setki ostatnich lat główną rolę w wymianie gospodarczej między Europą i Azją odgrywał transport morski. Nie ma wątpliwości, że w dzisiejszych realiach gospodarczych, przy aktualnych uwarunkowaniach logistycznych oraz obecnym poziomie rozwoju techniki i technologii, międzynarodowy system transportu morskiego obsługuje rynek Dalekiego Wschodu już na granicy swoich możliwości. Globalizacja i wynikająca stąd ogromna dynamika rozwoju wymiany handlowej na makrokontynencie euroazjatyckim zmusza do poszukiwania rozwiązań alternatywnych dla zapewnienia rosnących potrzeb mobilności ładunków na tym obszarze geopolitycznym. Szansę usprawnienia warunków funkcjonowania międzynarodowego rynku przewozowego stwarza szybka aktywizacja innych gałęzi transportu na kontynencie azjatyckim.

Wobec wysokich kosztów transportu powietrznego jedyną możliwością daje dziś transport lądowy, a w jego ramach transport drogowy. Konceptcja wykorzystania transportu drogowego dla zapewnienia warunków rozwoju gospodarczego państw azjatyckich była tematem dyskusji na forach międzynarodowych od kilkunastu lat. Ich rezultatem jest uruchomienie w 2008 roku projektu NELTI (*New Eurasian Land Transport Initiative*), umożliwiającego realizację przewozów komercyjnych wzdłuż trzech różnych korytarzy dawnego Jedwabnego Szlaku.

W artykule przeprowadzono analizę porównawczą głównych charakterystyk oraz przedstawiono możliwości i zagrożenia wykorzystania tych korytarzy dla aktywizacji wymiany handlowej na terenie Eurazji. Wyniki analizy dowodzą, że istnieje ogromny potencjał rozwoju takich przewozów i że mogą one stanowić ekonomicznie uzasadnione uzupełnienie dotychczasowych systemów transportowania ładunków między Europą i Azją, oparte na zasadach kompatybilności i rozsądnej konkurencji ekonomicznej.

Znaczenie transportu drogowego dla rozwoju Środkowej i Centralnej Azji

Analizując kwestię aktywizacji obszarów Środkowej i Centralnej Azji, można oprzeć się na koncepcji rozwoju regionalnego oraz teorii międzynarodowej wymiany handlowej. Jedną z najbardziej znanych hipotez modelowych, model grawitacyjny handlu (Isard, 1954), zakłada, że wzrost wymiany handlowej między państwami jest wprost proporcjonalny do ich PKB a odwrotnie proporcjonalny do odległości geograficznej, dzielącej te gospodarki (Krugmann, Obstfeld, 2007). Wydaje się, że w dobie

globalizacji, charakteryzującej się znacznym postępem w zakresie wszelkiej infrastruktury technicznej, dystans geograficzny nie jest już tak ważną przeszkodą jak kiedyś. Znacznie większą rolę w gospodarce zaczyna pełnić odległość ekonomiczna, rozumiana jako możliwość uczestniczenia w procesie produkcji, a także dystrybucji dóbr i usług, co dziś jest praktycznie możliwe zawsze i wszędzie dzięki dostępności Internetu. Dlatego też, zamiast klasycznej odległości między wybranymi punktami w dwóch państwach (na przykład między stolicami), wyrażonej w kilometrach, warto zwrócić uwagę na pomiar odległości poprzez poziom infrastruktury drogowej czy też dostęp do Internetu.

Wyniki analiz teoretycznych i symulacji wykonalności przewozów na trasach reaktywowanego obecnie Jedwabnego Szlaku, przeprowadzonych zarówno na poziomie międzynarodowym (ONZ, WNP, IRU), jak i na szczeblach krajowych w państwach, na terytoriach których przewozy takie mają być realizowane (Chiny, Uzbekistan, Kazachstan, Iran, Rosja, Turcja itd.), są bardzo obiecujące. Ale każde dywagacje teoretyczne, niezależnie od stopnia ich wiarygodności, wymagają praktycznej weryfikacji. W tym przypadku rozwój wymiany handlowej jest procesem nieuchronnym, problematyczne jest jednak określenie jego tempa i długości okresu dochodzenia do względnie satysfakcjonującego poziomu bogactwa mieszkańców poszczególnych państw regionu.

Do dziś zaledwie 1% wymiany handlowej między Europą i Azją przebiega przez państwa Azji Środkowej. Podstawową przyczyną tego stanu rzeczy jest stosunkowo mała świadomość faktu, że jedynie transport drogowy, oferujący wysokiej jakości usługi przewozowe od drzwi nadawcy do drzwi odbiorcy, jest w stanie stworzyć sieć połączeń pomiędzy wszystkimi podmiotami gospodarczymi we wszystkich regionach, od Dalekiego Wschodu do Europy Zachodniej. Jeśli międzykontynentalne przewozy drogowe okażą się możliwe, to możliwe będą również wszystkie przewozy na poszczególnych fragmentach tego szlaku.

Poziom rozwoju nowoczesnej infrastruktury transportowej na kontynencie azjatyckim jest obecnie na tyle dobry, że już spowodował udroźnienie azjatyckiego rynku przewozów drogowych. Stało się to między innymi dzięki zapoczątkowaniu w 2008 roku regularnych przewozów drogowych w różnych regionach Azji, w ramach pilotażowego programu przewozów drogowych między Azją i Europą, objętych projektem NELTI. Stanowi on bardzo ważny krok w realizacji strategii nakierowanej na integrację ekonomiczną gospodarek

¹ Artykuł recenzowany (przyp. red.).

wszystkich państw azjatyckich. W ramach tego projektu wiele przedsiębiorstw międzynarodowego transportu drogowego, przy wsparciu różnych organizacji i instytucji międzynarodowych oraz rządów zainteresowanych państw, rozpoczęło komercyjne przewozy towarów przemysłowych i dóbr konsumpcyjnych na trasach położonych pomiędzy centralną częścią Chin i Europą.

Charakterystyka projektu NELTI

Inicjatorem projektu NELTI była Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU. Dzięki jej apolityczności, znaczącego wsparcia udzieliły projektowi różne organizacje międzyrządowe i ponadnarodowe, a wśród nich: Europejska Komisja Gospodarcza (UNECE) i Komisja Gospodarczo – Społeczna ds. Azji i Pacyfiku (UNESCAP), Organizacja Współpracy Ekonomicznej Państw Morza Czarnego (BSEC), Euroazjatycka Wspólnota Gospodarcza (EurAsEC) oraz Światowa Organizacja Celna (WCO), Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OSCE) i Szanghajska Organizacja Współpracy (SCO).

Jak pokazano na rysunku 1, projekt NELTI obejmuje 3 przedsięwzięcia realizowane równoległe, przy czym każde z nich dotyczy przewozów drogowych wykonywanych w innym korytarzu transportowym. Obejmuje on zatem przewozy wzdłuż tras:

- *północnej*, o łącznej długości około 5 600 km, rozpoczynającej się w Chorgos na granicy Chin i biegnącej przez terytoria Kazachstanu, Uzbekistanu, Rosji i Białorusi, do polskiego odcinka zewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Czas realizacji przewozu na tej trasie wynosi 12 – 18 dni
- *centralnej*, której łączna długość wynosi około 4 900 km, w tym 1 500 km dróg morskich, prowadzącej z Irkeshtam na granicy Chin, przez Kirgistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan, Gruzję i Morze Czarne do unijnych portów Rumunii lub Bułgarii. Czas realizacji przewozu, ze względu na dwa odcinki morskie, wynosi 14 – 18 dni

- *południowej*, o długości około 6 000 km, przebiegającej z Chorgos przez Kazachstan lub Kirgistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran i Turcję, do greckiego lub bułgarskiego odcinka zewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Czas realizacji przewozu wynosi 12 – 14 dni.



Rys. 1. Trasy realizacji przewozów drogowych w ramach projektu NELTI. Źródło: International Road Transport Union (IRU), Geneva, 2009.

Projekt NELTI, rozpoczęty w Taszkencie (Uzbekistan) we wrześniu 2008 roku, jest realizowany kilkietapowo, a wykonywane przewozy są monitorowane przez narodowe centra państw uczestniczących w tym projekcie. Ocenie podlegają uwarunkowania realizacji przewozów, a w szczególności: czasy oczekiwania na przejściach granicznych, jakość infrastruktury drogowej, bariery i ograniczenia, a także wszelkie uwagi przedsiębiorców i kierowców uczestniczących w projekcie. W połowie 2009 roku zakończono realizację pierwszego etapu projektu, jakim było zapoczątkowanie komercyjnych przewozów drogowych w Eurazji. W drugim etapie, rozpoczętym w lipcu 2009 roku, zakłada się opracowanie przez IRU i Azjatycki Bank Rozwoju ADB „mapy drogowej” oraz zintensyfikowanie rozwoju przewozów drogowych i rozszerzenie ich na możliwie największy obszar geopolityczny.

Wstępne statystyki, zebrane w trakcie ponad dziewięciomiesięcznego okresu funkcjonowania przewozów NELTI, przedstawione w tabeli 1 wskazują, że globalizacja gospodarki światowej wymusza ścisłą harmonizację i kontrolę warunków legislacyjnych, organizacyjnych, technologicznych i ekonomicznych w międzynarodowym transporcie drogowym ładunków na poziomie ponadnarodowym, w celu uproszczenia funkcjonowania tej branży w warunkach maksymalnej liberalizacji (por. Łacny, 2009).

Tab. 1. Zestawienie podstawowych statystyk realizacji projektu NELTI w okresie od 16.09.2008 r. do 30.06.2009 r.

Łączne statystyki zebrane podczas realizacji I etapu projektu NELTI	Trasa projektu NELTI			
	Północna	Centralna	Południowa	Razem
odległość przewozów (tys. km)	368,6	115,8	1 075,9	1 560,3
zużycie paliwa (tys. l.)	138,1	41,2	402,9	582,2
suma opłat oficjalnych (tys. USD)	10,3	33,7	123,2	167,2
suma nieudokumentowanych opłat (tys. USD)	24,4	13,1	106,2	143,7
czas pracy kierowców (tys. h)	10,5	6,1	43,9	60,5
czas podróży (dni)	670	372	3 125	4 167
liczba postojów dłuższych niż 15 min. (szt.)	1 487	286	4 143	5 917
liczba przekroczeń granic państw (szt.)	321	94	669	1 084
czas stracony w wyniku przestojów (dni)	341	94	1 445	1 880

Źródło: International Road Transport Union (IRU), Geneva, 2009.

Przytoczone dane pokazują, że średnie zużycie paliwa przez pojazdy realizujące przewozy w ramach projektu NELTI jest stosunkowo wysokie, bowiem wynosi 37,3 litra oleju napędowego na 100 km drogi. Wobec umiarkowanego obciążenia pojazdów (średnio 14,4 tony) może to świadczyć o stosunkowo niskiej jakości niektórych odcinków infrastruktury drogowej lub niedoskonałej technice jazdy kierowców. Ale istotniejsze są dwa kolejne wnioski: jeden pokazujący, że poziom nieudokumentowanych opłat ponoszonych na trasach przewozów stanowi ponad 85% poziomu oficjalnych opłat administracyjnych, a drugi wskazujący na to, że aż 45% czasu realizacji przewozów stanowi czas marnowany w wyniku niepotrzebnych postojów pojazdów, głównie na granicach i w punktach kontroli.

Bariery rozwoju przewozów drogowych w Azji

Pierwsza faza realizacji projektu NELTI okazała się niezwykle skuteczna przy identyfikacji barier rozwoju przewozów drogowych na makrokontynencie euroazjatyckim. Za główną barierę rozwoju przewozów drogowych uznać należy brak harmonizacji zasad ich realizacji obowiązujących w państwach uczestniczących w projekcie.

Brak internacjonalizacji zasad funkcjonowania transportu drogowego w Azji, w przeciwieństwie do Europy, stanowi poważną barierę rozwoju wymiany handlowej bowiem:

- poważnie utrudnia dostęp do międzynarodowego rynku przewozowego w związku z: istnieniem dziesiątków różnych bilateralnych umów międzyrządowych o wzajemnej wymianie zezwoleń na przewozy drogowe, ograniczaniem swobody tranzytu i wyboru tras przewozu, stosowaniem różnych warunkowań prawnych w zakresie podejmowania i przewozu ładunków itp.
- ogranicza dostęp do zawodu międzynarodowego przewoźnika drogowego i rynku pracy kierowcy poprzez: stosowanie obciążeń finansowych i procedur kontrolnych zróżnicowanych w zależności od miejsca (państwa) rejestracji działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportowego lub kraju rejestracji pojazdu i narodowości kierowcy, stosowanie skomplikowanych i czasochłonnych procedur wizowych itd.
- wydłuża czas trwania i podraża koszt zarówno tranzytowych jak i końcowych procedur celnych i granicznych ze względu na: brak elektronicznej wymiany danych między urzędami tego samego państwa lub pojedynczego przejścia granicznego, zróżnicowane wymogi w zakresie dokumentowania ładunków, ubezpieczania pojazdów i kierowców, limitów wwozu paliwa, niski poziom organizacji systemów komputerowych na przejściach granicznych itp.

Nakładają się na to utrudnienia w realizacji przewozów multimodalnych, wynikające z braku synchronizacji pomiędzy transportem drogowym i morskim, szczególnie istotnej na trasie centralnej wymagającej przeprawy przez dwa morza oraz niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury punktowej towarzyszącej liniowej infrastrukturze drogowej, a w szczególności

brak: centrów logistycznych umożliwiających sprawny przeładunek towarów (por. Mindur.2009), profesjonalnie zorganizowanych przejść granicznych, bezpiecznych i odpowiednio wyposażonych miejsc parkingowych, profesjonalnie prowadzonych stacji obsługi i naprawy pojazdów itp. Dochodzi do tego jeszcze czynnik ludzki, generujący nieudokumentowane koszty oraz opóźnienia realizacji przewozów, wynikające z nadmiernej podejrzliwości kontrolujących i braku przepływu informacji pomiędzy nimi i kontrolowanymi, uprzedzeń do wszystkiego co obce, a nawet niezbyt skrywanej korupcji urzędniczej.

Najskuteczniejszym sposobem zmniejszenia wpływu wymienionych barier na rzeczywisty wzrost przewozów drogowych jest internacjonalizacja zasad ich realizacji poprzez wdrożenie istniejących rozwiązań w postaci międzynarodowych konwencji ONZ. Dziś praktycznie każde państwo Europy Zachodniej i Centralnej jest umawiającą się stroną zdecydowanej większości z 57 konwencji w zakresie transportu, Rosja jest stroną 31 konwencji, Turcja – 20, Kazachstan i Uzbekistan – tylko 12, a pozostałe państwa Azji zainteresowane rewitalizacją dawnego Jedwabnego Szlaku – zaledwie kilku. Do tego dodać należy inwestycje w rozwój punktowej i poprawę liniowej infrastruktury drogowej, wspierane z poziomu międzynarodowego, a więc przez organizacje i instytucje zaangażowane w realizację projektu NELTI.

Zakończenie

Wyniki analizy i wnioski końcowe z realizacji pierwszego etapu projektu NELTI potwierdzają bardzo silną zależność gospodarek rozwijających się państw Centralnej Azji od efektywności funkcjonowania systemów transportowych, których podstawowym zadaniem jest zapewnienie mobilności osób, ładunków i usług w reżimach czasowych i na kierunkach, na których ta mobilność jest aktualnie potrzebna. Wraz z procesem otwierania granic państwowych i destrukcją wielu barier politycznych i administracyjnych, które przez wiele lat hamowały rozwój gospodarczy tego rejonu świata, ogromnemu wyeksponowaniu powinna ulec historyczna szansa odtworzenia świetności dawnego Jedwabnego Szlaku i połączenia handlowego oraz gospodarczego ciągle zaniedbanych ekonomicznie państw tamtego regionu.

LITERATURA

1. Isard, W., *Location Theory and Trade Theory: Short-Run Analysis*, Quarterly Journal of Economics, vol. 68, 1954, p. 305 – 322.
2. Krugmann P. R., Obstfeld M., *Ekonomiamiędzynarodowa, Teoria i polityka t. 1*, PWN, Warszawa 2007.
3. Łacny J., *Funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego ładunków w gospodarce globalnej*, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Radom, 2009.
4. NELTI. *Analysis of monitoring data collected on NELTI Project Routes in 2008-2009*, Final Report, NEA Transport Research Institute (Netherlands) in cooperation with the International Road Transport Union (IRU), 2009.
5. Mindur M. (red. nauk.), *Transport Europa – Azja*, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji- PiB, Warszawa – Radom, 2009.