



Redakcja: Grzegorz Gil (dyrektor IEŚ), Anton Saifullayev
(zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji),
Spasimir Domaradzki, Bartłomiej Krzysztan, Damian Szacawa,
Agata Tatarenko

Nr 1689 (194/2026) | 28.08.2026

ISSN 2657-6996
© IEŚ

Bartłomiej Krzysztan, Michał Paszkowski

Perspektywa Korytarza Środkowego: szanse i wyzwania

Po 2022 r. inicjatywa polityczna dotycząca rozwoju Korytarza Środkowego nabrała rozpędu. Jakkolwiek w wymiarach transportowym, ekonomicznym i energetycznym jest on projektem o dużym potencjale, jego realna rozbudowa i konkurencyjność uwarunkowane są mnogością wyzwań i zagrożeń. W wymiarze energetycznym znaczenie korytarza polega przede wszystkim na dywersyfikacji tras dostaw surowców z Azji Centralnej i Kaukazu Południowego, a nie na szybkim zastąpieniu istniejących szlaków przesyłowych.

Istota Korytarza Środkowego (KŚ). Eskalacja wojny w Ukrainie po rosyjskiej agresji w lutym 2022 r. zmieniła perspektywę rozwoju i dalszego działania Korytarza Środkowego (Transkaspijski Międzynarodowy Szlak Transportowy). Dotychczas marginalna inicjatywa polityczna zaczęła funkcjonować jako realna alternatywa dla tzw. Korytarza Północnego¹ w obliczu zmiany podejścia Europy Zachodniej do Rosji oraz polityki sankcyjnej. Według danych Komisji Europejskiej od 2022 r. obroty handlowe na tej trasie wzrosły czterokrotnie, a dzięki odpowiednim inwestycjom mogą wzrosnąć jeszcze trzykrotnie do 2030 r.² Niemniej aktualnie roczny wolumen tranzytowy wynosi ok. 6 mln ton, co stanowi nikły procent w zestawieniu z potencjałem tranzytowym Korytarza Północnego, szacowanym na 100 mln ton. Planowany od porozumień w Waszyngtonie z sierpnia 2025 r. korytarz TRIPP, przebiegający przez Azerbejdżan i Armenię, jeszcze bardziej ugruntował pozycję Korytarza Środkowego jako szeroko dyskutowanej alternatywy dla tranzytu przez Rosję. Wywołany amerykańsko-izraelskim atakiem na Iran kryzys wokół blokady Cieśniny Ormuz rozbudził dyskusję o konieczności poszukiwania paralelnych możliwości tranzytu zarówno towarów, jak i surowców energetycznych³. Polityczny aspekt projektu, a więc wymiar kreowania połączeń infrastrukturalnych omijających Rosję, znacząco wpływa na realistyczną ocenę jego potencjału. Korytarz Środkowy rozumiany jest odmiennie w zależności od perspektywy i stopnia zaangażowania definiującego go aktora. W najszerszym, ale jednocześnie najbardziej precyzyjnym ujęciu, Korytarz Środkowy jest multimodalną siecią handlową i tranzytową. Ma ona na celu pogłębienie i wzmocnienie połączenia między Azją a Europą przez Azję Środkową, Morze Kaspijskie i Kaukaz Południowy. W ogólnej perspektywie jest również w znacznie większym stopniu projektową konceptualizacją aniżeli już prężnie działającą infrastrukturą. Multimodalność tej trasy jest zarówno jej zaletą, jak i potencjalnym największym zagrożeniem dla sprawnego działania. Jednocześnie bowiem morsko-lądowy charakter, przebieg przez wiele państw, które traktują rozbudowę korytarza jako cywilizacyjną szansę rozwojową, oraz geograficzny rozmach determinują zagrożenia związane z brakami infrastrukturalnymi, czynnikami środowiskowymi, ryzykiem geopolitycznym oraz niestabilnością decyzyjną poszczególnych zaangażowanych rządów. Nie mniej istotne znaczenie dla trwałości sieci może mieć niestabilność regionu

¹ Korytarz Północny to szlak handlowy i przesyłowy wiodący z Chin przez Rosję oraz Białoruś.

² *Eu4Digital Meta Study: Advancing a Cross-Regional Connectivity Agenda with Central Asia, Türkiye and the South Caucasus*, 06.02.2026, https://enlargement.ec.europa.eu/meta-study-advancing-cross-regional-connectivity-agenda_en?prefLang=da [26.08.2026].

³ W kontekście ryzyka blokady Cieśniny Ormuz, państwa Zatoki Perskiej i Bliskiego Wschodu rozwijają lub reaktywują alternatywne trasy eksportu ropy naftowej. Najważniejsze z nich to funkcjonujące już rurociągi omijające cieśninę: East-West Pipeline do portu Yanbu nad Morzem Czerwonym (Arabia Saudyjska) oraz rurociąg Habshan-Fujairah prowadzący do terminalu eksportowego poza cieśniną (ZEA). Równolegle rozważane są nowe lub modernizowane korytarze irackie oparte na magistrali Basra-Haditha, która miałaby zasilać kierunki Kirkuk-Ceyhan do Turcji, Kirkuk-Banias do Syrii oraz Haditha-Aqaba do Jordanii. Dwa pierwsze oznaczają głównie reaktywację lub modernizację dawnych tras, natomiast kierunek do Akaby zakłada budowę nowej infrastruktury.



wynikająca z konfliktów etnopolitycznych oraz nieprzewidywalność decyzji, związana w głównej mierze z brakiem transparentności autorytarnych systemów politycznych.

Perspektywa polityczno-ekonomiczna. Najpoważniej do idei rozwoju Korytarza Środkowego podchodzą dwa państwa rozgraniczone Morzem Kaspijskim – Kazachstan i Azerbejdżan. Dla Kazachstanu inwestycja w KŚ jest możliwością zmniejszenia zależności od eksportu z Chin przy jednoczesnym otwarciu na UE i USA. Stanowi również narzędzie wzmacniania polityki niwelowania politycznych wpływów rosyjskich. Korytarz Środkowy potencjalnie daje możliwość poszerzenia eksportu do UE m.in. uranu, wolframu i tytanu oraz metali ziem rzadkich. Wynikająca z KŚ rozbudowa infrastruktury (w tym sieci kolejowej i portów – prezydent Kasym-Żomart Tokajew zapowiedział budowę 5 tys. kilometrów nowych linii oraz rozbudowę portów w Aktau i Kuryku) wzmacniać ma pozycję Kazachstanu jako strategicznie i politycznie kluczowego państwa regionu. Jednocześnie dalszymi inwestycjami w rozwój KŚ zainteresowane są pozostałe państwa regionu, zarówno te zasobne w surowce – Uzbekistan i Turkmenistan, jak i te, które korzystać miałyby przede wszystkim z poszerzenia sieci handlowych – Kirgistan i Tadżykistan.

W przypadku Azerbejdżanu KŚ w wymiarze politycznym ma wzmacniać rolę państwa jako hegemonu w regionie Kaukazu Południowego. Status uzyskany po zwycięstwie w II wojnie karabachskiej i stopniowo od tego czasu umacniany wynika nie tylko z dominującej przewagi militarnej oraz gospodarczej, ale również ze strategicznej lokacji państwa. Wielowektorowa polityka zagraniczna Azerbejdżanu, w znacznym stopniu oparta na pozycjonowaniu państwa jako kluczowego hubu tranzytowego w Azji Zachodniej, w zamyśle Baku ma być realizowana również przez stałą rozbudowę KŚ. Sukcesywny rozwój ma też wpłynąć na pogłębienie w wymiarze gospodarczym strategicznego sojuszu z Turcją oraz wzmocnić pozycję Azerbejdżanu jako stabilnego partnera dla Europy. Jednak na Kaukazie istnieje kilka znaczących przeszkód dla dalekosiężnych azerbejdżańskich planów. Pierwszą jest drożność gruzińskich portów w Batumi i Poti, które już teraz są przeładowane. Ważnym punktem na mapie KŚ miał być port głębinowy w Anaklii, jednak rząd Gruzji ograniczył znacząco projekt. Przyczyną tego stanu rzeczy mogą być naciski ze strony Rosji, chcącej utrzymania marginalnej roli KŚ, oraz zmniejszone zainteresowanie Chin (budowę Anaklii po odnowionym przetargu miało dokończyć chińsko-singapurskie konsorcjum). Drugą przeszkodę stanowią bardzo ograniczone możliwości transportu linią kolejową Baku-Tbilisi-Kars. Na samym Kaukazie nie ma wystarczającej liczby połączeń lądowych. Przełomowym rozwiązaniem w tej sytuacji byłaby budowa korytarza TRIPP⁴ przez południową Armenię oraz realizacja armeńskiego projektu *Skrzyżowanie dla pokoju*, którego założeniem jest przywrócenie i budowa infrastruktury łączącej Armenię z Turcją i Azerbejdżanem ([„Komentarze IEŚ” nr 1549](#)). Jednak w tym kontekście ograniczeniem pozostaje kwestia polityczna, a więc brak porozumienia pokojowego między Armenią a Azerbejdżanem oraz znajdująca się w stagnacji normalizacja relacji armeńsko-tureckich.

Perspektywa energetyczna. Korytarz Środkowy nie jest więc projektem energetycznym, lecz inicjatywą transportowo-logistyczną z istotnym komponentem surowcowym. Jego znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego Europy nie polega na stworzeniu od podstaw nowej infrastruktury transportowej, ale na zwiększeniu elastyczności istniejących i przyszłych tras eksportu surowców energetycznych z Azji Centralnej oraz Kaukazu Południowego. Po agresji Rosji na Ukrainę w 2022 r., ten aspekt nabrał szczególnego znaczenia, ponieważ Unia Europejska zaczęła postrzegać połączenia transkaspjskie jako element ograniczania zależności od rosyjskich szlaków, infrastruktury i docelowo od presji politycznej.

Najważniejszym państwem dla wymiaru energetycznego korytarza pozostaje Kazachstan, jeden z większych producentów ropy naftowej na świecie i eksporter znaczącej części krajowego wydobycia. Z perspektywy Astany rozwój połączeń przez Morze Kaspijskie, Azerbejdżan, Gruzję i Turcję oznacza możliwość stopniowego poszerzania eksportu ropy naftowej z pominięciem terytorium Rosji. Szczególne znaczenie mają w tym kontekście port Aktau oraz potencjał portu Kuryk, które mogą obsługiwać transport surowca przez Morze Kaspijskie do Azerbejdżanu, a następnie w kierunku rurociągu Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC). Nie oznacza to jednak szybkiego uniezależnienia

⁴ TRIPP (Trump Route for International Peace and Prosperity) to ok. 40-kilometrowy korytarz transportowy, który miałby połączyć Azerbejdżan z eksklawą naczyniową.



Kazachstanu od rosyjskiej infrastruktury. Dla kazachskiego eksportu nadal kluczowe pozostają kanały przebiegające przez terytorium Rosji, zwłaszcza rurociąg CPC (Caspian Pipeline Consortium) prowadzący do terminalu nad Morzem Czarnym, a także powiązania z rosyjskim systemem rurociągowym. Z punktu widzenia rafinerii w Europie Środkowej ropa naftowa z Kazachstanu może mieć znaczenie uzupełniające, lecz trudno traktować ją jako pełny zamiennik rosyjskiego surowca, m.in. ze względu na odmienne parametry fizykochemiczne i ograniczenia logistyczno-polityczne związane z tranzytem ([„Komentarze IEŚ”, nr 753](#)).

Drugim filarem energetycznego znaczenia korytarza jest Azerbejdżan, który już teraz funkcjonuje jako regionalny hub energetyczny, a po 2022 r. zaczął odgrywać coraz większą rolę także z perspektywy bezpieczeństwa energetycznego Europy Środkowej. Jego pozycję budują istniejące połączenia eksportowe: rurociągi BTC i Baku-Supsa oraz gazowa infrastruktura Południowego Korytarza Gazowego. W odniesieniu do ropy naftowej rola Azerbejdżanu pozostaje istotna, lecz ograniczona, m.in. ze względu na parametry surowca odmienne od rosyjskiego gatunku Urals i konfigurację części rafinerii w Europie Środkowej. Większy potencjał dywersyfikacyjny dotyczy gazu ziemnego: Południowy Korytarz Gazowy, oparty na złożu Shah Deniz i gazociągach TANAP oraz TAP, od końca 2020 r. umożliwia komercyjne dostawy gazu ziemnego do Europy, a poprzez interkonektory, w tym przede wszystkim IGB, także do państw Europy Środkowej ([„Komentarze IEŚ”, nr 937](#)). Rozwój Korytarza Środkowego wzmacnia więc znaczenie Azerbejdżanu jako państwa łączącego Azję Centralną, Kaukaz, Turcję i rynki europejskie, nawet jeśli sam korytarz nie tworzy nowej infrastruktury energetycznej w sensie rurociągowym.

W wymiarze geopolitycznym energetyczna funkcja Korytarza Środkowego nakłada się na interesy Turcji, ponieważ Ankara od lat wspiera projekty łączące basen Morza Kaspijskiego z rynkami zachodnimi, a jej udział w rurociągu BTC i gazociągu TANAP wpisuje się w strategię budowania pozycji regionalnego hubu energetycznego. Dla Turcji rozwój trasy transkaspiskiej oznacza nie tylko potencjalne dochody z tranzytu i obsługi logistycznej, lecz także pogłębienie strategicznych więzi z Azerbejdżanem oraz państwami Azji Centralnej.

Największym ograniczeniem potencjału energetycznego Środkowego Korytarza pozostaje skala infrastruktury. Transport ropy naftowej przez Morze Kaspijskie wymaga rozbudowy portów, terminali, floty tankowców i infrastruktury przeładunkowej, a przewóz kontenerów i ładunków masowych konkuruje o tę samą przepustowość. Problemem są również koszty, liczba przeładunków, warunki żeglugowe na Morzu Kaspijskim oraz stan infrastruktury kolejowej i portowej w Gruzji. W przypadku gazu ziemnego dodatkową barierą jest konieczność zwiększenia wydobycia w Azerbejdżanie oraz rozbudowy przepustowości gazociągów TANAP i TAP, jeśli dostawy do UE mają wyraźnie wzrosnąć.

Wnioski

- Kwestią strategiczną dla Kazachstanu i Azerbejdżanu jest osłabienie roli Rosji jako państwa tranzytowego, a także hegemonicznej siły na Kaukazie (co już się wydarzyło) oraz w Azji Centralnej (co obecnie się dzieje). Plany obu państw są kompatybilne z flagowym strategicznym projektem unijnym Global Gateway⁵, nastawionym na zrównoważone inwestycje w światową infrastrukturę. Nie jest tajemnicą, że w ramach tej strategii oraz przyjętej politycznej linii Wspólnoty istotne jest również osłabianie wpływów Federacji Rosyjskiej.
- Wsparcie rozwoju skomplikowanego projektu multimodalnej sieci, jaką jest Korytarz Środkowy, leży w interesie UE, w tym Polski, gdyż potencjalnie znacząco dywersyfikuje on zależność Wspólnoty od pozostałych szlaków handlowych i energetycznych. W wymiarze politycznym inwestycja w korytarz wzmacnia niezależność słabszych podmiotów państwowych na Kaukazie i w Azji Centralnej.
- W wymiarze energetycznym znaczenie Korytarza Środkowego polega przede wszystkim na zwiększaniu elastyczności dostaw ropy naftowej, gazu ziemnego i surowców strategicznych, a nie na szybkim

⁵ Global Gateway to plan strategiczny UE na lata 2021-2027, który „ma wspierać inteligentną, czystą i bezpieczną łączność w sektorze cyfrowym, energetycznym i transportowym oraz wzmacniać systemy opieki zdrowotnej, edukacji i badań na całym świecie”. Źródło: <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/global-gateway/> [26.08.2026].



zastąpieniu istniejących szlaków. Dla Europy Środkowej szczególne znaczenie może mieć rosnąca rola Azerbejdżanu w dostawach gazu ziemnego oraz uzupełniający charakter kazachskiej ropy naftowej.

- Znaczące są również zmiany środowiskowe. Morze Kaspijskie, będące centralnym obszarem transportowym korytarza, jest mocno zagrożone. Ze względu na tamy budowane przez Rosję na Wołdze, która odpowiada za 80% wody zasilającej morze, stopniowo spada poziom wody. Zmiany klimatyczne skutkują również wzmożonym parowaniem oraz postępującym pustosynnieniem obszarów nadmorskich. Zapobieżenie tym zmianom wymaga znaczących nakładów inwestycyjnych.
- Korytarz Środkowy ma również ograniczenia infrastrukturalne. Jego morsko-lądowy charakter wymaga przeładunków, które uzależnione są od drożności portów. W związku z tym wydłużony jest również czas tranzytu, co stawia KŚ w trudniejszym punkcie startowym od lądowego Korytarza Północnego oraz korytarza morskiego.