

Jakub Doński-Lesiuk ✉

Uniwersytet Łódzki

Pozycja transportowa Wietnamu w układzie regionalnych stosunków gospodarczych i wyzwania z nich wynikające

Vietnam's transport position in the system of regional economic relations and the challenges arising

Synopsis. W artykule podjęto kwestię kondycji wybranych składowych systemu infrastruktury transportowej Wietnamu, ocenianego z perspektywy zdolności do efektywnej obsługi logistycznej gospodarki narodowej oraz wyzwań wynikających ze wzrostu międzynarodowej pozycji transportowej kraju. Problem badawczy dotyczący relacji pomiędzy istniejącą infrastrukturą transportową a trwającym i spodziewanym rozwojem gospodarczym, sprowadza się do określenia potrzeb w zakresie niezbędnych inwestycji poprawiających efektywność i użyteczność ekonomiczną dostępnej infrastruktury. Identyfikacji stanu infrastruktury dokonano poprzez triangulację podejść, m.in. metodami eksploracyjnymi, opisowymi, wywiadu i obserwacji dokonanych podczas stażu badawczego na miejscu. O ile rozwój gospodarczy Wietnamu powodowany jest szeregiem czynników, wśród których rosnący handel towarowy ma istotne znaczenie, o tyle infrastruktura transportowa, zwłaszcza infrastruktura transportu kolejowego, wymaga pilnych, istotnych nakładów inwestycyjnych, bez których nie będzie możliwe nie tylko sprostanie oczekiwaniom w zakresie wydajności rynku usług logistycznych, ale także zapewnienie sprawności obsługi logistycznej rosnących przepływów towarowych. Wnioski wsparte zostały obszernym materiałem fotograficznym, za sprawą którego możliwe jest pełniejsze zrozumienie zdiagnozowanych potrzeb w odniesieniu do nakładów na modernizację i rozbudowę infrastruktury lądowej na tle danych statystycznych.

Słowa kluczowe: Azja Południowo-Wschodnia, Wietnam, system transportowy, międzynarodowa współpraca gospodarcza, rozwój regionalny, geopolityka

Abstract. The paper raises the condition of selected components of the transport infrastructure system of Vietnam, assessed from the perspective of the ability to effectively provide logistics services to the national economy and the challenges resulting from the increase in the country's international transport position. The research problem regarding the relationship between the existing transport infrastructure and the ongoing and expected economic development comes down to determining

✉ Jakub Doński-Lesiuk – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Instytut Logistyki i Informatyki; e-mail: jakub.donski@uni.lodz.pl, <https://orcid.org/0000-0002-0935-306X>

the need for necessary investments to improve the efficiency and economic usefulness of the available infrastructure. The infrastructure condition was identified through triangulation of approaches, including exploratory and descriptive methods, interviews, and observations made during the on-site research internship. While the economic development of Vietnam is caused by a number of factors, among which the growing trade in goods is particularly important, the transport infrastructure, especially the rail system, requires urgent, significant investment outlays, without which it will be impossible to meet the expectations in terms of the efficiency of the logistics services market, but also to ensure the efficient services for growing cargo flows. The conclusions were supported by extensive photographic material, which helps to better understand the diagnosed needs in relation to expenditure on the modernization and expansion of land infrastructure against the background of some statistical data.

Key words: ASEAN, Transport system in Vietnam, international economic cooperation, geopolitics and regional development

Kody JEL: F59, F63, P45, R42

Wstęp

Wietnam jest państwem, którego rozwój w ostatnich dziesięcioleciach określić można mianem sukcesu gospodarczego. Został on zapoczątkowany przyjęciem w 1986 roku nowej koncepcji reform, znanych pod hasłem *Doi Moi*, za sprawą których z kraju stojącego na skraju poważnego załamania Wietnam awansował do grupy gospodarek szybko się rozwijających. Przekształcenie w rynek otwarty było możliwe nie tylko za sprawą zmiany nastawienia do własności prywatnej, ale również dzięki wdrożeniu wielu instrumentów polityki handlowej, w tym m.in.: usunięcia ograniczeń ilościowych w postaci kwot eksportowych i importowych, wstrzymania dotacji budżetowych dla eksporterów czy dewaluacji oficjalnego kursu walutowego. W międzyczasie handel zewnętrzny i regulacje dotyczące bezpośrednich inwestycji zagranicznych wpłynęły pobudzająco na wzrost gospodarczy [Nguyen 2018]. Skuteczność reform wpłynęła na zwiększenie atrakcyjności rynkowej i – tym samym – poprawę pozycji międzynarodowej. Tę zaś ugruntowała aktywna obecność w inicjatywach międzynarodowych, takich jak Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN, od 1995 roku), Światowa Organizacja Handlu (od 2007 roku), czy poszerzanie bilateralnych porozumień handlowych, chociażby ze Stanami Zjednoczonymi (2000 rok). W ciągu zaledwie jednego pokolenia reformy gospodarcze w połączeniu z korzystnymi trendami światowymi doprowadziły do przekształcenia Wietnamu z jednego z najbiedniejszych krajów w rozwijającą się gospodarkę o średnich dochodach.

Posiadając powierzchnię 331 tys. km² oraz liczbę ludności wynoszącą 98,9 mln [UNFPA 2024], Wietnam zajmuje ósme miejsce wśród krajów azjatyckich. Należy przy tym zaznaczyć, że według innych danych liczba ludności przekroczyła już 105 mln [Census 2024]. Szczególne położenie geograficzne, związane z bezpośrednim sąsiedztwem Chin, dostępem do Morza Południowochińskiego czy przekraczającą 1700 km rozpiętością południkową powoduje, że Wietnam ma istotne znaczenie geostrategiczne, warunkowane m.in. potencjalną przyczynowością w regionie Azji Południowo-Wschodniej.

Globalizacja, jako proces wielowymiarowy i wieloaspektowy, w ujęciu gospodarczym obejmuje często zjawiska wewnątrznie sprzeczne, których trudno uniknąć w relacjach na linii podmiot narodowy i ponadnarodowy (nie zawsze są to państwa, mogą być nimi także instytucje międzynarodowe czy struktury komercyjne, np. korporacje). Podmioty te, np. regionalne stowarzyszenia międzyrządowe, to organizacje formalne i nieformalne, których relacje opierają się na godzeniu ostrej konkurencji z elementami interakcji, a także prowadzeniu rywalizacji opartej na współpracy. Wzajemne przenikanie się i współzależności gospodarek narodowych oraz handel (wielkoskalowy, transgraniczny, regionalny i międzykontynentalny) są podstawą funkcjonowania gospodarki światowej, ta zaś wymaga obsługi ze strony sprawnego systemu transportu międzynarodowego i odpowiednich warunków dla tranzytu.

Uzyskanie pożądanej dostępności rynku (zarówno na poziomie lokalnym, jak i międzynarodowym), wzrost zdolności wytwórczych i zatrudnienia, intensyfikacja inwestycji, w tym inwestycji społecznych, warunkowane są sprawnością systemu transportowego. Skoro nadwyżka infrastruktury zachęca do podejmowania działalności wytwórczej, podczas gdy jej niedobór zmusza do podjęcia wysiłków w celu jego likwidacji [Hirschman 1964 za: Ratajczak 2000], to system transportowy musi funkcjonować na odpowiednim – zarówno w ujęciu logistycznym, jak i ekonomicznym – poziomie, który zagwarantuje pożądaną wydajność i niezawodność obsługi procesów gospodarczych. System logistyczny, w skład którego wchodzi podsystem transportu, zapewnia gospodarce możliwość wzrostu. Tym samym uzasadniona jest potrzeba badania czynników wzrostu gospodarczego z uwzględnieniem modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, gdyż jest to istotne dla kształtowania, wdrażania i aktualizacji polityk realizowanych na różnych szczeblach [Ratajczak 2000, Heintz i in. 2009, Torrisi G. 2009, Yijia i Cheng 2023].

Celem artykułu jest wskazanie potencjału transportowego Wietnamu, który predestynuje ten kraj do zwiększenia roli i miejsca w obsłudze międzynarodowych przepływów towarowych w ważnym z gospodarczego punktu widzenia regionie Eurazji, którym jest obszar Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej. W artykule, mając na względzie efektywną obsługę logistyczną gospodarki narodowej, przedstawiono zidentyfikowany stan wybranych podsystemów infrastruktury logistycznej Wietnamu. Ujęto również wyzwania wewnętrzne i regionalne wynikające z obserwowanego na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia wzrostu znaczenia kraju na arenie międzynarodowej. Podjęty problem badawczy dotyczy relacji pomiędzy istniejącą infrastrukturą transportową, będącą podsystemem systemu logistycznego, a trwającym i prognozowanym rozwojem gospodarczym. Diagnoza ta pozwala określić potrzeby w zakresie przygotowania i podjęcia koniecznych projektów infrastrukturalnych, których celem ma być podniesienie jej efektywności, produktywności i użyteczności ekonomicznej.

Metody badawcze

Badanie aktualnego stanu infrastruktury transportowej przeprowadzone zostało w Wietnamie w pierwszej połowie 2023 roku z wykorzystaniem metod właściwych dla badań jakościowych, w tym: dedukcji – wspartej metodą wnioskowania dedukcyjnego, analizy i krytyki piśmiennictwa oraz generowania informacji. Te, zgodnie z podejściem

właściwym dla obszaru zarządzania międzynarodowego, dają możliwość tworzenia nowych wyjaśnień i interpretacji służących do wypełniania istniejących, czy otwierania nowych wątków dociekań [Doz 2011]. Zastosowano również metody eksploracyjne, analityczne i opisowe oraz techniki związane z pozyskiwaniem danych w terenie: obserwacje uczestniczące (polegające na eksploracji zjawisk i procesów w miejscach, które one zachodzą – węzłach transportowych, przejściach granicznych, terminalach kontenerowych etc.), *shadowing* (towarzyszenie pracownikom przedsiębiorstw logistycznych w miejscach, w których dokonywane są transportowe operacje handlowe) oraz wywiady indywidualne (w tym pogłębione i strukturyzowane, pozwalające pozyskać oceny eksperckie; z racji objętości danych zebranych tą techniką, ich wyniki ujęte zostaną w odrębnym opracowaniu). Pozyskane dane spełniają kryteria przewidziane dla celów badania jakościowego [Graebner i in. 2012]. Badanie sfinansowane zostało przez Narodową Agencję Wymiany Akademickiej.

Geopolityczne ujęcie problemu badawczego

W literaturze obecny jest pogląd, że transport, podobnie jak i inne zagadnienia o szerokim charakterze (np. środowisko, żywność, dobrostan), jest jedną z bardziej holistycznych i interdyscyplinarnych kwestii naukowych, wymykającą się wielu dyscyplinom [Ampleman 2021]. Jednocześnie uszczegółowienie badań nad wpływem przestrzeni na zachodzące w jej granicach zjawiska pozwoliło rozróżnić polityczną geografie transportu od geopolityki transportu, która traktuje transport jako źródło konfliktów i układów politycznych [Rosiere 2001]. Kraje, które mogą pośredniczyć w pojednaniu lub kompromisie we współpracy partnerów regionalnych, określane są jako „bramy regionów” lub „korytarze regionów” [Weiqiang 2019].

Na podstawie piśmiennictwa trudne do obrony byłoby uznanie, że geografia transportu nie ma związku z geopolitycznym postrzeganiem współczesności [Nguyen 2016]. W ujęciu międzynarodowym bowiem obecna bywa skłonność do interpretowania elementów rzeczywistości (w tym m.in. granic, praw) jako faktów przypadkowych, które mogą stanowić przeszkodę dla mobilności. Tymczasem w ocenie autora, w kontekście płynności przepływów towarowych, zasadne jest uznanie, że z logistycznego punktu widzenia granica jest swoistą barierą, ograniczeniem wpływającym na efektywność i płynność przemieszczania. Wyraźnie widoczne jest to w tych przestrzeniach geograficznych, w których odprawom granicznym nie towarzyszą systemowe rozwiązania poprawiające wydajność (np. uproszczona kontrola, elektroniczne zgłoszenie celne etc.). W geografii transportu panuje jednak tendencja do skupiania się na tychże konsekwencjach dla sieci czy dystrybucji. Brak jest szeroko zakrojonych badań nad tym, jak strategie kształtowania polityki celowo i kontekstowo rozwijają się poprzez transport [UNECLAC 2018, Huber i Wicki 2021]. Jest to ważne, szczególnie w kontekście unifikacji czy harmonizacji (systemów logistycznych, prawa transportowego, usług rynkowych itp.), jednak nie zawsze jest traktowane w szerszym, geopolitycznym sensie [Ampleman 2021].

Wietnam jest obszarem ważnym geopolitycznie dla obu dominujących potęg współczesnego świata – Chin i Stanów Zjednoczonych. Wynika to nie tylko z położenia geograficznego stolicy kraju – Hanoi, ale także (a może nawet bardziej) z rozległej linii

brzegowej liczącej ponad 3,4 tys. km. Zainteresowanie tą strategicznie ważną częścią kontynentu oznacza, że zarówno władze w Pekinie, jak i w Waszyngtonie dążą do zintensyfikowania presji politycznej i gospodarczej na wietnamskie władze. Decyzja o tym, do którego z obozów mocarstwa zbliżą się władze Wietnamu, opierać się będzie zapewne na fakcie intensywnej ekspansji i dozbrajania armii chińskiej, w tym militaryzacji Morza Południowochińskiego, gdzie występują sporne terytoria w archipelagu Spratly (rys. 1).



Rysunek 1. Wietnam i jego sąsiedztwo
Figure 1. Vietnam and its neighborhood

Źródło: M. Ostrowska dla JDL CONSULTING.
Source: M. Ostrowska for JDL CONSULTING.

Można przypuszczać, że Wietnam zbliży się ku Stanom Zjednoczonym. To z kolei ułatwiłoby możliwość prowadzenia w przyszłości amerykańskich operacji wojskowych w kluczowych obszarach regionu: Cieśninie Tajwańskiej, cieśninie Malakka czy archipelagach Spratly i Paracelsus [Cohen 1990, Rossi 2022]. Szczególnym zainteresowaniem obu wspomnianych mocarstw cieszy się Zatoka Tonkińska, która oddziela

Hanoi od Chin i gdzie zlokalizowany jest ważny wietnamski port Haiphong. Bliskość chińskich terytoriów półwyspu Lejczou (znanego także po nazwą Leizhou Bandao) i wyspy Hajnan uznać należy za determinantę geopolityczną. Podobnie jak położoną w południowej części kraju, w pobliżu miasta Nha Trang zatokę Cam Ranh, która była już wykorzystywana przez amerykańską marynarkę wojenną podczas konfliktu lat 1956–1975 jako baza dla jej okrętów.

W ujęciu geopolitycznym Wietnam już obecnie zdaje się czerpać „dywidendy geopolityczne”, w coraz większym stopniu pełniąc funkcję ważnego ogniwa na szlakach handlowych Azji Południowo-Wschodniej. Subtelne, ale zauważalne tendencje do zacieśniania współpracy gospodarczej z Singapurem i Japonią również mają genezę geopolityczną – dostrzegalna jest bowiem wysoka komplementarność tych gospodarek. Znaczenie partnerstwa gospodarczego Wietnamu z Tokio stanowi kontrapunkt



Rysunek 2. Regionalne transgraniczne korytarze ekonomiczne Półwyspu Indochińskiego
Figure 2. Regional cross-border economic corridors of the Indochina Peninsula

Źródło: M. Ostrowska dla JDL CONSULTING.

Source: M. Ostrowska for JDL CONSULTING.

dla stosunków handlowych Hanoi z Pekinem. Jednocześnie Wietnam ma szansę stać się swego rodzaju zapleczem dla Singapuru, zapewniając temu ośrodkowi handlowo-finansowemu o globalnym znaczeniu istotne zasoby – „ziemię i ludzi”. Wydaje się zatem, że najkorzystniejsze efekty można by osiągnąć poprzez absorpcję japońskiego kapitału, technologii i *know-how*. Umożliwiłoby to utworzenie w Wietnamie nowego, niezwykle ważnego węzła transwschodnioazjatyckiej powiązań handlowych [Vuving 2005], dodatkowo wzmacniającego pozycję kraju w istniejącym układzie korytarzy ekonomicznych.

Umiejętne wykorzystanie zasobów geopolitycznych uznać należy za istotę efektywnego kreowania rzeczywistości, w której następuje rozwój (narodów, gospodarki etc.). W obliczu obserwowanego kształtowania się nowego globalnego układu sił Wietnam pozostaje w ścisłym kręgu zainteresowań zarówno „świata zachodniego”, jak i bezpośrednio sąsiadującego z nim supermocarstwa – Chin. „Dywidenda geopolityczna”, jaką jest rywalizacja pomiędzy wielkimi mocarstwami o przychyłność Hanoi, jak również znacząca rola w sieci powiązań regionalnej integracji gospodarczej, stwarza nie tylko wielkie wyzwania, ale i możliwości. Specyficzny kształt terytorium Wietnamu (osiągając szerokość od 50 km w najwęższym do niemal 600 km w najszerszym miejscu, przypomina literę S) determinuje odmienną rolę poszczególnych części kraju w ujęciu zależności międzynarodowych, w tym także znaczenia transportowego i potencjału tranzytowego. Wietnam Północny może pełnić funkcje swoistej „bramy morskiej” dla południowo-zachodnich prowincji Chin; centralna część Wietnamu dla północno-wschodniej Tajlandii i Laosu; Wietnam Południowy zaś dla Kambodży. Podejście to jest szczególnie istotne dla zrozumienia tego, z jakimi wyzwaniami zmierzyć się musi wietnamski system logistyczny, by osiągnąć pełną zdolność do obsługi naturalnych przepływów i kierunków przemieszczania towarów. Należy wziąć pod uwagę, że o istnieniu szlaków (korytarzy logistycznych) decydują potrzeby w postaci popytu na transport lub – traktując szerzej – na usługi logistyczne (rys. 2).

Uwzględniając aktualną przepustowość systemu transportowego Wietnamu, rola „bramy” (wejścia) nie ma raczej szansy na urzeczywistnienie z uwagi na istotnie ograniczoną efektywność infrastruktury lądowej. Kluczowe czynniki, w tym przepustowość sieci kolejowej, która działa głównie na kierunku północ-południe (główny ciąg Lao Cai – Hanoi – Da Nang – Ho Chi Minh City wraz z odgałęzieniem Hanoi – Haiphong), jak również niezadowalający stan infrastruktury drogowej, w tym zwłaszcza przepustowość przejść granicznych z krajami położonymi od strony zachodniej, tj. Laosem i Kambodżą, uzasadniają stwierdzenie o pilnej potrzebie modernizacji i rozbudowy zarówno infrastruktury liniowej, jak i punktowej.

W nieco szerszym, włączającym znaczenie transportowe i potencjał morski, znaczeniu już na początku XXI wieku analitycy wskazywali na rozsądne i celowe przyciągnięcie szlaku żeglugowego wiodącego wodami Morza Południowochińskiego ku wybrzeżu Wietnamu i jego portom. Rozwijająca się gospodarka, realizowane dość rozległe inwestycje w infrastrukturę morską (co jest szczególnie widoczne na tle niedoinwestowanej infrastruktury kolejowej) oraz wyraźna otwartość na współpracę międzynarodową powodują, że Wietnam ma potencjał do intensyfikacji znaczenia transportowego i osiągnięcia pozycji hubu w regionie Azji Południowo-Wschodniej [Vuving 2005].

Wyniki badań i dyskusja

Według opublikowanych w 2023 roku danych wskaźnik LPI (*Logistics Performance Index*) Wietnamu osiągnął wartość 3,2, a więc wyższą od średniej dla świata wynoszącej 2,92 [World Bank 2023]. Zajął tym samym 43. pozycję w rankingu. Porównanie z krajami sąsiadującymi (Kambodża – 2,1; Laos – 2,3) wskazuje na wyższą wydajność logistyczną badanego obszaru. Jednocześnie w zestawieniu „Emerging Markets Logistics Index 2023”, Wietnam wzmocnił pozycję, zajmując 10. miejsce spośród 50 analizowanych rynków (wśród krajów regionu wyższe miejsca przyznano Malezji, Indonezji i Tajlandii). Dane szczegółowe wskazują, że badany kraj najlepiej oceniany jest pod względem perspektyw międzynarodowych (4. pozycja). Zajmuje też 15. miejsce w odniesieniu do dostosowania cyfrowego sfery działalności biznesowej, 16. miejsce pod względem możliwości obsługi potrzeb logistyki krajowej i 19. w kategorii efektywności podstaw prowadzenia biznesu [Agility 2023, VNA 2023].

Powyższe wskazuje na istnienie korzystnych tendencji w zakresie wzmocnienia pozycji transportowej Wietnamu, jednak dalsza poprawa wskaźników i przede wszystkim podniesienie atrakcyjności operacyjnej wymagają wielu działań odnoszących się do dwóch kluczowych elementów systemu logistycznego kraju – transportu drogowego i transportu kolejowego. Obie te gałęzie wszak zapewniają gospodarce narodowej dostęp do morza i obsługę regionalnego rynku logistycznego.

Podsystem transportu drogowego

Długość wietnamskiej sieci drogowej wynosi 595,2 tys. km, z czego 64,76% to drogi utwardzone. Niemniej tylko 25,5 tys. km stanowią drogi wyższej kategorii – drogi krajowe (24,3 tys. km) oraz autostrady (1,2 tys. km), które można uznać za infrastrukturę istotną z punktu widzenia obsługi wymiany towarowej. Dominują te o dwóch i więcej pasach ruchu, co wydaje się być specyficzne dla tej części Eurazji. W połowie 2022 roku w fazie realizacji znajdowało się 14 odcinków dróg o podwyższonym standardzie o łącznej długości 840 km [Vietnam Logistics Report 2022]. Stan i gęstość sieci w stolicy kraju – Hanoi oraz w granicach południowego ośrodka centralnego – Ho Chi Minh City wydaje się być względnie zadowalający (rys.3), a dostępność dróg krajowych sprawia wrażenie wystarczającej. Brakuje jednak szlaków o parametrach ekspresowych, zwłaszcza na osiach transportowych o dużym natężeniu ruchu (ciąg północ-południe, obwodnice największych ośrodków miejskich). Dodatkowo, ze względu na warunki topograficzne, aż 39% sieci dróg krajowych zlokalizowanych jest na terenach wyżynnych lub podgórskich.

Należy podkreślić, że inwestycje w podstawową (krajową) sieć drogową realizowane są na masową skalę i traktowane przez władze priorytetowo. Wciąż jednak wiele odcinków o podwyższonym standardzie pozostaje w sferze planów, a niektóre ciągi nie zostały jeszcze poddane koniecznej modernizacji. Przynajmniej do czasu zakończenia realizowanych drogowych programów inwestycyjnych (w zależności od projektu ich wykonanie przypada na lata 2025–2030) aktualny stan infrastruktury transportu drogowego pozostaje czynnikiem ograniczającym możliwość intensyfikacji przewozów.

Zjawiskiem charakterystycznym dla Wietnamu jest bardzo duża liczba jednopoziomowych przejazdów kolejowo-drogowych. W takiej postaci nie tylko stanowią wyzwanie



Rysunek 3. Przykład poprowadzenia linii kolei naziemnej estakadą ruchu przelotowego tunelem z bocznymi pasami dojazdowymi w Hanoi (wykonano 05.06.2023 r.)

Figure 3. Example of an overground subway line via an overpass, through traffic via a tunnel with side access lanes in Hanoi (taken on June 5, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.



Rysunek 4. Typowe skrzyżowanie ruchliwej ulicy z linią kolejową w centrum Ho Chi Minh City. Zadaniem policjanta jest pilnowanie, by pojazdy wyjeżdżające z ulicy podrzędnej nie blokowały ruchu próbą skrętu w lewo (wykonano 10.04.2023 r.)

Figure 4. A typical intersection of a busy street and a railway line in the center of Ho Chi Minh City. The policeman's task is to ensure that vehicles leaving a minor street do not block traffic by attempting to turn left (taken on April 10, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

w zakresie utrzymania bezpieczeństwa, ale także przyczyniają się do nasilenia zjawiska kongestii w miejscach styku transportu drogowego i kolejowego (typowe rozwiązania zaprezentowano na rys. 3 i 4).

Liczba jednopoziomowych skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi szacowana jest na 6 tys., co niemal dwukrotnie przewyższa długość sieci kolejowej kraju. Jedynie około 1 tys. przejazdów powstało w sposób legalny (większość z tej grupy wyposażona jest w rogatki lub świetlno-dźwiękową sygnalizację przejazdową), w pozostałych lokalizacjach funkcjonują one jako zwyczajowe, nieusankcjonowane skróty – przykład zobrazowano na rysunku 5. Rządowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2020–2025 przewiduje wybudowanie ponad 675 km dróg doprowadzających ruch pojazdów drogowych do przejazdów spełniających wymagane standardy oraz utworzenie 305 nowych, właściwie wyposażonych przejazdów. Na realizację programu przewidziano 6,67 tln VND (ok. 286 mln USD) [Express National 2020].



Rysunek 5. Przykład udanej separacji ruchu: pojazdy ciężarowe i ruchu tranzytowego kierowany wiaduktem, ruch lokalny przez skrzyżowanie jednopoziomowe z rogatkami uruchamianymi ręcznie przez dwu droźników; obrzeża Ho Chi Minh City (wykonano 24.05.2023 r.)

Figure 5. Example of a successful attempt at traffic separation: heavy goods vehicles and transit traffic directed via a viaduct, local traffic through a single-level intersection with barriers manually activated by two crossing guards; outskirts of Ho Chi Minh City (taken on May 24, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

Analiza inwestycji w infrastrukturę transportu drogowego (realizowanych i planowanych) pozwala konstatować, że nacisk położony jest na odciążenie istniejącej sieci i poprawę parametrów korytarzy prowadzących poprzez największe ośrodki miejskie, szczególnie borykające się z problemem kongestii (Hanoi i Ho Chi Minh). Istnieje także tendencja do poprawy dostępności portów morskich (zwłaszcza Haiphong i Quang Ninh na północy kraju oraz Vung Tau i Ho Chi Minh City na południu), które – jako zespoły portowe – są miejscami styku transportu lądowego i żeglugi. Dostęp do wspomnianych obiektów jest tym bardziej istotny, że aż sześć z 75 wietnamskich portów (w tym port Nam Dinh Vu w Haiphongu, port HICT w Quang Ninh, port Cat Lai w Ho Chi Minh

City oraz port Cai Mep w Vung Tau) odpowiadały za 77,1% przeładunku kontenerów w 2020 roku [Vietnam Logistics Report 2022]. Na rysunkach 6–8 przedstawiono typowe przykłady dróg łączących prowincje w różnych warunkach miejscowych i ujęciach odpowiadających aktualnej rzeczywistości.



Rysunek 6. Eksploatowana linia kolejowa na przedmieściach miast w prowincji Bắc Giang, północna część Wietnamu (wykonano 13.06.2023 r.)

Figure 6. A railway line under operation on the outskirts of the typical town in Bắc Giang Province, northern Vietnam (taken on June 16, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.



Rysunek 7. Wyjazd z Vinh, stolicy prowincji Nghệ An w kierunku południowym (wykonano 08.06.2023 r.)

Figure 7. The road from Vinh, the capital of Nghệ An province, towards the south (taken on June 8, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.



Rysunek 8. Skrzyżowanie dróg o znaczeniu ponadlokalnym w prowincji Lạng Sôn po zakończeniu zasadniczych prac ziemnych związanych z modernizacją (wykonano 13.06.2023 r.)

Figure 8. The intersection of roads of supra-local importance in Lạng Sôn province after the completion of major works related to modernization (taken on June 13, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.



Rysunek 8. Typowe popołudnie w Đông Anh, jednym z podmiejskich dystryktów Hanoi. Mieszkańcy wykonują prace związane z oczyszczaniem płodów rolnych na ogólnodostępnej drodze (wykonano 11.06.2023 r.)

Figure 8. A typical afternoon in Đông Anh, one of the suburban districts of Hanoi. Residents perform work related to cleaning agricultural products on a public road (taken on June 11, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

Odrębnym zagadnieniem jest kwestia przejść granicznych, zlokalizowanych w układzie równoleżnikowym. Nawet główne terminale odpraw obsługujące ruch do/z Kambodży (Moc Bai, prowincja Tay Ninh; Sa Mat, prowincja Tay Ninh; Tinh Bien, prowincja An Giang; Dinh Ba, prowincja Dong Thap; Xa Xia, prowincja Kien Giang; Le Thanh, prowincja Gia Lai) oraz Laosu (Na Meo, prowincja Thanh Hoa; Nam Can, prowincja Nghe An;



Rysunek 9. Schemat sieci kolejowej Wietnamu
Figure 9. Diagram of Vietnam's railway network

Źródło: M. Ostrowska dla JDL CONSULTING.
Source: M. Ostrowska for JDL CONSULTING.

Keo Nua, prowincja Ha Tinh; Lao Bao, prowincja Quang Tri; Cha Lo, prowincja Quang Binh; Po Y, prowincja Kon Tum; Tay Trang, prowincja Dien Bien) nie działają całodobowo (w większości zamknięte są w porze nocnej). Czynniki ograniczenia czasowego odpraw niewątpliwie negatywnie wpływają na efektywną obsługę przepływów, w tym przepływów towarowych. Obok poprawy jakości samej infrastruktury przejść granicznych wymaga pilnej zmiany w kierunku zapewnienia całodobowych kontroli granicznych przynajmniej w dwóch/trzech punktach odpraw na każdym z odcinków granicy państwowej.

Podsystem transportu kolejowego

Sieć kolejowa ma łączną długość 3143 km, z czego 2703 km stanowią linie magistralne. Gęstość sieci wynosi około 9,5 km/1000 km², co nie odróżnia Wietnamu od średniej światowej czy średniej dla krajów ASEAN. Warto zauważyć, że jedynym krajem sąsiadującym, z którym Wietnam ma połączenie kolejowe, są Chiny. Obecnie istnieją dwie linie prowadzące do Chin, będących nie tylko północnym sąsiadem, ale też głównym partnerem importowym Wietnamu: Hanoi – Dong Dang (trasa do Nanning w prowincji Guangxi) oraz Hanoi – Lao Cai (trasa do Kunming w prowincji Yunnan). Na rysunku 9 przedstawiono układ przestrzenny sieci kolejowej, na rysunkach 10 i 11 zaś strategicznie ważne fragmenty sieci kolejowej w północnej części kraju, przystosowane do obsługi połączeń towarowych z/do Chin, realizowanych także z wykorzystaniem technologii normalnotorowej.

Z uwagi na fakt, że większość linii kolejowych powstała w okresie kolonialnym, charakteryzuje je niski – jak na obecne warunki – standard techniczny i wiele ograniczeń konstrukcyjnych, m.in. dopuszczalny nacisk na oś, profil poprzeczny itp. Szczególnym czynnikiem jest jednak niska prędkość szlakowa, która determinuje osią-



Rysunek 10. Stacja Yên Viên na wschód od Hanoi z położonym w jej obrębie terminalem kontenerowym obsługuje pociągi dwu szerokości toru – 1000 i 1435 mm (wykonane 06.06.2023 r.)

Figure 10. Yên Viên station east of Hanoi with its container terminal serves trains of two track gauges – 1,000 and 1,435 mm (taken on June 6, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

ganą w przewozach prędkość handlową – zdecydowanie nie spełnia współczesnych wymagań ani pasażerów, ani klientów zlecających obsługę przesyłek towarowych. Stan ten skrajnie negatywnie wpływa na zdolność kolei do konkutowania z innymi rodzajami transportu. W tabeli 1 ujęto wybrane dane dotyczące kluczowych odcinków linii kolejowych Wietnamu.



Rysunek 11. Stacja Ga Đông Anh na północ od Hanoi z położonym w jej obrębie terminalem obsługuje pociągi obu szerokości toru z kierunku przejścia w Dong Dang oraz Lao Cai (wykonane 11.06.2023 r.)

Figure 11. Ga Đông Anh station north of Hanoi with its terminal serves trains of both gauges towards the border crossing at Dong Dang and Lao Cai (taken on June 11, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

Tabela 1. Wybrane dane techniczne podstawowych linii kolejowych

Table 1. Selected technical characteristics of main railway lines

Linia kolejowa	Długość [km]	Szerokość toru [mm]	Minimalna/maksymalna prędkość szlakowa [km/h]
Hanoi – Ho Chi Minh City	1726		30/100
Hanoi – Hai Phong	102	1000	30/80
Hanoi – Lao Cai	295		35/90
Hanoi – Dong Dang	162	Splot	25/80
Hanoi – Quan Trieu	75	1435 + 1000	40/80
Luu Xa – Kep – Ha Long	163	1,435	30/80

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kolei wietnamskich.

Source: own study based on data from the Vietnamese Railways.

Zdolność przepustowa większości głównych linii kolejowych, będących liniami jednotorowymi, nie przekracza 17–25 par pociągów na dobę. Dodatkowo dominująca szerokość toru, wynosząca 1000 mm, determinuje nie tylko długość eksploatacyjną składów (pociągi zestawiane są co do zasady z nie więcej niż 20 wagonów), ale również ograniczony nacisk na oś. Wyraźnie obniża to możliwości transportowe, tj. produktywność ekonomiczną przewozów. Na rysunkach 12 i 13 zaprezentowano przykładowe posterunki ruchu na głównych liniach, obsługujących pociągi z wykorzystaniem odmiennych urządzeń sterowania ruchem.



Rysunek 12. Nastawnia dysponująca stacji Ga Sóng Thần na przedmieściach Ho Chi Minh City, do której przylegają dwa obszary ładunkowe, obsługujące największą aglomerację Wietnamu, wyposażona w urządzenia przekaźnikowe i zautomatyzowaną kontrolę zajętości szlaku (wykonane 29.05.2023 r.)

Figure 12. The signal box at the Ga Sóng Thần station on the outskirts of Ho Chi Minh City, adjacent to two cargo areas serving the largest agglomeration of Vietnam, equipped with relay devices and automated route occupancy control (taken on May 29, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

Główne ciągi: Hanoi – Ho Chi Minh City oraz Lao Cai – Hanoi – Haiphong obejmują łącznie 78% sieci, obsługują zaś 98% przewozów osób oraz 88% przewożonych towarów (w 2021 roku wolumen przewozów na nich osiągnął łączną wartość 5.619.268 t). Choć kolej łączy dwa porty morskie (Cai Lan i Haiphong), dwa porty śródlądowe (Viet Tri i Ninh Binh) oraz „suchy port” w Lao Cai istniejąca infrastruktura nie pozwala na zwiększenie zdolności operacyjnej. Istnieje bardzo wyraźna potrzeba szeroko zakrojonych inwestycji zogniskowanych zarówno na poprawie parametrów technicznych istniejących linii (eliminacja wąskich gardeł, zwiększenie prędkości, automatyzacja systemów sterowania ruchem pociągów), jak i na budowie nowych linii.



Rysunek 13. Nastawnia dysponująca stacji Ga Phú Diễn na tzw. towarowej obwodnicy Hanoi z widocznymi archaicznymi urządzeniami berłowymi (wykonane 03.06.2023 r.)

Figure 13. The signal box at the Ga Phú Diễn station on the so-called Hanoi freight Ring Road with visible archaic token devices (taken on June 3, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

Ograniczenia efektywnościowe, wynikające ze stosowanej technologii i specyficznych warunków lokalnych w punktach eksploatacyjnych, kształtują sposób prowadzenia operacji handlowych nie tylko w portach, ale na każdym etapie obsługi logistycznej ładunków, co przykładami ze stacji towarowych dwu największych miast – Hanoi i Ho Chi Minh City zobrazowano na rysunkach 14 i 15. Zmiana wieloletniej, sprawdzonej, acz nieprzystającej do oczekiwań współczesnych odbiorców usług logistycznych technologii, jest koniecznym warunkiem poprawy pozycji transportowej kraju.

Rozwój handlu międzynarodowego i dostępność infrastruktury kształtują powstawanie kluczowych węzłów logistycznych. Pomimo intensywnej rozbudowy terminali i centrów intermodalnych można stwierdzić, że istniejące obiekty (w dokumentach krajowych jako „strategiczne” ujęto 11 terminali z ich łączną roczną zdolność obsługi wynosi 1 375 000 TEU przy całkowitej dostępnej w nich powierzchni magazynowej na poziomie 535 tys. m²) nie będą w stanie obsłużyć rosnącego zapotrzebowania na usługi logistyczne. Uzupełnienie braków powierzchni składowych, magazynowych i przeładunkowych nie rozwiąże jednak problemu. Do tego bezwarunkowo wymagane jest podniesienie przepustowości infrastruktury liniowej prowadzącej do nowo powstających obiektów, możliwe do osiągnięcia za sprawą budowy nowych odcinków.



Rysunek 14. Część ładunkowa stacji Ga Sóng Thành po popołudniowym deszczu (wykonane 24.05.2023 r.)

Figure 14. The loading area of Ga Sóng Thành station after afternoon rain (taken on May 24, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.



Rysunek 15. Plombowanie wagonów przed odjazdem pociągu ze stacji Giap Bat (wykonane 05.06.2023 r.)

Figure 15. Sealing of wagons before the train departs from Giap Bat station (taken on June 5, 2023)

Źródło: J. Doński-Lesiuk.

Source: J. Doński-Lesiuk.

Podsumowanie i wnioski

Wietnam charakteryzuje się korzystną pozycją geopolityczną, sprzyjającą rozwojowi sektora logistycznego. Wynika to nie tylko z położenia geograficznego, ale także z czynników geograficznych, w szczególności z rozbudowanej linii brzegowej oraz obecności ujęć dużych rzek wpadających do Morza Południowochińskiego, tworzących dogodne warunki do funkcjonowania portów morskich. Z danych Wietnamskiej Administracji Morskiej wynika, że aktualnie całkowita przepustowość portów wynosi ok. 550 mln t/rok. Tak długa linia brzegowa wzdłuż jednego z najważniejszych morskich szlaków handlowych w tej części świata stwarza warunki skłaniające ku wykorzystaniu zapotrzebowania na efektywne, właściwie realizowane usługi logistyczne. Te jednak wymagają istnienia odpowiedniej, nowoczesnej, wydajnej i produktywnej infrastruktury.

Wietnam zajmuje 71. miejsce na 201 rynków pod względem jakości sieci transportowej (umiarkowany wynik 56,8 na 100), kluczowym wyzwaniem stojącym przed inwestorami jest ograniczony zasięg i jakość infrastruktury sieciowej. Słabość infrastruktury logistycznej, zwłaszcza transportowej, generująca wzrost kosztów logistycznych (stanowią one około 20% PKB w Wietnamie w porównaniu do 7–9% na rynkach dojrzałych), wydłuża czas tranzytu produktów i zmniejsza zaufanie klientów do usług szeroko rozumianej branży dostawczej.

O ile sieć drogowa jest modernizowana i rozbudowywana, o tyle infrastrukturę kolejową w Wietnamie uważa się za zacofaną i niewydolną w porównaniu z infrastrukturą w innych krajach regionu (zwłaszcza Tajlandii). Tym samym wciąż jeszcze potencjał transportowy Wietnamu pozostaje na niższym od pożądanego poziomie, głównie ze względu na małą skalę i brak modernizacji infrastruktury kolejowej, predestynowanej do obsługi przewozów masowych. Sytuacja ta z pewnością wymaga znacznych nakładów związanych z dodatkowymi wyzwaniami przy budowie i utrzymaniu szlaków w trudniejszych warunkach inżynierskich, głównie geologicznych (przecinające linie kolejowe tereny górskie, liczne odcinki wzdłuż rzek i potoków). System transportu kolejowego wykazuje wyraźny poziom zużycia, zarówno w zakresie jakości infrastruktury liniowej, węzłowej, jak i taboru. Dlatego też to właśnie kolej jest gałęzią transportu bezwarunkowo wymagającą najpilniejszych inwestycji na dużą skalę.

W systemie portów morskich jedynie port Haiphong można uznać za należycie połączony z siecią transportu lądowego i choć dokonano wielu inwestycji podnoszących jakość usług portowych, jego ogólna wydajność pozostaje wciąż zbyt niska.

Ze względu na znaczną odległość geograficzną i trwającą blokadę wyspy Hajnan północna część Wietnamu nie stwarza szczególnych perspektyw na osiągnięcie pozycji szczególnego ogniwa na szlakach żeglugowych prowadzonych wodami Morza Południowochińskiego. Niemniej środkowa część kraju, położona niejako najbliżej wspomnianego kluczowego kanału światowego handlu morskiego ma kilka dobrze zlokalizowanych, odpornych na ruchy mas powietrza portów. Największa przestrzeń do ekspansji znajduje się jednak w południowej części Wietnamu, która ma właściwą bazę ekonomiczną i wysoki wskaźnik siły nabywczej. Ho Chi Minh City jest kluczowym ośrodkiem gospodarczym subregionu obejmującego Wietnam Południowy i Kambodżę. Tym samym przewaga komparatywna środkowej części Wietnamu ma szansę zostać wzmocniona, gdy przyjmie się perspektywę skrajnie zewnętrzną, podkreślającą jego aktywną obecność

w międzynarodowych sieciach handlowych. W tym celu inwestycje w środkowej części kraju muszą być zorientowane na rynek międzynarodowy, muszą też uwzględniać kontekst globalny [Vuving 2005].

Świadomość istnienia niedoborów efektywności sieci transportowej, zwłaszcza w transporcie kolejowym, ale też akcentowanie znaczenia rozwoju połączeń równoleżnikowych, prowadzących z przejść na granicy państwowej z Laossem i Kambodżą ku wietnamskim portom morskim na Morzu Południowochińskim, powinny skłonić władze publiczne do intensyfikacji rozwoju infrastruktury lądowej, bez której dalszy rozwój gospodarczy i czerpanie dywidendy z położenia geograficznego nie wydają się możliwe.

Wnioski z pierwszego etapu badań stanowią punkt wyjścia do dalszych eksploracji obejmujących szczegółowe potrzeby w zakresie rozwoju sieci logistycznej Wietnamu i całego regionu, tradycyjnie określanego w literaturze jako Indochiny

Podziękowania

Artykuł jest wynikiem badań przeprowadzonych w Wietnamie w 2023 roku, które sfinansowane zostały przez Narodową Agencję Wymiany Akademickiej.

Autor składa wyrazy uznania przedstawicielowi Kolei Wietnamskich w Komitecie OSZD Panu Tang Van Dung oraz przedstawicielom Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Hanoi – ówczesnej chargé d'affaires a.i. Pani Justynie Pabian oraz Panu Alexandrowi Nowakowskiemu, II Sekretarzowi, za pomoc w pozyskaniu niektórych danych.

Bibliografia

- Agility 2023: Emerging-Markets-Logistics-Index-2023 Transport Intelligence Agility, [źródło elektroniczne] <https://www.agility.com/en/emerging-markets-logistics-index/highlights/> [dostęp 14.03.2024].
- Ampleman L., 2021: *Transport Geopolitics. Decoding and Understanding Transport As a Source of Conflicts*, Palgrave Macmillan, Singapore.
- BÁO CÁO Logistics Việt Nam 2022: *Như Xuất Bản Công Thyõng* [Vietnam Logistics Report 2022].
- Cohen S.B., 1990: The changing Geopolitical Order, *Economic Geography* 66(1), 1–19.
- Doz Y., 2011: Qualitative research for international business *Journal of International Business Studie* 42(5), 582–590.
- Graebner M.E., Martin J.A., Roundy P.T., 2012: Qualitative data: Cooking without a recipe, *Strategic Organization* 10(3), 276–284.
- Heintz J., Pollin R., Garrett-Peltier H., 2009: *How Infrastructure Investments Support the US Economy: Employment, Productivity and Growth*, Political Economy Research Institute, University of Massachusetts Amherst, Massachusetts.
- Hirschman A. O., 1964: *Stratégie du développement économique*, Les Editions ouvrières, Paris.
- Huber R.A., Wicki M., 2021: What explains citizen support for transport policy? the roles of policy design, trust in government and proximity among Swiss citizens, *Energy Research & Social Science* 75, 101973.
- Nguyen B. N., 2018: The transition process of Vietnam's trade policy from closed economy to "servicification" economy, *Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarzą*

- dzania Uniwersytetu Szczecińskiego 2(53), 295–310. <https://www.doi.org/10.18276/sip.2018.53/2-22>.
- Nguyen D., 2020: Vietnam to spend \$286 mln fencing illegal crossing, Express National [źródło elektroniczne] <https://e.vnexpress.net/news/business/companies/vietnam-to-spend-286-mln-fencing-illegal-crossing-4068202.html> [dostęp: 31.01.2024].
- Nguyen, D., 2016: The United States and Vietnam relationship: benefits and challenges for Vietnam, Fort Leavenworth, Kansas.
- Ratajczak M., 2000: Infrastruktura a wzrost i rozwój gospodarczy, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 57(4), 83–102.
- Rosiere L., 2001: Géographie politique, géopolitique et géostratégie: distinctions opératoires. *L'Information géographique*, Paris, Armand Colin, 1(65), 33–42.
- Rossi R., 2022: Vietnam: a disputed land between the US and the People's Republic of China, *Geopolitical Report*, 21(1), <https://www.specialeurasia.com/2022/07/04/vietnam-china-united-states/> [dostęp 30.01.2024].
- Torrise G., 2009: Public infrastructure: definition, classification and measurement issues, *Economics, Management and Financial Markets* 4(3), 100–124.
- UNECLAC 2018. Transport Governance: theoretical and policy perspectives, Natural Resources and Infrastructure Division, 365(5), [źródło elektroniczne] <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/7a8092dd-8289-4ad4-a431-f1a3b9426bb6/content> [dostęp: 12.03.2024].
- United Nations Population Fund, 2024, [źródło elektroniczne] <https://www.unfpa.org/data/world-population/VN> [dostęp: 29.01.2024].
- United States Census Bureau, 2024, [źródło elektroniczne] <https://www.census.gov/popclock/world/vm> [dostęp: 29.01.2024].
- VNA, 2023: Vietnam named in Agility's top 10 Emerging Markets Logistics Index 2023, [źródło elektroniczne] [dostęp: 13.03.2024].
- Vuving A., 2005: Vietnam's Geopolitical Resources, [źródło elektroniczne] <https://www.belfercenter.org/publication/vietnams-geopolitical-resources> [dostęp: 30.01.2024].
- Weiqiang L., 2019: Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond, *Journal of Transport Geography* 81, 1–7.
- World Bank, 2023: Logistics performance index: Quality of trade and transport-related infrastructure, [źródło elektroniczne] <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.INFR.XQ?locations=TH> [dostęp: 13.03.2024].
- Yijia Z., Cheng L., 2023: The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK, *Transport Policy* 133, 223–233.