

prof. zw. dr hab. Piotr Mickiewicz

Dolnośląska Szkoła Wyższa
Wydział Nauk Społecznych i Dziennikarstwa
pmickiewicz@wp.pl

WPŁYW KOOPERACJI GOSPODARCZEJ Z FEDERACJĄ ROSYJSKĄ NA KSZTAŁT NIEMIECKIEJ POLITYKI BAŁTYCKIEJ

Streszczenie: Republika Federalna Niemiec jest mocarstwem regionalnym, które w swojej koncepcji oddziaływania w subregionie bałtyckim przez lata nie wykorzystywało posiadanego statusu do samodzielnego osiągania celów strategicznych. Niemcy swoje interesy narodowe umiejętnie wkomponowywali w poszczególne działania organizacji regionalnych oraz samej Unii Europejskiej. Ta zasada nadal w sposób istotny wpływa na kształt niemieckiej polityki bałtyckiej, ale w coraz większym stopniu Republika Federalna w polityce bałtyckiej wykorzystuje instrumentarium polistrategiczne. Najważniejszą cechą tej polityki jest podjęcie ścisłej współpracy z Federacją Rosyjską, ale przy jej równoczesnym ograniczeniu do kwestii organizacji systemu przewozów towarowych i zapewnienia bezpieczeństwa oraz stałości dostaw surowców energetycznych z Rosji.

Słowa kluczowe: kooperacja gospodarcza, Federacja Rosyjska, Republika Federalna Niemiec.

Powiązania gospodarcze państw subregionu bałtyckiego jako determinanta zmiany niemieckiej polityki bałtyckiej

Prowadzona przez państwa zlewiska Morza Bałtyckiego¹ polityka regionalna przez ponad cztery dekady [w latach 1973–2007] tworzona była w drodze swobodnego konsensusu, którego – w pewnym sensie – wzorcem była koncepcja *nordic balance*² (Rossa-Kilian,

¹ Określenie obszaru terytorialnego regionu bałtyckiego jest przedmiotem różnorodnych debat i dyskursu naukowego, uwzględniającego uwarunkowania hydrograficzne, geograficzne, ekonomiczne, polityczne, czy też poziom powiązań społecznych. Organizacje regionalne za integralną część regionu uznają Islandię (Rada Państw Morza Bałtyckiego) czy Białoruś (Komisja Helsińska). W niniejszych rozważaniach – za VASAB 2010 – przyjęto, że region bałtycki tworzą państwa bałtyckie w rozumieniu Unii Europejskiej, czyli Dania, Norwegia, Szwecja, Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Republika Federalna Niemiec oraz obszary Federacji Rosyjskiej w postaci obwodów Leningradzkiego i Kaliningradzkiego. Zob. *Vision and Strategies around Baltic Sea 2010*, Background documents for VASAB 2010 Plus, Planco Consulting, Essen, September 2001.

² Określenie to, co prawda, odnosiło się do polityki państw nordyckich w okresie zimnej wojny, ale zasada polegająca na tworzeniu stanu regionalnej równowagi politycznej i niwelowania poziomu napięcia politycznego oraz włączania państw obydwu bloków polityczno-militarnych w przedsięwzięcia regionalne opierała się na tych właśnie założeniach.

2009, s. 192–226). Obejmowała też specyficzny zakres kooperacji, warunkowany dwublokowym podziałem świata, koniecznością stabilizacji sytuacji politycznej w regionie oraz wymogiem prowadzenia wspólnych przedsięwzięć, związanych z ochroną zasobów żywych Bałtyku. Po rozpadzie świata dwubiegunowego zaczęła ona przyjmować kształt regionalnej polityki rozwojowej, a zasadniczymi obszarami kooperacji stały się kwestie gospodarcze, ekologiczne, społeczne i kulturowe (Mickiewicz, 2003, s. 9–29, Rossa-Kilian, 2009, s. 199–201, Piotrowski, s. 21–24). Jednak to nie rozpad świata dwubiegunowego, ale sukcesywne – obejmujące głównie państwa zlewiska Bałtyku – rozszerzenie obszaru Unii Europejskiej stało się zasadniczą determinantą, zmieniającą rolę regionu oraz kształt polityki bałtyckiej. Proces akcesji państw regionu przekształcił ten akwen w morze wewnętrzne [śródlądowe] Unii Europejskiej, a skorelowane z nim decyzje, włączające je w jednolity organizm gospodarczo-polityczny Europy, zmieniły także status regionu. Europa Bałtycka stała się ważnym elementem unijnej struktury gospodarczej, w której poziom produkcji już na początku XXI wieku osiągnął 16% udziału w całości wytwarzanego na obszarze Unii Europejskiej PKB. Zaś podejmowane przez państwa regionu formy kooperacji zwiększyły jego rolę jako ważnego szlaku prowadzenia wymiany handlowej. Istotnym czynnikiem był także poziom konsumpcji wewnętrznej państw regionu, a zwłaszcza wynikający z prowadzonej polityki rozwojowej zakres zapotrzebowania na import technologii oraz dóbr materialnych (Błaszczuk, s. 111).

Zakończenie procesu akcesji państw regionu w struktury Unii Europejskiej w istotny sposób przeobraziło charakter kooperacji bałtyckiej. Nadal koncentrowała się ona na kwestiach gospodarczych, przy szczególnym uwzględnieniu konsekwencji ekologicznych. Ale pierwszoplanową rolę odgrywać zaczął, kreowany przez poziom wzajemnych relacji handlowych, układ powiązań gospodarczych, obejmujących nie tylko państwa regionu, ale także regionalne i europejskie centra gospodarcze (*Program Regionu, Vision and Strategies, Морская доктрина*, całościowe ujęcie problemu w: Mickiewicz, 2012, s. 150–157). Zjawisko to jest przede wszystkim konsekwencją specyfiki układu fizycznego regionu. Na jego obszarze, zgodnie z powszechnie stosowaną nomenklaturą ESPON 1.1.1.³ zlokalizowane są cztery metropolie I rzędu [Berlin, Hamburg, Kopenhaga, Sztokholm], trzy II rzędu [Oslo, Göteborg, Helsinki], cztery zaliczane do III rzędu [Malmö, Bergen, Aarhus, Warszawa] oraz jedenaście metropolii IV kategorii [Wilno, Tallin, Ryga, Turku oraz polskie miasta Gdańsk, Poznań, Wrocław, Szczecin, Łódź, Kraków i traktowane łącznie miasta Górnego Śląska]. Regionalne centra przemysłowe położone są usytuowane są przy wielkich aglomeracjach miejskich i w dużym stopniu powiązane z wybrzeżem. Skupiające ponad 70% ludności czynnej zawodowo, centrum przemysłowe Danii to Półwysep Jutlandzki i wyspa Fionia [aglomeracja kopenhaska]. W Szwecji główne centra gospodarze zostały zlokalizowane wokół największych metropolii, czyli Sztokholmu, Göteborga i Malmö. W dużo mniejszym stopniu na gospodarkę narodową oddziałują

³ ESPON to Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej, będąca w istocie programem badawczym dotyczącym rozwoju przestrzennego. Projekt Espo 1 obejmował tzw. Działanie 1.1 *Miasta, rozwój policentryczny oraz relacje miasto–wieś*. Eksperti pracujący w tym programie proponowali między innymi formę klasyfikacji aglomeracji i innych obszarów zamieszkałych w państwach UE.

mniejsze miejscowości, lecz odgrywają one istotną rolę w wymiarze regionalnym jako lokalne centra gospodarcze [rynek pracy i możliwości rozwojowe mieszkańców]. Podział ten występuje także w sąsiedniej Finlandii, która dodatkowo charakteryzuje się, wynikającą z uwarunkowań geograficzno- klimatycznych, koncentracją przemysłów w poszczególnych regionach. Centra przemysłowe to głównie Helsinki i leżące w północno-zachodniej części Finlandii Salo i Oulu. W zachodniej części kraju dominuje produkcja żywności, a w środkowym i wschodnim rejonie przede wszystkim gospodarka leśna. Natomiast południowo-wschodnia część Finlandii jest najważniejszym centrum przemysłu celulozowo-papierniczego w obszarze nadbałtyckim. Podobnie usytuowane są centra gospodarczej Norwegii, lecz ze względu na rozmieszczenie podmorskich złóż ropy naftowej i gazu ziemnego centra przemysłu wydobywczego i maszynowego znajdują się wzdłuż wybrzeża. Istotną rolę w norweskiej gospodarce odgrywają także przemysły leśny oraz rybołówstwo. Miejscami ich koncentracji są także zachodnie obszary państwa, a sfera usług skoncentrowana jest w Oslo. Natomiast w przypadku Polski i Republiki Federalnej Niemiec centra gospodarcze rozmieszczone są na całym obszarze kraju, ale porty morskie odgrywają ważną rolę w systemie eksportowym. Natomiast w przypadku postrza-dzieckich republik bałtyckich wskazać należy na kilka podobieństw. Praktycznie 30% ich populacji zamieszkuje największe aglomeracje (Tallin, Ryga i Wilno). Stolice stanowią miejsca koncentracji produkcji, ale ważną rolę w gospodarce tych krajów odgrywa kilka mniejszych aglomeracji. Jednak w większości są to miejsca koncentracji jednosektorowych przemysłów. Estońskie Tartu jest ważnym ośrodkiem naukowym, a litewskie Kowno centrum kulturowo-edukacyjnym. Natomiast Liepaja i Ventspils [Łotwa] oraz Kłajpeda [Litwa] to porty i ośrodki transportowe [zwłaszcza cargo] (Rocznik, s. 344–260).

Charakterystyka układu przestrzennego państw regionu określa w znacznym stopniu sposób wzajemnych powiązań gospodarczych. Ich podstawą jest skala wymiany handlowej, prowadzonej przy wykorzystaniu akwenu Morza Bałtyckiego. Ale postrzegana nie tylko w kontekście *en bloc*, ale także przy uwzględnieniu innego czynnika – jej udziału w gospodarce narodowej poszczególnych państw. Dane statystyczne dotyczące całości bałtyckiego obrotu towarowego wskazują, że wzajemna wymiana handlowa państw regionu osiąga roczną wartość w wysokości 1 biliona UDS. Z tej liczby aż 60% eksportu i 45% importu państw bałtyckich przewożonych jest drogą morską i bałtyckimi szlakami żeglugowymi (Rocznik, s. 347–349). Wskazuje to na duży poziom wzajemnych powiązań gospodarczych, ale jest on także uzależniony od – wskazanego powyżej – poziomu importu z konkretnego państwa na sposób funkcjonowania gospodarki narodowej. Bałtycka wymiana handlowa zdominowana jest gospodarkę niemiecką, której udział wynosi prawie 30% całości regionalnego obrotu towarowego. Ważnymi bałtyckimi centrami gospodarczymi są Rosja, Szwecja i Polska, których udział w regionalnej wymianie handlowej wynosi kolejno 19%, 13% i 11%. (www.comtrade.un.org). W naturalny sposób regionalna wymiana handlowa odbywa się głównie w relacjach pomiędzy Niemcami i Rosją, Niemcami a państwami skandynawskimi, Rosją i Polską oraz Finlandią i Polską.

Tabela 1. Zasadnicze sieci powiązań wymiany handlowej państw regionu.

Państwo	Partnerzy handlowi w regionie bałtyckim			
	Główni	Istotni	Uczestniczący	Poziom marginalny
Norwegia	Szwecja, RFN	Dania	Polska	Łotwa, Litwa, Estonia
Szwecja	Dania, RFN,	Finlandia, Polska	Estonia	Łotwa
Finlandia	Szwecja, Rosja, RFN	Estonia	Łotwa, Polska	Litwa
Estonia	Finlandia	Szwecja, Łotwa	RFN, Polska	Rosja
Łotwa	Estonia, Litwa	RFN	Polska	Rosja
Litwa	Łotwa	RFN, Polska	Dania	Rosja
Polska	RFN, Rosja, Szwecja,	Finlandia	Dania, Litwa, Łotwa	-
RFN	Rosja, Polska, Norwegia, Szwecja Finlandia	Dania, Estonia, Łotwa	Litwa	-
Dania	Szwecja, Norwegia	RFN	Polska,	Litwa, Łotwa

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej* 2013, s. 245–251.

Zaprezentowane powiązania gospodarcze należy uszczegółowić, wskazując na ich charakter i wpływ na kreowaną politykę regionalną. Najważniejszym szlakiem bilateralnej wymiany handlowej, liczonej wielkością obrotów, są trasy Republika Federalna Niemiec–Federacja Rosyjska. Mniejszą, ale istotną rolę odgrywa wymiana handlowa pomiędzy państwami skandynawskimi oraz między Polską a Danią, Polską i Szwecją, Finlandią i Estonią oraz RFN a Litwą. Natomiast, uwzględniając rodzaj przewożonych ładunków, wskazać należy, że najistotniejsze grupy ładunków masowe, drobnicowe i skonteneryzowane przewożone są głównie na trasach:

- Ładunki drobnicowe: Niemcy–Polska i Niemcy–Dania i w mniejszym stopniu Niemcy–Rosja, Polska–Rosja oraz Dania–Szwecja;
- Ładunki masowe suche i mokre: Rosja–Niemcy i Rosja–Polska i w dużo mniejszym zakresie Niemcy–Szwecja i Polska–RFN;
- Ładunki kontenerowe (także w sieci transportu multimodalnego): Niemcy–Rosja, Niemcy, Niemcy–Szwecja, Finlandia–Szwecja–Dania–RFN, Finlandia–Estonia – Łotwa–Litwa–Polska–RFN.

Prezentując powyższe procesy i uwarunkowania, stwierdzić należy, że regionalne powiązania gospodarcze w istotny sposób odgrywają rolę czynnika kształtującego politykę bałtycką, także prowadzoną samodzielnie przez państwa regionu. Dotyczy to zwłaszcza Republiki Federalnej Niemiec – państwa o statusie mocarstwa regionalnego, które ze względu na uwarunkowania polityczne prowadziło politykę samoograniczenia swej pozycji regionalnej. Tym niemniej, niemiecki potencjał gospodarczy w sposób naturalny wyznacza Republice Federalnej pozycję państwa kreującego kształt regionalnych procesów polityczno-gospodarczych. Zasadniczym czynnikiem prorozwojowym w przypadku niemieckiej gospodarki jest bowiem wymiana handlowa, która w istotny sposób wiąże się z aktywnością morską RFN. Około 30% wymiany handlowej prowadzona jest drogą morską, a sektor gospodarki morskiej zatrudnia 0,5% ogółu zatrudnionych w gospodarce narodowej. Spośród sektorów gospodarki morskiej sam przemysł stoczniowy

zajmuje czwarte miejsce na świecie, a przetwórstwa ryb – czwarte miejsce w Unii Europejskiej. Potencjał niemieckiej floty handlowej to ponad 3522 statków o łącznym tonażu 76461 GT, co stanowi 5% tonażu światowej floty handlowej (Rocznik, s. 373). Czynniki te powodują, że polityka morska odgrywa ważną rolę w całokształcie niemieckich planów i przedsięwzięć gospodarczych. Jednak – do roku 2009 – zarówno dla niemieckiej gospodarki, jak i tej polityki sektorowej Republiki Federalnej Niemiec akwen bałtycki nie odgrywał istotnej roli. Był on uznawany za obszar niewielkiego tranzytu oraz prowadzenia wymiany towarowej z Rosją i państwami skandynawskimi. Z tego względu, przez prawie dwie dekady państwo niemieckie prowadziło, wypracowaną w latach 90. XX wieku politykę, zakładającą osiąganie swoich celów gospodarczych w ramach organizacji regionalnych i ograniczone angażowanie w działania polityczne wykraczające poza kwestie regionalne. Polityka ta była w dużej mierze konsekwencją pragmatycznej oceny ograniczonego wpływu regionalnej kooperacji gospodarczej na funkcjonowanie niemieckiej gospodarki *en bloc*. Poziom wzajemnej wymiany handlowej z państwami regionu, jak i sam charakter przewozów towarowych, powoduje, że niemieckie zaangażowanie w regionie koncentruje się na współkreowaniu procesów gospodarczo-politycznych, i to w ramach struktur ponadnarodowych [polityki i strategii UE, działalność Rady Państw Morza Bałtyckiego] lub samodzielnych form aktywności północnych landów. Dopiero konsekwencje przekształcenia się Morza Bałtyckiego z akwenu prowadzenia regionalnej wymiany handlowej w istotny element międzykontynentalnej sieci wymiany handlowej Azja Kontynentalna–Europa Północna oraz rola tego akwenu jako obszaru przesyłu na obszar Unii Europejskiej głównych kopalnianych surowców energetycznych zmieniła kształt niemieckiej polityki bałtyckiej. Przyjęła ona postać dwu równolegle prowadzonych form aktywności, czyli kontynuacji dotychczasowych działań w ramach układów regionalnych przy – pewnym – samoograniczeniu własnej pozycji jako mocarstwa regionalnego oraz stosowaniu instrumentarium polistrategicznego w obszarach kooperacji istotnych dla osiągania przez państwo niemieckie strategicznych interesów narodowych. Nawet kosztem naruszania interesów państw regionu. Tym samym, niemiecką politykę bałtycką od początków drugiej dekady XXI wieku określić można jako kompleks przedsięwzięć prowadzonych przez mocarstwo regionalne.

Zapoczątkowany w 2007 roku swoisty *strategiczny zwrot* w polityce bałtyckiej jest konsekwencją wpływu na niemiecką gospodarkę kilku wzajemnie przenikających się procesów. Pierwszym są konsekwencje realizacji rosyjskiej koncepcji dostaw nośników energii do Europy Zachodniej. Kwestia wykorzystania akwenu Morza Bałtyckiego jako zasadniczego szlaku ich transportu stanowi istotną wartość dla funkcjonowania RFN jako państwa tranzytu. Ale także, zwłaszcza w wyniku uwarunkowań wewnętrznych – ważnego ich importera (Molo, 2013, s. 70–78, 83–88, 225). Zapowiedź rezygnacji do 2030 roku z energii jądrowej i zastąpienia części niedoborów energii poprzez wykorzystanie gazu ziemnego jako paliwa energetycznego zasadniczo zmieniło charakter wzajemnych relacji gospodarczych z Rosją. A tym samym i kształt polityki bałtyckiej. Drugim procesem jest radykalne zwiększenie się wielkości przewozów towarowych w układzie Azja Kontynentalna–Europa Północna przy wykorzystaniu portów bałtyckich i rosyjskich szlaków kolejowych. Zaś trzecim procesem, zapoczątkowanym w 2011 roku, jest skala

zapotrzebowania rosyjskiego przemysłu ciężkiego na dostawy maszyn i urządzeń z Europy Zachodniej, a zwłaszcza z Niemiec. Wszystkie z wymienionych zjawisk powodują, że głównym kreatorem niemieckiej polityki bałtyckiej jest forma i zakres niezbędnej i prowadzonej w tym regionie kooperacji gospodarczej z Federacją Rosyjską. Zwłaszcza współpracy w sferze energetycznej, obejmującej przesył kopalnianych nośników energii i przeobrażeń systemów produkcji energii elektrycznej oraz kształtowania bałtyckiej sieci transportu towarowego.

Rola rosyjskich dostaw nośników energii i problem bilansu energetycznego Niemiec jako kreator polityki bałtyckiej RFN

Rosyjska strategia eksportu kopalnianych nośników energii na obszar Unii Europejskiej zakłada, iż Morze Bałtyckie stanowi ważną arterię przesyłową. Dotyczy to zarówno form eksportu ropy naftowej, jak i przesyłu gazu ziemnego. W przypadku pierwszego z wymienionych surowców, transportowany jest on zbiornikowcami, a bałtyckimi portami tranzytowymi [ze względu na ograniczenia pojemności zbiornikowców prowadzących żeglugę po Bałtyku] są Kopenhaga, Malmö, Göteborg oraz Rostock. Natomiast eksport gazu ziemnego prowadzony jest głównie przez gazociąg *Nord Stream*. Kwestia sposobu transportu rosyjskich surowców energetycznych traktowana jest jako jeden z najważniejszych wyznaczników niemieckiej polityki regionalnej. Postrzegana jest jednak w znacznie szerszym kontekście, jakim jest strategia energetyczna państwa niemieckiego. Bałtycki system dostaw i sam import, zwłaszcza gazu ziemnego, jest traktowany w jej założeniach jako zasadniczy element dywersyfikacji dostaw podstawowych nośników energii oraz ich udziału w bilansie energetycznym (*Energiekonzept*, s. 10–13; Molo, 2013, s. 165, 225–226; Drzewicki, 2009, s. 71–87). Z tego względu, jest to jeden z obszarów aktywności bałtyckiej państwa niemieckiego, który konstruowany jest w ramach samodzielnie prowadzonych przedsięwzięć. I przy założeniu, że mogą one być prowadzone przy wykorzystaniu instrumentarium polistrategicznego. Radykalne zwiększenie poziomu importu rosyjskiego gazu, jakie jest konsekwencją podpisanych na początku XXI wieku kontraktów [zakładających eksport do RFN 33–38 mld m³ gazu ziemnego i 30–33 mln ton ropy naftowej], określiło udział rosyjskich dostaw na 40% w odniesieniu do gazu ziemnego i 30% w odniesieniu do ropy naftowej całkowitego zapotrzebowania niemieckiej gospodarki na te paliwa kopalniane. Tak znaczący poziom dostaw wyznaczył także zakres kooperacji polityczno-gospodarczej w regionie, traktowanym jako trasa przesyłu surowców energetycznych oraz określił pozycję Rosji jako partnera gospodarczego państwa niemieckiego.

W równie istotny sposób na ten obszar bałtyckiej polityki RFN wpływają także założenia polityki energetycznej UE, którą Niemcy aktywnie współkreowali i współkreują. W kontekście bałtyckim, jej regulacje to przede wszystkim decyzje o dywersyfikacji dostaw gazu na obszar UE, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz zmniejszenie wydobycia surowców energetycznych przez państwa europejskie [Norwegia, Wielka Bry-

tania] (*Drugi Strategiczny*, s. 4–22). Obydwa czynniki powodują, że niemieckim interesem było wsparcie rosyjskiej koncepcji zwiększenia importu gazu ziemnego i ropy naftowej. Zwiększenie udziału rosyjskich dostaw w bilansie importu gazu ziemnego i ropy do państw członkowskich UE w kontekście niemieckim niweluje część zagrożeń związanych z ciągłością dostaw energii elektrycznej do odbiorców w północnych landach RFN (*Energiekonzept*, s. 23). Ponadto, zaproponowany przez Rosjan układ tras przesyłowych stworzył możliwość gospodarczego wykorzystania importu [tranzyt przez terytorium RFN i związane z nim opłaty tranzytowe oraz przeładunek surowców transportowanych drogą morską]. Rozwiązanie to pozwoliło także na uwzględnienie w polityce energetycznej oczekiwań społecznych, co w kontekście niemieckim stanowi istotny problem polityczny. Powszechne wśród obywateli Republiki Federalnej Niemiec przekonanie o konieczności produkcji energii ze źródeł odnawialnych [OZE] oraz zaprzestaniu funkcjonowania energetyki jądrowej odgrywa istotną rolę w niemieckiej debacie politycznej i wpływa na postawy wyborcze Niemców (Molo, 2013, s.133–146, 157–171). Z tego względu, kwestia ta w znacznym stopniu określa kierunki polityki energetycznej państwa, a pośrednio wskazuje na rolę zasadniczego „zielonego” nośnika energii, czyli gazu ziemnego i znaczenie importu tego surowca z obszaru Federacji Rosyjskiej. Realizacja, przygotowanego także w konsekwencji presji społecznej po katastrofie w Fukushima, planu zamknięcia 8 niemieckich elektrowni jądrowych do 2022 roku, jest równoznaczna ze spadkiem produkcji energii na poziomie 20 GW. Oznacza to zmniejszenie jej produkcji o 23%, co nie zostanie zniwelowane przez zakładany w niemieckiej strategii energetycznej poziom oszczędności zużycia energii (*Energiekonzept*, s. 5, *Die Energiewende*, s. 32–35, 49–52). Przyjęte rozwiązania zakładają więc, że przewidywany deficyt energii, który wyniesie minimum 3%, niwelowany będzie poprzez zwiększenie produkcji elektrowni gazowych i – w ograniczonym stopniu – elektrowni wiatrowych. W tym przypadku wybrzeże Bałtyku stanowi miejsce ulokowania marinokultur wiatrowych, lecz ich możliwości produkcji [w budowie są 3 marinokultury, z 508 wiatrakami o łącznej mocy 2368 MW, a w toku są postępowania w sprawie marinokultur z 530 urządzeniami o porównywalnej mocy] i przesyłu powodują, że naturalnym nośnikiem energii stanie się, dostarczany z Rosji, gaz ziemny oraz budowa bałtyckiego Pierścienia Energetycznego (Ćwiek-Karpowicz, 2012, s. 19–20).

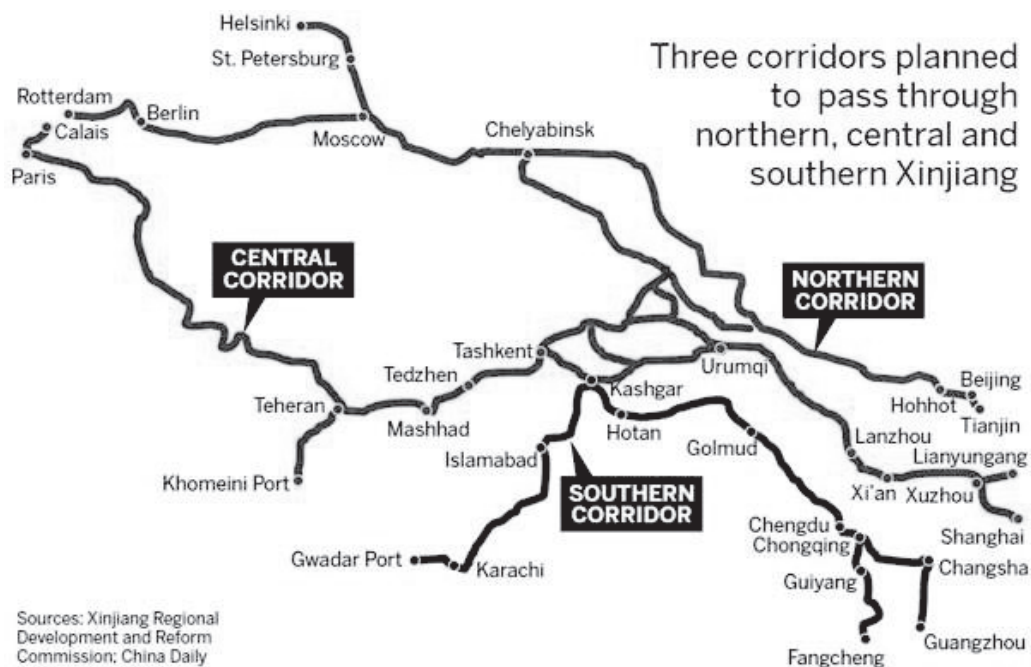
Zdominowanie niemieckiej polityki energetycznej przez czynniki ekologiczno-polityczne, a zwłaszcza decyzja o ograniczaniu roli energetyki jądrowej i węgla jako nośnika energii, określiło pośrednio rolę Federacji Rosyjskiej, a zwłaszcza rosyjskich firm – Gazpromu i tzw. jego firm-córek w niemieckiej polityce energetycznej. Pośrednio też wyznaczyło pozycję Rosji i jej interesów strategicznych jako ważnej determinanty niemieckiej polityki bałtyckiej. Zapewnienie stałych dostaw wymagało podjęcia kilku inwestycji w niemieckim sektorze energetycznym, co dodatkowo prowadzi do powiązania regionalnych interesów RFN i Rosji. Do uzyskania zakontraktowanej wielkości dostaw niezbędne było połączenie gazociągu *Nord Stream* z wewnątrz-niemieckimi systemami przesyłowymi OPAL [przesył gazu do landów południowej części RFN] i NEL [dostawy do landów zachodnich]. Skalę niemiecko-rosyjskiego powiązań w tym obszarze polityki energetycznej zwiększają przeprowadzane we wrześniu 2014 roku transakcje pomiędzy

Znaczenie *Wielkiego Jedwabnego Szlaku* dla niemieckiej polityki bałtyckiej

Kolejnym, istotnym wyznacznikiem niemieckiej polityki bałtyckiej jest rola wymiany towarowej Azja Kontynentalna, zwłaszcza Chiny – kraje północno-zachodniej Europy, w tym państwa zlewiska Morza Bałtyckiego. Jej poziom, a zwłaszcza dynamika przyrostu oraz charakter polityki gospodarczej państw bałtyckich spowodowały, że obszar ten uznany został przez Pekin za istotny region aktywności gospodarczej. Zaś sam Bałtyk – za ważny węzeł transportowy. Jednak, jeszcze w pierwszej dekadzie XXI wieku był traktowany jako akwen pozwalający na redystrybucję towarów z hub-portów Morza Północnego [Rotterdam, Bremerhaven]. Dopiero dynamika obrotów towarowych z Europą Północną oraz skuteczność chińskiego oddziaływania politycznego wobec państwa środkowoazjatyckich i Rosji w kwestii budowy szynowych połączeń międzykontynentalnych zasadniczo zmieniły sytuację. Polityka ta wynikała z kilku uwarunkowań, jednak skazać należy na trzy zasadnicze determinanty. Pierwszym był niewątpliwie czynnik polityczny. Aż 80 % chińskiej wymiany towarowej przewożone jest przez akweny Morza Arabskiego i południowy Pacyfik, czyli akweny, na których fiasco poniosła koncepcja uzyskania kontroli morza na poziomie porównywalnym do sprawowanej przez flotę amerykańską (Mickiewicz, 2010, s. 147–168). Ponadto, główne chińskie szlaki transportowe przebiegają przez tak zwane „wąskie gardła” globalnego systemu transportowego [Morze Czerwone z Zatoką Adeńską i Cieśnina Malakka]. Na tych akwenach możliwe jest – także z powodów politycznych – skuteczne zakłócenie funkcjonowania systemu transportowego poprzez jego czasowe zablokowanie lub podjęcie działalności przestępczej [akty terroryzmu na morzu i piractwa] (Morski, s. 40–61, Wardin, 2012, s. 155–180). Z tego względu, celem polityki chińskiej była budowa alternatywnej sieci połączeń, zmierzająca do zastąpienia trasy morskiej wzdłuż południowych wybrzeży Azji kontynentalnej i Europy [Morze Śródziemne i północny Atlantyk], który nazwano *Wielkim (Nowym) Jedwabnym Szlakiem*.

Wykorzystanie tego rozwiązania w chińskich założeniach wynikało w dużej mierze z uwarunkowań politycznych. Ważnym czynnikiem ekonomicznym jest bowiem tylko skrócenie czasu przewozu towarów o około 3 tygodnie, czyli prawie o 1/3, w stosunku do żeglugowego Pacyfik–Atlantyk. Jednak, konsekwencją skrócenia czasu przewozu jest wzrost kosztów przewozu w wyniku stosowania transportu szynowego w miejsce przewozów morskich. Ale równocześnie ten system przesyłu towarów stworzył możliwość silniejszego powiązania państwa Azji Środkowej, zwłaszcza partnerów ważnych z punktu widzenia celów chińskiej polityki importu nośników energii. Budowa szynowego połączenia międzykontynentalnego, obejmującego ważnych eksporterów ropy do Chin [Kazachstan, Iran, Tadżykistan] na nowo kształtuje regionalne powiązania gospodarczo-polityczne [osłabienie pozycji USA]. Wiąże także Rosję, zmuszając ją do poszerzenia współpracy gospodarczej poprzez udostępnienie sieci połączeń Kolei Transsyberyjskiej i uczestnicząc w przewozie chińskiej wymiany towarowej⁵.

⁵ Niebagatelną rolę odgrywa w tym przypadku także uzyskanie przez Pekin środka nacisku na Rosję w kwestii niedopuszczania na dalekowschodnie rynki nośników energii eksportowanych przez Tadżykistan



Mapa 2. Trasy Nowego Jedwabnego Szlaku

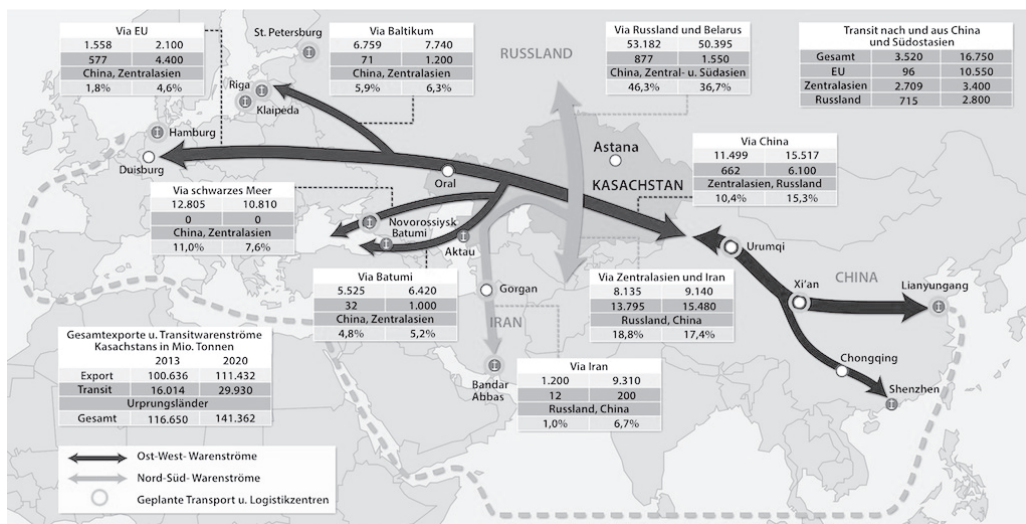
Źródło: Farooq, 2014.

W założeniach funkcjonowania *Jedwabnego Szlaku* koncepcja budowy sieci połączeń międzykontynentalnych Chiny–Europa przewidywała przewóz towarów przez obszar państw Azji Centralnej, Rosję i – w mniejszym stopniu – Ukrainę. Pozwala ona na stosowanie transportu multimodalnego poprzez połączenia szynowe do granic Unii Europejskiej, a następnie systemem transportu morskiego lub kołowego do docelowych państw eksportu. Sposób organizacji tego systemu dostaw towarów spowodował, że centralne miejsce w chińskich planach prowadzenia wymiany towarowej z państwami północnej części Europy po roku 2010 zaczął odgrywać tak zwany Morski Jedwabny Szlak. Projekty zarówno morskiego, jak i lądowego Jedwabnego Szlaku zaprezentowane zostały w 2013 i 2014 roku. Pełna prezentacja projektów miała miejsce w trakcie szczytu państw APEC 10 listopada 2014 w Pekinie. Projekty zakładają budowę równoległych połączeń morskich i lądowych, obejmujących regiony Azji Mniejszej, północnej Afryki oraz Europy. Szczegółowe rozwiązania w odniesieniu do kontynentu europejskiego zakładają utworzenie trzech nitek połączeń pomiędzy wybrzeżem Pacyfiku a państwami leżącymi nad Morzem Śródziemnym, Północnym i Bałtykiem.

Zaprezentowane uwarunkowania chińskiej polityki transportowej w odniesieniu do obszaru zlewiska Morza Bałtyckiego sprowadzają się do:

i Kazachstan, w tym – ewentualne ograniczenia w wykorzystywaniu ropociągu WSTO.

- budowy, łączących się w europejskiej części Rosji z trasą Kolei Transsyberyjskiej oraz nitki przez Ukrainę, połączeń kolejowych Wielkiego Jedwabnego Szlaku Chongqing – Xi'an, Lanzhou [Prowincja Gangsu] i Urumqi [autonomiczny region Xinjiang]–Kazachstan–Rosja–Białoruś–Polska [Łódź]–Duisburg–Rotterdam;
- wykorzystania Kolei Transsyberyjskiej jako istotnej części Jedwabnego Szlaku;
- budowy tzw. morskiego odcinka Jedwabnego Szlaku z uwzględnieniem miejsca przeładunku i docelowej redystrybucji towarów portów bałtyckich.



Mapa 3. Rola RFN z chińskiej koncepcji funkcjonowania Nowego Jedwabnego Szlaku.

Źródło: <https://owc.de/2014/09/29/interview-die-neue-seidenstrasse-nach-europa>.

Realizacja tego projektu narzuca wręcz konieczność ścisłej kooperacji gospodarczej RFN i Federacji Rosyjskiej. Wskazuje także na cele tej współpracy, która stworzyć ma szansę nie tylko na eksport chińskich towarów na rynek europejski, ale także wykorzystanie tego połączenia do importu, zwłaszcza maszyn na rynek chiński i rosyjski. Świadczy o tym między innymi zapowiedź prezydenta Chin w trakcie wizyty w Niemczech [1–2 lipca 2014], że Szlak powinien kończyć się w Duisburgu, czyli centrum przemysłu metalowego, ważnym portem śródlądowym oraz jednym z najistotniejszych centów logistycznych w RFN. Zaproponowany układ tras łączących Chiny z Europą Północno-Zachodnią narzuca konieczność kooperacji z Rosją zarówno w układzie Chiny–Federacja Rosyjska, jak i RFN–Rosja.

Rola rosyjsko-niemieckiej wymiany handlowej i jej wpływ na niemiecką politykę bałtycką

Spośród wymienionych trzech głównych determinantów, kształtujących niemiecką politykę bałtycką i uwzględniających rolę Federacji Rosyjskiej w jej ostatecznym kształcie, najmniej istotnym jest skala bilateralnej wymiany handlowej. Rosja, będąc istotnym niemieckim partnerem handlowym w regionie bałtyckim, nie należy do grona najważniejszych partnerów firm niemieckich. Na obszar Federacji Rosyjskiej eksportowane jest zaledwie 3–4% całości niemieckiego handlu zagranicznego. Uczestniczy w nim też zaledwie 10% firm niemieckich. Zaś w procesie importu towarów rosyjskich towarów do RFN zaangażowanych jest 1% niemieckich firm. Wzajemna wymiana handlowa jest o około 50 % niższa niż obroty głównymi partnerami handlowymi zarówno z Europy, jak i innych kontynentów. Rosja zajmuje zaledwie 11. miejsce w gronie największych importerów i 9 miejsce w zestawieniu najpoważniejszych eksporterów dla niemieckiej produkcji. A w roku 2012 utraciła na rzecz Polski status największego partnera gospodarczego Niemiec w subregionie bałtyckim (Foreign Trade, s. 3)

Tabela 2. Eksport i import Niemiec z najważniejszymi partnerami handlowymi (w mld euro).

Export z RFN w roku 2013		Import do RFN w 2013 roku		Partnerzy handlowi pod względem wielkości obrotów towarowych
Francja	100,32	Holandia	89, 06	Francja
USA	88,37	Chiny	73,55	Holandia
W. Brytania	75,64	Francja	64,07	Chiny
Holandia	70,94	USA	48,49	USA
Chiny	67,02	Włochy	47,54	W. Brytania
Austria	56,17	W. Brytania	42,27	Włochy
Włochy	53,32	Rosja	40,41	Austria
Szwajcaria	47,32	Belgia	38,89	Szwajcaria
Polska	42,35	Szwajcaria	38,21	Belgia
Belgia	42,25	Austria	36,83	Polska
Rosja	36,1	Polska	35,77	Rosja

Źródło: [https://www.destatis.de/EN/FactsFigures/NationalEconomyEnvironment/ForeignTrade/ TradingPartners/ Tables/ OrderRankGermanyTradingPartners.pdf?__blob=publicationFile](https://www.destatis.de/EN/FactsFigures/NationalEconomyEnvironment/ForeignTrade/TradingPartners/Tables/OrderRankGermanyTradingPartners.pdf?__blob=publicationFile).

Wskazując na ten fakt, podkreślić należy, że wpływu wymiany handlowej z Rosją na kształt niemieckiej polityki bałtyckiej nie można oceniać wyłącznie poprzez pryzmat wartości bilateralnej wymiany handlowej. Uwzględnić bowiem należy kilka równie istotnych czynników, zwłaszcza:

- rolę wymiany towarowej jako czynnika generującego niemiecki rozwój gospodarczy oraz wielkość niemieckich inwestycji w Rosji;
- znaczenie i wielkość wymiany handlowej z Chinami, która jest prowadzona także przy wykorzystaniu rosyjskich portów;

- charakter przedmiotowy bilateralnej wymiany handlowej na linii: firmy niemieckie i rosyjskie.

W odniesieniu do pierwszego ze wskazanych czynników podkreślić należy, że to wynoszący 1,093,115 euro eksport jest głównym czynnikiem rozwoju gospodarczego Niemiec (Foreign Trade, s. 3; Polska 2014, s. 21–22)⁶. Natomiast wielkość zaangażowanego w 2013 roku niemieckiego kapitału w Rosji to kwota 16 miliardów euro. Obie wartości wskazują, że kooperacja gospodarcza z Rosją nie jest zasadniczym kreatorem niemieckiej polityki bałtyckiej. Świadczą o tym także konsekwencje kryzysu ukraińskiego dla niemieckiej gospodarki. Zmniejszenie się wymiany handlowej, także w konsekwencji sankcji Unii Europejskiej, nie miało większego znaczenia dla niemieckiego PKB. Według szacunków niemieckich ekonomistów, w ich wyniku niemiecki PKB może się zmniejszyć o maksymalnie 0,5% (Outlook, s. 6–9).

Niemiecka polityka bałtycka w połowie drugiej dekady XXI. Zasadnicze obszary aktywności oraz prognozowane formy aktywności

Uwarunkowania gospodarcze, w dużej mierze związane z rolą Bałtyku jako obszaru tranzytu międzykontynentalnej wymiany handlowej oraz transportu nośników „zielonej” energii, określiły na nowo kształt niemieckiej polityki bałtyckiej. W konsekwencji zaprezentowanych w pierwszej części niniejszej publikacji uwarunkowań gospodarczych, Republika Federalna Niemiec zarzuciła, prowadzoną jeszcze w pierwszej dekadzie XXI wieku, politykę samoograniczenia. Subregion Bałtycki stał się dla państwa niemieckiego ważnym obszarem realizacji interesów narodowych. Pierwszoplanowym celem jest zdominowanie prowadzonej w regionie i w układzie Wschód–Zachód wymiany handlowej. Skoncentrowanie tras jej przebiegu, a zwłaszcza miejsc przeładunku i dalszej redystrybucji na obszarze północnej części RFN i niemieckich morskich oraz lądowych centrach logistycznych, wymagało podjęcia określonych działań politycznych i gospodarczych. Ich celem było i jest takie ukształtowanie bałtyckiej sieci transportowej, by opierała się ona na niemieckim systemie przewozowo-przeładunkowym. Jednym ze środków pozwalających na osiągnięcie tego celu jest wspólna budowa, łączącej obydwa państwa, sieci transportowej. Pozwala ona na wyeliminowanie lub przynajmniej ograniczenie roli alternatywnych wobec niemieckich ośrodków przesyłowo-przeładunkowych, zwłaszcza polskich portów i centrów logistycznych.

W wymiarze bałtyckim kooperacja ta w dużej mierze sprowadza się do realizacji wspólnych rosyjsko-niemieckich inwestycji w infrastrukturę przewozową, ukierunkowanych na przewóz wymiany towarowej zarówno w układzie bilateralnym, jak i tran-

⁶ Wyniki eksportu podaję za Federalnym Urzędem Statystycznym. Natomiast polskie Ministerstwo Gospodarki szacuje wartość niemieckiego eksportu na 1.543 mld USD. Podaję obie wartości, nie stosując przeliczenia walut.

zycie w układzie Azja Kontynentalna–Europa⁷. Wiodącym przedsięwzięciem jest projekt tzw. Autostrad Morskich, które mają przebiegać pomiędzy bałtyckimi portami RFN [Sassnitz – Mukra, Rostock] i portami rosyjskimi [Bałtysk i Kaliningrad, Ust’Ługa, St. Petersburg]. Centrum przeładunkowym w układzie Autostrad Morskich jest port Sassnitz ze względu na posiadaną infrastrukturę przeładunkową. Jest ona bowiem dostosowana do obsługi składów kolejowych o rosyjskim rozstawie kół, a przeprowadzone wspólnie przez *Российские Железные Дороги* i *Deutsche Bahn* inwestycje w systemie przewozów promowo-kolejowych Bałtysk – Sassnitz, pozwalają na obsługę przeładunków kołowych do 6,5 mln ton rocznie. Wsparciem, w odniesieniu do ładunków *ro-ro* jest natomiast port Rostock oraz szereg inwestycji w system komunikacji kołowo-szynowej, zwłaszcza w Nadrenii Północnej-Westfalii. Za najważniejsze inwestycje wskazać w tym kontekście należy:

- modernizację linii kolejowej Lubeka–Rostock–Stralsund–Sassnitz [VDE1]⁸;
- przekształcenie, jako połączenia szybkobieżnego (160 km/h dla pociągów towarowych), połączenia Hamburg/Bremerhavn–Sassnitz;
- modernizację linii kolejowych Berlin–Rostok oraz Berlin–Pasewalk –Stralsund;
- rozbudowę autostrady A20, łączącej Lubekę z Rostockiem, Stralsundem oraz Pasewalkiem;
- budowę odcinków i modernizację istniejących odcinkach w celu nadania im parametrów autostrady drogi B96, łączącej port Sassnitz z miejscowością Altefaehr [na wyspie Rugia] oraz węzła autostrady A20 z dworcem kolejowym w Stralsundzie;
- likwidację „wąskiego gardła” połączenia kołowego Stralsund–Rugia poprzez wybudowanie mostu z 6 pasami ruchu nad Cieśniną Streola (Об утверждении, s. 22, 29; Mickiewicz, 2013, s. 153–154; Ćwiek-Karpowicz, 2012, s. 13–14).

Przedstawione inwestycje pozwalają na obsługę wymiany handlowej w układzie wschód–zachód nie tylko do odbiorców niemieckich, ale także dostarczenia towarów przez niemieckie porty bałtyckie [i ewentualnie z wykorzystaniem portów Morza Północnego] do zachodnioeuropejskich partnerów handlowych [Holandii, Francji i Wielkiej Brytanii], jak i odbiorców rosyjskich lub państw Azji Kontynentalnej. Dodatkowym walorem tego rozwiązania jest stosowanie zapisów dotyczących transportu multimodalnego, co pozwala na przeprowadzenie – w oparciu o port Sassnitz – jednej odprawy celnej na obszarze Unii Europejskiej.

Wyodrębnienie obszarów polityki bałtyckiej, które zostały podporządkowane jasno zdefiniowanemu interesowi strategicznemu Republiki Federalnej Niemiec, nie oznacza całkowitego zarzucenia dotychczasowej linii politycznej. Państwo niemieckie nadal znaczną część założonych celów gospodarczo-politycznych osiągać będzie w ramach kooperacji regionalnej i działań instytucji ponadnarodowych. Zwłaszcza, że doskonale wpisują się one w niemieckie założenia gospodarcze. Dotyczy to zwłaszcza przedsięwzięć

⁷ Zob. *Russian Federation Transport Strategy until 2020*. Reviewed by the meeting of the State Council of the Russian Federation on October 29, 2003, s. 22 i 29. <http://lnweb90.worldbank.org/eca/Transport.nsf/ECADocByUnid/C1267366F7DDF5FB85256EAE004AD3DC?OpenDocument>.

⁸ Zakończenie w połowie 2015 roku, planowany koszt budowy to 770 mln. euro.

podejmowanych w ramach *Programu Bałtyk 21* i *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego*. W *Programie Bałtyk 21* to państwo niemieckie [wraz z Łotwą] odpowiada za wdrażanie – wiodącego z punktu widzenia własnych interesów – sektorowego projektu dotyczącego regionalnej polityki transportowej. Zaś w *Strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego*⁹ istotną rolę odgrywają przedsięwzięcia związane z rozbudową infrastruktury przeładunkowej w portach i przystaniach rybackich, przystosowania małych portów do prowadzenia międzynarodowej wymiany handlowej i pasażerskiej oraz tworzenie sieci autostrad morskich. Także pozostałe z przyjętych projektów sektorowych, a zwłaszcza kwestie ograniczenia poziomu zależności od nieodnawialnych źródeł energii oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, doskonale wkomponowują się w niemieckie cele strategiczne. Podobne należy postrzegać niemiecki stosunek do wdrażania zasadniczych – bałtyckich – założeń *Zintegrowanej Polityki Morskiej UE*. W odniesieniu do Morza Bałtyckiego zakłada ona prowadzenie przedsięwzięć określanych jako *zrównoważony rozwój* i odnoszących się do kompleksowej wizji wykorzystania akwenów morskich, obszarów nadmorskich i sektorów gospodarki morskiej. Szczegółowe programy zakładają natomiast wiodącą rolę bałtyckich portów (jako naturalnych ogniw łączących poszczególne rynki i centra gospodarcze) oraz infrastruktury transportowej w regionalnych procesach rozwojowych. Założenia te także wpisują się w pełni w zasadnicze cele niemieckiej polityki bałtyckiej, zwłaszcza że dominującą zasadą unijnej polityki morskiej jest zapewnienie możliwości prowadzenia tzw. *transportu morskiego bez barier*, zakładającego, między innymi, ograniczenie narodowych barier w prowadzeniu przewozów morskich.

Wśród uwarunkowań, kreujących poziom zaangażowania RFN w tworzenie wspólnej polityki bałtyckiej, wymienić należy także kwestie regionalnego poziomu bezpieczeństwa w obszarze niemilitarnym¹⁰. Ze względu na sposób budowy powiązań gospodarczych dla państwa niemieckiego najpoważniejszymi zagrożeniami bezpieczeństwa są kwestie bezpieczeństwa żeglugi, w tym bezpieczeństwa systemu transportu nośników energetycznych, ograniczenie zagrożeń związanych z transportem ładunków niebezpiecznych, poprawa zdolności do reagowania w razie wypadków lub wycieków na morzu¹¹ oraz zakres oddziaływania zorganizowanej przestępczości gospodarczej w odniesieniu do przewozów morskich (*Weißbuch*, 2006).

Waga bałtyckich procesów gospodarczych powoduje, że niemiecka polityka bałtycka w przewidywalnym okresie będzie kreowana w posobny sposób. Kwestie, nieingerujące w istotny sposób w niemieckie interesy gospodarcze, nadal będą rozwiązywane w ramach współpracy wielostronnej w układzie regionalnym i ponadregionalnym (polityki Unii

⁹ Strategia zakłada prowadzenie 80 projektów w ramach 15 obszarów priorytetowych osadzonych w czterech dziedzinach, tj. ochrona środowiska naturalnego, zwiększenie jego dostępności i atrakcyjności gospodarczej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju i poprawa poziomu życia oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa regionu.

¹⁰ Niezmienną zasadą kooperacji bałtyckiej od lat 70. XX wieku jest nieuwzględnianie w prowadzonych przedsięwzięciach współpracy wojskowej, poza kwestiami budowy środków zaufania.

¹¹ Na niemieckim wybrzeżu Morza Północnego najważniejszym zadaniem jest minimalizacja negatywnych skutków oddziaływania zjawiska abrazji. Na jej działania narażona jest 1/3 długości niemieckiego pasa nadmorskiego.

Europejskiej). Podobnie należy postrzegać formułę politycznego zaangażowania Republiki Federalnej Niemiec. Podstawową kwestią polityczną jest skala naruszeń poziomu stabilizacji regionalnej przez Federację Rosyjską. Sposób działania Rosji jest i będzie wypadkową globalnych celów politycznych tego państwa przy uwzględnieniu bałtyckich celów strategicznych w postaci zasadniczego szlaku prowadzenia wymiany handlowej (Mickiewicz, 2013, s. 148–150, 152–159). W istotny sposób ogranicza to zakres stosowanego przez Federację Rosyjską instrumentarium oddziaływania militarnego, które ogłoszono w nowelizacji doktryny bezpieczeństwa. Pomimo deklaracji o możliwości militarnej reakcji na potencjalne zagrożenie ze strony NATO, przewidywane formy reakcji sprowadzać się będą do militarno-politycznej prezentacji siły. Jakakolwiek destabilizacja polityczna regionu w znaczący sposób ogranicza bowiem możliwości eksportowe Rosji do Europy i niweluje zyski z tranzytu przez rosyjskie porty azjatyckiej wymiany handlowej z państwami UE.

Bezwzględnie uznać należy, że niemiecka polityka bałtycka jest i będzie zdominowana przez uwarunkowania ekonomiczne. Podstawowym celem tej polityki jest zdominowanie przez niemieckie centra przeładunkowe bałtyckiej wymiany towarowej oraz zagwarantowanie wymaganego interesami niemieckiej gospodarki poziomu bezpieczeństwa dostaw kopalnianych nośników energii. Doświadczenia ostatnich 5 lat jednoznacznie określają cele niemieckiej polityki bałtyckiej w tych obszarach. Rosyjska wymiana handlowa do państw UE wynosi średnio około 160 mln ton. Zakończenie w 2015 roku inwestycji w portach Sassnitz–Mukran i Rostok pozwoli na pełną obsługę tej wymiany towarowej, a zaprezentowane powyżej inwestycje w sieć komunikacji lądowej zapewnią możliwość jej docelowego transportu zarówno do najważniejszych niemieckich hub-portów (Brema i Hamburg) oraz aglomeracji północnych landów. Rozwiązane to pozwala także na przejęcie towarów importowanych przez Rosję zarówno w ramach wymiany towarowej prowadzonej przez głównych rosyjskich partnerów handlowych (Brazylia, Kanada, Holandia, Francja, Wielka Brytania), jak i Republikę Federalną Niemiec. Umożliwi to radykalne zwiększenie obrotów niemieckich portów, których udział w transporcie towarowym do Rosji wynosi 7 mln ton. Przyjęte rozwiązania wskazują, że zasadniczym portem dla przewozów pozostanie Rostock, ale zasadniczo wzrośnie także ranga portu Sassnitz–Mukran.

Konkluzje (Podsumowanie)

Zaprezentowane zasadnicze formy niemieckiej aktywności w subregionie bałtyckim kreują określone konsekwencje dla państw regionu. Przede wszystkim, charakter niemieckich interesów narodowych w odniesieniu do realiów gospodarczych i politycznych subregionu bałtyckiego w istotny sposób wiążą je z celami strategicznymi w polityce bałtyckiej Federacji Rosyjskiej. Podkreślić jednak należy, że nie powoduje to ścisłego związku tych dwu państw. Konsekwencje kryzysu ukraińskiego jednoznacznie wskazują, że, pomimo istotnego zaangażowania w kooperację gospodarczą z Rosją, nie wpływają ona w istotny sposób na niemieckie procesy gospodarcze. Można więc przyjąć, że zakres tej

kooperacji nie będzie główną determinantą niemieckiej polityki bałtyckiej. Tym samym, jej kształt będzie wynikał z racjonalnego zdefiniowania przez niemiecki establishment polityczny charakteru strategicznych interesów RFN w regionie. W tym kontekście większe znaczenie przypisać należy stałości koncepcji przesyłu towarów z Chin do Europy północną nitką *Nowego Jedwabnego Szlaku*. O takim podejściu polityków niemieckich do kwestii bałtyckiej świadczy charakter wizyty prezydenta Prezydenta Chin Xi Jinpinga (Hellmann, Engdahl). Drugim z czynników, kreujących niemiecką politykę bałtycką, pozostanie kwestia przesyłu, magazynowania i samego eksportu gazu ziemnego z Rosji do Unii Europejskiej. Poczynione inwestycje oraz konieczność kooperacji finansowo-inwestycyjnej przedsiębiorstw energetycznych obydwu państw (oraz sytuacja finansowa niemieckich koncernów energetycznych) wymagają prowadzenia dosyć ścisłej współpracy. Jednak wiąże ona obydwu partnerów, gdyż Rosja nie posiada możliwości budowy, czy też alternatywnego wykorzystania innych, niż przebiegające przez RFN systemów przesyłowych.

Nowy wymiar niemieckiej polityki bałtyckiej narusza jednak – chociaż podkreślić należy, że pośrednio – strategiczne interesy pozostałych państw regionu. Dotyczy to zwłaszcza Litwy, Estonii, Łotwy i Polski w kontekście udziału tych państw w tranzycie towarowym. W odniesieniu do republik bałtyckich, zasadniczym problemem jest przeniesienie przez Rosjan tej wymiany do własnych portów [kosztem terminali ulokowanych na terytorium tych państw] oraz zdominowanie przewozów wokół Zatoki Fińskiej. Umożliwi to przejście ruchu towarowego prowadzonego z Finlandią i wschodnimi portami Szwecji kosztem portów estońskich i łotewskich. Poza kwestiami ekonomicznymi, stwarza to zagrożenie o charakterze politycznym – uzyskania przez Rosję dodatkowego instrumentu oddziaływania na kształt polityki republik bałtyckich. Wstrzymanie czy znaczne ograniczenie obrotów towarowych w portach tych państw może je zmusić do uwzględniania w prowadzonych działaniach politycznych interesów rosyjskich. Natomiast w kontekście polskim, zagrożeniem jest właśnie polityka niemiecka. Przejście przez niemieckie porty bałtyckie wymiany handlowej z kierunków wschodnich niweluje znaczenie portów w Gdańsku i, w mniejszym stopniu, Świnoujściu, jako ważnych bałtyckich hub-portów przeładunkowych.

Bibliografia

- Błaszczuk, M. (2007). Polityka handlowa państw regionu Morza Bałtyckiego a międzynarodowa konkurencyjność ich gospodarek. W: E. Teichmann (red.), *Region Morza Bałtyckiego i Białoruś. Czynniki konkurencyjności*. Warszawa: Wydawnictwo Szkoły Głównej Handlowej.
- Chiński plan budowy Nowego Jedwabnego Szlaku. Wydział Promocji Handlu i Inwestycji Konsulat Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Szanghaju. Pobrano 20 grudnia 2014, z: https://shanghai.trade.gov.pl/pl/przewodnik/article/detail,909,Chinski_plan_budowy_Nowego_Jedwabnego_Szlaku.html.
- COM (1997) 559. *Energy for future. Renewable sources of energy* – White Paper for a Community Strategy and Action Plan.

- COM (2008) 781. *Komunikat Komisji do Parlamentu europejskiego, Rady, Europejskiego komitetu ekonomiczno-społecznego oraz Komitetu regionów – Drugi strategiczny przegląd sytuacji energetycznej: plan działania dotyczący bezpieczeństwa energetycznego i solidarności energetycznej UE.*
- Ćwiek-Karpowicz, P. (2012). *Partnerstwo w kryzysie? Współpraca energetyczna Niemiec i Rosji w regionie Morza Bałtyckiego*. Raport Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych. Warszawa.
- Die Energiewende in Deutschland. *Mit sicherer, bezahlbarer und umweltschonender Energie ins Jahr 2050*. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Berlin 2012. Pobrano 20 grudnia 2014, z: <http://www.bmwi.de/Dateien/BMWi/PDF/energiewende-in-deutschland,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf>.
- Drzewicki, A. (2009). *Od konfliktu rosyjsko-ukraińskiego do wyborów. Główne polityczne i ekonomiczne uwarunkowania niemieckiej polityki gazowej*. W: P. Mickiewicz, P. Sokołowska (red.), *Bezpieczeństwo energetyczne Europy Środkowej*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Ekonomiści drastycznie tną prognozy PKB dla Niemiec na lata 2014-2015. (2014). Pobrano 15 grudnia 2014, z: <http://www.macronext.pl/pl/aktualnosci/ekonomisci-drastycznie-tna-prognozy-pkb-dla-niemiec-na-lata-2014-2015>.
- Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung. Pobrano 28 września 2014, z: http://www.bundesregierung.de/Content/Archiv/DE/Archiv17/_Anlagen/2012/02/energiekonzept-final.pdf?__blob=publicationFile&v=5.
- Engdahl, F. W. (2014). *China uses economy to avert cold war*. Press TV. 17 May 2014. Pobrano 20 grudnia 2014, z: <http://www.presstv.ir/detail/2014/04/06/357386/china-uses-economy-to-avert-cold-war/>.
- Farooq, Y. (2014). *Is the New Silk Road really an economic corridor for China and Pakistan?*. The Express Tribune Blog. October 26. 2014. Pobrano 10 września 2014, z: <http://blogs.tribune.com.pk/story/24441/is-the-new-silk-road-really-an-economic-corridor-for-china-and-pakistan/>.
- Foreign Trade. *Ranking of Germany's trading partners in foreign trade*. Pobrano 20 grudnia 2014, z: https://www.destatis.de/EN/FactsFigures/NationalEconomyEnvironment/ForeignTrade/TradingPartners/Tables/OrderRankGermanyTradingPartners.pdf?__blob=publicationFile.
- Główny Urząd Statystyczny (2013). *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013*. Urząd Statystyczny w Szczecinie. Warszawa–Szczecin 2013.
- Hellmann, S.(2014). *Chiny prowadzą konsekwentną politykę*. Deutsche Welle. Pobrano 20 grudnia 2014, z: <http://www.dw.de/niemiecki-sinolog-chiny-prowadza%C4%85-konsekwentn%C4%85-polityk%C4%99-wywiad/a-17761983>.
- Illicki, M., Kubiak, K. i Mickiewicz, P. (2006). *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożenia aktami przemocy*. Wrocław: Wydawnictwo DSWE.
- Maciążek, P. (2014). *Gazprom właścicielem największego magazynu gazu w Niemczech*. Pobrano 10 września 2014, z: http://www.defence24.pl/analiza_gazprom-wlascicielem-najwiekszego-magazynu-gazu-w-niemczech.
- Mickiewicz, P. (2003). *Strategiczne znaczenie Morza Bałtyckiego. Siły morskie państw bałtyckich i perspektywy ich rozwoju do 2015 r.* Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Mickiewicz, P. (2012). *Morze Bałtyckie w polskiej strategii bezpieczeństwa morskiego*. Wrocław: Wydawnictwo DSW.
- Mickiewicz, P. (2010). *Trójkąt Rosja–Chin–Iran i jego rola na arenie międzynarodowej*. W: S. Wojciechowski (red.), *Mocarstwo w próbie XXI-XXI wieku*. Poznań: Wydawnictwo WSNHiD.
- Mickiewicz, P. (2013). *Morze Bałtyckie w rosyjskiej polityce zagranicznej i strategii morskiej*. *Rocznik Integracji Europejskiej*, 7. Poznań: Wydawnictwo WNPiD UAM.
- Ministerstwo Gospodarki (2014). *Polska 2014. Raport o stanie handlu zagranicznego*. Warszawa.
- Molo, B. (2013). *Polityka bezpieczeństwa energetycznego Niemiec w XXI wieku* Kraków: Oficyna Wydawnicza AFM.
- Outlook for the German economy – macroeconomic projections for 2015 and 2016. Deutsche Bundesbank Monthly Report December 2014. Pobrano 20 grudnia 2014, z: http://www.bundesbank.de/Redaktion/EN/Downloads/Publications/Monthly_Report_Articles/2014/2014_12_outlook.pdf?__blob=publicationFile

- Palmowski, T. (red.). (2006). *Europa Bałtycka. Od idei do rzeczywistości*. Gdynia–Pelplin: Wydawnictwo UG.
- Piotrowski, B. (2002). Dziesięciolecie współpracy w regionie bałtycko-skandynawskim. *Przegląd Zachodni*, 1. Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013. Program w ramach celu Europejska Współpraca Terytorialna oraz Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa. CCI No. 2007CB163PO020.
- Wardin, K. (2012). *Współczesne piractwo morskie. Wyzwanie somalijskie oraz odpowiedź społeczności międzynarodowej*. Warszawa: Bell Studia 2012.
- Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года УТВЕРЖДАЮ Президент Российской Федерации В.Путин 27 июля 2001 г.Пр-1387.
- Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. ПРИКАЗ 12 мая 2005 года. Москва. № 45. Pobrano 20 grudnia 2014. z: <http://www.complexdoc.ru/ntd-text/539418/1>.

GERMANY'S ECONOMIC COOPERATION WITH THE RUSSIAN FEDERATION AND ITS IMPACT ON GERMAN BALTIC POLICY

Abstract: The Federal Republic of Germany is, without doubt, a regional power. However, in its policies for the Baltic sub-region it has for years opted not to use its status to achieve strategic goals on its own. Rather, Germany has skilfully integrated its national interests into the pursuits of regional organisations and the European Union as such. This principle is still vital in shaping the German Baltic policy, but at the same time the Federal Republic tends to increasingly rely on a poly-strategic instrumental apparatus in its policies for the Baltic region. Distinct and crucial to them is engagement in close cooperation with the Russian Federation, which is, however, restricted to organising the freight traffic system and ensuring the security and continuity of energy resources supply from Russia.

Key terms: economic cooperation, Russian Federation, Federal Republic of Germany.