

Kaliningrad coraz mocniejszy na Kolejowym Jedwabnym Szlaku

Iwona Wiśniewska

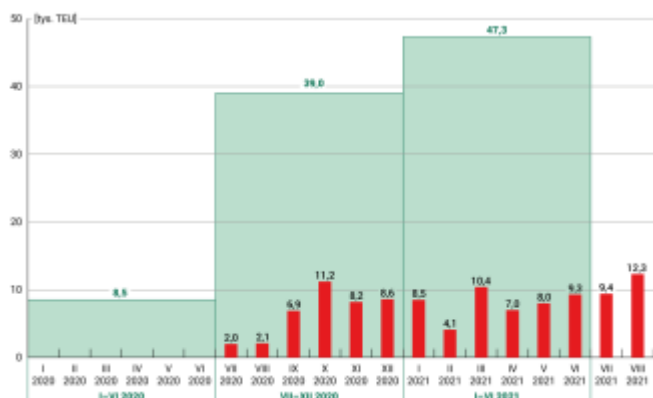
Z danych Kolei Rosyjskich wynika, że w pierwszym półroczu 2021 r. kontenerowy tranzyt kolejowy przez Rosję między Chinami a Europą wzrósł do 359,7 tys. TEU, tj. o ok. 60% w porównaniu z pierwszym półroczem 2020 r. Zapelnione kontenery stanowiły 68% tej wielkości, tj. 243,2 tys. TEU. W kierunku Europy przetransportowano 233,1 tys. TEU (wzrost o 50%), a w kierunku Chin – 110,1 tys. TEU (wzrost o prawie 100%). Swoją pozycję w tych przewozach umocnił obwód kaliningradzki. W pierwszym półroczu 2021 r. kolejową infrastrukturą obwodu przewieziono 47,3 tys. TEU, tj. tyle samo co w całym ubiegłym roku. W efekcie udział tego rosyjskiego regionu w przewozach kolejowych między Europą i ChRL wzrósł do ponad 13% wobec ok. 8% w 2020 r. Szlakiem multimodalnym (lądowo-morskim) przesłano przez obwód w pierwszym półroczu 2021 r. 39 tys. TEU (wobec 5 tys. TEU w pierwszej połowie 2020 r.), zaś lądowym przez Polskę 8,3 tys. TEU (wobec 3,5 tys. TEU w analogicznym okresie 2020 r.).

Komentarz

- Wyniki wskazujące na wyraźny wzrost tranzytu przez obwód kaliningradzki w porównaniu z pierwszym półroczem 2020 r. są skutkiem niskiej bazy porównawczej. Obwód był w tamtym okresie jeszcze mało popularnym szlakiem tranzytowym dla towarów przewożonych między Europą a ChRL i przetransportowano nim wtedy zaledwie 8,5 tys. TEU. Atrakcyjność tranzytowa Kaliningradu zwiększyła się dopiero we wrześniu 2020 r. wraz z dynamicznie rosnącą liczbą przewozów kolejowych między Azją a Europą (o 50% w 2020 r., w związku ze wzrostem kosztów frachtu morskiego z Azji) i okresowym wyczerpywaniem się przepustowości tradycyjnej transeuroazjatyckiej trasy przez Polskę. W rezultacie w drugiej połowie 2020 r. przez Kaliningrad przetransportowano już 39 tys. TEU. W ciągu ostatniego roku miesięczne wielkości przewozów wahały się od 7 do 12 tys. TEU (z wyjątkiem lutego, kiedy Chiny świętowały Nowy Rok; zob. wykres).
- Odnotowany w pierwszym półroczu br. wzrost tranzytu był też wynikiem m.in. otwarcia nowych połączeń transeuroazjatyckich biegnących przez obwód kaliningradzki (łącznie 29 nowych punktów odbioru/dostawy w Europie i ChRL). Uruchomiono m.in. kolejne przewozy lądowo-morskie (część z nich w reżimie testowym) przez port w Rostocku (Niemcy), a także porty Felixstowe i Immingham (Wielka Brytania) czy połączenia w pełni lądowe przez rozbudowane centrum transportowo-logistyczne w Czerniachowsku, położone na styku torów o europejskim (1435 mm) i rosyjskim (1520 mm) rozstawie szyn, i dalej przez Polskę (przez przejście graniczne Skandawa – Żeleznodorożnyj).

- Moce przesyłowe infrastruktury obwodu kaliningradzkiego wyczerpują się. Dalszy wzrost tranzytu kolejowego odbywa się w dużej mierze kosztem miejscowych odbiorców. Przewozy tranzytowe uznane zostały bowiem przez Kreml za priorytetowe. Trzeba pamiętać, że obwód jest rosyjską eksklawą uzależnioną od dostaw z zewnątrz (przede wszystkim z pozostałych regionów Rosji), a kolej jest tam podstawowym środkiem transportu. W sierpniu br. lokalne media zaczęły donosić o poważnych problemach z dostępem do usług kolejowych w obwodzie. Przedsiębiorcy skarżą się na długi czas oczekiwania na dostawę lub odprawę niezbędnych dla nich towarów. Pojawiają się informacje o deficycie paliw czy materiałów budowlanych w regionie. Ponadto suchy port Kolei Kaliningradzkich (spółka córka Kolei Rosyjskich), obsługujący lokalnych kontrahentów, w sierpniu niemal stanął pod nawalem napływających przesyłek, z którymi nie był w stanie sobie poradzić. Koleje Kaliningradzkie dementują informacje, jakoby tranzyt kolejowy między Chinami a Europą był przyczyną problemów transportowych obwodu. Przyznają jednak, że czas odprawy wagonów wydłużył się dwukrotnie – do ponad sześciu dób, czemu winne są w dużej mierze trwające planowe remonty litewskiej infrastruktury kolejowej. Koleje Kaliningradzkie zapewniają, że w sierpniu obsłużyły wszystkie zapełnione kontenery i wagony, puste zaś odprawiały jedynie wtedy, gdy była ku temu sposobność. W efekcie w regionie pojawił się ich nadmiar. Problem ten ma zostać rozwiązany dzięki porozumieniu ze stroną litewską o zwiększeniu dziennej ich odprawy do 150 sztuk (wagonów i kontenerów).

Wykres. Tranzytowe przewozy kolejowe między Chinami a Europą przez obwód kaliningradzki



Źródło: Koleje Kaliningradzkie, kzd.rzd.ru.