

Zbigniew BENTYN

## AKTUALNY STAN PROJEKTÓW WSPIERAJĄCYCH BUDOWĘ NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU W TURCJI

### Streszczenie

Z perspektywy budowy Nowego Jedwabnego Szlaku inwestycje transportowe w Turcji stanowią kluczowy czynnik sukcesu dla tego przedsięwzięcia. Szereg inwestycji skupia się na usprawnieniu przeprawy przez Bosfor i zwiększeniu przepustowości w tym krytycznym geograficznie miejscu. Jednak także wzdłuż kierunku Wschód – Zachód na obszarze Turcji powstają projekty wpisujące się w planowany przebieg nowego szlaku. Budowa sprawnego połączenia transportu kołowego i kolejowego pomiędzy Europą i Azją umożliwi zwiększenie wymiany handlowej i zmniejszy koszty logistyczne. Wiele projektów znajduje się w fazie realizacji co umożliwi urzeczywistnienie interesującej strategii logistycznej dla Turcji. Połączenie ważnych regionów świata Europy i Azji poprzez hub logistyczny w Turcji wydaje się koniecznością związaną z rozwojem obu tych ośrodków i dążeniem do wzrostu wymiany handlowej. Wymienione w artykule inwestycje mogą rzeczywiście zmienić obraz wydajności logistycznej Turcji a także Europy i Azji.

### WSTĘP

Celem artykułu jest analiza ukończonych i aktualnie realizowanych projektów zmierzających do urzeczywistnienia połączenia określanego jako budowa Nowego Jedwabnego Szlaku. Choć budowa tego projektu jest rozciągnięta geograficznie na obszarze dwóch kontynentów to kluczowym miejscem dla realizacji tego projektu wydaje się Turcja. Ze względu na geograficzne położenie tego kraju możliwe jest powstanie na jego terytorium logistycznego hubu ułatwiającego połączenia pomiędzy Europą, Azją, Środkowym Wschodem a także Afryką. Choć plany odbudowy Jedwabnego Szlaku wydają się odległe i wymagające wielkich nakładów należy stwierdzić, że wzdłuż linii łączących ważne ośrodki gospodarcze wymienionych kontynentów powstają projekty częściowe mogące w rzeczywistości urzeczywistnić realizację takiego połączenia. W zamierzeniu realizacja usprawnień transportu pomiędzy wymienionymi kontynentami może przyczynić się do redukcji kosztów logistycznych ułatwiając wymianę handlową pomiędzy tymi ośrodkami. Ponadto wynikająca z tego integracja pomiędzy gospodarkami zmierzająca do wykorzystania potencjału obydwu kontynentów może przynieść poprawę wydajności firm podmiotów międzynarodowych łańcuchów dostaw. Z perspektywy logistycznej wydajności obydwu kontynentów jest to także ważna szansa dla strategicznego sojuszu umożliwiającego rozwijanie bezpośredniej współpracy gospodarczej.

### 1. TURCJA JAKO LOKALNY HUB TRANSPORTU ŁACZĄCY EUROPE I AZJĘ

Położenie geograficzne Turcji umożliwia otwarcie perspektywy rozwoju dotyczącej przyszłej roli tego miejsca w globalnym biznesie. Będąc od wieków miejscem prowadzenia połączeń transportowych pomiędzy Wschodem i Zachodem Eurazji Turcja postrzega rozwiązania ułatwiające transport w obu kierunkach za istotną część strategii gospodarczej. Ze względu na zmieniające się warunki techniczne oraz rosnącą konkurencyjność różnych regionów świata, należy rozważyć aktualne możliwości powstające przed tym regionem świata. Analitycy biznesu dostrzegają unikalne położenie Turcji jako strategiczną przewagę w globalizującym się świecie.[5] Położenie to szczególnie w powiązaniu z rosnącym znaczeniem regio-

nów Azji i Europy wydaje się coraz ważniejsze dla zapewnienia efektywnej wymiany handlowej pomiędzy wspomnianymi ośrodkami. Bardzo istotna wydaje się także potencjalna rola Turcji w pośrednictwie transportu do krajów Środkowego Wschodu i dla Kaukazu. Otwarcie pojemnego kanału transportu dla tych krajów mogłoby pobudzić miejscowy wzrost gospodarczy i jednocześnie udostępnić potencjał surowcowy tego obszaru dla przedsiębiorstw ze wschodu i zachodu Eurazji. Gołemska podkreśla wagę rozwoju nowoczesnych form transportu i komunikacji i kwalifikuje je jako jedną z determinant rozwoju wymiany międzynarodowej [8]. Ostatnie badania wskazują na przewidywany wzrost handlu pomiędzy krajami UE oraz sąsiadującymi: Turcją i Rosją. Oczekuje się wzrostu transportu na poziomie 100% pomiędzy latami 2000 i 2020.[15] Badania te prowadzone były jeszcze przed wybuchem konfliktu ukraińskiego. W efekcie wynikłego kryzysu militarnego wpływającego na powstanie restrykcji handlowych nakładanych z powodów politycznych oraz ze względu na bezpieczeństwo transportu wydaje się, że inny przebieg trasy, wiodący przez Turcję, stanowi ważną alternatywę umożliwiającą podtrzymanie wzrostu wymiany zewnętrznej UE. Aby móc spełniać rolę regionalnego hubu logistycznego na skalę Euroazjatycką konieczne jest poprowadzenie tras komunikacji pomiędzy głównymi ośrodkami gospodarki w tym handlu i produkcji. Doskonale do tego celu nadają się planowane przez Chiny inwestycje zmierzające do budowy Nowego Jedwabnego Szlaku.



Rys 1 Mapa potencjalnych kierunków transportu przy wykorzystaniu terytorium Turcji jako hubu dystrybucyjnego. [9]



Rys.2 Mapa przebiegu trasy Nowego Szlaku Jedwabnego przez Terytorium Turcji. [4]

Planowany przebieg południowego korytarza tego szlaku wiedzie z Singapuru oraz z południowej części Chin przez Indie, Pakistan, terytorium Armenii do Turcji. Planowane alternatywne rozgałęzienia Nowego Jedwabnego Szlaku prowadzą korytarzem centralnym i północnym. Obydwie trasy przebiegają jednak przez obszar Rosji co komplikuje proces inwestycyjny. Aktualny konflikt militarny pomiędzy Ukrainą i Rosją jest niekorzystnym czynnikiem utrudniającym wdrażanie projektów budowlanych transportu na taką skalę. Na Rysunku 2 przedstawiono przebieg korytarza południowego w obszarze Turcji.

Dzięki istniejącemu przejściu drogowemu i kolejowemu przez Bosfor połączenie to staje się wykonalne bez oczekiwania na budowę nowych przepraw. Linią biegnącą w poprzek trasy szlaku zaznaczono miejsca zmiany szerokości torów. Połączenie systemów kolejowych Europejskiego czyli standardowego (1435mm), Południowo-Wschodnio Azjatyckiego (1000mm), byłego Związku Radzieckiego (1520) i Indyjsko-Pakistańskiego (1676mm) jest konieczne dla prawidłowego funkcjonowania trasy. Istotna zmiana w tym zakresie dotyczy przebiegu trasy Szlaku przez Azerbejdżan, Gruzję do Turcji z pominięciem Armenii.[18] Pominięcie tego kraju jest spowodowane niekorzystnym wynikiem analizy wykonalności projektu.[6] Mimo tego konieczne będzie połączenie standardu europejskiego i byłego Związku Radzieckiego torów w rejonie stacji Akhalkalaki. Trasa kolejowa łącząca miasta w tych krajach Kars-Tbilisi-Baku będzie ukończona w roku 2015 i jej uzupełnieniem będzie poprowadzenie wzdłuż niej rurociągu gazowego dostarczającego ten surowiec do Europy. [12] W ten sposób istotna część infrastruktury Nowego Jedwabnego Szlaku na wschód od Turcji staje się faktem. Efekty oddziaływania nowej infrastruktury transportowej są odczuwalne w postaci uruchamiania lokalnej wymiany towarowej oraz otwarcia możliwości transportu tranzytowego w skali trans-kontynentalnej.

## 2. ANALIZA UKOŃCZONYCH I W BĘDĄCYCH W FAZIE REALIZACJI PROJEKTÓW SKUPIONYCH W POBLIZY CIEŚNINY BOSFORSKIEJ

Poprowadzenie trasy przebiegu Nowego Jedwabnego Szlaku poprzez terytorium Turcji może być zadaniem znacznie ułatwionym dzięki istniejącym lub właśnie realizowanym inwestycjom. Wysiłki tego państwa zamierzającego wykorzystać atrakcyjne położenie geograficzne dla rozwoju gospodarczego skupiają się na moderni-

zacji i budowy nowoczesnej infrastruktury transportu pozwalającej w przyszłości odegrać ważną rolę w łączeniu kontynentów.

Do najważniejszych inwestycji realizowanych w linii przebiegu Nowego Jedwabnego Szlaku należy zaliczyć inwestycje w infrastrukturę transportową umożliwiające bezkolizyjną przeprawę przez cieśninę Bosforскую.

Projekty skupione na poprawie przepływności towarów przez cieśninę Bosforскую:

- Trasa Marmaray w części poświęconej budowie tunelu pod Bosforem BC1,
- Most Yavuz Sultan Selim zwany też trzecim mostem Bosforским,
- Tunel Euroazjatycki dwupokładowy dla ruchu kołowego,
- Grand Istanbul Tunnel – trypokładowy dla ruchu kołowego i kolejowego.
- Most Çanakkale Strait przez cieśninę Dardanelską

Ze względu na położenie Turcji oraz znaczącą przeszkodę transportową w postaci cieśniny Bosforskiej bardzo istotne dla sprawnego przepływu towarów jest umożliwienie szybkiego jej pokonania. Sytuację komplikuje ulokowane w tym miejscu 12-milionowe miasto Istanbuł. Dzieląca je cieśnina dostarcza mieszkańcom oraz branży transportowej problemów nasilających się w godzinach szczytu. Aby umożliwić funkcjonowanie Turcji jako korytarza transportu Europa – Azja należy rozbudować istniejące połączenia przekraczające Bosfor w nieinwazyjny dla tej ważnej drogi morskiej sposób. Aktualnie zakończonym projektem w tym zakresie jest tunel Marmaray. Wykorzystywana do połączenia tras miejskiego metra część Projektu Marmaray oznaczona jest symbolem BC1. Kontynuacja tego projektu będzie także obejmować modernizację infrastruktury kolejowej w obydwu kierunkach od tunelu i jest oznaczona symbolem CR1. Na kontynencie europejskim od Sirkeci do Halkali a na azjatyckim od Haydarpaşa do Gebze. Realizacja drugiej części tej budowy jest zaplanowana na rok 2015. Połączenie to umożliwi poprowadzenie trasy dużych prędkości przez Bosfor na kontynent europejski. Aktualnie połączenie takie łączy Ankarę ze stacją Istanbuł Pendik po stronie azjatyckiej.

Kolejna inwestycja będąca już w fazie końcowej to trzeci most Bosforский Yavuz Sultan Selim. Jego otwarcie planuje się na październik 2015 roku.[7] Po powstaniu będzie najdłuższą wiszącą konstrukcją na świecie, która umożliwi realizację połączeń kolejowych. Oprócz połączenia kolejowego przez most prowadzić będzie autostrada Northern Marmara Motorway. Planowany 260 km odcinek tej autostrady prowadzącej do Ankary umożliwi dostęp ruchu

kołowego w najwyższym standardzie drogowym do trzeciego mostu bosforskiego.[1] Korzyści z takiego rozwiązania układu ruchu będą polegać na zmniejszeniu kongestii w samym Istantule oraz ruchu na pozostałych dwóch mostach prowadzących przez Bosfor. Ponadto zniesienie restrykcji odnośnie przewozów towarowych zmniejszy koszty transportu oraz przyspieszy operacje przewozowe.

Tunel Euroazjatycki jest projektem mającym w zamierzeniu zmniejszyć natężenie ruchu kołowego w Istantule. Tunel budowany pod Bosforem ma zawierać dwa pokłady wyłącznie dla pojazdów kołowych. Jego długość będzie liczyć 5,4 km a przepustowość szacuje się na 120 000 pojazdów dziennie. Połączenie pomiędzy leżącymi na odrębnych kontynentach Kazlıcesme i Güztepe skróci się z obecnych 100 do 15 minut.[10]

Grand Istantul Tunel jest projektem umożliwiającym przejazd metrem oraz dwoma pokładami dla pojazdów kołowych. Drogi dla ruchu kołowego będą zawierały po dwa pasma w każdym kierunku. Linia metra zintegruje pozostałe sieci kolejowe w mieście używane przez szacunkowo 6,5 mln pasażerów dziennie. [11]

Most Çanakkale Strait jest śmiała inwestycja umożliwiającą połączenie drogowe w standardzie autostradowym pomiędzy Europą a Azją poprzez cieśninę Dardaneelską. Most połączy dwa miasta Gelibolu i Lapseki a jego długość jest szacowana na 3 623 metry. Aby zwiększyć przepustowość mostu o tak długim przebiegu planuje się wyposażyć go w trzy pasy dla każdego kierunku. Ponadto most będzie zapewniał połączenie kolejowe. Jest on także krytycznym odcinkiem planowanej autostrady liczącej 352 km i przebiegającej przez Kinalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe. W zamierzeniu trasa ta ma połączyć zachodnio-południową Turcję z kontynentem Europejskim.[20] Taki przebieg trasy będzie wpływał na kongestię w rejonie Istantulu. Skierowanie ruchu z zachodniej Turcji poprzez nowy most na kontynent europejski znacznie odciąży przeprawy na cieśninie Bosforskiej, które dotychczas obsługują ten strumień pojazdów. Aktualnie Ministerstwo Transportu ogłasza przetarg na realizację tej inwestycji która jak planuje ma zakończyć się w 2019 roku.

Podsumowując część projektową dotyczącą przepraw przez Bosfor należy wskazać, że po ukończeniu w/w projektów znacznie wzrośnie przepustowość w tym rejonie Turcji co może mieć istotne znaczenie dla pozostałych projektów zakładających rozbudowę infrastruktury w kierunku Azji Wschodniej. Jest to również ważne dla realizacji projektów logistycznych w postaci centrów dystrybucyjnych zlokalizowanych w pobliżu aglomeracji Istantulu. Bez usprawnienia przepływności w rejonie cieśniny Bosforskiej trudno wyobrazić sobie dalsze inwestowanie w projekty mające umożliwić budowę Nowego Jedwabnego Szlaku.

### 3. ANALIZA UKOŃCZONYCH I W BĘDĄCYCH W FAZIE REALIZACJI PROJEKTÓW WZDŁUŻ LINII NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU

Rozpatrując inwestycje prowadzone w Turcji w zakresie budownictwa transportowego należy zauważyć projekty które wspierają transport w kierunku Wschód-Zachód. Inwestycje te bezpośrednio urzeczywistniają realizację planu odtworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku.

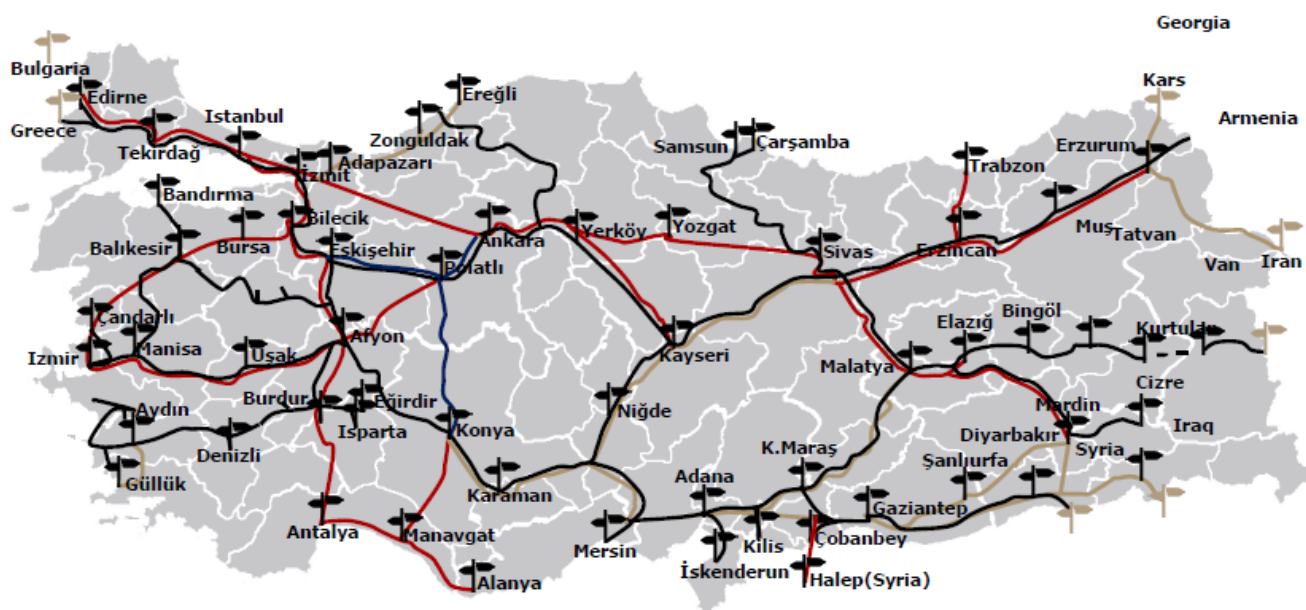
Projekty realizujące modernizacje infrastruktury liniowej wzdłuż przebiegu szlaku.

- Linia kolejowa dużej prędkości pomiędzy Ankarą a Istantulem.
- Trasa Marmaray w części modernizacji infrastruktury kolejowej CR1 od Haydarpaşa do Gebze oraz od Sirkeci do Halkalı.
- Linia autostrady Northern Marmara Motorway o długości 260 km.
- Baku-Tbilisi-Kars Railway

- Pakistan-Iran-Turkey Railway
- Autostrada Istantul- Izmir

Z perspektywy wydajności połączeń transportu lądowego rozbudowa linii kolejowych wydaje się priorytetem dla komunikacji międzynarodowej w Turcji. Dotychczasowa infrastruktura jest przestarzała i niewystarczająca. Wg planów tureckiego Ministerstwa Transportu Gospodarki Morskiej i Komunikacji do roku 2023 planuje się wydać na rozbudowę kolei wysokich prędkości 45 mld \$. W efekcie takich nakładów ma pojawić się sieć infrastruktury kolejowej umożliwiającej przejazd z prędkością do 250km/h. Już dziś istniejące połączenie pomiędzy Ankarą a Istantulem (Stacja Pendik po stronie azjatyckiej) udowadnia możliwości oszczędności czasu w transporcie dzięki zastosowaniu tej technologii. Czas trwania podróży na tym odcinku skrócił się z 6 godzin 30 m. do 3 godzin.[2] Istniejące połączenie Istantulu z Ankarą to odcinek o odległości 533 km. Leży on wzdłuż zaplanowanej trasy przebiegu Nowego Jedwabnego Szlaku. W roku 2012 Turcja podpisała porozumienie z Chinami o budowie linii wysokich prędkości łączącej Edirne i Kars. Linia taka przebiegałaby przez cały obszar Turcji łącząc ważny węzeł kolejowy Edirne do którego dociera korytarz transportowy Orient - East Med sieci korytarzy bazowych TEN-T finansowany przez UE. Takie połączenie infrastruktury kolejowej umożliwiłoby wydajny transport tranzytowy prowadzący z Unii Europejskiej przez Cieśninę Bosforską, terytorium Turcji aż do granicznej miejscowości Kars. Miejscowość ta staje się również ważnym węzłem łączącym Turcję z planowaną trasą Baku-Tbilisi-Kars. Jest to projekt budowy połączenia kolejowego pomiędzy Turcją, Gruzją i Azerbejdżanem. Urzeczywistnienie projektu połączenia Edirne i Kars połączyłoby 29 prowincji w obrębie Turcji i skróciło by czas przejazdu z 36 do 12 godzin. Istotną część finansowania inwestycji szacowanej na 35 mld \$ bowiem 30 mld \$ poniesie The China Civil Engineering Construction Cooperation na bazie odrębnych umów. Zamysł realizacji tej inwestycji jest ściśle związany z projektem Baku-Tbilisi-Kars również finansowanym z funduszy pochodzenia chińskiego.

Projekt kolei Baku-Tbilisi-Kars, połączenia Turcji z Azerbejdżanem jest istotnym uzupełnieniem większego projektu Nowego Jedwabnego Szlaku. Aktualnie wg informacji pochodzących od Ministra Transportu Turcji Lütfi Elvana 83% projektu zostało ukończonych i przewiduje się zakończenie całości prac na rok 2015.[19] Licząca 863 km trasa ma w początkowym stadium umożliwiać transport miliona pasażerów i około 6,5 mln ton towarów. Pełna wydajność logistyczna tej linii jest szacowana na 3 mln pasażerów i 15 mln ton towaru. W zamierzeniu połączenie na tej trasie ma wspierać wymianę handlową pomiędzy Chinami, Środkowym Wschodem, Rosją, Ukrainą, Gruzją i Azerbejdżanem. Jednocześnie podkreśla rolę Turcji jako ważnego hubu logistycznego pośredniczącego we wspomianej wymianie. Projekt ten jest uwzględniony w programie budowy korytarza transportu Europa-Kaukaz-Azja (TRACECA) wspieranym przez Unie Europejską. Program ten ma w zamierzeniu połączyć 13 krajów w spójny i wydajny logistycznie region. Uczestniczy w nim pięć krajów Europy, trzy kraje Południowego Kaukazu i pięć republik Azji Centralnej.[17] Korzyści dla regionu byłyby wówczas porównywalne z efektami współpracy w budowie projektów transportowych w Europie. Ponadto sukces w zakresie wzrostu wydajności logistycznej wpłynąłby na wydajność logistyczną obydwu regionów Europy i Azji Centralnej co z kolei mogłoby wpłynąć na zwiększenie wymiany handlowej pomiędzy tymi regionami świata.



**Rys.3** Mapa połączeń kolejowy do roku 2023. Czerwona linia – planowane linie wysokich prędkości, niebieska linia – istniejące linie wysokich prędkości, czarna linia – istniejące linie konwencjonalne, szara linia – planowana budowa linii konwencjonalnych. [16].

Istniejąca i planowana struktura połączeń kolejowych w Turcji (Rys.3) może okazać się wyjątkowo istotnym uzupełnieniem trasy Nowego Jedwabnego Szlaku także ze względu na istniejące połączenia z ważnymi portami Turcji. Porty w Mersin, Samsun, Haydarpaşa oraz Iskenderun podlegają procesom modernizacji i dodatkowo zwiększają ilość istniejących wariantów dla prowadzenia operacji transportowych w logistyce globalnej.

Kolejnym projektem umożliwiającym połączenie Turcji z Chinami jest trasa kolejowa Pakistan-Iran-Turkey. Dystans jaki obejmuje projekt wynosi 6 566 km. Pokonanie go trwa 13 dni. Aby zrealizować to połączenie zawieszono współpracę międzynarodową w postaci paktu ECOTA Economic Cooperation Organization Trading Agreement oraz powołano inicjatywę współpracy dla transportu kontenerowego Istanbul-Teheran-Islamabad Container Train Collaboration Agreement. Połączenie to jest aktualnie ważne w perspektywie korytarza łączącego Chin z Europą [16]. Istniejące połączenie cargo umożliwia dotarcie z Istanbulu do ważnego europejskiego hubu dystrybucyjnego jakim jest Monachium w pięć dni. Wszelkie inwestycje zmierzające do modernizacji linii w jego przebiegu mogą wpłynąć korzystnie na czas transportu towarów. Jest to także ważna alternatywna droga transportu bardzo korzystna z perspektywy Pakistanu. Kraju chcącego zaopatrzyć Europę w pszenicę, ciecierzycę, soczewicę, olej napędowy, chemikalia, środki transportu.[3] Z tego powodu rozważa się modernizację linii pomiędzy Iranem i Quetta oraz trasy Teheran –Tabriz.

Linia autostrady Northern Marmara Motorway o długości 260 km jest projektem budowy połączenia kołowego umożliwiającym bezinwazyjny transport cargo przez wysoko zagęszczony populacyjnie i infrastrukturalnie obszar Istanbulu. Miasto to a właściwie aglomeracja rozciągająca się na przestrzeni 160 km i mieszcząca 12 mln obywateli stanowi duże wyzwanie dla transportu kołowego. Jego położenie nad cieśniną Bosforą dodatkowo utrudnia przepływność wielu krzyżujących się tras transportowych. Konieczna jest więc budowa nowoczesnej infrastruktury autostradowej ułatwiającej transport kołowy i ominięcie znajdującego się w tym miejscu wąskiego gardła. Umożliwi ona dostęp ruchu kołowego w najwyższym standardzie drogowym do trzeciego mostu bosforskiego. Korzyści z takiego rozwiązania układu ruchu będą polegać na

zmniejszeniu kongestii w samym Istambule oraz ruchu na pozostałych dwóch mostach prowadzących przez Bosfor. Ponadto zniesienie restrykcji odnośnie przewozów towarowych zmniejszy koszty transportu oraz przyspieszy operacje przewozowe.

Z drugiej strony Morza Marmara powstaje linia autostrady Istanbul-Izmir. Droga ta poprowadzi ruch kołowy wzdłuż wybrzeża zachodniej Turcji i skróci aktualny czas przejazdu z 6 godzin 30 m. do 3 godzin. W przebiegu autostrady jest zaplanowany most umożliwiający szybką przeprawę przez zatokę Izmit. Jako część europejskiego korytarza transportu północ - południe TEM zmierza do zwiększenia wydajności transportu i uzupełnia pozostałe projekty infrastrukturalne w Turcji. Ponadto łączy ważny port w Izmirze z aglomeracją istambulską co jest istotne dla interoperacyjności sieci transportu lądowego i morskiego. Ukończenie budowanej trasy jest planowane na 2017 rok.

Rozwój infrastruktury transportowej liniowej w Turcji jest imponujący tym bardziej, że jego realizacja dokonuje się w szybkim tempie i wiele projektów zostanie ukończonych w najbliższych latach. Wyraźnie widoczne jest postrzeganie szansy jaka otwiera się przed Turcją jako obszarem przez który muszą przebiegać projekty transportowe łączące Europę i Azję. Wsparcie finansowe jaki otrzymuje Turcja zarówno pochodzenia Europejskiego w związku z współfinansowaniem projektów poprzez UE a także kapitał pochodzenia azjatyckiego związany z udziałem Chin i Azerbejdżanu zwiększa szanse wykonalności planowanych śmiałych projektów. Inwestycje strukturalne odbywają się także na tle procesów społeczno politycznych. Klimat stabilizacji w tym zakresie pomaga inwestorom zrozumieć przyszłą rolę Turcji jako stabilnego partnera budującego bezpieczne połączenie między kontynentami. W obliczu dużych inwestycji poczucie stabilizacji w tym obszarze jest ważnym elementem rozwoju gospodarczego. W badaniu LaSalla odnoszącym się do opinii europejskich menażerów łańcuchów dostaw określono Turcję jako wyróżniającą lokalizację do prowadzenia operacji logistycznych. Podstawy na jakie wskazano to doskonała pozycja geograficzna, silny wzrost ekonomiczny, i polityczna stabilizacja. Przyczyny te kreują Turcję jako potencjalny hub logistyczny ulokowany strategicznie pomiędzy regionami Europy, Środkowego Wschodu i Azji. [13]

W badaniu opublikowanym w raporcie Erns&Young dotyczącym pozycji Turcji w roku 2013 większość respondentów uznało, że Turcja stanie się zarówno regionalnym jak i globalnym hubem logistycznym. Ponadto postrzeganie wyjątkowej lokalizacji tego kraju zmusza inwestorów do rozważenia relokacji czynności wytwarzania właśnie do tego kraju. Przykładem podkreślającym ten kierunek zmian jest decyzja amerykańskiego wytwórcy 3M otwierającego produkcję w Turcji jako miejscu umożliwiającym obsługę klientów Europy, Rosji i krajów Środkowego Wschodu.[14] Wykorzystanie rozwijającej się infrastruktury logistycznej i transportowej dla zwrócenia uwagi inwestorów globalnych wydaje się więc strategicznym posunięciem tego kraju w procesie budowy silnej i niezależnej pozycji gospodarczej.

## WNIOSKI

Rozbudowa połączeń transportowych w Turcji wydaje się kluczowa dla zwiększenia wymiany handlowej pomiędzy Europą a Azją. Rozpatrywanie położenia geograficznego tego kraju prowadzi do konkluzji o znakomitych możliwościach rozwoju tego potencjalnego hubu logistycznego dla przemysłu i handlu. Bliskość sześciu kluczowych regionów świata w tym Europy, Azji Centralnej, Azji, Rosji, Środkowego Wschodu i Afryki czynią to miejsce obszarem bardzo atrakcyjnym dla inwestorów oraz branży usług logistycznych. Z perspektywy Unii Europejskiej, Turcja jako aktualny kandydat do na członka wspólnoty jest wspierana i zarówno inwestycyjnie jak i organizacyjnie poprzez projekt TRACEA. Sieci korytarzy bazowych w UE wskazuje wyraźnie na możliwość kontynuacji ich przebiegu przez terytorium Turcji. Otwarcie szybkiej drogi kołowej i kolejowej do Azji leży także w interesie Unii zamierzającej zwiększać eksport i nawiązywać współpracę handlową z szybko rosnącymi krajami Azji. Podobnie z perspektywy Azji oraz lidera zmian Chin, urzeczywistnienie Nowego Jedwabnego Szlaku stało by się przyczyną zwiększenia wymiany handlowej oraz zmniejszenia kosztów logistycznych oraz kompresji czasu w transporcie, coraz istotniejszych w warunkach realizacji operacji logistyki globalnej. Tezę tą wspiera zaangażowanie inwestycyjne Chin w realizację ambitnych projektów transportowych. Należy wspomnieć, że część projektów realizowanych jest przez wykonawców chińskich atrakcyjnych finansowo i wspieranych przez inwestorów. Przytoczone plany i realizowane już projekty zarówno zlokalizowane w pobliżu Bosforu jak i wzdłuż kierunków Wschód – Zachód wyraźnie zmierzają do budowy wydajnego połączenia tranzytowego przez Turcję. Modernizacja infrastruktury komunikacyjnej umożliwi zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej tego regionu oraz potencjalny wzrost gospodarczy. Rozbudowa połączeń komunikacyjnych pomiędzy węzłami transportu drogowego i morskimi oraz modernizacja portów jest także szansą na zwiększenie interoperacyjności transportu i dodatkowo wspiera pozycję Turcji jako hubu logistycznego. Przytoczone projekty charakteryzują się określonymi i nieodległymi w czasie terminami oddania do użytku a oznacza to, że urzeczywistnienie logistycznej strategii Turcji znajduje się w fazie realizacji i można rozpocząć analizę jej efektywności.

## BIBLIOGRAFIA

- 3-rd Bosporus Bridge and Marmara Motorway, www.3kopru.com, 20.04.2015
- Ankara-Istanbul High-Speed Train Project Turkey, www.railway-technology.com, 01.05.2015
- Arshad M., Train service between Pakistan and Turkey on the cards, customstoday.com.pk, 20.10.2014
- Bhardwaj A. India and Japan must propel the Eurasian juggernaut, orientalreview.org, 31.09.2014
- Bürkner H.P., Tansan B., Time to Revisit Turkey, The Financial Times, 22.07.2011,
- Dabek M., Railway Destinies, The New Eastern Europe, 16.01.2014
- Elvan L., Transport minister to announce new plan to reduce Istanbul's traffic congestion, Sabah Daily Istanbul, 10.01.2015
- Golemska E., Szczyt M., Czynniki stymulujące rozwój logistyki międzynarodowej w warunkach zmienności gospodarki światowej, w: Golemska E., Bentyń Z., Logistyka międzynarodowa w zmiennych warunkach gospodarki światowej, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań, 2014, s.9
- Isik I., Intermodal Transport in Turkey, Ministry of transport and maritime affairs and communications, Ankara, 29.03.2012,
- Istanbul Strait Tunnel (Eurasia Tunnel), www.avrasyatuneli.com.tr, 28.10.2014
- Istanbul's mega-project: World's first three-level tunnel to be built under the Bosphorus, Sabah Daily Business, 27.02.2015
- Kars-Tbilisi-Baku railway line to open in 2015, Sabah Daily Business, 5.02.2015
- LaSalle J.L., Turkey poised to be the next emerging logistics location, www.joneslanglasalle.com.tr, 25.12.2012.
- Nibbe J., Camlica M., Ernst & Young's attractiveness survey, Turkey -The shift, the growth and the promise, EYGM Limited., 2013
- Stancu I., Vărzaru M., Lăzărescu A., Helsinki Corridors: Ways of European Expansion and Development, European Research Studies, V. XVII, I.(2), 2014
- The Logistic Industry in Turkey, Ministry of Transport Maritime Affairs and Communications, Deloitte Turkey, 11.2013, s.86
- The Silk Road of the 21st century, www.traceca-org.org, 21.04.2015
- Turkey, Georgia, Azerbaijan mull building new Silk Road, Sabah Daily Business, 07.03.2015
- Turkey's 79km-long section of Baku-Tbilisi-Kars railway project to complete in 2015, www.railway-technology.com, 20.10.2014
- World's longest suspension bridge to be built in Çanakkale, Sabah Daily Business, 20.03.2015

## CURRENT STATE OF CONSTRUCTION PROJECTS SUPPORTING THE NEW SILK ROUTE IN TURKEY

### Abstract

*From the perspective of the construction of the New Silk Road, transport investment in Turkey is a key success factor for this project. A series of investments are focused on improving crossing the Bosphorus and increased throughput at this critical geographic location. But also along the East – West axis in the area of Turkey there are created projects linked to the planned route of the new trail. Construction of efficient transport connections, vehicular and rail link between Europe and Asia will enable increased trade and reduce logistics costs. Many projects are under implementation which enables the realization of interesting logistics strategy for Turkey. The connection of im-*

*portant regions of the world: Europe and Asia through logistics hub in Turkey seems to be a necessity related to the development of both centers and the desire to increase trade. Investments mentioned in the article can actually change the image of Turkish logistical efficiency as well as European and Asian.*

Autor:

**Zbigniew Bentyn** - Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Katedra Logistyki Międzynarodowej, Al. Niepodległości 10 60-967 Poznań, [zbigniew.bentyn@ue.poznan.pl](mailto:zbigniew.bentyn@ue.poznan.pl)