Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 28.01.2021 www.osw.waw.pl

Modernizacja suchego portu Záhony: węgierska próba przejęcia przewozów kolejowych z Chin

Jakub Jakóbowski, Krzysztof Nieczypor, Franciszek Tyszka

12 stycznia węgierskie przedsiębiorstwo East-West Gate (EWG) rozpoczęło budowę terminalu kontenerowego w miejscowości Fényeslitke, ok. 20 km od granicy z Ukrainą. Obiekt ma być wyposażony w pięć par torów, umożliwiających jednoczesny przeładunek czterech składów towarowych o długości 740 m z toru szerokiego na normalny. Inwestycja o wartości ok. 61 mln euro została wsparta subwencją węgierskiego rządu w wysokości 8,2 mln euro. Terminal ma zacząć działalność komercyjną w pierwszym kwartale 2022 r. Jego przepustowość ma wynosić początkowo ok. 200 tys. jednostek TEU rocznie, czyli wielokrotnie więcej niż obecny tranzyt przez Záhony (ok. 3–5 tys. TEU w 2020 r.). Dostępna powierzchnia pozwoli na rozbudowę obiektu do przepustowości nawet 1 mln TEU rocznie.

Inwestycja w terminal Fényeslitke jest elementem szerszego projektu modernizacji suchego portu przeładunkowego Záhony (czyt. Zahoń), pełniącego funkcję – konkurencyjnego wobec polskich Małaszewicz – centrum logistycznego na styku normalno- i szerokotorowej sieci kolejowych. Według węgierskiej firmy zaangażowanej w projekt planowane nakłady na modernizację okręgu szacuje się na ok. 100 mld forintów (ok. 300 mln euro), ale dotychczas nie zostały wskazane konkretne źródła finansowania i plany inwestycji. Węgierskie Ministerstwo Innowacji i Technologii nazwało to przedsięwzięcie projektem o strategicznym znaczeniu gospodarczym, który uczyni Węgry bramą do Europy i kluczowym punktem ruchu towarowego między Azją a Europą. Elementem węgierskich starań o przyciągnięcie przepływów towarowych było utworzenie w czerwcu 2020 r. konsorcjum Central European Logistics and Industrial Zone (CELIZ), składającego się z węgierskiego operatora kolejowego MÁV-REC oraz zarządu suchego portu Záhony. Konsorcjum ma koordynować proces modernizacji okręgu i jego rozwój jako centrum logistycznego, utworzyć na jego terenie park przemysłowy, a ponadto zapewniać kompleksowe usługi transportowe i logistyczne oraz obsługę celną towarów.

W rozwój portu Záhony rząd Węgier stara się angażować podmioty z ChRL. W listopadzie 2020 r. zarejestrowana została spółka Kemecse Industrial Park Ltd., z większościowym kapitałem chińskim, która ma odpowiadać za przyciąganie tamtejszych inwestorów. 18 grudnia 2020 r. MÁV-REC podpisał umowę o współpracy z chińską państwową spółką China Railway Signal & Communication Corporation (CRSC) – producentem urządzeń do sterowania ruchem kolejowym. Kooperację z CELIZ podjęła również chińska Central European Trade and Logistics Cooperation Zone (CECZ) – centrum logistyczne i specjalna strefa ekonomiczna w Budapeszcie, obsługująca głównie drobnych importerów z Chin. CECZ zarządzana jest przez chiński podmiot i wpisana jest na listę zagranicznych stref

ekonomicznych Ministerstwa Handlu Zagranicznego ChRL.

Komentarz

- Plany modernizacji okręgu przeładunkowego Záhony nakierowane są na przyciągnięcie handlu kolejowego Chin i UE do węgierskich centrów logistycznych. Rozwijający się od 2011 r. rynek przewozów szynowych z Azji zanotował w okresie pandemii znaczne wzrosty (ok. 50% względem 2020 r.) i szacunkowo odpowiada obecnie za ok. 4,5% wartości handlu Unii z ChRL. Terminale graniczne przy wjeździe do wspólnoty, na których dokonuje się m.in. proces zmiany rozstawu kół pociągów, konkurują o przyciąganie potoków towarowych z Azji. Otwiera to drogę do oferowania bardziej złożonych usług w centrach logistycznych, m.in. wzbogacania towarów, dystrybucji na terenie Europy, a także pobierania wpływów z VAT i taryf celnych. Jak dotąd w przeładunkach przy wjeździe do UE zdecydowanie dominuje obszar celny w Małaszewiczach na granicy z Białorusią, przy czym ogromna większość potoków towarowych kieruje się następnie do niemieckich (Duisburg, Hamburg) i holenderskich (Breda) centrów logistycznych. Ze względu na szybkie wzrosty przewozów w 2020 r. i wyczerpywanie się przepustowości wykorzystywanych dotychczas korytarzy transportowych międzynarodowy biznes szuka alternatywnych szlaków, m.in. przez terytorium Ukrainy. Z tym trendem wiązać należy szczególną aktywność Węgier w zakresie modernizacji portu Záhony. Przejście to w całym 2019 r. obsłużyło łącznie zaledwie cztery składy kolejowe z Chin, podczas gdy w trzecim i czwartym kwartale 2020 r. przyjmowało już od sześciu do ośmiu składów miesięcznie.
- W odniesieniu do przewozów kolejowych ChRL–UE węgierski suchy port Záhony stanowi bezpośrednią konkurencję dla polskich centrów logistycznych, utrzymujących dotychczas dominację w przeładunkach na granicy wspólnoty. Należy się spodziewać, że główny korytarz transportowy biegnący przez Białoruś i polskie Małaszewicze utrzyma wiodącą pozycję w przewozach, w szczególności między najważniejszymi centrami logistycznymi na szlaku, czyli Chinami a północno-zachodnimi Niemcami i Holandią. Port Záhony może jednak okazać się konkurencyjny w odniesieniu do połączeń Chin z samymi Węgrami, a także dystrybucji dóbr do Włoch, Austrii, Rumunii czy południowych Niemiec. Wraz z Ukrainą, sukcesywnie włączającą się w przewozy do UE, będzie też walczyć o zagospodarowanie tego potoku towarowego z jej centrami logistycznymi na granicy z Polską (m.in. Medyka/Żurawica, linia szerokotorowa Hrubieszów–Sławków) oraz ze Słowacją (Czerna nad Cisą wraz z linią szerokotorową do Koszyc).
- Szersze wykorzystanie portu Záhony w handlu eurazjatyckim wymagałoby znaczącej modernizacji infrastruktury całego okręgu (w jego skład wchodzą miasto Záhony i wsie Komoró, Eperjeske i Fényeslitke). Działania takie rząd Węgier planuje od dawna, ale – mimo inwestycji z ostatnich lat na poziomie ok. 100 mln euro w infrastrukturę komunalną (głównie ze środków unijnych) – tamtejsza sieć kolejowa pozostaje przestarzała i jest wykorzystywana w niewielkim stopniu. Obecnie suchy port walczy o przetrwanie – jego obroty stanowią 20% tych sprzed 12 lat. Pierwsze oznaki kryzysu pojawiły się wraz z załamaniem gospodarczym w 2008 r., zaś w kolejnych latach spadek przewozów związany był z konfliktem ukraińsko-rosyjskim i wprowadzoną przez Moskwę blokadą polityczną tranzytu przez Ukrainę. Dla koncernów przewożących wysokowartościowe towary droga przez jej terytorium stała się zbyt ryzykowna. Działania przeładunkowe w

porcie Záhony koncentrowały się dotychczas na towarach masowych (m.in. węgiel, rudy), a infrastruktura do obsługi kontenerów miała ograniczoną wydajność. Według EWG przepustowość terminalu w Fényeslitke może wzrosnąć nawet do 1 mln TEU rocznie, lecz inwestor uzależnia jego rozbudowę od postępów modernizacji całej infrastruktury Záhony, a także ogólnej dynamiki na rynku przewozów.

- Według prorządowej prasy węgierskiej Chiny miałyby zapewnić kapitał potrzebny do rozwoju obszaru Záhony, a inwestycjami logistycznymi mają być zainteresowane trzy tamtejsze firmy. Park przemysłowy miałby też służyć do montażu przywożonych z ChRL produktów, a docelowo do zbudowania chińsko-węgierskiej fabryki lokomotyw. Dotychczas chińskie zaangażowanie w okręgu jest jednak niewielkie i ogranicza się do zainteresowania ze strony małego i średniego biznesu, w tym spółek już działających na Węgrzech (centrum logistyczne CECZ). W jego modernizację nie włączył się żaden z chińskich podmiotów o istotnym znaczeniu dla przewozów kolejowych ChRL–UE, brakuje też informacji o chińskim udziale w finansowaniu rozwoju infrastruktury kolejowej okręgu czy też parku przemysłowego. Budapeszt może jednak starać się wykorzystać swoją pozycję głównego partnera Pekinu w regionie, by zainteresować tym projektem władze centralne ChRL.
- Pozycja Węgier w przeładunkach towarów z Chin jest zależna od pozycji Ukrainy w przewozach pomiędzy nimi a UE. W ciągu ostatniego roku władze w Kijowie znacząco zaaktywizowały starania o udział w projekcie Jedwabnego Szlaku. 20 stycznia 2020 r. podpisano memorandum między ukraińskimi kolejami państwowymi Ukrzaliznycia a chińskim państwowym przedsiębiorstwem CCRC, jedną z największych spółek budowlanych na świecie. Porozumienie przewiduje współpracę w zakresie modernizacji połączeń kolejowych i poszukiwania inwestorów dla rozwoju infrastruktury. Jeszcze w 2019 r. odbyły się pierwsze przejazdy pociągów z Chin przez Ukrainę na Węgry i Słowację, natomiast w styczniu 2020 r. miał miejsce pierwszy przewóz szynowy z ChRL do Polski przez terytorium Ukrainy z wykorzystaniem linii szerokotorowej do terminala w Sławkowie. W ubiegłym roku przejechało przez nią w sumie kilkadziesiąt składów kolejowych obsługujących transport na trasie Chiny–UE, a od czerwca do grudnia 2020 r. na Ukrainę – jako do kraju przeznaczenia – dotarły kolejne 22 pociągi z ChRL. Tym samym w odniesieniu do zeszłego roku można mówić o wznowieniu na szerszą skalę udziału tego państwa w przewozach Chiny–Europa, dotychczas ograniczonego m.in. przez niechętną postawę Rosji, blokującej tranzyt z powodów politycznych. Wiele wskazuje na to, że przyczyniły się do niego lobbing rosyjskich spółek spedycyjnych i zabiegi ChRL. Istotnymi czynnikami ograniczającymi tranzyt tą drogą są wciąż słabo rozwinięte relacje Kijowa z Pekinem, a także mniejsze konkurencyjność i bezpieczeństwo tego szlaku w porównaniu z głównymi korytarzami transportowymi przez Białoruś.
- Istotnym problemem dla Ukrainy w kwestii wykorzystywania jej potencjału tranzytowego pozostaje zły stan infrastruktury kolejowej. Spośród 26,7 tys. km szlaków 6,4 tys. km wymaga kapitalnego remontu, a kolejne 2,7 tys. km – rekonstrukcji. Szacuje się, że ponad 90% taboru jest już zużyte (niemal 95% lokomotyw ma ponad 25 lat). Problemy pogłębia niedofinansowanie państwowego przewoźnika, odpowiedzialnego za 82% transportu towarowego – w 2019 r. plan kapitalnych inwestycji został wykonany zaledwie w połowie. Mimo to w 2020 r. przez Ukrainę przewieziono drogą kolejową ogółem 230 tys.

jednostek TEU, co oznacza wzrost aż o 41% r/r (dla porównania białoruska kolej przewiozła w 2020 r. 1 mln jednostek TEU, z czego 550 tys. przypadło na szlak Chiny–Europa–Chiny). Zdaniem władz Ukrainy jej potencjał tranzytowy wykorzystywany jest w zaledwie 25–30%.

- Intensyfikacji współpracy ukraińsko-chińskiej towarzyszy aktywność dyplomatyczna Kijowa w regionie – nie wybrał on Węgier jako głównego partnera w zwiększeniu tranzytu z Azji do UE, lecz stara się otwierać na różne kierunki. We wrześniu ub.r. prezydent Wołodymyr Zełenski złożył wizyty w Austrii i na Słowacji, podczas których podjęto rozmowy o kooperacji w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej. Ponadto w Bratysławie podpisano w tej sprawie memorandum przewidujące budowę multimodalnych centrów logistycznych na Jedwabnym Szlaku. Przeszkodą dla rozwoju dalszej współpracy regionalnej są napięcia między Ukrainą a Węgrami związane z sytuacją mniejszości węgierskiej (zwłaszcza na tle wprowadzonych przez ukraińskie władze ograniczeń w nauczaniu języków mniejszości). Ze zdawkowych informacji o przebiegu rozmów szefa węgierskiej dyplomacji w Kijowie 27 stycznia nie wynika, by temat rozbudowy terminalu w Fényeslitke był poruszany, niemniej w przyszłości przewozy towarowe mogą stać się obszarem bliższej współpracy węgiersko-ukraińskiej.
- Ukraina jest zainteresowana zwiększeniem swojego znaczenia tranzytowego, jak również maksymalizacją zysków związanych z obsługą potoków towarowych po własnej stronie granicy. Świadczą o tym działania na rzecz modernizacji węzła Czop w obwodzie zakarpackim, obsługującego połączenia z Węgrami (Záhony) i Słowacją (Czerna nad Cisą). W budżecie na rok 2021 wyasygnowano też środki na opracowanie projektu i rozpoczęcie modernizacji połączenia normalnotorowego Czop–Użhorod. Inwestycja jest częścią koncepcji utworzenia hubu transportowego w Użhorodzie, zaplanowanego jako punkt przesiadkowy i logistyczny wraz z obsługą celną i graniczną dla przewozów na Słowację i Węgry, a także do Czech, Austrii i Rumunii. Linia kolejowa o europejskim rozstawie torów wchodząca w głąb terytorium Ukrainy pozwoliłaby dokonywać przeładunków już po jej stronie oraz obsługiwać dostawy bezpośrednio do centrów logistycznych w UE, a co za tym idzie – stanowiłaby konkurencję dla węgierskiego portu Záhony. W listopadzie 2020 r. rząd w Kijowie zatwierdził też listę priorytetowych inwestycji w infrastrukturę transportową na lata 2020–2023, na której znalazła się budowa kolei normalnotorowej na odcinku Skniłów–Mościska II, co pozwoli uniknąć problemów wynikających z konieczności zmiany rozstawu torów i umożliwi bezpośrednie połączenie Lwowa z Polską.

Mapa. Szlaki w handlu kolejowym Chiny–UE



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Organizacji Współpracy Kolei, osjd.org.